

# EL ESPACIO REGIONAL DE MAGANGUÉ (BOLÍVAR), EN EL CONTEXTO DEL SUR DE BOLÍVAR, LA MOJANA Y LA DEPRESIÓN MOMPOSINA, EN EL CARIBE COLOMBIANO

## **AUTORES:**

Rosana Garnica Berrocal, Rubén Darío Godoy Gutiérrez,  
Marelbys Mass Villadiego, Andrés Buevas Pacheco



Universidad de Córdoba.  
Facultad de Ciencias Básicas.  
Departamento de Geografía y Medio Ambiente.  
Programa de Geografía.



Estudios Urbano-Regionales del Caribe Colombiano

**EL ESPACIO REGIONAL DE MAGANGUÉ (BOLÍVAR), EN  
EL CONTEXTO DEL SUR DE BOLÍVAR, LA MOJANA Y LA  
DEPRESIÓN MOMPOSINA, EN EL CARIBE COLOMBIANO.**



Universidad de Córdoba  
Facultad de Ciencias Básicas  
Departamento de Geografía y Medio Ambiente  
Programa de Geografía

# EL ESPACIO REGIONAL DE MAGANGUÉ (BOLÍVAR), EN EL CONTEXTO DEL SUR DE BOLÍVAR, LA MOJANA Y LA DEPRESIÓN MOMPOSINA, EN EL CARIBE COLOMBIANO

AUTORES:

Rosana Garnica Berrocal  
Rubén Darío Godoy Gutiérrez  
Marelbys Mass Villadiego  
Andrés Buelvas Pacheco



UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA, FACULTAD DE CIENCIAS BÁSICAS,  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y MEDIO AMBIENTE  
ESTUDIOS URBANO-REGIONALES DEL CARIBE COLOMBIANO

El espacio regional de Magangué (Bolívar), en el contexto del sur de Bolívar,  
La Mojana y la Depresión Momposina, en el Caribe colombiano.

**ISBN: 978-958-9244-82-1**

**Autores:**

Rosana Garnica Berrocal; Rubén Darío Godoy Gutiérrez;  
Marellys Mass Villadiego; Andrés Buelvas Pacheco

**Corrección de estilo:**

Pablo Enrique Perilla Camelo

**Fotografías:**

Equipo de trabajo

**Diseño e Impresión:**

Alpha Editores  
Bosque, Tv. 51 # 20-109  
Tels.: 57-5 672 2518  
E-mail: comercial@alpha.co  
www.alpha.co  
Cartagena de Indias,  
Bolívar, Colombia

**Entidad:**

Universidad de Córdoba.

**Citación:**

GARNICA B, R., GODOY G, R., MASS V, M. y BUELVAS P, A. (2018). *El espacio regional de Magangué (Bolívar), en el contexto del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina, en el Caribe colombiano*, 144 p. Montería: Alpha Group.

Primera edición: agosto de 2018.

# CONTENIDO

<b>Abreviaturas y siglas</b>	<b>11</b>
<b>Prólogo</b>	<b>13</b>
<b>Introducción</b>	<b>17</b>
<b>Capítulo I. Modelo y diseño de la investigación</b>	<b>21</b>
1.1 Tema, problema y objetivos de la investigación	21
1.2 Marco conceptual	23
1.3 Aproximaciones teóricas	26
1.4 Método y metodología	29
<b>Capítulo II. Desarrollo regional en América latina a partir de enfoques y teorías reflejadas en las políticas regionales a través de la historia</b>	<b>33</b>
<b>Capítulo III. Desarrollo regional en Colombia a partir de enfoques y teorías reflejadas en las políticas regionales a través de la historia</b>	<b>39</b>
3.1 Trabajos sobre localización industrial en Colombia	39
3.2 Estudios históricos del desarrollo regional colombiano	40
3.3 Estudios sobre reestructuración productiva, cambio técnico y territorio	41
3.4 Trabajos sobre crecimiento y convergencia regional	42
3.5 Trabajos de geografía económica, geografía física y crecimiento	43
<b>Capítulo IV. Configuración territorial de Magangué en la región del Caribe colombiano</b>	<b>45</b>

<b>Capítulo V. Distribución territorial de la población en Magangué y su área de influencia inmediata: un aspecto clave en el espacio regional</b>	<b>51</b>
5.1. Composición de la población en Magangué 1985-2013	59
5.1.1 Tamaño de la población urbana	61
5.1.2 Densidad de la población urbana	61
5.1.3 Tamaño de la población rural	64
<b>Capítulo VI. La oferta ambiental del territorio como soporte para la realización de las actividades humanas en Magangué y las subregiones sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina</b>	<b>69</b>
<b>Capítulo VII. Interacciones espaciales y funcionales, de tipo social y económico entre Magangué y su área de influencia, como parte de los procesos de organización regional</b>	<b>81</b>
7.1 Migraciones en Magangué: un aspecto de interacción social	81
7.2 Interacciones económicas, educativas y de salud, a escala intramunicipal rural	85
7.3 Interacciones educativas y de salud, a escala intramunicipal urbana	90
7.4 Interacciones económicas producto de las actividades primarias y terciarias	91
<b>Capítulo VIII. Retos y desafíos territoriales proyectados en el municipio de Magangué y en su contexto urbano-regional</b>	<b>125</b>
<b>Conclusiones</b>	<b>133</b>
<b>Referencias</b>	<b>135</b>

# LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b> Serie de mapas que demuestran la estratégica localización de Magangué a nivel nacional, subregional y urbano	47
<b>Figura 2.</b> Mapa de Magangué en el contexto subregional de La Mojana, la Depresión Momposina y el sur de Bolívar	50
<b>Figura 3.</b> Mapa de tasas de crecimiento anual (1964-1973) en las subregiones del sur de Bolívar, la Depresión Momposina y La Mojana.	52
<b>Figura 4.</b> Mapa de las tasas de crecimiento anual (1973-1985) en las subregiones del sur de Bolívar, la Depresión Momposina y La Mojana	54
<b>Figura 5.</b> Mapa de las tasas de crecimiento anual (1985-1993) en las subregiones del sur de Bolívar, la Depresión Momposina y La Mojana	55
<b>Figura 6.</b> Mapa de las tasas de crecimiento anual (1993-2005) en las subregiones del sur de Bolívar, la Depresión Momposina y La Mojana	58
<b>Figura 7.</b> Gráfico de la evolución demográfica del municipio de Magangué: 1985-2013	60
<b>Figura 8.</b> Mapa del tamaño y la distribución poblacional urbana barrial en Magangué	62
<b>Figura 9.</b> Mapa de la densidad y la distribución poblacional urbana barrial en Magangué	63
<b>Figura 10.</b> Mapa de la densidad poblacional rural en Magangué	65
<b>Figura 11.</b> Mapa del flujo de desplazamiento forzado de población	83
<b>Figura 12.</b> Mapa de destinos de la población de magangué	84
<b>Figura 13.</b> Mapa de los vínculos intramunicipales de Magangué	88
<b>Figura 14.</b> Fotografías de los corregimientos: a) Sitio Nuevo; b) ciénaga Cascajal; c) viviendas de El Ceibal	89
<b>Figura 15.</b> Fotografía de motocanoa, medio tradicional de transporte en el río Magdalena	91
<b>Figura 16.</b> Gráfico de movimientos portuarios de ganado en pie en Magangué (primer semestre de los años en referencia)	95
<b>Figura 17.</b> Gráfico de movimientos portuarios de ganado en pie en Magangué (segundo semestre de los años en referencia)	95
<b>Figura 18.</b> Mapa del flujo mensual de ganado bovino desde Magangué	96
<b>Figura 19.</b> Mapa de participación pesquera de los municipios del bajo Magdalena	99
<b>Figura 20.</b> Mapa de los vínculos por comercialización pesquera	100
<b>Figura 21.</b> Fotografías de pesqueras localizadas en la avenida La Albarrada (a y b)	101
<b>Figura 22.</b> Fotografías de arroz empacado y listo para procesar y comercializar (a y b)	103

<b>Figura 23.</b> Mapa de vínculos por comercio de producción de arroz blanco	105
<b>Figura 24.</b> Mapa de producción de las arroceras de Magangué	106
<b>Figura 25.</b> Gráfico del movimiento portuario anual de productos agrícolas en Magangué	108
<b>Figura 26.</b> Fotografías de productos agrícolas a su llegada a Magangué (a y b)	109
<b>Figura 27.</b> Mapa de la procedencia de frutales comercializados en Magangué	110
<b>Figura 28.</b> Mapa de la procedencia de las hortalizas comercializadas en Magangué	112
<b>Figura 29.</b> Mapa de la procedencia del plátano y los tubérculos comercializados en Magangué	113
<b>Figura 30.</b> Gráfico del movimiento portuario anual de víveres y bebidas en Magangué	114
<b>Figura 31.</b> Fotografías de motocanoas cargadas con víveres y bebidas listas para partir	115
<b>Figura 32.</b> Gráfico del movimiento portuario anual de combustible en Magangué	116
<b>Figura 33.</b> Fotografías de motocanoas (a) y chalupas (b) a su llegada a Magangué desde el sur de Bolívar y La Mojana	118
<b>Figura 34.</b> Gráfico del movimiento semestral de pasajeros en el puerto de Magangué	118
<b>Figura 35.</b> Mapa de los radios de influencia del municipio de Magangué	122
<b>Figura 36.</b> Mapa de los vínculos de Magangué con las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina	123
<b>Figura 37.</b> Fotografías de puentes en Magangué y Cicuco, entre Yatí y Bodega: (a) Santa Lucía; (b) Roncador	126
<b>Figura 38.</b> Mapa de interconexión vial entre Magangué y su área de influencia	127

## LISTA DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b> Población total (urbana y rural) en Magangué (1985-2013)	60
<b>Tabla 2.</b> Densidad urbana por barrios	64
<b>Tabla 3.</b> Población rural en Magangué	64
<b>Tabla 4.</b> Variación espacial y temporal del río Magdalena y los complejos cenagosos de Magangué	76
<b>Tabla 5.</b> Actividades económicas y vínculos sociales de Magangué con otros territorios	86
<b>Tabla 6.</b> Área de arroz mecanizado cosechada en el bajo Cauca por departamento	104
<b>Tabla 7.</b> Área de influencia de Magangué	120

# ABREVIATURAS Y SIGLAS

<b>CEPAL</b>	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
<b>Corpes</b>	Concejos Regionales de Planificación
<b>CREAD</b>	Centro Regional de Educación Abierta y a Distancia
<b>DANE</b>	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
<b>DNP</b>	Departamento Nacional de Planeación
<b>Fedearroz</b>	Federación Nacional de Arroceros
<b>Findeter</b>	Financiera de Desarrollo Territorial
<b>ITCD</b>	Instituto Técnico Cultural Diocesano
<b>MAVDT</b>	Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial
<b>MinHacienda</b>	Ministerio de Hacienda y Crédito Público
<b>RAP</b>	Regiones Administrativas de Planificación
<b>SENA</b>	Servicio Nacional de Aprendizaje
<b>SIR</b>	Sistemas de Innovación Regional
<b>UNFPA</b>	Fondo de Población de las Naciones Unidas
<b>TLC</b>	Tratado de Libre Comercio
<b>Zodes</b>	Zonas de Desarrollo Económico y Social



# PRÓLOGO

El análisis regional, subnacional y supranacional ha estado presente en las concepciones de desarrollo en Latinoamérica, especialmente entre los años sesenta y setenta del siglo XX. Es en este momento cuando alcanza su mayor importancia, configurando una situación que cambiaría con mínimas expresiones hacia la década de los noventa (Moncayo, 2004), a partir de la hegemonía del neoliberalismo y la promoción sin límites de la globalización.

Entre las décadas de 1960 y 1970, la región de América latina y el Caribe vivenció la aceleración de los procesos de transformación estructural de la economía y la sociedad, lo cual se manifestó en la dinámica urbanizadora y las migraciones campo-ciudad, procesos que estimularon un crecimiento significativo de las principales metrópolis del continente, como México, Sao Paulo, Río de Janeiro o Buenos Aires (Máttar y Riffo, 2015).

A partir de este dinamismo empezaron a aumentar las brechas de desarrollo económico y social entre las diferentes regiones, marcándose patrones de organización espacial desequilibrados dentro de los países latinoamericanos, situación que contó con el auspicio de un Estado protector, que promovía una política de crear polos de crecimiento o de desarrollo con base en los postulados de François Perroux. Así, el concepto de región económica se presenta como un campo de fuerzas donde operan productores y consumidores, que se relacionan mutuamente mediante flujos de personas y mercancías (Merchand, 2007).

Esta situación fue marcando la primacía del paradigma funcionalista, el cual fue acompañado por los conceptos de *área funcional* y *región funcional*, tras enfocarse en el estudio de la organización del espacio económico, desde las actividades cotidianas de los consumidores y las empresas, quienes laboran con los clientes y los proveedores (Méndez, 1997).

En los años ochenta, la planificación, en sus diferentes dimensiones: nacional, sectorial y regional, quedó relegada del quehacer de la política pública. Se produjeron cambios en la economía local y surgieron nuevas formas de industrialización y de desarrollo como proceso transformador de sociedad, que para Vázquez (2009) dio paso a una nueva aproximación al desarrollo regional: el enfoque endógeno (Aydalot, 1985), en el cual los actores públicos y privados dan respuesta a los problemas y desafíos planteados por la integración de los mercados.

Hacia 1990, la globalización se constituye en un proceso multidimensional, referido a la economía mundial, a las nuevas formas de organización y producción de las empresas y los sectores productivos, a la aparición de nuevas tecnologías de información y comunicación, fenómenos que resultan favorecidos por la liberalización y desregulación del mercado.

En este contexto, para Manet (2014), el desarrollo regional se envuelve en el marco de la globalización, de manera tal que algunos territorios y regiones logran insertarse en este proceso, tras ejecutar cambios en las estructuras productivas e industriales.

Especialmente en América latina y el Caribe, y particularmente en Magangué (Bolívar), se observa la organización del espacio regional a través de un dinamismo económico y social, que se sitúa en las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina, denotando su importancia como centro subregional en la jerarquía urbana nacional, en cuanto que polariza funciones agrícolas, pesqueras, ganaderas, madereras, comerciales y de servicios (educativos, de salud, financieros, de transporte u otros), hecho que es favorecido por la localización estratégica y la oferta ambiental del territorio, al confluir allí los ríos Magdalena, Cauca y San Jorge, lo que favorece las interacciones y vínculos entre estos territorios. Además, después de Cartagena, Magangué es el segundo municipio del departamento de Bolívar, con una población superior a los 100.000 habitantes.

En contraste con tal dinamismo, bastante estimulante, los autores de este libro abordan la cuestión regional con el ánimo de examinar una realidad rica en posibilidades, labor que se hace con rigor investigativo a partir de la recolección de información primaria y secundaria, que son factores que les brindan soporte a sus análisis. Desde allí, la motivación es aportar un documento de geografía regional que resulte valioso en la tarea de entender la dimensión urbana y regional de municipios intermedios, como Magangué, a través de aspectos sociales y económicos.

Esta investigación cuenta con la contribución de otros estudios de naturaleza semejante, como son *Magangué: puerto fluvial bolivarense*, de Aguilera (2002); *Economía y conflicto en el Cono Sur del departamento de Bolívar*, de Vilorio (2009); *Subregionalización de los municipios que conforman La Mojana en el Caribe colombiano 2010-2022*, de Alemán y Domínguez (2010); *Magangué, capital humano, pobreza y finanzas públicas*, de Meisel y Aguilera (2015); *Geografía económica de los municipios ribereños del Magdalena*, de Galvis y Quintero (2017); *Distribución territorial de la población 1964-2012: el caso del Caribe colombiano*, de Godoy y Garnica (2013), entre otros trabajos.

Desde la perspectiva de los autores, se considera el enfoque de espacio geoeconómico y la región funcional, pero asociado con las interacciones espaciales y funcionales que muestran los flujos de personas y mercancías, cuestión regional que también asume la estrecha relación entre territorio, población y economía. Es así como el territorio se reconoce como un producto social, económico y político, y se considera un factor activo para el desarrollo y no un simple contenedor de objetos (recursos naturales y artificiales) del espacio geográfico. De tal suerte, se considera esencial revalorizar el territorio, para elevarlo a una condición más amplia, que contribuya al desarrollo socioeconómico.

En buena hora, la Universidad de Córdoba y el grupo de investigación Estudios Urbano-regionales del Caribe colombiano (apoyado por la Vicerrectoría de Investigación y Extensión) han logrado unir esfuerzos para publicar una investigación que, sin duda, estimulará el análisis sobre estos aspectos claves para el desarrollo y la construcción de escenarios regionales, basados en políticas regionales que profundicen en el tema territorial en América latina y el Caribe y, en particular, en Colombia.

**Rosana Garnica Berrocal**



# INTRODUCCIÓN

La Universidad de Córdoba, comprometida con el desarrollo regional, fortalece la realización de estudios urbano-regionales desde la contextualización de Magangué en el Caribe colombiano, teniendo en cuenta cuestiones regionales que examinan la influencia que la ciudad ejerce sobre otras subregiones, como son el sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina, por cuenta de las actividades económicas y sociales que a partir de esta interacción se desarrollan. Los vínculos van desde la economía primaria (la agricultura, la pesca, la ganadería y la actividad forestal) hasta la terciaria (el comercio y los servicios portuarios, financieros, educativos, de salud), que son relaciones comerciales que generan vínculos y flujos desde el área urbana y rural de Magangué hacia aquellas otras áreas que hacen parte de su entorno, todo ello sin desconocer la importancia de la oferta ambiental del territorio para desarrollar tales actividades económicas.

La población es un factor determinante para la configuración territorial del municipio de Magangué y para entender la relación con el contexto en el que la ciudad se desarrolla e interactúa. Para ello, se aporta información relativa a la distribución territorial, como las tasas de crecimiento por los periodos intercensales: 1973-1985, 1985-1993 y 1993-2005. Asimismo, se trabaja con la densidad poblacional a 2005, se estudia la población urbana y rural y se consideran las migraciones forzadas provocadas por el conflicto armado y los eventos naturales (inundaciones) de los territorios del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina.

Es así como esta investigación contribuye a la generación y divulgación de conocimiento sobre y para el área de estudio, tomando como soporte la formación académica en geografía, específicamente la geografía regional, apoyados en aspectos urbanos, económicos y demográficos propios de la geografía urbana, económica y de la población. Se confía en que la información producida constituya un insumo para direccionar los procesos de regionalización a través de la caracterización, el dinamismo y los desafíos que experimenta Magangué en su contexto urbano-regional.

Como enfoque reciente del desarrollo regional, con la revalorización de la cuestión territorial en el Estado y el desarrollo socioeconómico (Moncayo, 2004) se propende por la reducción de los desequilibrios sociales y territoriales entre los ámbitos urbano y rural y por el mejoramiento de la calidad de vida de la población, la promoción del desarrollo económico en las regiones, la ciencia, la tecnología y la innovación, para así alcanzar un mayor crecimiento y

competitividad regional, tal como lo establece el Departamento Nacional de Planeación (DNP, 2014), en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 (capítulos III y V). Además, cabe considerar que debería existir una relación dialéctica entre los ámbitos local y global (glocal: se globaliza lo local y se localiza lo global), como estrategia de unas economías regionales y locales que desean internacionalizarse, innovar y explotar sus ventajas competitivas. Pero ello depende de la proactividad de la gente de la región, de los empresarios, de los trabajadores y del mismo Estado.

Desde una orientación de desarrollo territorial, esta investigación también se convierte en un instrumento de planeación, que fundamentará el diseño de propuestas de modelos de desarrollo integral tendientes a disminuir las brechas e inequidades territoriales que manifiestan los municipios que conforman las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina y los centros urbanos y rurales. A pesar de su fuerte interacción espacial y funcional, producto de los recursos físico-naturales y humanos con que cuentan, la dinamicidad de las actividades humanas no se traduce en desarrollo local y regional. Si se lograran desarrollar sistemas productivos locales y se estimulara la asociatividad, el emprendimiento y el liderazgo de los agentes de desarrollo, se crearía más empleo, más competitividad, más innovación y más tecnología, y la región seguramente se convertiría en una potencial ganadora de recursos exportables.

Esta investigación se inicia en el año 2013, con un ejercicio de campo, desarrollado en las áreas urbana y rural del municipio de Magangué, en el marco del diplomado *Metodologías aplicadas al ordenamiento territorial*. Allí se recolectó información primaria sobre los vínculos y los flujos socioeconómicos en el área de estudio, se recabó información secundaria acerca de la población en las localidades de las subregiones mencionadas (por ejemplo, tasa de crecimiento anual intercensal: 1973-2005 y densidad poblacional urbana y rural), las características físico-ambientales de las subregiones sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina como soporte de las actividades económicas, entre otras.

Posteriormente, el estudio se complementa en el año 2017 llevando a cabo la investigación de campo *El espacio regional de Magangué (Bolívar), en el contexto del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina, en el Caribe colombiano*. En esta nueva etapa, la información primaria se actualiza con ejercicios de observación y con entrevistas a personas vinculadas con las actividades agrícolas, pesqueras, forestales, ganaderas y portuarias.

Cabe recordar que uno de los atributos de esta investigación es su reproductibilidad en distintos ámbitos y escalas territoriales, de acuerdo con la escala del marco espacial por considerar: ciudad, campo, municipio, departamento, región o país.

Es así como el Capítulo 1 trata sobre el modelo y el diseño de la investigación. En él se consideran el tema, el problema, los objetivos, los conceptos utilizados (territorio, recursos territoriales, oferta ambiental, población, distribución territorial de la población, interacciones espaciales y funcionales, dimensión urbano-regional, desarrollo regional y local), el método y la metodología.

El Capítulo 2 presenta el desarrollo regional en América latina. En él se presentan los enfoques y las teorías aplicadas a las políticas regionales a través de la historia en los países que conforman la región.

El Capítulo 3 expone el desarrollo regional colombiano. Allí se despliegan las políticas y los factores explicativos, según las tendencias históricas y escenarios de futuro identificados por diversos investigadores de la cuestión regional.

El Capítulo 4 presenta la configuración territorial de Magangué en el Caribe colombiano. El capítulo refiere temas como el inicio del proceso de poblamiento de la Depresión Momposina, pasando por la formación de la villa o la provincia, hasta llegar a la consolidación del municipio.

El Capítulo 5 versa sobre la distribución territorial de la población en Magangué y su área de influencia inmediata, que es un aspecto clave en la configuración del espacio regional del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina.

El Capítulo 6 alude a la oferta ambiental del territorio como soporte de las actividades humanas en Magangué y las subregiones sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina.

El Capítulo 7 comprende las interacciones espaciales, funcionales, sociales y económicas entre Magangué y los municipios de las subregiones de sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina, como parte de los procesos de organización regional.

Finalmente, el Capítulo 8 recoge los retos y desafíos territoriales que el municipio de Magangué enfrenta y su relación con el Caribe colombiano y el resto del país.



# CAPÍTULO I.

## MODELO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El modelo propuesto en esta investigación refleja su estructura temática y empírica, que se soporta en la revisión bibliográfica (documental) y el diseño de campo (recolección de información *in situ*).

### 1.1 TEMA, PROBLEMA Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

El tema de investigación es el contexto urbano-regional de Magangué en el Caribe colombiano, trabajo que se confecciona con base en aspectos sociales (población) y económicos (flujos de pasajeros, mercancías y productos dinamizados por las actividades humanas).

El problema de investigación se refiere al dinamismo del espacio regional de Magangué, en las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina en el Caribe colombiano, como producto de la concentración de funciones que se despliega en torno a las actividades agrícola, pesquera, ganadera, forestal, comercial y los servicios educativos, de salud, financieros y de transporte. Esta realidad evidencia los flujos poblacionales, de bienes y de productos que a escala interregional demanda la población, por cuenta de las ventajas comparativas locacionales que el municipio ostenta, al encontrarse en un área de confluencia de tres ríos importantes del país: Magdalena, Cauca y San Jorge.

Esta investigación deja ver la estrecha relación que existe entre territorio, población y economía. En el territorio se construyen las dimensiones sociales, económicas y políticas, que determinan el estado de desarrollo de una sociedad arraigada al espacio físico. Para Gómez, Miranda y Giménez (s.f.), el territorio «engloba al conjunto de procesos que pueden dar origen a una activa participación ciudadana, con cierto grado de compromiso, para promover una dinámica territorial que produzca crecimiento económico y mayor nivel de desarrollo o calidad de vida de sus habitantes» (p. 19). En este sentido, según Fantone (2004), la ordenación del territorio y el desarrollo también se relacionan tras demostrar un objetivo en

común, como es desplegar un proceso ordenado de ocupación del espacio, orientado a lograr un equilibrio racional entre las regiones atrasadas y las más desarrolladas.

Las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina del Caribe colombiano constituyen una zona estratégica para la región y para el país, por cuanto existen riquezas petroleras, acuíferas, agroforestales y ecológicas, además de contar con áreas naturales, como la serranía de San Lucas y la planicie inundable de La Mojana y la Depresión Momposina.

Dentro de estas subregiones se destaca el municipio de Magangué, epicentro comercial y de servicios. A partir del desvío del río Magdalena en el siglo XIX, cuando cambió el curso de sus aguas por el Brazo de Loba, Magangué se convirtió en un importante puerto fluvial nacional sobre el río Magdalena, destacándose como el centro urbano más dinámico del bajo Magdalena, ya que pasó a ser un nodo secundario del sur de Bolívar. A ello hay que sumar la importancia militar que la ciudad adquirió durante la guerra de independencia, gracias a que su geoestratégica ubicación la estableció como un importante puerto fluvial para la región.

Actualmente, Magangué aún constituye un gran epicentro económico para la región. Así lo manifiesta Aguilera (2002), cuando advierte que es un centro de acopio de productos agrícolas, ganaderos, pesqueros y forestales, los cuales se comercializan en ciudades como Barranquilla, Cartagena, Medellín, Bucaramanga y Sincelejo. En el mismo sentido se expresa Viloria (2009), quien sostiene que la ciudad ofrece comercio y servicios a las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina (salud, educación, servicios bancarios, personales y jurídicos), confirmando con ello su gran influencia en la región.

La población de Magangué, si se la compara con las épocas de esplendor del transporte y el comercio fluvial por el río Magdalena y su articulación con los municipios ribereños y demás puertos nacionales, crece a un ritmo lento. Según Meisel y Aguilera (2015), en 1960, con el decaimiento de la navegación a vapor —y con ello, la importancia del río—, las tasas de crecimiento demográfico empezaron a contraerse, resultando inferiores a las del resto del país y el departamento de Bolívar. Pese a ello, a 2015 la ciudad albergaba 123.737 habitantes, tras haber contado con 13.406 en 1912.

Es por ello que resulta importante para la geografía y el ordenamiento territorial el conocimiento del territorio, la población y la economía como componentes del espacio regional de Magangué, lo que conlleva la necesidad de estudiar las dinámicas de los territorios desde el punto de vista geográfico. De allí que la geografía desempeñe un rol fundamental en el proceso de exploración de las ciudades y las regiones, tarea que esta ciencia ha abordado desde sus inicios.

Es a partir de lo planteado que se busca responder al siguiente interrogante: *¿Cómo se organiza el espacio regional de Magangué en el contexto del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina en el Caribe colombiano?*

## 1.2 MARCO CONCEPTUAL

Los conceptos más importantes para el desarrollo y comprensión de esta publicación son territorio, población y desarrollo. Para comenzar, el concepto de territorio adquiere nuevos contenidos en el mundo de la globalización, pues permite el estudio de las nuevas realidades sociales, al centrarse en la dimensión espacial de los procesos sociales que indaga. Así, de acuerdo con Llanos (2010), el territorio constituye una manifestación del espacio social, como reproductor de los comportamientos de los actores sociales.

De acuerdo con lo anterior, el territorio no se limita a ser el soporte geopolítico de los Estados nacionales —dominado por estructuras de poder o grupos sociales— y a describir las condiciones fisiográficas del mismo —medio geográfico o sustrato físico de las actividades humanas— (Capel, 2016), sino que trasciende, para ser asumido como un producto social, que sirve de contenedor de los fenómenos sociales y en el cual los seres humanos crean identidades.

Por su parte, Haesbaert (2002), citado por Altschuler (2013, p. 69), define tres formas básicas de territorio: la primera, política o jurídica, en la que el territorio es considerado como espacio de poder, controlado mayormente por el Estado y las instituciones; la segunda, cultural, entendida como el resultado de la apropiación simbólica por parte de una colectividad, y la tercera, económica, considera al territorio como una fuente de recursos, significando la dimensión espacial de las relaciones económicas. El territorio es un espacio geográfico donde se asientan las actividades económicas y, a su vez, se desprenden las características sociales.

Estas definiciones se complementan con lo que Álvarez y Rendón (2010) plantean acerca de la trascendencia del territorio como espacio geográfico, y lo destacan como factor de desarrollo, en el cual intervienen los actores públicos o privados, para la generación de la competitividad. Para los autores, «en el territorio intervienen factores de corte social, político, institucional, ambiental, que lo hacen una unidad compleja, donde estos elementos interactúan para determinar dinámicas propias y diferenciadoras que los caracterizarán dentro del contexto de los mercados globales» (p. 52).

A su vez, para Precado (2004), desde su concepción del desarrollo local, centrada en procesos económicos generadores de empleo, el territorio constituye el soporte activo donde los recursos territoriales son conocidos como ventajas competitivas, que incluyen lo productivo, la cohesión social, la cultura local, el medioambiente y los recursos naturales. Así, existen factores territoriales tangibles (atributos físicos) e intangibles (organización social, institucional, la cultura, entre otros) que forman parte de los procesos de desarrollo, cuyo papel en el territorio es ser factores activos en medio de la complejidad, la diversidad y la globalización que envuelve el mundo actual.

La idea de Precado (2004) se complementa con lo que Álvarez y Rendón (2010) exponen acerca del entendimiento del territorio no solo como el espacio físico de localización de la producción, ya que niega las potencialidades y los aprendizajes de los demás sistemas que lo conforman. Según los autores, esta idea «limita la capacidad que pueda tener este territorio para participar activamente de los mercados y desarrollar políticas que conduzcan a niveles de crecimiento y desarrollo más altos para toda la sociedad» (p. 54).

En cuanto a la población asentada en un territorio, ella forma parte de los asentamientos humanos que lideran procesos de ocupación motivados por fuerzas económicas, sociales y políticas. Ella modela y transforma el territorio, habita espacios urbanos, rurales, municipales, departamentales, regionales y nacionales. A su vez, dichos asentamientos registran dinámicas poblacionales, definidas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), el Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA) y la Universidad Externado de Colombia (2004), como:

El conjunto de relaciones entre la dinámica demográfica y otros factores de las dinámicas ambientales, sociales y económicas, que afectan o modifican directa y significativamente la dinámica demográfica, bien sea en su tamaño y crecimiento, su distribución espacial, estructura y composición (edad y sexo), sus patrones de reproducción (natalidad, fecundidad y mortalidad), o su movilidad sobre el territorio (migraciones y otras formas de movilidad)(p. 8).

En este sentido, Godoy y Garnica (2013) diferencian la dinámica demográfica y poblacional, a las que encuentran como necesarias y complementarias. Los autores comprenden que la primera analiza los factores demográficos que aporta la descripción estadística de una población desde la dinámica biológica y reproductiva, en tanto que la segunda explica por qué una población es así o cómo llegó a tener las características que el análisis demográfico ha establecido. Además, el análisis poblacional incluye la evolución demográfica (la

cual se entiende como el comportamiento de una población, pero asociado con el crecimiento demográfico en uno o varios periodos), en cuanto fenómeno explicado por factores físicos, sociales, económicos, políticos y culturales.

De otra parte, la población también desarrolla actividades humanas, asociadas ahora con la economía primaria (agricultura, pesca, ganadería, minería, explotación forestal), secundaria (artesanía, industria) y terciaria (comercio y servicios), las cuales se despliegan en el territorio tejiendo relaciones de producción, comercialización y consumo con los mercados internos y externos en función de la localidad en la que se presenten. Del mismo modo, la población entabla interacciones y vínculos espaciales y funcionales, caracterizados por los flujos de productos, mercancías y pasajeros que parten desde las municipalidades y se dirigen hacia otras localidades que se convierten en destinos, ya sean cercanos y/o lejanos.

Para finalizar, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2015) entiende el concepto de desarrollo desde su carácter multiescalar y complejo. Para ello, incluye relaciones estructurales, de tipo productivo e institucional, y factores endógenos específicos de cada territorio, «cuya activación, o latencia, adquieren un rol estratégico en las posibilidades de lograr procesos virtuosos de crecimiento y desarrollo» (p. 15).

Para complementar lo anterior, Fantone (2004) reconoce a la ordenación del territorio como un instrumento del proceso planificado de desarrollo, a causa de que sus fines sociales están más allá de la organización física del territorio. A su vez, Azpúrua (1979), citado por Fantone, señala que la finalidad de este proceso es «la distribución racional de las actividades y la población, persiguiendo un máximo aprovechamiento de las relaciones que se dan entre ellos y con los recursos naturales para alcanzar un desarrollo de las fuerzas productivas de la sociedad» (pp. 90-91).

Es pues tarea de cada región, municipalidad, departamento, ciudad o área rural entender y analizar las particularidades y procesos que tienen lugar en los espacios regionales, pues son factores que inciden en la organización y configuración del territorio que se pretende estudiar. Pero para ello deben enfrentar los retos y desafíos que se les presenten, si es que desean lograr un desarrollo territorial (transformación social, armonía económica y ambiental, gobernanza y liderazgo público-privado), integral (sin sesgo económico) y duradero (sostenible).

### 1.3 APROXIMACIONES TEÓRICAS

La presente investigación se centra en algunos planteamientos teóricos formulados por la nueva geografía (o geografía teórica) entre 1950 y 1970. Entre ellos se destacan la concepción de espacio geoeconómico y la de región funcional y polarizada, apoyados, en este caso, en dos teorías fundamentales: la de los polos de crecimiento, de François Perroux y la de los polos de desarrollo, de Francois Boudeville, todo ello sin menoscabo de la teoría clásica de la geografía regional, que no ha perdido vigencia y tiene amplia aplicabilidad en este estudio. No obstante, en la actualidad priman planteamientos asociados con el espacio geográfico relacional, compartidos por corrientes como la geografía de la percepción, la humanista (espacio subjetivo) y la radical o crítica (espacio social), corrientes que no tienen participación en esta investigación. Según Valenzuela (s.f., pp. 4-5), la geografía teórica:

(...) valora las localizaciones relativas vinculando los rasgos específicos derivados de la posición que cada lugar ocupa y las funciones que cumple en una escala superior, más general.

(...)

Se busca encontrar el orden y la organización del espacio pero en términos relativos, por medio del estudio de las relaciones entre sistemas de objetos poniendo el énfasis en extensión y distancia, considerando categorías del análisis estadístico (variables e indicadores).

A partir de lo expuesto por Méndez y Molinero (1994), Valenzuela (s.f.) considera a la región «como una realidad observable a diferentes escalas, en cuanto áreas organizadas por los grupos humanos y dotadas de una cierta cohesión» (p. 5). Para la autora, las regiones se clasifican según los criterios cuantitativos que arrojan los datos estadísticos de la homogeneidad y funcionalidad (flujos económicos), los cuales determinarán la conformación del núcleo regional y su respectivo *hinterland*. Para Valenzuela:

Las actividades humanas ocupan espacio, están separadas por el espacio y este condiciona la asignación de recursos al exigir que los agentes consideren al espacio (en términos de extensión y distancia) en sus decisiones de localización y desplazamiento. El espacio queda así reducido a la noción de distancia geométrica, o, en todo caso, económica, lo que implica la incorporación de los costes de transporte a todo cálculo locacional o de flujos (p. 5).

En este sentido, Manet (2014) explica que las teorías de crecimiento y desarrollo económico propuestas de Perroux (1955) y Boudeville (1968) recibieron influencia del cambio histórico que produjo el capitalismo mundial, con manifestaciones en la reconstrucción de

la economía, la consolidación de una economía basada en grandes complejos industriales, la reanimación del colonialismo, la bipolaridad este-oeste, etc. Para Perroux, citado por Salguero (2006), polos significa focos o centros que «emanan fuerzas centrípetas que atraen a fuerzas centrífugas» (p. 13). Aquí se observa la idea del espacio económico abstracto así como el crecimiento económico que se dio en determinados puntos geográficos y no en todos los lugares al mismo tiempo y con la misma intensidad.

De acuerdo con Manet (2014, p. 35), autores como Fujita (1999) exponen la necesaria reformulación del concepto de región económica por parte de la ciencia regional, pasando de la contabilidad espacial a una noción abstracta, que la define como «un campo de fuerzas (Perroux, 1955) donde operan los actores económicos (productores y consumidores) que se relacionan mutuamente a través de flujos tangibles de personas y mercancías (Merchand, 2007)». Como su nombre lo indica, el espacio económico es definido por las relaciones económicas que existen entre elementos económicos, y como lo señala Boudeville, se expresa en tres tipos.

A partir de lo anterior, en su documento *Enfoques sobre algunas teorías referentes al desarrollo regional*, Salguero (2006) indica los tres tipos de región propuestos por Boudeville a partir de lo aportado por Perroux. Los tres tipos de región son la región homogénea, la región polarizada y la región plan. La primera está conformada por agrupaciones de unidades contiguas con características similares (físicas y bióticas, demográficas y económicas); la segunda, también llamada nodal, está constituida por un área continua heterogénea, localizada en un espacio geográfico interdependiente de sus relaciones e interacciones alrededor de un centro de gravedad regional, mientras que la tercera se forma de manera continua y se delimita con el fin de aplicar un plan o programa de desarrollo regional.

Como lo anota Ramírez (2007), Perroux y Boudeville reconocieron que la región plan resulta oportuna para implementar su desarrollo, para lo cual iniciaron un planteamiento esencial, que vincula la intervención estatal y la planificación con el análisis de las regiones. Según Ramírez, «Estos conceptos fueron aplicados ampliamente en América latina con fines de modernización del continente» (p. 120).

La misma Ramírez (2007) establece que la ciencia geográfica transitó por la evolución del paradigma humanista entre 1970 y 1990, situándose en la fenomenología y reemplazando la categoría de región por la de lugar, con autores como Yi Fu Tuan y Frémont (espacio vivido, abierto a precepciones, sentimientos y emociones). La ciencia geográfica integra por momentos el concepto de región con el de espacio social y espacio-tiempo determinado y con el proceso capitalista (marxismo y estructuralismo), considerando la región como parte

de la totalidad donde se inscribe la acumulación del capitalismo y su reproducción (sociedad capitalista). En este contexto, Ramírez (2007) referencia a Smith (1984), al considerar la aparición de la categoría de desarrollo desigual en la producción del espacio y a Massey para aludir a las divisiones espaciales de trabajo (1984). De este modo, sustituyen la categoría de región por diferenciación espacial intranacional. En esta época se logra conjugar y complementar la relación entre los marxistas y humanistas, para redefinir el objeto de estudio de la geografía regional. Ramírez (2007), destaca la comprensión de la región desde cualquier perspectiva «como un conjunto múltiple de fenómenos, entre los que se destacan los procesos culturales, políticos, sociales, económicos y urbanos, que juntos dan forma y estructura a diferentes regiones». (p. 124).

Nuevamente Ramírez (2007), a partir de 1990, reconoce la visión humanista del debate regional de Thrift y Entrikin (1991), quienes aceptan que Vidal de la Blache «es aún fundamental en la conexión que hace entre causas, actores y lugares» (p. 125). Es a partir de ello que ocurren encuentros y desencuentros en los debates de los posestructuralistas, posmodernistas, neomarxistas y regulacionistas. El mismo autor presenta algunas definiciones de región. Por ejemplo, con Thrift (1991) observa que desde la visión cultural, la región se constituye a través de la presencia-ausencia de los sujetos en un determinado lugar; mientras que desde Storper (1997) observa que a través de la mirada económica, la región se configura por la integración de tecnologías-organizaciones y territorios, trascendiendo la noción de economías externas y la ubicación a partir de relaciones.

Para los humanistas es importante reconocer la importancia del yo y de los otros en los lugares, en las regiones. En este sentido, Ramírez (2007) trae a colación a Berdoulay y Entrikin (1998), al entender el lugar como contexto para las acciones humanas más que para sus localizaciones, por lo que origina una relación mutua que se constituye con el yo, implicando la constitución de identidades. Por su parte, Nogué (1991), citado por el mismo Ramírez (2007), subraya que la región es ocupada como parte de lo propio, y lo cercano es invadido por lo externo, por lo universal, por la globalización. Estas realidades marcarán diferencias del lugar por sus particularidades, permitiendo su revalorización.

En algunas ocasiones, el vínculo global/local suprime la escala regional, para posicionarla a nivel local. La tendencia actual es la integración de la escala regional en lo local, que pasa de una región media (mesorregión) a otra de carácter micro, registrando diferencias en procesos y agentes (Ramírez, 2003), que se evidencian en la movilidad global que permiten las nuevas tecnologías, la producción de cadenas globales de productos, los mercados globales, la clase capitalista transnacional, entre otros (Manet, 2014). Como lo indica Vázquez (2000), con el surgimiento de nuevas regiones industriales y nuevas

nociones de desarrollo se modificaron las jerarquías espaciales, abriendo paso a un desarrollo regional con enfoque endógeno.

Así pues, como lo sugiere Furió (1996), basados en el desarrollo endógeno, los planteamientos de la ciencia regional conciben el territorio como un ente activo, como un agente de desarrollo económico y de transformación social. El desarrollo local endógeno está basado en la producción flexible mediante empresas pequeñas y medianas, en innovaciones tecnológicas y en la formación de cadenas productivas que involucren a varias empresas. Para Manet (2014) «Esta nueva organización implica el cambio tecnológico constante dentro de los procesos productivos, la formación de bloques económicos, mayor participación del Estado y de los gobiernos locales en el desarrollo de un territorio» (p. 39).

Este recorrido perfila una visión más amplia y compleja del territorio, ya que impulsa el desarrollo a través del establecimiento de nuevos escenarios de transformación social, cultural, económica y política. Son escenarios en los que se interrelacionan agentes, tanto públicos como privados, que dinamizan las economías locales a partir de la formación de cadenas de valor, impulsadas por las relaciones de competencia y de cooperación entre varios agrupamientos empresariales.

## 1.4 MÉTODO Y METODOLOGÍA

El método que soporta esta investigación es el inductivo, por cuanto parte de una realidad particular: el espacio regional de Magangué, en el contexto de las subregiones del Caribe colombiano del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina.

El enfoque empleado es el cualitativo y la investigación es de corte descriptivo-analítico. Para ello se interpretan datos e información relativos a la distribución territorial de la población, es decir, nos interesa identificar la relación entre la población y el territorio. El proceso también comprende la descripción de variables, como la evolución demográfica de Magangué y todos los municipios del departamento de Bolívar (tasas de crecimiento anual en los periodos intercensales: 1973-1985, 1985-1993 y 1993-2005), la densidad poblacional a 2005, la población urbana y rural y las migraciones forzadas generadas por el conflicto armado y los eventos naturales (sobre todo, inundaciones). Asimismo, la información secundaria es clave para identificar los retos y desafíos territoriales que enfrenta el municipio de Magangué y para establecer su relación con el Caribe colombiano y el resto del país.

También se analiza la influencia que ejerce Magangué sobre las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina. Especial atención merecen las actividades

económicas (agrícola, pesquera, ganadera, forestal, comercial y de servicios [portuarios, financieros, educativos, de salud]), la oferta ambiental que soporta el desarrollo de estas actividades económicas y los vínculos y flujos que desde el área urbana y rural de Magangué se movilizan hacia su área de influencia.

La información primaria se recopila a través del instrumento de la entrevista semiestructurada. Las personas idóneas para participar en este ejercicio son aquellas vinculadas con la economía primaria y los servicios de transporte. Lo que se busca determinar es el origen y destino de los flujos de comercialización y su intensidad.

En cuanto a las unidades de análisis, varían según las variables. El análisis poblacional involucra información municipal y departamental, mientras que el análisis económico y social se hace a escala municipal. La variable dependiente es el espacio regional, en tanto que las variables independientes son la distribución territorial de la población, la oferta ambiental y la economía.

La investigación tuvo una duración de un año (del segundo semestre de 2013 y 2017) y contempló cuatro etapas: a) recolección de información; b) organización y procesamiento de la información; c) interpretación de los resultados, y d) maquetación e ilustración.

Para la recolección de la información primaria se usó la entrevista no estructurada y la observación. En la primera participan personas claves, involucradas en las actividades económicas de Magangué, mientras que la segunda se centra en identificar aquellos atributos tangibles del territorio, como la oferta ambiental o la movilidad de carga y de pasajeros. La información secundaria se obtuvo mediante el diseño de un esquema bibliográfico, que exigió la revisión de documentos del Banco de la República (2002, 2004, 2009, 2015 y 2017), de Godoy y Garnica (2013), de Alemán y Domínguez (2010), entre muchos otros.

Para la organización y procesamiento de la información producto de las entrevistas, la observación y el diseño bibliográfico, se procedió con la selección, organización y filtro de la misma. Los parámetros fueron la oferta ambiental identificada en el territorio examinado, las interacciones espaciales y funcionales descubiertas en los vínculos y flujos económicos y sociales, los datos demográficos de tasas de crecimiento anual intercensal (1973-2005), las densidades de población (urbana y rural), las migraciones y los retos y desafíos territoriales que enfrenta el municipio de Magangué. Para la tabulación y representación gráfica de toda esa información se emplearon los programas Microsoft Office Word, Microsoft Office Excel y ArcGis.

La interpretación de los resultados se practicó a través de la elaboración de un documento descriptivo-analítico. El documento incluyó la descripción de la variable población (datos e indicadores), la oferta ambiental del territorio, los retos y desafíos territoriales para el municipio de Magangué y su relación con el Caribe colombiano y el resto del país (información secundaria), así como el análisis de la influencia regional de Magangué en el sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina, todo ello en el marco de las actividades económicas agrícola, pesquera, ganadera, forestal, comercial y de servicios.

Finalmente, con la maquetación e ilustración se concede orden conceptual, teórico y bibliográfico, y se suministra una estructura jerárquica a las partes que constituyen el documento.



## CAPÍTULO II.

# DESARROLLO REGIONAL EN AMÉRICA LATINA A PARTIR DE ENFOQUES Y TEORÍAS REFLEJADAS EN LAS POLÍTICAS REGIONALES A TRAVÉS DE LA HISTORIA

En el 2004, Moncayo argumenta que entre los años cincuenta y los setenta del siglo XX se produjeron teorías de crecimiento y desarrollo económico con enfoque keynesiano y neoclásico, que basados en el enfoque intervencionista, centraron su atención en el intervencionismo del Estado central para reducir las disparidades interregionales y edificar la equidad territorial y la eficiencia macroeconómica (empleo). Sus mecanismos fueron varios, pero entre los principales encontramos los incentivos fiscales a la inversión privada y extranjera, la inversión estatal en infraestructura y la promoción de polos de industrialización.

En este orden de ideas, hubo un primer grupo de teorías referidas a los condicionamientos de los niveles de desarrollo alcanzados por una región según la posición que ocupa en un sistema jerarquizado y asimétrico, es decir, de dinámica externa a la misma región. También, un segundo grupo de teorías acerca de las condiciones internas que explican su posición en el sistema económico y evolución a largo plazo (Moncayo, 2004).

Es así como entre las primeras teorías de crecimiento y desarrollo económico con enfoque keynesiano y neoclásico se ubican la teoría de centro-periferia y la de la dependencia. Ambas contemplan la dominación del centro sobre la periferia por su capacidad de innovación tecnológica. En la misma dirección se mueve la teoría de la causación circular acumulativa, desarrollada por Myrdal y Kaldor en 1957, cuyos movimientos de mano de obra, capital y de bienes y servicios no disminuyen por sí mismos la tendencia natural hacia la desigualdad regional (Peña, 2006). También está la teoría de los polos de crecimiento, en la que Perroux y Boudeville en 1955 acuñaron el concepto de región económica, entendida como el espacio donde interactúan actores económicos que se relacionan mutuamente mediante flujos de personas y mercancías (Merchand, 2007). Como lo revelan Máttar y Riffo (2015), ellos aportaron patrones de organización espacial a la dimensión espacial de la planificación.

Del mismo modo, como apunta Moncayo (2001), en las primeras teorías se sitúan el enfoque multiplicador de la base de exportación (North, 1955 y Friedman, 1966) y el enfoque del potencial de mercado (Harris, 1954). Estas teorías, de corte keynesiano, hicieron énfasis «en

el papel de la demanda en la determinación del nivel de la actividad económica (y por tanto del ingreso) de la región. La primera de ellas prioriza la demanda externa (las exportaciones) y la segunda, la interna» (p. 14).

De otra parte, Moncayo (2004) advierte que entre las segundas teorías se destacan las etapas de crecimiento, pasando de la fase agrícola a la industrial y de servicios (Fisher en 1939, Clark en 1940 y Rostow, 1970). Al respecto, Moncayo afirma que en América latina se reconoce, entre las políticas regionales implementadas a partir de Tennessee Valley Authority, la creación de entidades similares para el desarrollo de las cuencas hidrográficas de países como México, Colombia, Venezuela, Perú, Brasil y Uruguay, aunque hasta la década de los setenta los polos de desarrollo eran tratados como el principal instrumento de planificación regional.

Por su parte, Coraggio (1994) también empieza a representar una línea de ruptura epistemológica, tras pensar que la planificación integral, con miras a lograr un desarrollo social en beneficio de las mayorías, es una práctica contradictoria con el capitalismo. Para Coraggio, el fenómeno encuentra explicación en las desigualdades que genera la monopolización del capital, la privatización y el economicismo que crea este sistema, y advierte que el neoliberalismo ha logrado la ordenación de la economía pública y privada y el crecimiento del comercio internacional, pero a costa de una incapacidad estructural para distribuir justamente la riqueza y la desatención de las necesidades de los pobres. De tal suerte, la planificación regional en América latina no ha resuelto los problemas relacionados con la pobreza, la injusticia social o la desigualdad de oportunidades entre las diferentes clases sociales.

Ahora, entre las segundas teorías de crecimiento y desarrollo económico neoclásico, las diferencias en las tasas de crecimiento de los países adquieren importancia. Como se acude al ahorro, a la tasa de inversión y a la razón y capital-producto, entonces el aumento del capital físico acelera el ritmo de crecimiento en el largo plazo.

Conforme con Moncayo (2004), en los años cincuenta sobresalen casi de manera paralela los modelos neoclásicos, pero bajo las conceptualizaciones intervencionistas, convirtiéndose los modelos propuestos por Solow y Swan (1956) en el estándar de la visión moderna del crecimiento. Ellos midieron los factores determinantes de crecimiento (acumulación del capital físico, trabajo y progreso técnico) y determinaron la relación entre el ahorro, la acumulación de capital y el crecimiento económico. Asimismo, en la economía espacial, la visión neoclásica de la hipótesis de convergencia se fundamentó en la movilidad de los factores de producción, que a largo plazo sucederá a la par de las tasas de crecimiento.

Ya en la década de los ochenta aparecen enfoques con implicaciones en la cuestión territorial. Entre ellos se cuentan la caída de la productividad y los enfoques del crecimiento endógeno por cuenta de la desaparición del sistema de producción fordista y la alta dependencia de la variable exógena (cambio tecnológico). La idea era construir teorías de crecimiento endógeno, que observasen como factores claves del crecimiento a las tecnologías endógenas, a la producción, al conocimiento, al capital humano (educación) y a las políticas macroeconómicas "adecuadas", soportándose en el ahorro y la inversión efectuados por los agentes económicos que actúan racionalmente. Sobre el particular, Moncayo (2001) explica:

Los modelos de crecimiento endógeno que fueron inicialmente elaborados por Romer (1986), Lucas (1989) y Rebelo (1991), a partir de los trabajos de Arrow, (1962), Kaldor (1957), Nordhaus (1969), Shell (1973), Frankel (1962) y Dixit y Stiglitz (1977), entre otros, tuvieron un altísimo impacto en varios campos de la teoría económica, entre los que hay dos muy vinculados al desarrollo regional, los cuales son el de la economía espacial y el del análisis de los procesos de convergencia en el desempeño económico de largo plazo de las economías (p. 18).

Cabe resaltar la reproducción en América latina del modelo italiano de los distritos industriales gracias al estímulo, la cooperación, la asociación y la generación de nuevas firmas, a la formación de recursos humanos locales, a la provisión de infraestructuras de servicios avanzados (telecomunicaciones, tecnología, asesoría empresarial) y a la transferencia de las funciones de promoción económica a escalas regionales y locales. No obstante, el concepto de los distritos industriales trajo limitaciones que motivaron la instalación de un enfoque más dinámico con mejores procesos de innovación tecnológica, dando origen a la teoría del medio o entorno innovador, que involucra las nociones de red (instituciones públicas y privadas), sinergias y aprendizaje, en un territorio acorde con las ideas de sistemas de innovación regional (SIR) (Moncayo, 2004).

De otra parte, a partir de Helmsing, Moncayo (2004) presenta al clúster como un instrumento de política regional. Para el autor, un clúster está formado por una serie de «concentraciones geográficas de firmas e instituciones interconectadas en un determinado sector» (p. 72). Esta noción de clúster ha sido asumida por varios países europeos y latinoamericanos, siendo Colombia uno de ellos. Así, en nuestro país encontramos clústeres en sectores tan diversos como la salud, la construcción, el textil, el cuero, el calzado y la marroquinería, la joyería y la bisutería, la energía eléctrica, entre otros más. Asimismo, en algunos departamentos y localidades, las cámaras de comercio (la de Bogotá, por ejemplo) lideran el desarrollo de estas iniciativas, tras comprender que «constituyen escenarios neutrales en donde los líderes empresariales y los representantes del gobierno y de la

academia definen una visión conjunta y de trabajo en equipo para alcanzar el propósito acordado» («Iniciativas de desarrollo de Clusters», s.f., párr. 1).

La crisis de las políticas y modelos intervencionistas de los años setenta desató procesos descentralizadores en América latina, especialmente políticos y fiscales. Es a partir de 1990 que surgen nuevas políticas regionales, similares a las de Europa y Estados Unidos, relacionadas con los modelos de crecimiento endógeno y la nueva geografía económica. Bajo este modelo, el crecimiento se concentra y acumula en las regiones con más ventajas competitivas (áreas metropolitanas) y en aquellos productos exportables. El resultado es la emergencia de regiones “ganadoras”, por estar mejor conectadas con la economía mundial y regiones “perdedoras”, por estar marginadas de los nuevos circuitos económicos mundiales, y, aún más grave, de las naciones a las cuales pertenecen.

Actualmente, también se trata de acoger neologismos de las nuevas dinámicas económicas regionales. Uno de ellos es terciarización, con el que se pretende dar cuenta del crecimiento de los servicios de punta (finanzas, comunicaciones, transporte internacional). Otro mucho menos conocido es “archipelagización”, término acuñado para aludir a los desequilibrios que se presentan entre las capitales provinciales y su *hinterland* (áreas metropolitanas). Y otro ya muy extendido es competitividad, que considera las vocaciones y potencialidades territoriales necesarias para la construcción de proyectos de desarrollo regional y local.

Por su parte, el ordenamiento territorial a escala municipal y departamental presenta alcances regionales. Es el caso de las áreas metropolitanas, las zonas marino-costeras, las cuencas hidrográficas, entre otras.

De acuerdo con Máttar y Riffo (2015), el desarrollo regional ha dejado de ser un tema de interés de gobiernos locales para pasar a las agendas públicas nacionales, lo que ha marcado el inicio de nuevas políticas nacionales de desarrollo regional, hecho que encuentra ejemplo en la Política Nacional de Desarrollo Regional impulsada en Brasil en el año 2000. Como lo destacan Méndes, Gómez, Melo y Méndes (s.f.), uno de los objetivos centrales de la política fue «reducir las diferencias regionales y activar las potencialidades de desarrollo de las regiones brasileñas con actuación en los territorios de más pequeño interés a los ojos de los agentes del mercado, valorando las diversidades locales» (p. 2).

En América latina, las políticas se orientan hacia la recuperación del papel del Estado como actor clave en los procesos de desarrollo inclusivo y sustentable y, en particular, de desarrollo regional, sobre todo, ante una realidad que evidencia grandes avances en

asuntos de economía y aspectos sociales, pero que todavía muestra grandes diferencias socioeconómicas entre las regiones prósperas y rezagadas de los países.

En general, los países de América latina buscan potencializar la competitividad regional a través del ordenamiento territorial y la creación de distritos industriales, clústeres y sistemas de innovación. El objetivo fundamental es la creación de escenarios de competitividad en un mundo globalizado, que potencien el crecimiento económico y social de las regiones, la construcción de redes de cooperación y colaboración entre empresas, la generación de conocimiento, innovación y tecnología de la mano del capital social, fortaleciendo el desarrollo regional desde una perspectiva local y de desarrollo endógeno. La consigna es generar la capacidad de planificación en los gobiernos locales, para que trabajen coordinadamente con otros agentes del desarrollo, como la academia, la sociedad civil, la empresa privada, el sector no gubernamental, entre otros.



## CAPÍTULO III.

# DESARROLLO REGIONAL EN COLOMBIA A PARTIR DE ENFOQUES Y TEORÍAS REFLEJADAS EN LAS POLÍTICAS REGIONALES A TRAVÉS DE LA HISTORIA

En Colombia, a partir de 1990, la cuestión regional se aborda en el contexto de la descentralización, de la promulgación de la Constitución Política de 1991, de los impactos territoriales por los cambios estructurales de la economía y la globalización (apertura económica), del énfasis sobre los temas ambientales (enfoque de desarrollo sostenible), del componente territorial del conflicto armado y del marcado interés de la sociedad civil por la promoción del desarrollo económico local (Moncayo, 2004).

Con el objeto de hacer un seguimiento del desarrollo regional, se presentan a continuación los principales trabajos sobre economía regional en Colombia, algunos enmarcados en el contexto de los países latinoamericanos.

### 3.1 TRABAJOS SOBRE LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL EN COLOMBIA

Tal como lo registra Moncayo (2002), la concentración de las actividades económicas, en especial, la industrial, en el ámbito departamental, fue medida por Thoumi (1983) durante el periodo 1960-1975. Los resultados indican que el liderazgo de la industria en el crecimiento urbano fue determinante, lo que promovió el aumento de la diversificación sectorial del PIB y la concentración de servicios (financieros y telecomunicaciones, principalmente), proceso que también promovió cambios significativos en la producción agrícola.

Moncayo (2002) también observa que autores como Revéz y Montenegro (1983) destacan la estabilidad a largo plazo de los índices de concentración y especialización de la industria colombiana. Para Moncayo «La permanencia en el tiempo de las estructuras industrial y urbana explicaría, según Revéz y Montenegro, la alta estabilidad macroeconómica que exhibió la economía colombiana en esa época» (p. 5). Este fue el caso de los sectores de alimentos, bebidas, textiles y sustancias químicas, con una representación del 50 % de la producción industrial de la época (1966, 1974 y 1980), mostrando gran estabilidad (Revéz y Montenegro, 1983).

La teoría de la estabilidad a largo plazo del patrón de localización industrial fue compartida por Jaramillo y Cuervo (1986), quienes refieren la existencia de lo que denominaron la inercia espacial de la industria, y manifiestan la relación entre el empleo manufacturero y el tamaño poblacional de la ciudad: a mayor crecimiento de la última, el empleo informal aumenta; igualmente, los autores anotan que en las ciudades más grandes se presenta la tendencia de la terciarización del empleo urbano (servicios ligados a la industria), proceso que viene acompañado por un aumento de la población (Moncayo, 2002).

Esta relación del sector terciario en el empleo y la polarización urbana fue retomada por Gouéset en 1992, al encontrar el nuevo concepto de primacía de Bogotá a partir de la distribución espacial de los servicios en Colombia, reflejándose un proceso de desindustrialización, por lo que sugiere referirse a primacía económica más no industrial, como lo habían denominado Jaramillo y Cuervo (Moncayo, 2002). Así, Bogotá aumenta en empleo y valor agregado, mientras que Medellín, Barranquilla y Cali registran una disminución, favoreciendo el surgimiento de algunos polos agroindustriales. Al respecto, Cuervo y González (1997), citados por Moncayo (2002), advierten que en el período 1960-1995 alrededor de las cuatro ciudades mayores se han conformado regiones industriales, configurando un proceso que los autores denominan desconcentración concentrada.

### 3.2 ESTUDIOS HISTÓRICOS DEL DESARROLLO REGIONAL COLOMBIANO

Hacia 1985, Jiménez y Sideri se preocuparon por evidenciar la desintegración económico-espacial de Colombia y su incidencia en las fases de la economía nacional, partiendo de la Colonia y llegando hasta finales de la década de 1970 (Moncayo, 2002). Los autores concluyeron que entre los siglos XVIII y XIX la primacía regional se concentró en los lugares de origen de las materias primas de exportación (tabaco, quina, añil, algodón, oro y café), y que hacia finales del siglo XIX el café posibilitó la incorporación de otras regiones a los circuitos de la economía nacional e internacional, debido a su condición de cultivo y producto de exportación en Medellín, el Viejo Caldas y el Valle del Cauca (Moncayo, 2002).

De otro lado, la industrialización del país, soportada en el modelo de sustitución de importaciones, también incorporó a otros territorios al mercado nacional y fortaleció la primacía del triángulo cafetero, constituido por Bogotá, Medellín y Cali. A ello cabe sumar la inversión extranjera y el sector financiero, que ayudaron a la consolidación de la primacía de Bogotá durante las décadas de los sesenta y setenta del siglo XX (Moncayo, 2002).

Por su parte, Jaramillo y Cuervo (1986), citados por Moncayo (2002), interpretan globalmente la evolución de la dinámica espacial colombiana desde el período precolombino,

pasando por la Colonia y llegando a los años ochenta del siglo XX. De su análisis, que incluye factores demográficos, políticos y sociales, se desprenden las siguientes ideas (Moncayo, 2002, pp. 11-12):

- a) La actual configuración espacial ligada a la distribución de la población fue decidida desde la Colonia durante la llegada de los españoles.
- b) La fragmentación económica regional, demostrada en áreas incomunicadas y heterogéneas, también tiene sus orígenes en la Colonia y en el modelo primario exportador (siglo XIX) y posteriormente en el federalismo político (Constitución Federal de 1863).
- c) Entre 1880 y 1930 se empieza a descongelar la estructura espacial colombiana, con los procesos de urbanización, modernización y ampliación de la red vial y las exportaciones de oro y café, hechos que desencadenaron la acumulación capitalista en el país, en un movimiento que estuvo favorecido por la promulgación de la Constitución centralista de 1886.
- d) Desde 1930 hasta 1980, la industrialización por sustitución de exportaciones impulsó la integración nacional, gracias a otros factores que se sumaron a la estructura espacial urbana del país, como fueron el crecimiento demográfico y el acelerado proceso de urbanización.

A su vez, Helmsing (1990), citado por Moncayo (2002), advierte cambios económicos y regionales en Colombia durante el período 1900-1980. En particular, el autor realiza aportaciones sobre el desarrollo de Antioquia y estudios de caso sobre el algodón y los textiles. Helmsing señala que el nivel microeconómico es el agente principal de los procesos de estructuración del espacio regional, e incorpora la agricultura y la dimensión rural-urbana. Para el autor, los cambios microeconómicos comportan alteraciones que impactan los mecanismos del desarrollo urbano, rural y regional.

### 3.3 ESTUDIOS SOBRE REESTRUCTURACIÓN PRODUCTIVA, CAMBIO TÉCNICO Y TERRITORIO

En América latina y en Colombia aparecen trabajos enmarcados en el enfoque de la acumulación flexible. Entre ellos están los trabajos realizados por Lotero en Antioquia y el occidente colombiano, en los que muestra los cambios producidos en la red colombiana de ciudades en el período 1975-1991 (Moncayo, 2002). Es un período de crisis estructural de la industria y de cambio técnico producido fundamentalmente por la reconversión industrial que experimentan las áreas metropolitanas de las ciudades intermedias; a su vez, las ciudades

industriales y especializadas, como Medellín, Barranquilla, Manizales, Pereira y Armenia manifiestan la destrucción del empleo, mientras que otras ciudades, como Barrancabermeja, Buga y Duitama soportan la precarización y contracción del empleo y el cambio de modalidad de sus establecimientos, entre otros asuntos.

Lotero (1998), citado por Moncayo (2002), reconoció ajustes en la localización industrial de Colombia. El autor indica que las regiones ganadoras del proceso fueron Bogotá (principal centro industrial nacional) y Manizales y Cartagena (metrópolis intermedias con localización de actividades en tránsito de modernización), mientras que las perdedoras fueron las metrópolis intermedias, como Medellín y Barranquilla.

Adicionalmente, surgen estudios que trabajan en el marco de la aplicación del concepto de sistemas territoriales de innovación a las dinámicas regionales de competitividad. Como lo reseña Moncayo (2002), autores como Betancur, Stienen y Urán (2001) analizaron la evolución de la actividad productiva del entorno urbano-regional del Valle de Aburrá en los últimos treinta años, con énfasis en procesos de reestructuración provocados por la crisis del modelo de sustitución de importaciones. Su trabajo reconoce modalidades emergentes de organización productiva en la región (maquilas, subcontratación, flexibilización laboral, entre otras), la relación globalización-localización y la transición del fordismo a la acumulación flexible (Moncayo, 2002).

Entre los resultados de Betancur, et al. cabe destacar cómo la élite empresarial impulsa el proceso de concentración de capital, y que las organizaciones, las redes de acción colectiva y los pequeños y medianos empresarios estimulan estrategias para configurar un sistema productivo regional con base en redes de cooperación empresarial y capital social (Moncayo, 2002). Vincular los valores colectivos con el capital social es clave, pues conduce a formas de cooperación y organización social que propenden por la generación de riqueza y la prosperidad del territorio.

### 3.4 TRABAJOS SOBRE CRECIMIENTO Y CONVERGENCIA REGIONAL

En 1993, Cárdenas, Pontón y Trujillo realizaron el estudio «Convergencia y migraciones interdepartamentales en Colombia: 1950-1989» (Moncayo, 2002). Como lo subraya Moncayo, ellos estimaron la convergencia econométrica (sigma y beta), suscitando el descontento de algunos investigadores, como Meisel (1993), Mora y Salazar (1994) y Bastidas (1996), debido a las inconsistencias en las mediciones, tras afirmar que entre 1950-1989 Colombia ha sido un caso exitoso de convergencia regional. Realidad contraria encuentra Meisel, quien revela que

el coeficiente de variación del PIB *per cápita* departamental no es convergente para el período 1960-1989, sino que, por el contrario, lo que se presenta es un aumento de la dispersión (Moncayo, 2002).

En este orden de ideas, Mora y Salazar (1994) manifiestan que la convergencia es tratada como un modelo de estática comparativa, que no da cuenta de la velocidad del ajuste del sistema a su estado de equilibrio y el proceso que lo conduce. A su vez, Bastidas (1996) coloca en cuestión la regresión como técnica estadística, pues insiste en que es inadecuada para medir la convergencia entre los departamentos colombianos, por carecer de la dimensión temporal del fenómeno. Bastidas argumenta que durante el período estudiado en el país no se está dando esa convergencia que Cárdenas, Pontón y Trujillo señalan, sino, que se está aparentando. Para Bastidas, aceptarla implica ampliar la brecha entre las regiones pobres y ricas, puesto que:

(...) el gobierno no tendría nada que hacer en materia económica por la simple razón de que el capital siempre está ávido de establecerse en las economías pobres que ofrecen una mayor rentabilidad (un supuesto), en otras palabras las fuerzas del mercado son capaces de llevar las riendas del bienestar de toda la población (p. 98).

En razón de tal situación, Bonet y Meisel (1999) aplicaron un nuevo análisis entre 1926 y 1995 empleando datos de depósitos bancarios departamentales que mostraron una alta correlación con los datos del PIB y los altos ingresos acumulados por los departamentos mineros (Moncayo, 2002). A partir de 1990 surgen estudios de divergencia regional en la productividad laboral, como los realizados por Lotero. A su vez, Bonilla (2001) analiza los salarios y el empleo, encontrando la persistencia de las desigualdades regionales para el período 1974-1998 (Moncayo, 2002).

### 3.5 TRABAJOS DE GEOGRAFÍA ECONÓMICA, GEOGRAFÍA FÍSICA Y CRECIMIENTO

Cristina Fernández (1998) analiza los efectos de la liberación comercial en Colombia a comienzos de 1990 en ciudades lejanas de la costa, especialmente, sobre Bogotá (Moncayo, 2002). En sus investigaciones, la autora encuentra una asociación positiva entre el comercio y la aglomeración.

En la misma línea de trabajo de Fernández, Sánchez y Núñez (2000) estudian la geografía y el desarrollo económico en Colombia desde la escala municipal. Los autores determinan la relación entre las variables geográficas, el ingreso *per cápita* y su crecimiento, al igual que

la existente entre el crecimiento y la densidad poblacional, manifestando que las primeras inciden en el crecimiento regional, pero que no son los únicos factores importantes, pues juegan un papel fundamental los factores humanos, que se pueden potenciar a través de la educación, la infraestructura y una mejor institucionalidad (políticas e instituciones pública y privada)(Moncayo, 2002).

Otro investigador es Pachón (2000), quien citado por Moncayo (2002), considera que la importancia de la geografía es inversamente proporcional al nivel de desarrollo regional. No obstante, Pachón reconoce que puede haber relaciones de causalidad circular: «mientras mejores sean las condiciones físicas y naturales, más viable será el desarrollo de la infraestructura y la presencia de las instituciones» (Moncayo, 2002, p. 40). Y a su turno, Galvis (2001), citado por Moncayo (2002), «encontró que la calidad de la tierra, el clima y los recursos naturales son los factores más importantes para explicar las diferencias en la productividad agrícola de los departamentos colombianos» (p. 40).

Para finalizar este capítulo, se puede decir que el desarrollo regional colombiano ha experimentado un sistemático proceso de evolución: a) la fragmentación económica regional que provino de la Colonia y se reforzó en el siglo XIX; b) las primacías regionales que dieron lugar a las economías de exportación de materias primas en el siglo XIX (tabaco, quina, añil, oro); c) la integración espacial y la conformación del mercado nacional industrial durante el siglo XX producto de las economías exportadoras del café, jalonando la industrialización y los procesos de urbanización en cerca de 40 municipios localizados en doce departamentos (Moncayo, 2004), lo que determinó la conformación de la jerarquía urbana, con sus cuatro principales ciudades: Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla; d) la concentración desconcentrada de la industria y los servicios avanzados (finanzas, transporte y telecomunicaciones) en la segunda mitad del siglo XX; e) las economías de aglomeración favorecen el crecimiento de Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla y el eje cafetero. Sin embargo, es Bogotá la que determina el mayor o menor crecimiento del resto de los municipios de Colombia.

En Colombia, los investigadores de las ciencias económicas y la geografía se han esforzado por producir y divulgar conocimiento sobre las realidades territoriales por las que ha transitado la economía regional del país. Su trabajo ha ampliado el panorama sobre los sectores económicos, sobre la producción (en relación al PIB), sobre el ingreso *per cápita*, el ahorro, la población y la conformación de las estructuras de economía regional. Sus investigaciones nos enseñan las variaciones experimentadas por estos factores y la evolución de las políticas públicas y privadas, de inversiones en finanzas, en infraestructura, en educación y en el capital social, complementándose así la idea de impulsar el crecimiento económico, en el marco de planteamientos posfordistas.

## CAPÍTULO IV. CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DE MAGANGUÉ EN LA REGIÓN DEL CARIBE COLOMBIANO

Los primeros pobladores que vivieron en la zona que hoy ocupan el municipio de Magangué y la Depresión Momposina fueron los indios zenúes. Se sabe que esos primeros asentamientos datan del siglo IX a. C. y que estaban divididos en tres provincias: Finzenú (valle del río Sinú), Panzenú (río San Jorge) y la Zenúfana (Bajo Cauca y Achí). Luego, a partir del siglo VI d. C, estos primeros pobladores sufrieron desalojos y experimentaron fusiones culturales con los malibues (familia Caribe) y los chimilas (familia Arawac). Se sabe que estos últimos se asentaron en los territorios de Magangué (Ramírez del Valle y Rey, 1994).

Como lo explica Aguilera (2002), los chimilas eran cazadores y recolectores de frutos. La base de su alimentación era la yuca, el maíz, el ñame, la auyama y otros productos vegetales de la zona, productos que alternaban con pescados y carnes. Los chimilas tenían una estructura social patriarcal, con un cacique o jefe al mando de la comunidad.

Para Botero y Botero (2003), las primeras expediciones que avistaron la Depresión Momposina estuvieron conformadas por el alemán Ambrosio Alfinger, quien descendió por la serranía del Perijá llegando hasta el Magdalena. Posteriormente, la excursión samaria recorrió la región en 1533, comandada por el clérigo bachiller, Diego de Viena, quien tras su muerte fue remplazado por Juan de San Martín y Juan de Céspedes, quienes exploraron la margen derecha del río Cauca hasta la desembocadura del río San Jorge. Son sendas expediciones que exploraron de oriente a occidente lo que hoy conocemos como la Depresión Momposina y avistaron los territorios de Mompox y Magangué.

Por el año 1534, Alonso de Heredia conquista los asentamientos de las tribus indígenas de Magangué y en 1541, su hermano, Pedro de Heredia, «inició el reparto de los aborígenes incluyendo la encomienda de Magangué» (Aguilera, 2002, p. 7). El territorio siguió siendo encomienda hasta 1741, con el último encomendero, Alonso López Benavides.

Magangué fue refundada en 1776 por Antonio de la Torre y Miranda, quien sería el encargado de trasladar y reorganizar la población indígena bajo el modelo español, otorgándole el

nombre de Nuestra Señora de la Candelaria. A partir de ese momento se inicia el comercio de la Albarrada, el trazado de la plaza principal y la construcción de las primeras vías y oficinas públicas. En 1813, Magangué adquiere el título de villa simultáneamente con Barranquilla y Majagual, y deja de ser sitio, desagregándose del cabildo de Mompox (Aguilera, 2002).

Magangué adquiere importancia económica entre los últimos años del siglo XVIII y los primeros del XIX por contar con un puerto frente al río Magdalena. Tanto es así que su estratégica ubicación fue fundamental en la campaña libertadora del bajo Cauca y el bajo Magdalena (Figura 1). Sobre su importancia militar, Aguilera (2002) destaca lo siguiente:

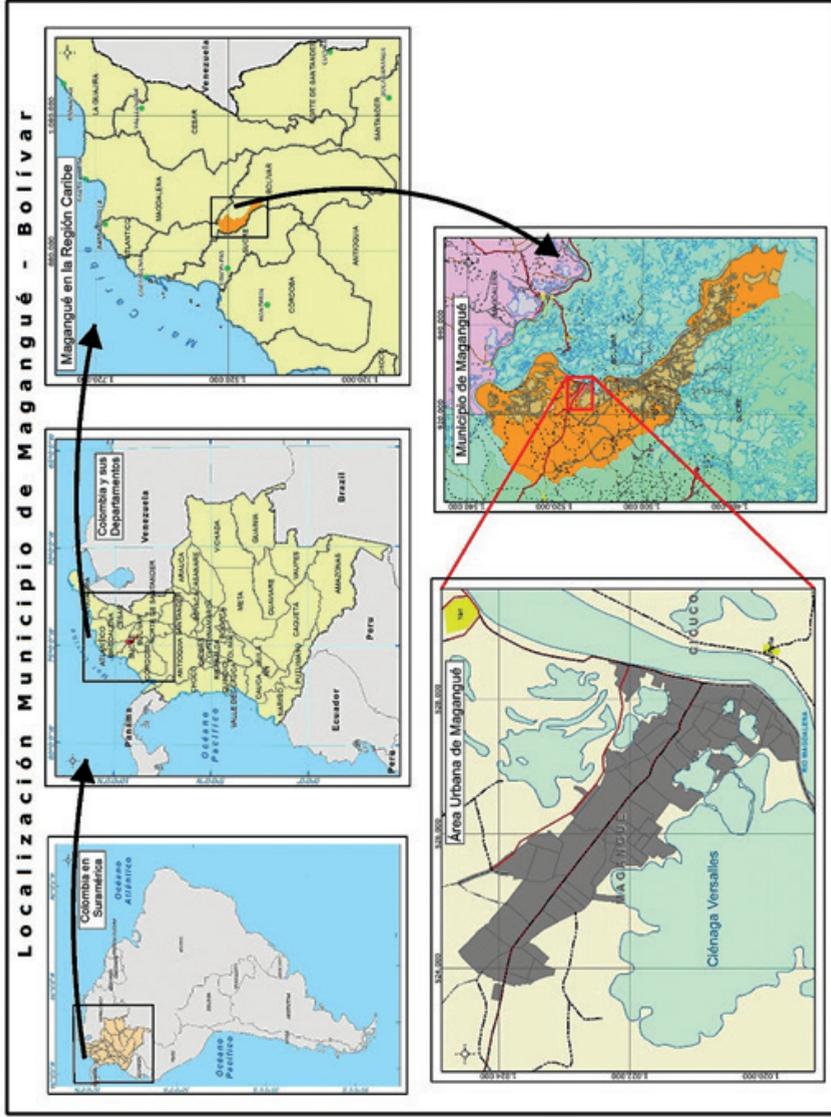
Magangué fue atacada por las fuerzas realistas, cinco años después, en 1820, el Teniente Coronel José María Córdoba la ocupa como sede del cuartel para el control del río, destacándose así en un centro de operaciones de un territorio que incluía a Cartagena y Santa Marta. El 26 de febrero de 1821, el Gobernador de la provincia de Cartagena le concede el Escudo de Armas a la Villa de Magangué, como reconocimiento al patriotismo y valerosas acciones del pueblo en la lucha durante la guerra de la independencia.

En 1822, Magangué fue elevada a la categoría de Cabecera del Segundo Cantón, quedando completamente segregada del Cabildo de Mompox. En 1826, los cantones de Magangué, Ocaña y Mompox forman la Provincia de Mompox y dependen del departamento del Magdalena (p. 8).

Entretanto, Salazar y Aldana (2000) señalan que en 1822 Magangué tenía jurisdicción sobre las poblaciones y territorios al occidente del río Cauca, desde bocas de Tacaloo hasta las de Guamal y desde los territorios de Majagual hasta Corozal, en condición de cabecera del segundo cantón.

En 1859, Magangué fue elevado a cabecera de provincia por parte de la Asamblea legislativa del Estado soberano de Bolívar, condición que pierde en 1885, pero que recupera en 1898, hasta que en 1925 se constituye en municipio. En el cambio de siglo, Magangué fue centro de combates en defensa del río durante la Guerra de los Mil Días. El 22 y el 23 de septiembre de 1900 tuvo lugar un fuerte combate en Magangué y la población fue ocupada durante 13 días por las fuerzas del general Rafael Uribe Uribe (Mass y Buelvas, 2013).

Posteriormente, el abandono del río Magdalena por su curso por el brazo de Mompox (para entrar a engrosar el caudal del Brazo de Loba), en 1860 le abre una fisura y nuevas posibilidades de navegación, convirtiendo a Magangué en un importante puerto fluvial a nivel nacional (Botero y Botero, 2003).



**Figura 1.** Serie de mapas que demuestran la estratégica localización de Magangué a nivel nacional, subregional y urbano.  
Fuente: elaboración propia con base en Mass y Buelvas (2013).

Respecto de la navegación a vapor, a Magangué llegaban al mes 40 vapores de los que navegaban por los ríos Magdalena, Cauca, Nechí y San Jorge; los que navegaban por los ríos Cauca y Nechí llegaban a los puertos de Margento, Cáceres, Valdivia y Zaragoza, y los destinados al Magdalena subían hasta el puerto de La Dorada, mientras que los que navegaban por el río San Jorge llegaban hasta Jagua, San Marcos y Ayapel. La mayor parte de los vapores que navegaban en el río Magdalena arribaban a Barranquilla y los que se movilizaban en los demás ríos lo hacían solo hasta Magangué, de donde emprendían sus viajes de subida (Mogollón, 1924).

A mediados del siglo XIX se empezaron a hacer las ferias ganaderas en la ciudad. La primera se hizo en el año 1858 y se llamó Feria de la Candelaria, para después pasar a llamarse Feria Exposición Agropecuaria y Fiestas de la Candelaria (estas se hicieron hasta 1939). Las ferias hicieron de Magangué el principal centro de comercio de la época a razón de que a ellas asistían ganaderos y comerciantes de toda la costa Caribe, Antioquia, los santanderes, Boyacá, Tolima y Cundinamarca (Aguilera, 2002).

A principios del siglo XX, finalizada la guerra de los Mil Días, la navegación disfrutó de un ascenso apresurado. Con la creación de las casas comerciales de Paccini y Puccini (importación de ganado), de Carlos Guillermo Nieto (comercio, comisiones y agencias navieras), de Alberto Cure (importación y comercio de arroz), de Eugenio Palacio (fábrica de licores), de Carlos Zambrano, de J. V. Mogollón y Cía. y de Lucina Prins (jabonerías, imprentas, aserraderos, molinos arroceros), entre otras, se inicia el auge comercial en Magangué.

Durante esta misma época el prestigio y la fama de Magangué atraieron corrientes migratorias de extranjeros. Se destacaban las colonias italianas, árabes (siriolibaneses) y francesas en la ciudad, quienes propiciaron el nacimiento de un comercio e industria tales que promovieron a la ciudad como el centro en el que desembocaba la riqueza de una inmensa región. Por ejemplo, así lo advierten Botero y Botero (2003), que recuerdan que «fueron los turcos los creadores de la industria molinera para transformar el arroz» (p. 307).

En 1910 se definieron los límites del departamento de Bolívar tal y como lo conocemos hoy. Para 1942 aparecen las vías de comunicación, con los trayectos de carretera Cartagena-Ovejas-Magangué y Montería-Magangué. Posteriormente, con la llegada de los hidroaviones, el transporte aéreo comienza a cubrir la ruta Barranquilla-Cartagena-Calamar-Magangué, facilitando la comunicación con los grandes centros urbanos del país. Así las cosas, a razón del acelerado crecimiento de la ciudad, en 1925 Magangué se constituye como municipio, con título de alcaldía mayor (Aguilera, 2002).

Entre las décadas de los treinta y cuarenta del siglo XX se construyeron el hospital San Juan de Dios, la Cámara de Comercio, la sucursal del Banco Central Hipotecario y la Sociedad de Mejoras Públicas, mientras que en los años cincuenta empieza el declive de las grandes casas comerciales. El gran desencadenante del deterioro de esta actividad es el desplazamiento que la navegación a vapor por el río Magdalena experimentó, tras contar ahora la ciudad con redes de carreteras y con la aviación, sendos medios que facilitaron la rápida comunicación con las grandes ciudades del resto del país.

Es por ello que para la segunda mitad del siglo XX, entre 1960 y 1999, la ciudad experimenta una franca desaceleración de la prosperidad económica que la caracterizaba y casi todas las actividades agropecuarias y comerciales pierden su dinamismo. Como ya se dijo, el principal causante de este declive fue el fin de la navegación a vapor, fenómeno promovido, en buena parte, por los cambios en los ejes de comunicación nacional. Así, con el decaimiento de las actividades fluviales también decaen las actividades comerciales de la ciudad, y desciende el cultivo y la comercialización del arroz, la cría de ganado, el cultivo de algodón, la agricultura de pancoger, y el comercio de víveres y enseres domésticos. Pero, a pesar de ello, el río y los humedales han hecho que la cabecera municipal sea históricamente la más dinámica de la Depresión Momposina, La Mojana y el sur de Bolívar (Figura 2).

Como cierre de este recorrido por la historia de Magangué, se coincide con lo planteado por Salazar y Aldana (2000), quienes destacan que desde mediados del siglo XX la ciudad ha recuperado su papel preponderante en la subregión. Tal distinción es producto de su establecimiento como centro de acopio líder de la zona y por la estrecha relación que mantiene con los municipios circunvecinos, los cuales demandan bienes y servicios, a la vez que ofrecen productos agropecuarios. Es así como la ciudad estrecha sus vínculos sociales y comerciales con las áreas rurales donde tiene influencia, al tiempo que consolida sus relaciones con los centros urbanos vecinos gracias a que funge como centro de conexión de las comunicaciones fluviales y terrestres que la ligan con el resto de la región Caribe y la zona andina, bien sea como origen o como destino.

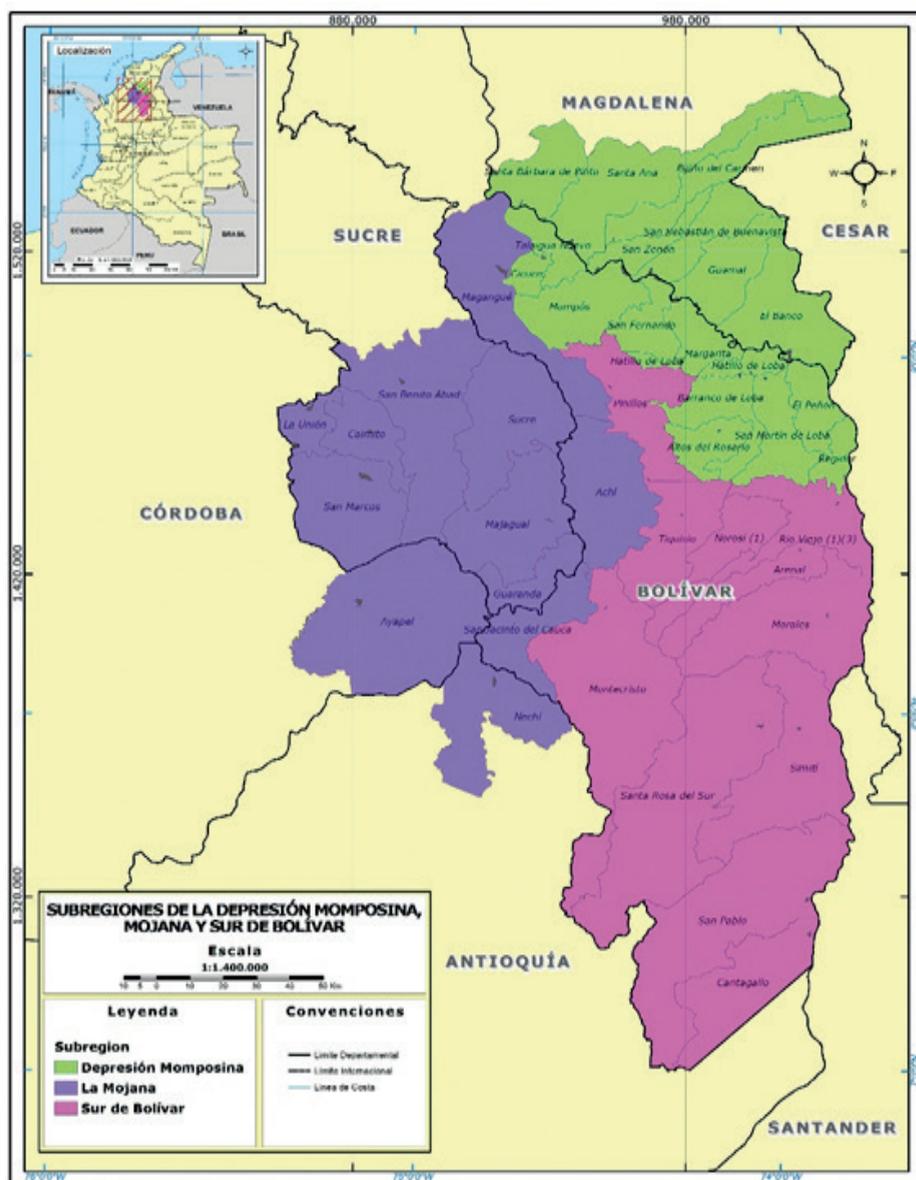


Figura 2. Mapa de Magangué en el contexto subregional de La Mojana, la Depresión Momposina y el sur de Bolívar. Fuente: elaboración propia con base en IGAC (2007).

## CAPÍTULO V.

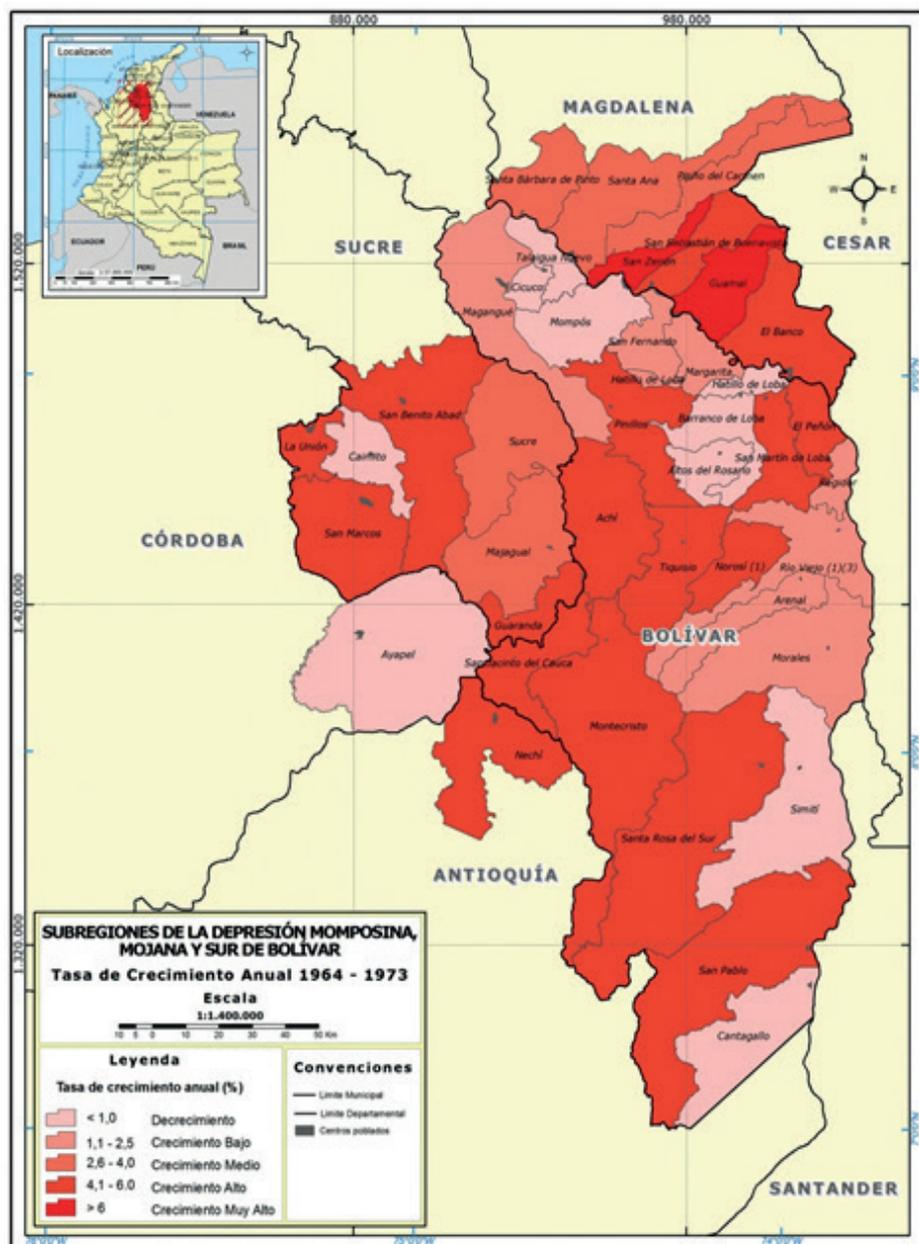
# DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN EN MAGANGUÉ Y SU ÁREA DE INFLUENCIA INMEDIATA: UN ASPECTO CLAVE EN EL ESPACIO REGIONAL

Entre 1964 y 1973, en la región del sur de Bolívar se registraron los porcentajes más altos en las tasas de crecimiento anuales, que estuvieron en rango muy alto. Por ejemplo, la cifras en la Depresión Momposina fueron superiores al 6,1 %, en San Zenón cercanas al 8,9 % y en Guamal rodearon el 6,2 %. Según Godoy y Garnica (2013), este comportamiento se explica «por la consolidación de la producción de oro que ofertaba la serranía de San Lucas en esta parte del territorio, y que más adelante constituiría la mayor reserva aurífera de Latinoamérica en conjunto con otros municipios» (p. 115). En un segundo grupo se ubicaron municipios como Córdoba, Pinillos, Achí, San Martín de Loba, El Banco, San Sebastián de Buenavista y San Benito Abad, que registraron tasas de crecimiento que se ubicaron entre el 4,1 % y el 6,0 % (Figura 3).

Entre 1964 y 1973 solo un municipio de La Mojana registró un crecimiento alto. Se trata de San Benito Abad, con un 4,3 %. Dos son las causas más probables de este crecimiento: que el municipio está ubicado a orillas de la ciénaga de Machado y San Marcos y que es un puerto sobre el río San Jorge. Es por estas circunstancias geográficas que acogía a la población rural que comercializaba pescado y fungía como centro de acopio de productos como sorgo, maíz y arroz, los cuales generaban empleos temporales de acuerdo con la época del año, ya fuera en sequías y en inundaciones (Godoy y Garnica, 2013). Asimismo, de acuerdo con estos autores, el crecimiento medio lo tuvo Majagual, con un 3,6 %. El municipio:

(...) presentaba características disímiles en el transcurso del año por efecto de las inundaciones al estar localizado en la ribera del caño Mojana, el cual se comunica con el río Cauca, constituyendo un puerto fluvial en transporte de carga y de pasajeros con ofertas de trabajo informal para la población (Godoy y Garnica, 2013, p. 136).

Para el período 1973-1985, la mayoría de los municipios comenzaron a experimentar el descenso de su población, fenómeno que acarreó un decrecimiento que se situó entre el 1 % y 4 %, circunstancia que se vio agravada por la crisis del transporte fluvial por el río Magdalena.



**Figura 3.** Mapa de tasas de crecimiento anual (1964-1973) en las subregiones del sur de Bolívar, la Depresión Momposina y La Mojana. Fuente: elaboración propia con base en Godoy y Garnica (2013).

Dos casos representativos de esta situación lo constituyen los municipios de Magangué y Ayapel, que presentaron tasas de crecimiento poblacional del 1,1% y 3,2 %, respectivamente (Figura 4). Sobre el particular, Godoy y Garnica (2013) advierten:

Los asentamientos de La Mojana se afectaron con tasas anuales de crecimiento demográfico bajas como sucedió con La Unión (0,4 %), San Marcos (1,5 %), Majaqual (-2,1 %) y San Benito Abad (0,2 %), por las inundaciones que todos los años se han venido presentando y que ha afectado a la población, a la ausencia de inversión por parte del Estado, a las bajas coberturas de servicios públicos domiciliarios e infraestructura, agregando a esto la insuficiente red vial que históricamente ha generado problemas de comunicación e intercambio de productos en estos municipios (p. 137).

Con el paso del tiempo, en el Sur de Bolívar, La Depresión Momposina y La Mojana, como en algunas partes del territorio nacional, se han observado dos fenómenos naturales opuestos pero conexos: las inundaciones y las sequías. Las inundaciones causadas por el río Magdalena y los humedales que lo amortiguan aumentan los espejos de agua, lo que ha conllevado desplazamientos de población y pérdidas económicas (enseres y cultivos) y sociales por la aparición de enfermedades, afectación de la accesibilidad a las infraestructuras educativas y de salud y, en general, al desmejoramiento de la calidad de vida. Las sequías se manifiestan con la reducción de los espejos de agua en las épocas de verano y estiaje y con la desecación de los humedales, afectando la pesca, la economía local y la identidad cultural por las prácticas de sobreexplotación que esta realidad fustiga (Godoy y Garnica, 2013).

Durante el período que va de 1985 a 1993 se notan cambios significativos en el crecimiento demográfico en el sur de Bolívar. Por ejemplo, en Simití y Santa Rosa del Sur se registraron valores muy altos: 11,6 % y 9,1 %, respectivamente. Valores altos se registraron en Morales (4,1 %) y Río Viejo (6 %) y valores medios en Pinillos (2,7 %), San Pablo (3,6 %) y San Martín (3 %) (Godoy y Garnica, 2013). En la Depresión Momposina, el Banco fue el único municipio con crecimiento medio (3,4 %), tras ser el centro de acopio de municipios como San Zenón, Guamal, San Sebastián, El Piñón, Barranca de Loba, San Martín de Loba y los asentamientos ribereños del río Magdalena. Crecimiento bajo se registró en San Sebastián (1,9 %) y San Zenón (1,2 %) y en La Mojana en San Benito Abad (1,5 %), Guaranda (1,9 %) y Sucre (2,0 %). Por su parte, Ayapel continuó con crecimiento medio (3,4 %) y Majaqual pasó de crecimiento negativo a medio (2,7 %) (Figura 5).

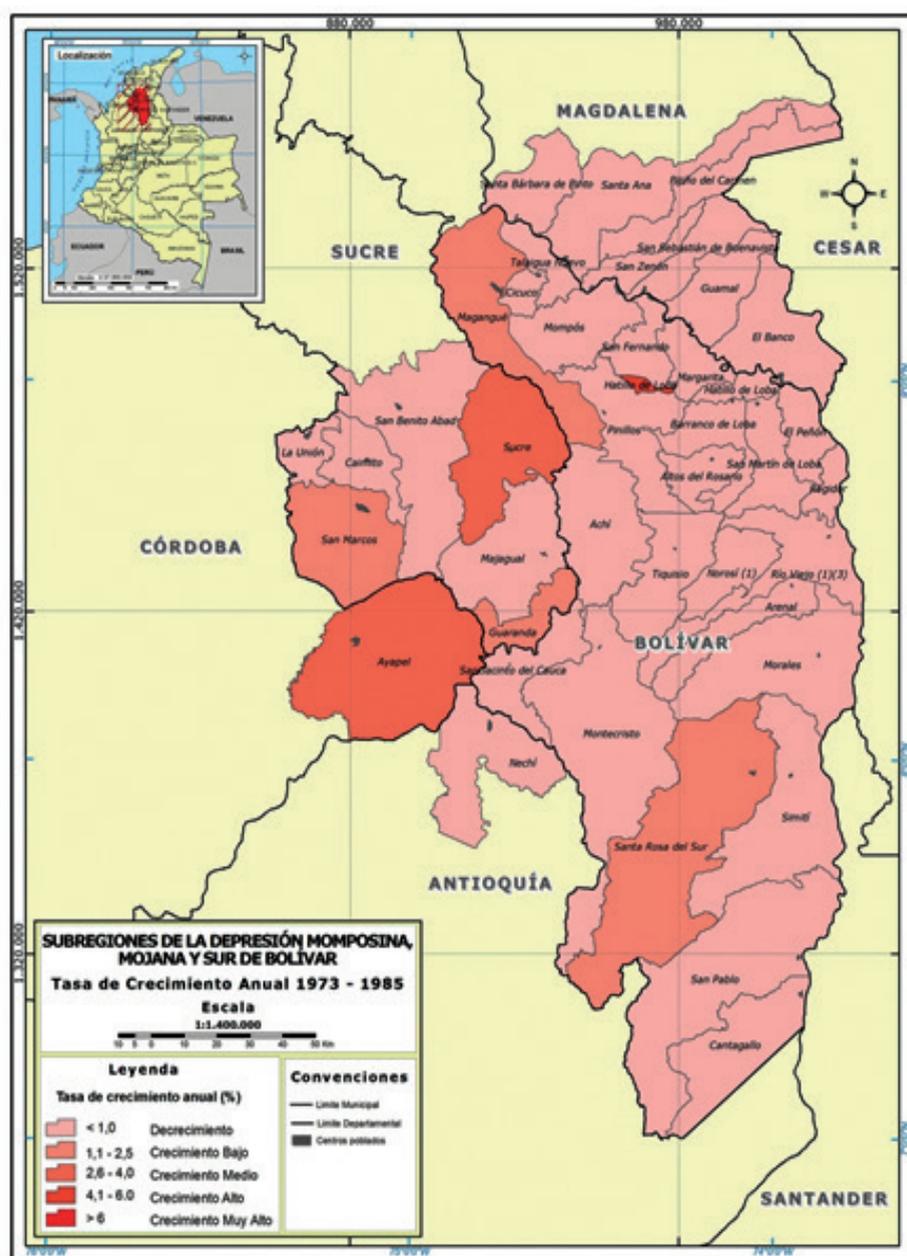


Figura 4. Mapa de las tasas de crecimiento anual (1973-1985) en las subregiones del sur de Bolívar, la Depresión Momposina y La Mojana. Fuente: elaboración propia con base en Godoy y Garnica (2013).

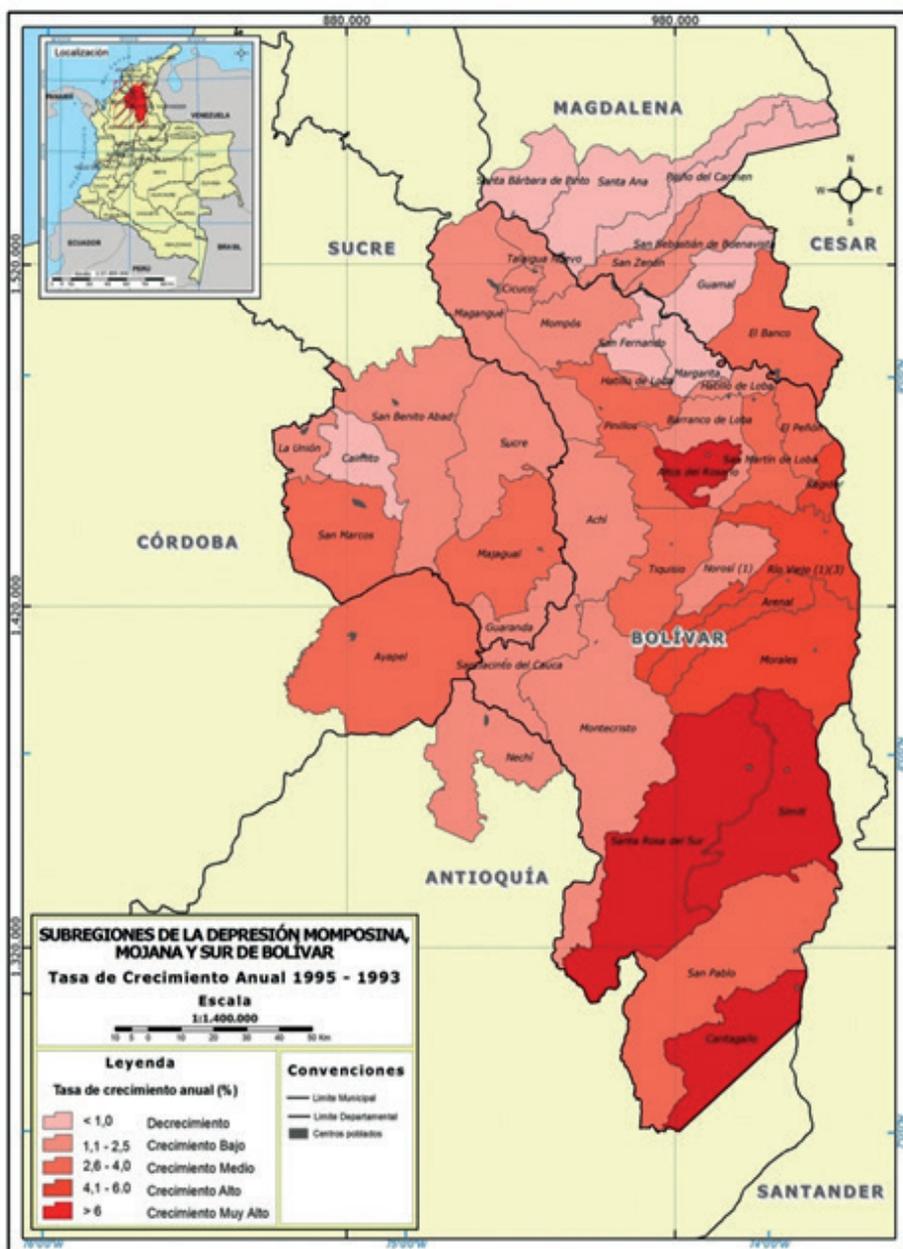


Figura 5. Mapa de las tasas de crecimiento anual (1985-1993) en las subregiones del sur de Bolívar, la Depresión Momposina y La Mojana. Fuente: elaboración propia con base en Godoy y Garnica (2013).

Y a propósito del crecimiento demográfico particularmente alto en Simití y Santa Rosa del Sur durante 1985-1993, Godoy y Garnica (2013, p. 119) observan:

En Simití, la explotación de oro lo convirtió en centro de abastecimiento de los pobladores de la zona, los mineros y los comerciantes que iban del río Magdalena a la mina. La explotación de petróleo que existía en el municipio no generaba ningún tipo de desarrollo por el contrario el índice de desempleo era alto, ya que la mano de obra contratada era foránea (organización Movimiento de Víctimas Colombia Nunca Más, n.d.). Este municipio alcanzó 19.063 habitantes durante 1985-1993 a diferencia del período anterior 1973-1985 que había sido de 7.919 habitantes.

Asimismo, se constituyó como municipio Santa Rosa del Sur con un número importante de 21.466 habitantes, tras haber duplicado su población que había sido de 10.660 en el período intercensal anterior. Al igual que Simití, creció su población de manera notable. Según Viloria (2009), este municipio era el más poblado y de mayor dinámica del sur de Bolívar, con fuerte vínculo económico con Simití, San Pablo y Aguachica, así como con afinidades culturales y familiares con Bucaramanga. De igual manera, su altura de 600 m s. n. m. evitó las inundaciones que han sufrido el resto, además contaba con infraestructuras importantes como hospital y aeropuerto, además de población migrante de Santander, Boyacá y el resto de la costa.

En el mismo sentido, Godoy y Garnica (2013, pp. 119-121) continúan:

San Pablo y Cantagallo son municipios que albergan población santandereana en un 11 % y 19 %, respectivamente. El 78 % de la población habitaba en las áreas urbanas de San Pablo, marcando grandes diferencias con el resto de los municipios del sur de Bolívar, los cuales eran más rurales. A finales de 1996, en Simití y San Pablo, la producción de palma de aceite, en parte pudo estabilizar a la producción económica que generaba empleo estable y consolidaba poblacionalmente la zona.

(...)

Con respecto a Morales y Rio Viejo, municipios con crecimiento alto, estrecharon sus vínculos económicos y sociales a través del río Magdalena con Gamarra y Aguachica, y de la vía (puente de Yondó) con el Magdalena Medio (Barrancabermeja, Puerto Wilches). Adicionalmente estos municipios han sido lugares de paso entre Simití y Regidor.

Y con respecto al período 1993-2012, Garnica y Godoy (2013, p. 124) explican:

En el sur de Bolívar y la depresión Momposina, a excepción de Santa Rosa del Sur, se obtuvieron valores de crecimiento bajo (1,1 % a 2,5 %) en Magangué, Margarita y San Pablo con 1,5 %, 1,2 % y 2,1 %, correspondientes. También decrecimiento en el resto del sur de Bolívar y la Depresión Momposina, a excepto (*sic*) Santa Rosa del Sur con el

único con crecimiento medio (3,6 %) (Figura 6). Esto evidencia la pérdida de importancia del transporte fluvial, portuaria (*sic*), la desecación de humedales, las inundaciones que deterioran las infraestructuras y afectan las actividades agrícolas, pesqueras y ganaderas (2005, 2007, 2008, 2010); lo que a su vez se ha acompañado de la pobreza en los municipios (bajas coberturas de servicios públicos domiciliarios).

Y sobre la influencia que Magangué detenta en el centro del departamento de Bolívar, Godoy y Garnica (2013, p. 124) subrayan:

En la depresión Momposina, Magangué a pesar de no crecer significativamente, es el único municipio después de la capital que supera los cien mil habitantes (...) y debido a su localización espacial en el centro del departamento, se convierte en el epicentro administrativo, comercial y de servicios de La Mojana bolivarense, los municipios de la zona de Mompo y Loba, más de 300 poblados, que suman un total aproximado al millón de habitantes (Salazar y Aldana, 2000).

Magangué, es además, receptor de diferentes migraciones de la zona, lo que genera un caos urbano por el aumento acelerado de asentamientos informales que impactan la estructura de la ciudad; sin embargo, este posee ventajas comparativas, que serán aprovechadas, y competitivas que están visionadas en los proyectos de iniciativa nacional a realizar en el corto y mediano plazo con la reactivación del aeropuerto, el desarrollo de un moderno terminal de transporte y puerto fluvial, la construcción de una buena vía hacia otros destinos como: Cartagena y Sincelejo, así como de iniciativa local es, mejorar la cobertura y calidad [de los] servicios sociales (salud y educación) y servicios públicos domiciliarios, la generación de valor agregado en el sector agropecuario, pudiendo lograr que la población se estabilizara.

Ahora, con respecto de la población que ocupa el resto del sur de Bolívar, Viloria (2009) expresa que es mayoritariamente rural. Por ejemplo, Achí es un caso extremo, con una concentración poblacional rural del 83 %, mientras que San Pablo es la excepción, con un 78 % de población urbana (aunque buena parte de esa población responde al fenómeno de desplazamiento causado por la violencia). El origen de esa población es mayoritariamente bolivarense (73 %), excepto en Cantagallo (19 %) y San Pablo (11 %), que tiene procedencia santandereana. En Morales, parte de la población procede del Cesar (11 %) y en Montecristo proviene de Sucre (10 %). Mención especial merece Santa Rosa, municipio asentado en las faldas de la serranía de San Lucas, rasgo que le concede características de los municipios andinos. Su población es 60 % boyacense y 25 % santandereana, pero también se encuentran llaneros, tolimenses, vallecaucanos, antioqueños, entre otros.

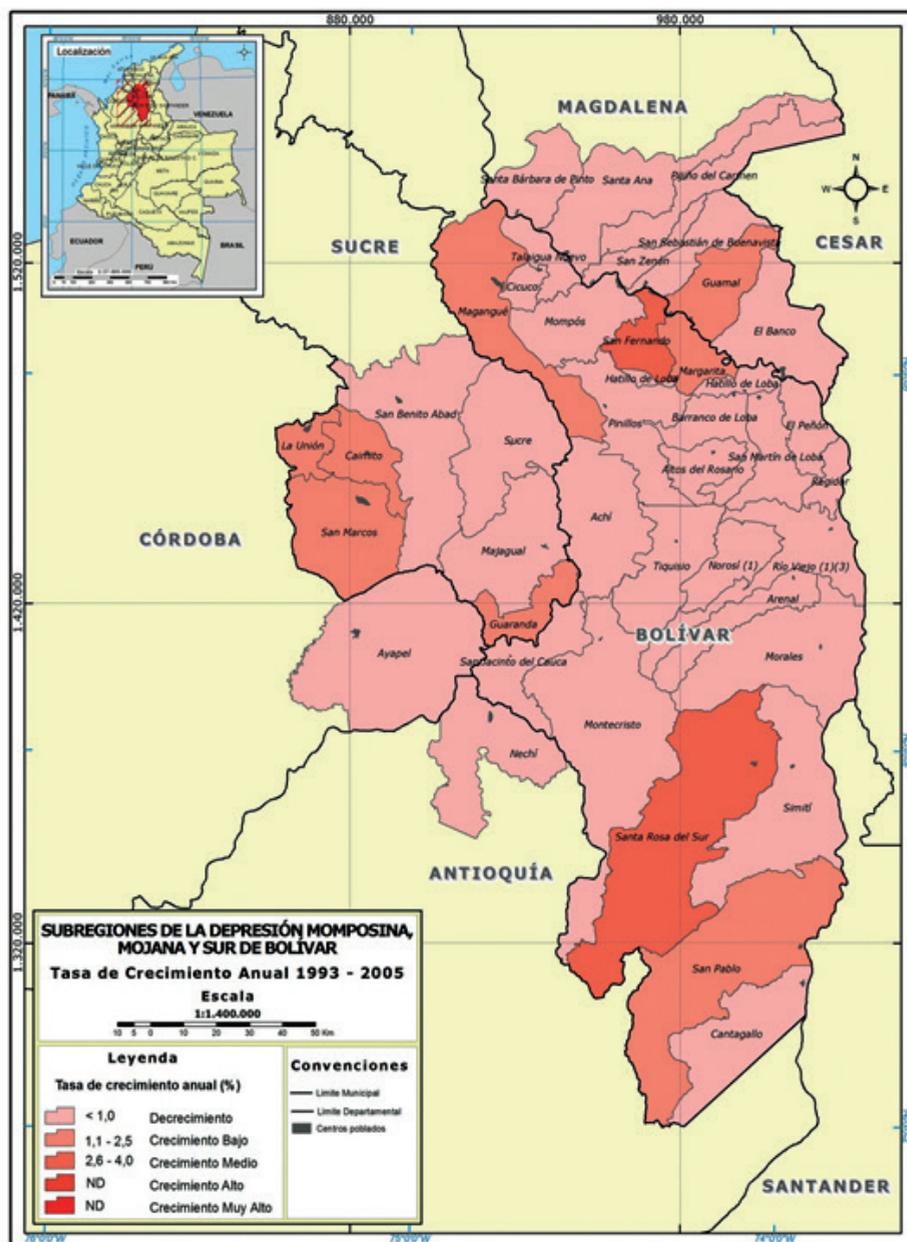


Figura 6. Mapa de las tasas de crecimiento anual (1993-2005) en las subregiones del sur de Bolívar, la Depresión Momposina y La Mojana. Fuente: elaboración propia con base en Godoy y Garnica (2013).

Finalmente, Godoy y Garnica (2013) manifiestan que en el periodo que va desde 1993 hasta 2012 sobreviene la agudización de la violencia en el Caribe colombiano. El conflicto armado cubre buena parte de la región Caribe y los grupos al margen de la ley y las fuerzas del orden combaten a lo largo de todo el territorio. Como resultado, se produjo un profundo fenómeno de desplazamiento forzado y la región de La Mojana experimentó muy bajas tasas de crecimiento, que, incluso, llegaron a ser negativos. Es lo que ocurrió en Sucre (-0,2 %), Guaranda (2,1 %), Majagual (1 %) y San Marcos (2,3 %).

Al fenómeno de desplazamiento cabe adicionar el proceso de segregación territorial que experimentó el área de estudio. Altos del Rosario se separó de Barranco de Loba (Bolívar) en 1994; Arenal de Morales (Bolívar) en 1996; Cantagallo de San Pablo (Bolívar) en 1994; Cicuco de Talaigua Nuevo (Bolívar) en 1994; El Peñón de San Martín de Loba (Bolívar) en 1995; Hatillo de Loba de Barranco de Loba (Bolívar) en 1994, Montecristo de Achí (Bolívar) en 1994; Regidor de Río Viejo (Bolívar) en 1995; San Jacinto del Cauca de Achí (Bolívar) en 1997; Pijiño del Carmen de Santa Ana (Magdalena) en 1996, y Santa Bárbara de Pinto de Santa Ana (Magdalena) en 2000 (Mass y Buelvas, 2013).

## 5.1 COMPOSICIÓN DE LA POBLACIÓN EN MAGANGUÉ: 1985-2013

La población total y de la cabecera municipal muestran un comportamiento creciente desde 1985 hasta 2013, mientras que el resto disminuye en los censos (con excepción de 1993, que presentó aumento). En 1985 el registro total poblacional fue mayor a 80.000 habitantes (91.112), seguido de 1993, con una población superior a las 100.000 personas (115.121). En 2005 los habitantes superaban los 120.000 (121.481), y en 2013 llegan a las 123.477 personas.

En cuanto a la población urbana, se puede inferir que en cada año censal fue más de la mitad en relación con la población total. En 1985 fue superior a 40.000 personas (52.811), en 1993 alcanzó un poco más de 60.000 (61.474), para 2005 fue menor a 80.000 habitantes (79.656) y en 2013 un poco más de 80.000 (84.985) (Tabla 1).

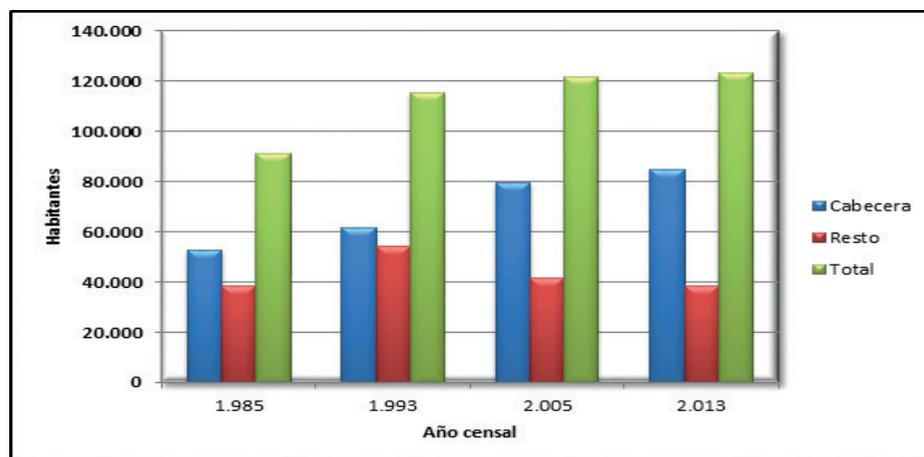
**Tabla 1.** Población total (urbana y rural) en Magangué (1985-2013)

Año	Cabecera	Resto	Total
1985	52.811	38.301	91.112
1993	61.474	54.047	115.521
2005	79.656	41.825	121.481
2013	84.985	38.492	123.477

Fuente: elaboración propia con base en los censos del DANE (1985-2013).

De acuerdo con lo anterior, se observa que la población rural ha sido menor en relación con la urbana, pues en los censos de 1985, 1993, 2005 y hacia el año 2013, los valores alcanzados estuvieron en casi 40.000 habitantes (38.301), un poco menos de 60.000 (54.047), más de 40.000 (42.825 personas) y menor a 40.000 (38.492), respectivamente. Por su parte, el resto presenta una disminución entre 2005-2013 si se compara con 1993, después de haber sido casi de 60.000 personas.

Se considera que la disminución de la población rural es consecuencia de los desplazamientos forzados hacia la cabecera, destierros que son instigados por la presencia de grupos alzados en armas en la zona. Otra causa de desplazamiento son las inundaciones, que generan muchos estragos en viviendas y cultivos, por cuenta de que la mayoría de la población se encuentra localizada sobre las riberas de los ríos y los cuerpos de agua, obligándolos a buscar refugio en el área urbana (Figura 7).



**Figura 7.** Gráfico de la evolución demográfica del municipio de Magangué: 1985-2013. Fuente: elaboración propia con base en los censos del DANE (1995-2013).

## 5.1.1 Tamaño de la población urbana

Según datos del censo nacional (DANE, 2005), Magangué contaba para la fecha con una población de 79.656 habitantes en su cabecera municipal. Distribuidos en 64 barrios, la mayor parte de la población se asienta en el costado sur, en las inmediaciones del río Magdalena y las ciénagas vecinas, en contraste con la zona norte, que cuenta con una densidad poblacional más baja.

De los barrios que conforman la ciudad, se observa que Pastrana, Dos de Noviembre, San José y Santa Rita registran los mayores volúmenes poblacionales, con una estadística que flota entre los 5125 y los 3083 habitantes. En un segundo bloque se ubican los barrios Camilo Torres, Buenos Aires y La Paz, que cuentan con una población que fluctúa entre los 3082 y los 1433 habitantes. Un tercer bloque está conformado por los barrios Montecarlo, Cristo Prado, Samarcanda, Primero de Mayo, El Carmen y otros más, que tienen una población que oscila entre los 1432 y los 637 habitantes. El último grupo lo conforman los barrios Montecatini, La Esmeralda, Girardot y Baracoa, que presentan valores que fluctúan entre los 635 y los 17 habitantes (Figura 8).

## 5.1.2 Densidad de la población urbana

En el área urbana, la ocupación del territorio está limitada por las ciénagas San José y Ciénaga Grande. Localizadas al norte y suroriente de la ciudad, las ciénagas son presionadas por los procesos de urbanización, sufriendo desecación por la disposición final de residuos sólidos y líquidos.

La densidad poblacional se obtiene de la relación entre la población urbana por barrios y la superficie ocupada por los mismos expresada en hectáreas. Las densidades más altas (alta y muy alta) se registran en los barrios más antiguos y en las invasiones o barrios subnormales, entre los que se pueden mencionar los barrios Miraflores, Sur, Dos de Noviembre, Alfonso López, La Unión, Sí Se Puede, Costa Azul, El Recreo, Isla Cuba, Minuto de Dios, Boston, Belisario, entre otros. Las densidades más bajas las registran los barrios de formación reciente situados al occidente, costado hacia el cual se ha dado el crecimiento urbano y poblacional en pequeñas superficies (Figura 9 y Tabla 2).





**Tabla 2.** Densidad urbana por barrios

Rangos	Barrios
2,4 - 10 Muy baja	Costa Nueva, Montecatini, La Balastrera, Marquetalia, San Pedro Claver
10,1 - 70 Baja	Girardot, Centro, Baracoa, Los libertadores, Montecarlo, Samarcanda, La Cruz, San Mateo BCH, Cristo Prado, Camilo Torres, San Mateo, ICT, Minuto de Dios
70,1 - 120 Media	Buenos Aires, La Candelaria, Córdoba, San Juan Bosco, Pueblo Nuevo, Florida II, Florida I, San Martín, Nueva Esperanza, José Antonio Galán, La Paz, El Prado, El Milagro, Yatí
120,1 - 200 Alta	Nueva Venecia, Belisario, Maracaná, El Carmen, 1 de Mayo, Simón Bolívar, El Recreo, Dos de Noviembre, Urbanización La Esmeralda, Florida III, Los Comuneros, Santa Rita, Pastrana, Edurma 2000, Boston, Las Delicias, Urbanización El Progreso, San Pablo
200 - 513 Muy alta	Sur, Costa Azul, Alfonso López, Versalles, Sí e puede, La Unión, Isla de Cuba, Olaya Herrera, San José, Miraflores, Macondo

Fuente: elaboración propia con base en los censos del DANE (2005)

### 5.1.3 Tamaño de la población rural

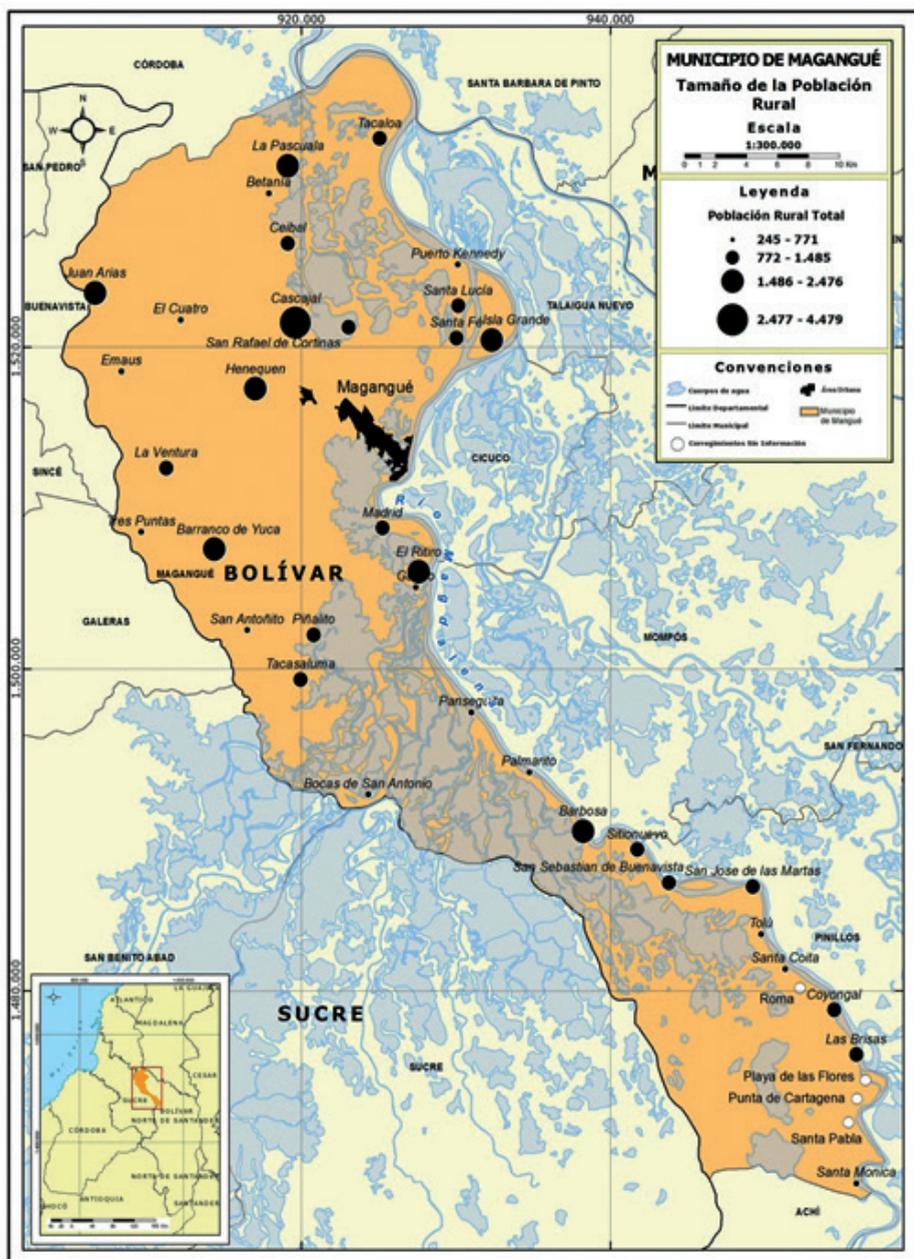
La zona rural se caracteriza por tener dos patrones de asentamientos. Por un lado están los corregimientos que se encuentran a orillas del río Magdalena, cuya actividad económica es la pesca, la agricultura de subsistencia (poca comercialización) y en menor escala la ganadería. Por otro lado están los corregimientos de sabanas y ciénagas, que, como los anteriores, también se dedican a la actividad pesquera y, con menos intensidad, a la agricultura y ganadería.

Conocer el tamaño de la población es fundamental para establecer la distribución de la inversión social. El objetivo es atender las demandas particulares de cada población, para suplir con ello las necesidades básicas de los habitantes rurales y urbanos. La población rural más representativa se encuentra en los corregimientos Cascajal (4479), Barranco de Yuca (2476), Juan Arias (2297), Barbosa (2178), El Retiro (2036), Isla Grande (1637) (Tabla 3 y Figura 10).

**Tabla 3.** Población rural en Magangué

Rangos	Corregimientos
245-771	Betania, El Cuatro, Emús, San Antoñito, Puerto Kennedy, Tres Puntas, Panseguita, Guazo, Bocas de San Antonio, Palmarito, Tolú, Santa Coita, Santa Mónica
772-1485	Tacaloa, Ceibal, San Rafael de Cortinas, Santa Lucia, Santa Fe, La Ventura, Madrid, Piñalito, Tacasaluma, Sitionuevo, San Sebastián de Buena Vista, San José de las Martas, Coyongal, Las Brisas
1486-2476	Isla Grande, Henequén, Juan Arias, Barranco de Yuca, El Retiro, Barbosa, La Pascuala
2477-4479	Cascajal

Nota: Los corregimientos Roma, Playa de las Flores, Punta de Cartagena y Santa Pabla no tienen información registrada. Fuente: elaboración propia con base en los censos del DANE (2005).



Al igual que muchos municipios del país, la población rural de Magangué tiene la tendencia a desplazarse hacia la cabecera municipal en busca de refugio y mejores condiciones de vida. Las causas principales de este fenómeno son las inundaciones, el desempleo, la inseguridad causada por grupos al margen de la ley, la escasa producción agrícola (por las continuas inundaciones y la falta de incentivos, como subsidios y de tierras), así como la necesidad de acceder a los servicios de educación, salud, administración pública, transporte intermunicipal y departamental, etc.

La mayoría de los corregimientos cuenta con una población menor a los 1000 habitantes, es decir, hay poca concentración demográfica en estos territorios, lo que podría afectar la disponibilidad de mano de obra para la economía primaria del municipio.

En el periodo 2010-2013, la administración municipal propuso garantizar la seguridad alimentaria de la población. La estrategia se basó en el fomento de la productividad y la diversificación de la agricultura, haciendo énfasis en la fruticultura, así como en el apoyo a la pequeña y mediana ganadería, a la pesca artesanal y a los cultivadores de arroz de toda la región de La Mojana. Con la iniciativa se buscó disminuir el desplazamiento campo-ciudad que se viene presentando en el municipio de Magangué, lo que mitigaría la presión sobre su cabecera municipal y permitiría recuperar la dinámica agrícola del campo en aquellos corregimientos que están en el primer rango poblacional (245-771 habitantes).

Ahora bien, el Estado colombiano, en aras de alcanzar un desarrollo territorial equilibrado, dispone y fomenta la creación de regiones. Así lo establece la Constitución Política de Colombia (C. P., 1991, art. 306): «Dos o más departamentos podrán constituirse en regiones administrativas y de planificación, con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio. Su objeto principal será el desarrollo económico y social del respectivo territorio». Igualmente, se hacen intentos para lograr el desarrollo económico y social a través de los Concejos Regionales de Planificación (Corpes), las Zonas de Desarrollo Económico y Social (Zodes), entre otras iniciativas de naturaleza similar.

Los Corpes nacen en 1985 mediante la ley 76 del mismo año. Se crearon como una división del territorio nacional para la planificación del desarrollo económico y social, y en ellos se definieron cinco regiones: Costa atlántica, Centro oriente, Orinoquía, Occidente, Amazonía. Las funciones de los Corpes son buscar el desarrollo intrarregional equilibrado, fortalecer las entidades territoriales bajo su jurisdicción y preparar los planes de desarrollo regionales. Sin embargo, carecen de personería jurídica y autonomía administrativa, por lo que pierden vigencia y son remplazados por las Regiones Administrativas de Planificación (RAP) (Vieira, 2008).

Por su parte, las Zodes del departamento de Bolívar fueron definidas en 2001 teniendo en cuenta las características sociales, económicas y geográficas del territorio. El departamento cuenta con seis Zodes: Dique bolivarense, Montes de María, Depresión Momposina bolivarense, Mojana bolivarense (donde se ubica Magangué), Loba bolivarense y Magdalena medio bolivarense.

A los Corpes y las Zodes se les suma el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 (Presidencia de la República, 2010), que en su capítulo II plantea:

El enfoque regional busca reducir los desequilibrios sociales, mejorando la calidad de vida de la población, y movilizar las capacidades de desarrollo endógeno, aprovechando los efectos de vecindad y sus externalidades positivas para alcanzar mayor crecimiento y competitividad regional. Para ello se requiere definir incentivos en materia de localización de actividades productivas y de asignación de inversiones y recursos, y aprovechar de manera sostenible los recursos naturales (p. 27).

El Plan Nacional de Desarrollo se centra en las capacidades locales, los recursos territoriales y la competitividad regional, en aras de lograr la calidad de vida y disminuir las inequidades a partir de la destinación de recursos económicos y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales. En este sentido, el Plan identifica seis zonas homogéneas de escala macrorregional (están formadas por municipios de varios departamentos con capacidades de desarrollo endógeno similares), que se constituyeron mediante la medición de las capacidades municipales de desarrollo endógeno, a partir de un índice calculado con base en la densidad poblacional, las condiciones sociales y los factores de crecimiento. Estas zonas son la central, la caribe, la nororiental, la sur, la amazoroquía y la pacífico e insular.



## CAPÍTULO VI.

# LA OFERTA AMBIENTAL DEL TERRITORIO COMO SOPORTE PARA LA REALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES HUMANAS EN MAGANGUÉ Y LAS SUBREGIONES SUR DE BOLÍVAR, LA MOJANA Y LA DEPRESIÓN MOMPOSINA

Como lo indica Groot (Depresión Momposina, s.f.):

La Depresión Momposina es una extensa hondonada localizada entre la llanura Caribe y las estribaciones de las serranías de Ayapel, San Lucas y Perijá. Los tramos bajos de los ríos San Jorge, Cauca, Cesar y sus respectivas confluencias con el Magdalena forman un valle fértil con extensas ciénagas —temporales y permanentes— que en la época de las crecientes aumentan considerablemente su superficie (párr. 1).

Por su naturaleza, en la región hay presencia de extensos humedales que sirven de espacios de amortiguamiento para las inundaciones de estos ríos. Por constituirse en hábitat de distintas especies, estos ecosistemas albergan una gran riqueza de flora y fauna.

Para Groot (Depresión Momposina, s.f.), la Depresión Momposina constituye:

(...) un “delta interior” que recibe gran cantidad de sedimentos de los Andes con las aguas de inundación, estando sometido a un constante proceso de hundimiento; en su morfología plana la alternancia de las crecientes hace que las ciénagas rebasen esparciendo las aguas (párr. 2).

En esta área se encuentra un sistema de drenajes en paisaje de planicies aluviales que en determinadas épocas de invierno se desbordan causando inundaciones y que en período de sequía forman playones que son aprovechados por las actividades económicas, principalmente la ganadería y la agricultura. Por lo anterior, la Depresión Momposina es considerada como una de las regiones con características ambientales y procesos sociales importantes. Como lo observan Rojas y Montejo (s.f.), esta región:

(...) cubre un área cercana a 3.000.000 de hectáreas, y se caracteriza por la inundación periódica resultado de su ubicación en medio de un sistema de fallas que originan un

proceso de subsidencia continuo, el cual da paso a un ecosistema natural de humedales, hábitat de múltiples especies de fauna y flora (p. 1).

Como complemento de lo anterior, la Depresión Momposina es una cuenca de sedimentación anómala dentro del sistema fluvial del río Magdalena, que «Concentra alrededor del 80 % del total de las ciénagas de la región, tiene una forma cóncava y es una de las más grandes áreas inundables que existen en América, afectando aproximadamente 10.000 Km<sup>2</sup>» (HIMAT, 1977, citado por Herrera, Sarmiento, Romero, Botero y Berrío, 2001, p. 97).

Algunas de las características de las unidades geomorfológicas de la Depresión Momposina son las siguientes (Herrera, et al., 2001):

- Los canales principales y secundarios con patrón distributivo en el delta interno que produce el Brazo de Loba. El patrón centrípeto donde confluyen los Brazos de Mompos, Loba y drenajes de las ciénagas, y los canales mayores en algunos tramos son meándricos, con diferente sinuosidad, rectilíneo angular o trenzado, de baja o alta sinuosidad.
- El cambio de límites de las ciénagas de acuerdo con el aporte variable de agua proveniente de los ríos que las alimentan. Al respecto, los autores afirman que «reciben sedimentos limosos y con arena fina, diferentes de los típicos lodos que se acumulan en las lagunas. La vegetación hidrófila crece abundante en sus orillas» (p. 103).
- Los diques naturales altos (subcrecientes) se localizan en el plano de inundación. «El relieve es plano, con microrelieve plano-convexo, no disectado, modelado por escurrimiento difuso, con pendientes entre 0-3 %»(p. 105). Los suelos son profundos, de sedimentos aluviales de textura media a fina.
- Los diques naturales bajos (actuales) se presentan en el plano de desborde de los ríos Magdalena, Cauca y San Jorge. «El relieve es plano, con pendientes menores a 1 %. La unidad está formada por arenas finas, limos y arcillas. Los suelos dominantes en esta unidad son Aquic Ustifluvents moderadamente profundos, limitados por arenas y niveles freáticos en algunas épocas» (p. 105).
- Napas y basines actuales, «se encuentran en el plano de desborde actual en la posición más depresional y en transición hacia los diques naturales. El relieve es plano-cóncavo, con pendientes menores a 1 %» (p. 105). Los suelos se componen de arcillas y limos, de forma similar a los diques naturales bajos (actuales). Sus condiciones naturales propician las prácticas agropecuarias, limitadas al pastoreo extensivo durante el verano, ya que en el invierno está inundada la unidad. También existen otras limitaciones en el uso agropecuario, como la baja

profundidad de los suelos por el alto nivel freático y las inundaciones frecuentes y prolongadas.

- Las terrazas antiguas (pleistocénicas) existen en cercanías de los asentamientos Peñón de Durán, Santa Ana, Peñoncito, Guamal, Tamalamequito, Cicuco, Magangué, Yatí, El Limón, Taligua Nuevo, y pequeñas áreas de Mompox y San Fernando. En cuanto al relieve, «es plano a ligeramente ondulado con pendientes entre 1 y 7 %, formando áreas positivas que se elevan entre 4 y 8 m sobre el nivel medio de los cauces principales» (p. 105). A diferencia de las unidades descritas, los suelos son de texturas medias a gruesas sobre finas.
- Los cauces abandonados del río Magdalena están localizados en el Brazo de Mompox –entre Negritos y San Roque–, en el Brazo de Loba, de relieve plano-cóncavo y microrrelieve convexo -cóncavo. «Los suelos más importantes en esta unidad son los Aquic Ustropepts y los Typic Tropaquepts; sus texturas son muy variables desde arenosas hasta arcillosas, también en algunos casos con altos contenidos de limo» (p. 105).
- El tipo de relieve es glacis de erosión-lomas en Barranca de Yuca, Tacasaluma (municipio de Magangué) y en Barranco de Loba y San Martín de Loba (IGAC, 1998, citado por Herrera et al., 2007). Sobresale en esta unidad la cobertura y uso de la tierra de pastos naturales y rastrojos, pequeñas áreas agrícolas y relictos de bosque natural.

Herrera, et al. (2001) advierten que «Los glacis presentan pendientes entre 0 y 12 % (...) El material parental de las colinas y lomas está constituido por rocas volcánicas (IGAC, 1998) que originan suelos bien drenados, moderadamente profundos a superficiales» (p. 106). Cada unidad registra características particulares de relieve, microrrelieve y pedología, que resultan limitantes ya sea por su baja fertilidad, la erosión, los niveles freáticos altos, las inundaciones frecuentes, la baja profundidad de los suelos, entre otras, que posibilitan la existencia de actividades humanas en determinadas épocas del año.

En lo que a La Mojana se refiere, Aguilera (2004) sostiene que es una subregión compuesta por humedales productivos de la Depresión Momposina que actúan como reguladores de los ríos Magdalena, Cauca y San Jorge. Estos amortiguan las inundaciones tras facilitar la decantación y acumulación de los sedimentos necesarios en la regulación ambiental y el equilibrio ecológico del Caribe colombiano y el país.

En términos topográficos, Aguilera (2004) describe a la subregión de La Mojana como una zona de relieve plano, con una cota cercana a los 36 m s. n. hacia el sur y los 16 m s. n. hacia el norte. Paisajísticamente, la autora reconoce que:

Debido a su topografía el paisaje está dominado por la presencia de ciénagas interconectadas por medio de caños con zonas cuya inundación es fluctuante, que son denominadas playones, si están alrededor de una ciénaga, orillares y vegas, si están en las orillas de los ríos, e incluso islas. La zona permanece anegada durante siete meses al año, de abril a noviembre, debido a la acción de los tres ríos (p. 17).

La abundancia de agua en La Mojana por la confluencia de los ríos, caños y ciénagas, hace que el territorio sea rico en oferta del recurso hídrico y, por ende, procura un ecosistema hídrico cuya función es contribuir a la regulación de los excesos de agua, ocupando suelos no aptos para la agricultura y la ganadería, pero sí con condiciones biofísicas para la pesca, la caza y el ecoturismo (Aguilera (2004). Igualmente, la autora destaca que la riqueza faunística, asociada con la dinámica hídrica, puede aprovecharse con sistemas agropecuarios y piscícolas productivos, así como las ciénagas pueden explotarse como atractivos paisajísticos por su fauna y flora acuática. Y entre otras funciones de los bosques inundados o zapales, cabe decir que «brindan refugio, sombra y alimentos a los peces y fauna silvestre de La Mojana. En el 2001 ocuparon 61.248 hectáreas y estaban ubicados principalmente en los municipios de Majagual (36.9 %), San Benito Abad (29.6 %), Guaranda (22 %) y Sucre (11. 5%)» (Aguilera, 2004, p. 21).

Como lo advierte Aguilera (2004), el ecosistema transicional se presenta en unidades de tierra donde convergen funciones de control de flujos de agua y producción biológica, permaneciendo inundadas de tres a seis meses al año, constituyendo zonas aptas para cultivos de corto plazo y forestales resistentes a las inundaciones. A su vez, el ecosistema predominantemente terrestre se inunda por un periodo inferior a los tres meses por año y puede «conjugar especies agrícolas, forestales y pecuarias» (p. 19).

El sistema ecológico de La Mojana presenta distintos tipos de cobertura vegetal: bosques naturales, pastos, rastrojos y vegetación acuática propia de ciénagas, playones y zapales (Aguilera, 2004). Estas coberturas constituyen «importantes refugios y protección de la fauna de los litorales, suministro de excedentes para el hábitat acuáticos (*sic*) y oferta de alimentos para los pobladores» (p. 20).

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Fondo de Adaptación al Cambio Climático (2016, p 29-30), sustentan que:

El sistema natural de La Mojana muestra la importancia y dependencia de la población local a los bienes que le brinda, lo que se refleja en la diversidad y cantidad de servicios de provisión o abastecimiento (seguridad alimentaria, sustento económico y fuente de recursos para su supervivencia con la agricultura, caza y pesca).

(...)

Los servicios de regulación se observan en la función que cumple el sistema complejo y dinámico de regulador de flujos de las cuencas que confluyen en su planicie inundable, en términos de control de inundaciones. El sostenimiento a la alta biodiversidad con base en la génesis de los ciclos naturales, los cuales resultan vitales para la humanidad.

En el intento por reconocer la oferta ambiental del territorio como soporte de la realización de las actividades humanas en Magangué y las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina, se encuentra la alta dependencia de la economía primaria de los recursos naturales del suelo y el agua. Esta economía se centra sobre todo en las actividades agropecuarias, pesqueras y forestales; se siembran cultivos comerciales mecanizados de arroz y maíz, sorgo, palma africana y algodón; los cultivos manuales de subsistencia son arroz y maíz, yuca, plátano, frijol, patilla, entre otros.

De acuerdo con Aguilera (2002), en Magangué están dadas las condiciones para el desarrollo de una gran variedad de cultivos. Hay zonas bajas de llanuras inundables y altas de colinas o sabanas en las que se siembra desde una agricultura tradicional de autoconsumo a una comercial tecnificada, que son idóneas para la diversificación agrícola. La importancia del arroz en las subregiones está dada por las actividades de acopio y procesamiento del arroz pergamino que procede del sur de Bolívar (Achí, San Jacinto del Cauca, Montecristo y Tiquisio), Sucre (Majagual, Guaranda y sucre) y del norte de Antioquia (Nechí), que conjuntamente producen 50.000 toneladas al año.

Entre 1996 y 2000, el área sembrada en arroz secano mecanizado decreció en Magangué, pasando de 1350 a 1150 hectáreas, obteniendo un promedio de 1132 hectáreas. El decrecimiento de la producción se explica por la pérdida de rentabilidad del negocio, al verse obligados a bajar los precios por cuenta de la competencia de las importaciones de arroz blanco proveniente de Ecuador y Tailandia (Aguilera, 2002).

El arroz es el principal cultivo de La Mojana y el producto base de la alimentación de la región. Según Salazar y Aldana (2000), «Entre 1925 y 1950, se procesaba en 22 molinos de Magangué casi todo el arroz pergamino procedente de La Mojana, Tiquisio y del bajo Magdalena (100.000 ton/año), en 1997 solo se procesaron 10.000 toneladas en 8 molinos» (p. 228).

Posteriormente, en 1999, con otro tipo de arroz (paddy verde) se produjeron 3799 toneladas, cuya participación fue del 4 % en la producción total de Bolívar, que había sido de 25.604 toneladas en el año referenciado. Según lo expuesto por Aguilera (2002), lo importante del cultivo del arroz paddy no estaba en su producción municipal en Magangué, sino en:

(...) las actividades de acopio y procesamiento del arroz pergamino que procede de los sures de Bolívar (Aché, San Jacinto del Cauca, Montecristo y Tiquisio), Sucre (Guaranda, Majagual y Sucre) y del norte de Antioquia (Nechí), que en conjunto producen aproximadamente 50.000 toneladas (pp. 17-18).

En cuanto al cultivo del arroz en Magangué, nuevamente Aguilera (2002) afirma:

En el período 1996-2000, el promedio sembrado de arroz seco mecanizado sembrado en Magangué fue de 1132 hectáreas, mostrando un decrecimiento promedio anual de 4.0 % en el área cosechada, pasando de 1350 hectáreas en 1996 a 1150 hectáreas en el 2000 (...). Este descenso obedece a la pérdida de rentabilidad en el negocio, pues los precios del producto han bajado por las importaciones de arroz blanco de Ecuador y Tailandia (p.18).

Con relación al cultivo de la yuca, Aguilera (2002) anota que la mayor parte de la que se cultiva en la planicie aluvial y en las colinas altas de Magangué tiene como destino el autoconsumo y el uso industrial (fabricación de pegantes y concentrado para los animales). En el caso de Magangué, la autora puntualiza que «en el período 1996-2000, la yuca participa con el mayor número promedio de hectáreas cosechadas al año (1266 hectáreas) y de toneladas producidas (15.515 toneladas), observándose una tasa de crecimiento promedio anual negativa en 14,9 % y 17,8 %, respectivamente». Se infiere que el desencadenante de este descenso fue la sobreoferta que produjo la cosecha del departamento de Sucre, pues quienes se dedicaban al algodón se desplazaron hacia la yuca; además, también son factores la falta de tecnificación y la ausencia de plantas de picado y secado que faciliten la venta de una mayor producción y, por ende, a mejor precio.

En cuanto al maíz, otro cultivo representativo de Magangué, se tiene que entre 1996 y 2000 se cosechó una menor área que en arroz y yuca, obteniendo 799 hectáreas de promedio anual, que produjeron 1219 toneladas anuales, que aportaron una tasa de crecimiento promedio anual negativa de 32,6 %. Tal problemática ha sido asociada con la afectación que la región sufre a causa de las inundaciones ocurridas en las zonas ribereñas, con el agotamiento de los capitales de trabajo, con la dificultad de acceso a créditos para los pequeños productores y con las importaciones.

Bajo el entendimiento de que la agricultura ha sido desplazada por la ganadería, Meisel y Aguilera (2015) afirman que en Magangué se da la subutilización de las áreas agrícolas y una sobreutilización de la superficie dedicada a la ganadería. Evidencia de ello es que solo el 3 % del territorio se dedica al primer uso y que el 81 % del área está cubierta por pastos para la ganadería, a pesar de que el 41,5 % es un territorio apto para la agricultura y que solo

el 28,9 % lo es para la ganadería, con el agravante de que el uso pecuario ejerce una mayor presión sobre los recursos naturales (agua y suelo), genera poco empleo y presenta una baja productividad.

Como lo advierten Meisel y Aguilera (2015), la ganadería en Magangué es de tipo extensivo: una cabeza por hectárea, proporción semejante a la de Bolívar e inferior a la del resto del país: 1,5 cabezas por hectárea. Según los autores «Entre 2000 y 2013, el inventario de ganado bovino en Magangué decreció en 2,2 % promedio anual, al pasar de 122.507 cabezas en 2000 a 96.606 cabezas en 2013» (pp. 24-25). La raza predominante es el cebú. La explotación de doble propósito es el 90 % (carne y leche), el 5 % lechería especializada y el otro 5 % para carne.

En el municipio de Magangué, al igual que en otros de la Depresión Momposina, La Mojana y el sur de Bolívar, los humedales son nichos de grandes especies animales y vegetales, como peces (bocachico, mojarra lora, blanquillo, la pácora, el viejito), aves (garza blanca, garza morena, Martín pescador, loros, tucanes), y plantas (buchón, guácimo, maratón, guayacán de bola, roble morado, guayaba, papaya, lechuga de agua u otros) (Bedoya y Bertel, 2013).

La pesca en Magangué se practica de manera artesanal, a través de formas rudimentarias de almacenamiento y comercialización. Según Aguilera (2002), en 1996 las especies piscícolas comercializadas en Magangué superaron las 2240 toneladas, es decir, el 9,7 % de la producción anual pesquera en las aguas continentales del país (23.058 toneladas). Particularmente, el recurso pesquero escasea por la captura indiscriminada de peces, la sobreexplotación y la destrucción de hábitats (ampliación de la frontera agropecuaria y, con ello, la disminución del espejo de agua), lo que amenaza con la desaparición de especies propias de la región (bocachico, boroncoro y la dorada).

Para ilustrar lo anterior, González y Urrea (2013) determinaron la variación espacio-temporal del río Magdalena y los complejos cenagosos del municipio de Magangué, así como Bedoya y Bertel, para el mismo año, identificaron las problemáticas ambientales que se han venido presentando en estos humedales, lo cual se sintetiza en la Tabla 4.

**Tabla 4.** Variación espacial y temporal del río Magdalena y los complejos cenagosos de Magangué

Complejos cenagosos	Ciénagas	Año 1985	Año 2010	Variación espacial
Cascajal-Cortina	Ciénagas el Hoyo, Ceiba, La Busaca, Cienaguita, La Virgen, Betania, Mata de Lata, Cerrito, Gusu, Puerto Arenas, Bejuquita o Torres, Remolino, Zacarías, Limón, La Batea, Ciénaga Grande, Purgatorio, Cascajalito, Cascajal, Limpia, La Cafuela, El Tigre	5484,04 ha.	3723,88 ha.	1760,16 ha.
				<p>En época de sequía, en el corregimiento de Cascajal se origina un playón que es usado para el pastoreo del ganado.</p> <p>En el corregimiento Ceibal, en el 2013 las ciénagas están totalmente secas. En el corregimiento de San Rafael de Cortinas, el espejo de agua es de mayor tamaño que en el resto de ciénagas. Hay presencia de vegetación.</p> <p>Eutroficación: presencia de maleza acuática (Alcaldía de Magangué, 2000).</p>
Ciénaga Grande	Tacaloa, Ceibal, San Rafael de Cortinas, Santa Lucia, Santa Fe, La Ventura, Madrid, Piñalito, Tacasaluma, Sitionuevo, San Sebastián de Buena Vista, San José de las Martas, Coyongal, Las Brisas	2393,58 ha.	2100,50 ha.	293,08 ha.
				<p>En la actualidad existen las ciénagas Goyo, Suan, Ciénaga Grande, San José. En área urbana, Versalles y Los Negritos.</p> <p>La acumulación de sedimentos reduce la calidad de agua y la profundidad, afectando el recurso pesquero.</p> <p>La construcción de jarillones y el vertimiento de residuos sólidos (domésticos y agrícolas, como la cascarilla de arroz) y líquidos han taponado y contaminado las ciénagas.</p> <p>La presión del crecimiento urbano de viviendas ha ocasionado la desecación de la Ciénaga Grande.</p>

				1543,50 ha.
Piñalito	El Gallinazo, Zabaletera, Gimaña,el Banco,el Tigre, los Guaches, las Babillas, la Mojarra, El Guazo, el Mango	3094,40 ha.	1550,90 ha.	Alteración de la dinámica hídrica por la alta sedimentación en las ciénagas, principalmente Gallinazo, Mamonal y Tacasaluma. Lo que ha traído consigo desecamiento en época seca e inundación en época lluviosa.  La deforestación completa de los alrededores de algunas ciénagas ha generado mortalidad de peces, sobre todo en la ciénaga el Mango, obligando a los pescadores a dirigirse hacia la Mojana en busca de ciénagas ambientalmente conservadas.
Pansegüita	Ciénagas Pañotal, el Porrillo, Pansegüita, El Champán, Ceiba Mocha, Songo, Cincaecha, Las Mellisas, Los Novillos, El Guamo, La Horqueta, Cuatro Bocas	8577,54 ha.	3439,54 ha.	5138,01 ha.
San Sebastián de Buenavista		6525,45 ha.	4778,94 ha.	1746,51 ha.  Conforme a la Secretaría de Agricultura de Magangué, 1997 (citada por el POT de Magangué, 2000-2012):  «En período de no-inundación los pescadores deben emigrar hacia La Mojana para buscar sistemas de humedales menos degradados para subsistir» (p. 53).

Fuente: Alcaldía Municipal de Magangué (2000), citada por González y Urrea (2013) y Bedoya y Bertel (2013).

Dentro de la economía terciaria cabe destacar el dinamismo del servicio de transporte. Esta actividad se vale de la ventaja que representa que Magangué sea el segundo puerto fluvial en la región Caribe colombiana, superado solo por Barranquilla. Su extensión es de cinco kilómetros y «tiene las ventajas de ser el más diversificado sobre el río Magdalena y el que moviliza el mayor número de pasajeros. Este puerto une a los departamentos de Sucre y Córdoba con este río» (Aguilera 2002, p. 28). El puerto de Magangué es el epicentro comercial de las subregiones de La Mojana y la Depresión Momposina, a pesar de que sus muelles son desorganizados y carecen de la tecnología necesaria para manejar los puntos de embarque y desembarque (en este último análisis coinciden Aguilera, 2005, citada por Meisel y Aguilera, 2015, y los datos arrojados por la observación de campo).

Además de pasajeros, el puerto de Magangué también moviliza carga, como cemento, víveres, ACPM, gasolina, productos agrícolas, de ferretería, madera, bebidas, manufacturas, abonos, entre muchos otros (Meisel y Aguilera, 2015). Para el periodo 2006-2014, la entrada y salida de carga general ascendió a 173.359 toneladas, la movilización de personas llegó a los 5.383.572 pasajeros y se embarcaron 18.090 cabezas de ganado. En el puerto se registran 356.947 embarcaciones menores y 4861 embarcaciones mayores.

Sin embargo, a pesar de las cifras, el sector no ha sido ajeno al fenómeno de disminución de carga. De hecho, la actividad registra un descenso del 10,1 % promedio anual, una caída de pasajeros del orden del 1,6 %, y un descenso de embarcaciones mayores del 41,9 % y de embarcaciones menores del 1,2 %. Buena parte de la difícil realidad del sector encuentra explicación en el proceso de sedimentación que experimenta el río Magdalena—que en algunos tramos no alcanza el metro de profundidad—, circunstancia que impide la movilización de grandes embarcaciones por los problemas de calado.

Entretanto, la subregión del sur de Bolívar comparte ecosistemas estratégicos, como la serranía de San Lucas y la planicie inundable de La Mojana y la Depresión Momposina, que son zonas donde se han descubierto yacimientos de petróleo, gas y oro, al tiempo que se han establecido cultivos ilícitos y de palma africana. De acuerdo con Vilorio (2009), el Sur de Bolívar es un territorio despoblado y geográficamente aislado del centro y norte de Bolívar por estar plagado de accidentes naturales, como humedales, montañas y tierras inundables, y por carecer de vías de comunicación en la margen izquierda del río Magdalena, la serranía de San Lucas y el río Cauca.

Como queda dicho, en las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana, y la Depresión Momposina están dadas las condiciones biofísicas necesarias para el desarrollo de actividades económicas primarias (agropecuaria y pesquera, fundamentalmente) y de

servicios de transporte. Las zonas altas de colinas y las bajas de planicies aluviales favorecen la presencia de algunos cultivos, como el arroz y la yuca, y las zonas continentales son aptas para la actividad pesquera y portuaria. Como cada una de ellas demanda ingentes recursos naturales, ejercen una presión que no siempre es mitigada por usos racionales e idóneos, evidenciando problemas como la subexplotación de la agricultura y la sobreexplotación de la ganadería, la pesca indiscriminada, la desaparición de algunas especies y la sedimentación del río.



## CAPÍTULO VII.

# INTERACCIONES ESPACIALES Y FUNCIONALES, DE TIPO SOCIAL Y ECONÓMICO ENTRE MAGANGUÉ Y SU ÁREA DE INFLUENCIA, COMO PARTE DE LOS PROCESOS DE ORGANIZACIÓN REGIONAL

En este capítulo se tratan las interacciones entre el área urbana y los corregimientos, las cuales están originadas por las migraciones y los vínculos que se establecen a partir de la economía primaria. El análisis involucra productos como el arroz, la yuca, los frutales y las hortalizas, y examina los flujos ganaderos, pesqueros y de combustibles, así como el transporte fluvial y los servicios básicos de educación y salud a escala intramunicipal. Asimismo, el análisis se complementa con las tres áreas de influencia que tiene Magangué en su entorno mediato e inmediato.

### 7.1 MIGRACIONES EN MAGANGUÉ: UN ASPECTO DE INTERACCIÓN SOCIAL

El desplazamiento forzado es una de las realidades más preocupantes de nuestro país. La causa más importante es la agudización del conflicto armado colombiano, que es una lucha que compromete al Estado y a los grupos alzados en armas (disidencias de autodefensas, guerrillas y bandas criminales), quienes luchan por el control de una zona estratégica para el cultivo de coca y marihuana y para las rutas de salida del narcotráfico. Es así como estos grupos se apropian de aquellos corredores donde la presencia del Estado es débil o inexistente y de las zonas donde la geografía del territorio permite su concentración a razón del difícil acceso al área.

Salazar y Aldana (2000) afirman que la población rural es la más afectada por el fenómeno, y que las zonas que originan más desplazamientos en Colombia son el sur de Bolívar, el sur de Sucre y el sur de Córdoba, nororiente de antioqueño y el suroccidente del Magdalena. De hecho, entre 1980 y 1997, la ciudad de Magangué fue objeto de un gran número de invasiones de pobladores migrantes de otros municipios y de corregimientos del sur de Bolívar, de los departamentos de Córdoba y Sucre y de la región antioqueña de Urabá.

El Centro de Convivencia Ciudadana (2013) reporta que la población desplazada con destino a Magangué proviene de los corredores más violentos del país por la presencia de grupos ilegales; asimismo, se evidencia que la gran mayoría de los desplazamientos ocurren en municipios del Caribe colombiano. El Centro también reporta desplazados que provienen de los santanderes y del centro de Antioquia (incluyendo Medellín), personas que son expulsadas debido a los conflictos en las Comunas; igualmente, también se encuentran desplazados que provienen del centro y norte del departamento de Nariño (Figura 11).

Magangué es una ciudad importante dentro de la dinámica del Caribe colombiano. El municipio es centro de formación educativa, pues cuenta con establecimientos públicos y privados de educación media, además de oferta de educación superior (Centro de Educación Abierta y a Distancia de la Universidad de Cartagena) y servicios hospitalarios; no obstante, presenta una baja oferta laboral a razón de la creciente informalidad del sector comercial.

Según lo reconoce la Alcaldía municipal de Magangué (2012), en su Plan de Desarrollo de Magangué 2012-2015, el municipio:

Carece de una política clara en materia de apoyo al emprendimiento empresarial desaprovechando los recursos humanos, naturales (hídricos, suelos fértiles, paisajísticos) y la posición geoestratégica del territorio. Esto ha traído como consecuencia el incremento de la pobreza y el estancamiento del desarrollo integral de la población, el debilitamiento de los segmentos y renglones productivos de la economía y el deterioro de los componentes de la infraestructura territorial (servicios públicos, vías de comunicación, etc.) (p. 113).

Como se advierte, son el desempleo y la pobreza los factores desencadenantes de un fenómeno que se agudiza cada vez más en el municipio. Según algunos entrevistados, esto ha llevado a que personas y familias enteras tengan que migrar a ciudades como Barranquilla y Cartagena.

La población que emigra de Magangué se desplaza hacia otros lugares en aras de mejorar sus condiciones de vida, salir adelante y tener un mejor futuro, por lo que buscan mejores ofertas laborales y educativas para sus hijos. En muchos casos se trata de jóvenes que se han ido a estudiar y que han decidido permanecer fuera de Magangué por razones de trabajo y por la oferta especializada que prometen ciudades como Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga, Ibagué, Montería, Sincelejo y Barrancabermeja (Figura 12).

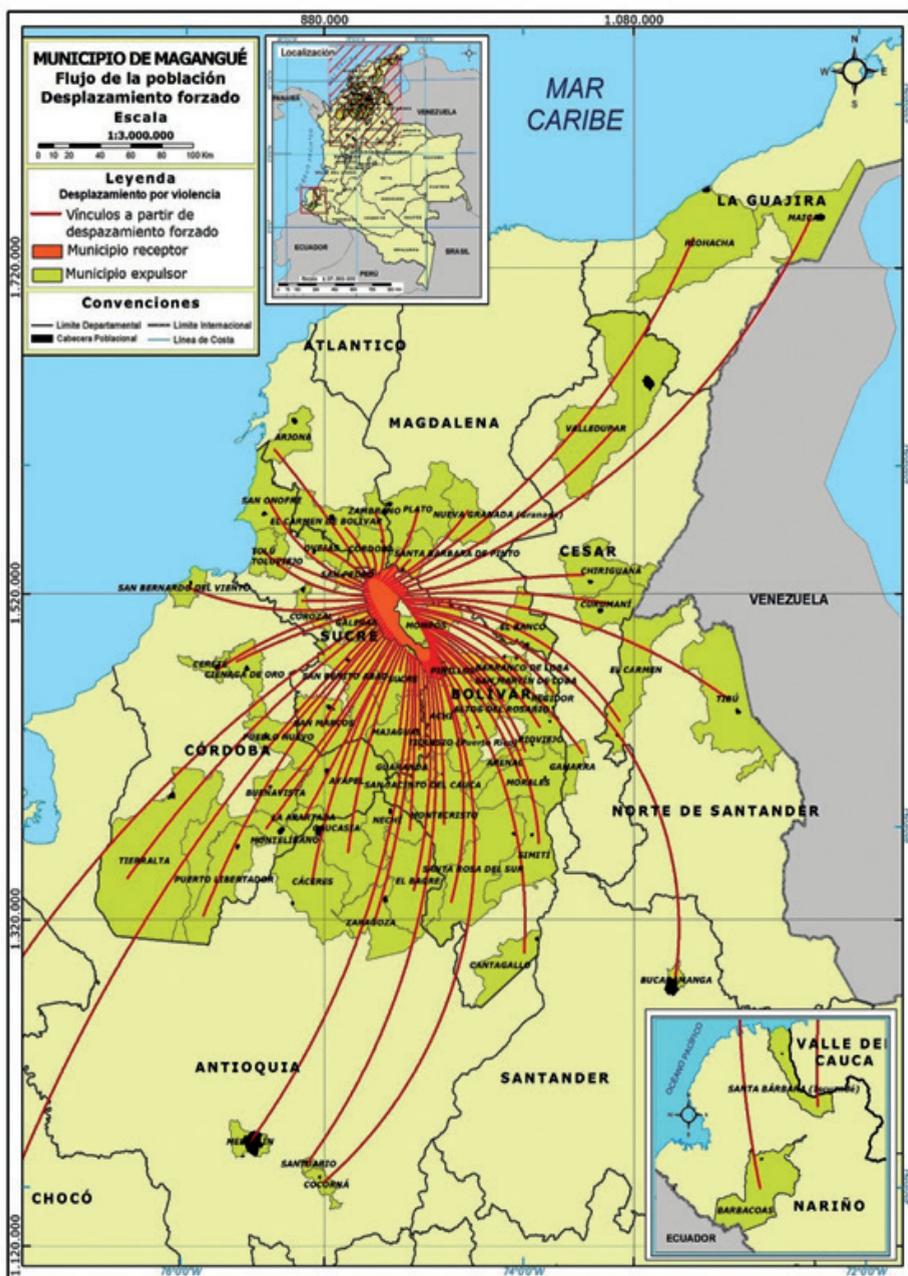


Figura 11. Mapa del flujo de desplazamiento forzado de población. Fuente: elaboración propia con base en información del Centro de Convivencia Ciudadana de Magangué (2013).



Figura 12. Mapa de destinos de la población de Magangué.  
Fuente: elaboración propia con base en trabajo de campo (2013-2017).

## 7.2 INTERACCIONES ECONÓMICAS, EDUCATIVAS Y DE SALUD, A ESCALA INTRAMUNICIPAL-RURAL

El área rural de Magangué está conformada por corregimientos asentados a orillas de los ríos Magdalena, San Jorge y Cauca, así como en las riberas de las ciénagas, ocupando un área aproximada de 1973 hectáreas. Su distribución geográfica es la siguiente:

- A orillas del río Magdalena, al oriente, en sentido sur-norte: Santa Coita, Tolú, San José de las Martas, San Sebastián de Buenavista, Sitionuevo, Barbosa, Palmarito, Panseguita, Guazo, El Retiro, Madrid, Isla Grande, Santa Fe, Santa Lucía, Puerto Kennedy, Tacaloa, Las Brisas, Roma.
- Sobre el río San Jorge se encuentra Bocas de San Antonio.
- A orillas del río Cauca: Santa Mónica, Coyongal, Playa de las Flores, Santa Pabla y Punta de Cartagena.
- En los bordes de las ciénagas: San Rafael de Cortinas, Cascajal, Ceibal, Betania, La Pascuala, Piñalito, Tacasaluma.
- En las sabanas: Juan Arias, El Cuatro, Emaus, La Ventura, Tres Puntas, Barranco de Yuca, San Antoñito, Henequen.

Las áreas urbana y rural de Magangué fundan una relación de codependencia que posibilita la creación de vínculos espaciales entre ambos contextos. El área rural constituye la despensa de los productos agrícolas y pecuarios que se comercializan y consumen en la ciudad, mientras que el área urbana provee educación, canales de comercialización y servicios especializados, como salud y servicios bancarios.

Esta codependencia propicia la movilización de la población rural, la cual se desplaza en busca de servicios muy precisos. Por ejemplo, Magangué cuenta con una sede universitaria adscrita a la Universidad de Cartagena, y con una sede del Sena que ofrece carreras técnicas; asimismo, tiene el hospital la Divina Misericordia, que presta atención especializada de medicina interna; también se encuentran los servicios bancarios (Bancolombia, Banco Agrario, Banco Ganadero, Banco de Bogotá), y los almacenes Éxito y Sao; igualmente, la ciudad también ofrece los servicios de transporte fluvial y terrestre. Como se ve, existe una profunda dinámica urbano-regional que toma forma a partir de las relaciones intramunicipales y los vínculos funcionales.

El flujo de personas entre la zona urbana y la zona rural del municipio es constante durante todo el año. De las áreas rurales, en las mañanas llegan a Magangué un sinnúmero de personas para hacer diligencias personales o para vender productos del campo, mientras que

en la tarde regresan a sus lugares de origen, con artículos que no producen pero que forman parte de la canasta familiar, y con insumos para suplir sus necesidades económicas. También se destacan los movimientos entre corregimientos por motivos educativos y de salud. Es el caso de Barranca de Yuca, corregimiento que recibe los estudiantes de secundaria y media de Tacasaluma y Tres Puntas, mientras que por servicios de salud, los habitantes de Sitio Nuevo se desplazan hasta Barbosa.

Asimismo son visibles los vínculos entre algunos corregimientos de Magangué, como Barbosa, Coyongal y Las Brisas y otros municipios de Bolívar que mantienen vínculos con Pinillos, a causa de que este último ofrece tierras en arrendamiento para cultivos. Lo mismo ocurre con Achí, Guaranda y San Jacinto del Cauca, donde se compra arroz, maíz o madera, productos que luego son comercializados en Magangué (Figura 13).

El fenómeno se repite con los corregimientos ribereños, pues todos cultivan una relación directa entre ellos y con la cabecera municipal de Magangué. Producto de esa relación recíproca es que se comercializan los frutos de las cosechas y de la pesca; se compran los productos de la canasta familiar; se llevan a cabo diligencias; se busca atención médica especializada o se procura educación básica primaria y secundaria.

En lo que respecta a los corregimientos, se cuenta con información de campo relativa a las actividades económicas y los vínculos sociales con otros territorios, como se detalla en la Tabla 5:

**Tabla 5.** Actividades económicas y vínculos sociales de Magangué con otros territorios

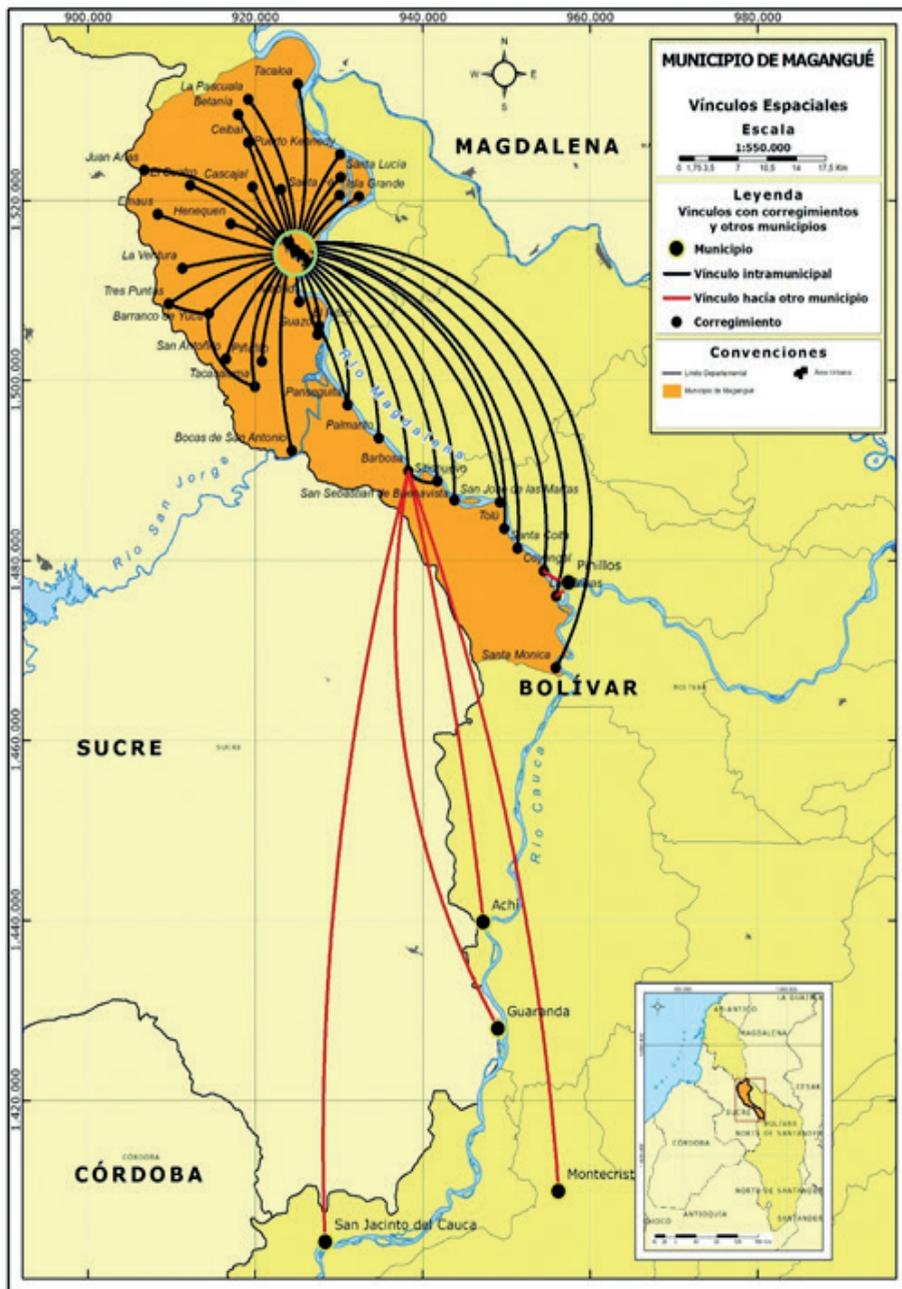
<b>Corregimiento</b>	<b>Descripción</b>
Cascajal	Es el corregimiento más importante de Magangué. Cuenta con energía eléctrica, acueducto, biblioteca pública, cuatro planteles educativos y un centro de salud regional. Sus actividades económicas principales son la pesca y las artesanías, con un gran potencial turístico gracias a la belleza y majestuosidad de la ciénaga Cascajal (Figura 14). La mayoría de su población es profesional, lo que le abre aún más el abanico de posibilidades de desarrollo. Su interacción directa con Magangué está influenciada por la educación, la salud y la comercialización de pescado; sin embargo, hay muchos jóvenes del corregimiento estudiando en ciudades como Barranquilla, Cartagena, Pamplona, Sincelejo y Bogotá.
Sitio Nuevo	Cuenta con una población de 1190 habitantes y solo tiene acceso por vía fluvial. Su principal fuente económica es la pesca y en menor medida la agricultura (ahuyama, arroz, patilla, yuca, maíz), la cual resulta afectada por las sistemáticas inundaciones. Cuenta con un centro educativo de solo básica primaria, de modo que los niños deben desplazarse hasta Barbosa para continuar con sus estudios de secundaria, y hacia la cabecera municipal para acceder al nivel superior (Figura 14).

---

El Ceibal	<p>No es tan próspero como otros debido a la disminución de la pesca por la reducción de los cuerpos de agua; empero, también presenta problemas por inundaciones debido a que su cabecera corregimental se localiza en las inmediaciones de la ciénaga. Esta circunstancia hace que el corregimiento se inunde en los periodos de lluvias, razón por la cual algunas viviendas —donadas por el gobierno— son palafíticas, es decir, construidas sobre plataformas que las levantan a un metro del suelo (Figura 14). Sin embargo, las inundaciones han superado este nivel (hasta cinco metros de altura), resultando poco efectivas como soluciones de vivienda.</p> <p>Su economía depende de la pesca, la agricultura (maíz, yuca) y la ganadería. Los habitantes mantienen una intensa interacción con Cascajal por servicios de salud básica, pero para acceder a servicios de urgencia y hospitalización deben desplazarse hasta el área urbana de Magangué. Cuentan con el nivel de básica secundaria, pero por lo general los estudiantes no continúan con los estudios superiores. El corregimiento se comunica con la cabecera municipal por una vía terrestre secundaria que se encuentra en mal estado.</p>
Barbosa	<p>La pesca y la agricultura son sus actividades principales, y los productos (yuca, plátano, ahuyama, maíz) se comercializan en Magangué. A su regreso a casa, los habitantes se surten en las tiendas de los víveres en general. El corregimiento cuenta con educación básica secundaria, pero sus estudiantes se ven obligados a desplazarse hasta Magangué para recibir educación superior (lo mismo ocurre con Sitionuevo).</p>
Pansegüita	<p>Su principal fuente económica es la pesca, que se comercializa en Magangué, Barranquilla y Cartagena. Como no cuentan con servicio de salud, para las consultas médicas de primer nivel deben desplazarse hasta el corregimiento El Retiro, mientras que para los servicios de urgencias y hospitalización acuden a Magangué. Lo mismo ocurre con los servicios de educación superior.</p>
El Retiro	<p>Depende en un 90 % de la pesca, y al igual que los demás corregimientos, la producción se comercializa en el área urbana de Magangué. Se conecta por vía terrestre con la cabecera municipal y su infraestructura de servicios de salud es precaria. Al igual que los demás corregimientos, solo tiene hasta el nivel básica secundaria, sin embargo muchos jóvenes están estudiando carreras universitarias en Cartagena, Barranquilla y Pamplona.</p>

---

Fuente: elaboración propia con base en información de campo 2013-2017.





**Figura 14.** Fotografías de los corregimientos: a) Sitio Nuevo; b) ciénaga Cascajal; c) viviendas de El Ceibal. Fuente: archivo particular de la investigación (2013-2017).

## 7.3 INTERACCIONES EDUCATIVAS Y DE SALUD A ESCALA INTRAMUNICIPAL URBANA

Cabe destacar la movilidad y funcionalidad del área urbana de Magangué como centro urbano regional en el sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina. El municipio cuenta con lazos de comunicación estrechos con todos los municipios que conforman la región y con el interior del país, atributo que lo establece como un nodo de conexión. Es así como al puerto de Magangué llegan pasajeros de toda la región, quienes luego abordan otros vehículos para dirigirse a otras ciudades. Es pues claro que, para muchos, Magangué es una ciudad de paso.

La calle 16 es el único acceso vial terrestre a la ciudad y a muchos otros municipios de la subregión, por tanto, la ciudad desarrolla buena parte de sus actividades económicas sobre esta y sobre la avenida La Albarrada (o calle del Comercio), que es un corredor de comercio mayoritariamente informal. Es así como estos corredores se utilizan asiduamente para los desplazamientos de personas y mercancías.

La oferta de bienes y servicios de la ciudad crea otra dinámica de flujo de pasajeros en todo el corredor de la Albarrada, destacándose el servicio de transporte fluvial de pasajeros hacia la ciudad, que buscan servicios bancarios, educación, salud y comercio (Figura 15). Lo mismo se observa en el corredor de la calle del Comercio, donde el transporte terrestre se distribuye a lo largo de toda la avenida. Son varias las empresas de transporte que ocupan este corredor vial: Auto Río Campero Individual (taxis y microbuses), Sotramag (buses), Cochomag (taxis y microbuses), Cointransur (taxis) y Expreso Brasilia (termoquines). Si bien los destinos son diversos, se destacan las rutas hacia el Caribe colombiano y el interior del país, principalmente hacia Bogotá y Medellín.

Con relación a la educación básica, vale la pena mencionar los colegios más representativos e importantes de la ciudad: el Instituto Técnico Cultural Diocesano (ITCD), el Liceo Joaquín F. Vélez y la institución educativa Nuestra Señora de Fátima. Estas tres instituciones son las mejores de la región, junto con otros de Santa Cruz de Mompox y El Carmen de Bolívar. A nivel técnico, el SENA cuenta con una sede que ofrece programas de acuicultura, pesca, transporte fluvial, electricidad, reparación de motores fuera de borda y sistemas de gestión ambiental, que son programas acordes con las necesidades del contexto socioeconómico y cultural de la región. Y en lo que respecta a la educación superior, la ciudad cuenta con un Centro Regional de Educación Abierta y a Distancia (CREAD) de la Universidad de Cartagena, que ofrece carreras como Administración de Servicios de la Salud, Administración Financiera e Ingeniería de Sistemas.



**Figura 15.** Fotografía de motocanoa, medio tradicional de transporte en el río Magdalena.  
Fuente: archivo particular de la investigación (2013-2017).

Por último, la ciudad cuenta con el hospital La Divina Misericordia (antiguo San Juan de Dios), que presta servicios de tercer nivel a toda la región. La institución atiende pacientes provenientes de todos los corregimientos del municipio a quienes ofrece medicina general y especializada, pero también cobija a pacientes de otros municipios de la región, como Achí, Majagual, Guaranda, San Jacinto del Cauca, Córdoba (Bolívar), Santa Ana, Margarita, El Banco, San Zenón, Buena Vista, San Pedro, Zambrano, Pinillos y Montecristo

Queda pues claro que Magangué presenta un ascendiente urbano-regional en un área muy importante, circunstancia que le confiere peso específico en el ámbito de las interacciones espacio-funcionales.

## 7.4 INTERACCIONES ECONÓMICAS PRODUCTO DE LAS ACTIVIDADES PRIMARIAS Y TERCIARIAS

El dinamismo de Magangué se debe en parte a un desarrollo fluvial potenciado por la presencia del río Magdalena y sus humedales, lo que la ha convertido en una ciudad estratégica y epicentro del comercio. Y es que por su puerto circulan productos muy diversos, que van

desde el ganado, las bebidas y los combustibles, pasando por los productos agrícolas y los pasajeros. En ausencia de vías terrestres importantes, el río conectaba directamente con las capitales de la costa, especialmente con Barranquilla, que es el puerto más importante de recepción y despacho de carga y pasajeros para el Caribe y el interior del país. Este tráfico permanente genera una serie de interacciones que transforman a Barranquilla y a Cartagena en epicentros de influencia nacional, al tiempo que Magangué se convertía en polo de atracción subregional de los municipios del sur de Bolívar, La Mojana y los municipios del sur del Magdalena, condición que aún mantiene.

## Ganadería

La ganadería característica de la región es de doble propósito: engorde y ordeño. El transporte fluvial de carga y de ganado alcanza su esplendor en la década de 1940 gracias al colapso de la navegación a vapor, suceso que dio paso a los remolcadores. Botero y Botero (2003) afirman que la ciudad fue el epicentro de este revolucionario sistema de transporte y que Magangué, a través de Yatí, se posicionó como un nodo desde donde se despachaba ganado hacia Barrancabermeja, Puerto Berrío, La Dorada y otros puertos intermedios, utilizando como mangas adicionales a Santa Fe, en el corregimiento del mismo nombre y la de El Bosque, en el corregimiento de El Retiro.

Para la segunda mitad del siglo XX, la Costa atlántica experimentó un fenómeno de superproducción tal que le permitió asumir la responsabilidad de surtir las plazas de buena parte del interior del país. Es así como al Magdalena medio, a Puerto Berrío y a La Dorada llegaron cabezas de ganado levantadas en la región. Gracias a la complementariedad del sistema de ferrocarriles nacionales, puede decirse que el ganado de la costa Caribe abasteció a casi todo el territorio nacional, pues llegó a surtir las dos ferias más importantes de la época: la de Medellín y la de Cartago. Botero y Botero (2003) comentan que los ferrocarriles redujeron el tiempo de viaje del ganado de Magangué a Barrancabermeja a 2 y 3 días, pues por la trocha se demoraban hasta 18. Bajar de Barrancabermeja a Puerto Berrío solo le tomaba al ganado dos días en tren, y llegar desde allí hasta La Dorada solo les tomaba otros dos días.

Aunque la dinámica del transporte de ganado ha perdido la fuerza que la caracterizó en el siglo pasado, el puerto de Magangué continúa movilizándolo hacia el interior del país reses en pie mediante el sistema de remolcadores, conservando con ello parte del dinamismo económico del municipio (Figura 16).

En la Figura 16 se observa el transporte fluvial de ganado en pie durante los primeros semestres del periodo 1992-2016 (los años 1999, 2000 y 2001 no aparecen por la falta de

información). Los datos de las Figuras 16 y 17 revelan que esta modalidad de transporte ha ido perdiendo fuerza por cuenta de que los volúmenes totales más altos de entrada y salida de ganado a Magangué se registraron en 1993 (casi 7000 cabezas de ganado), en 1994 y 1995 (más de 10.000 cada año).

En el primer semestre de 1993 y 1995 hubo más entradas que salidas de ganado, con 4000 y 5000 cabezas respectivamente, a diferencia de 1994, cuando fueron mayores las salidas (6000 cabezas de ganado). En cuanto al resto de los años de referencia, es notable el descenso de las cifras totales y, en algunos casos, de las entradas y salidas de ganado al municipio. Particularmente en 1992 y desde los años 2002 hasta 2016, se observan tales disminuciones de los datos, principalmente en 1992, 2002, 2008, 2011, 2013 y 2014 (menores a 2000 cabezas de ganado). Pese a este comportamiento estadístico de contracción de valores, sobresalen los años 2003, 2004 y 2016 con más de 4000 y menos de 6000 cabezas de ganado. En 2003 coinciden las entradas con las salidas, registrando cada una más de 2000 y menos de 4000; en 2004 se reportaron salidas superiores con más de 2000 e inferiores a 4000, y también en 2016 fueron mayores las salidas, aproximándose a las totales con casi 4000 y entradas muy inferiores a 2000.

En la Figura 17 se evidencia que los movimientos fluviales más representativos ocurren en el segundo semestre a raíz de que durante los periodos de lluvia el ganado se traslada a las zonas altas que no soportan inundaciones. El movimiento de ganado en los segundos semestres de cada año fue especialmente dinámico desde 1992 hasta 1995, disminuyendo para el quinquenio 2002-2007 y decreciendo ostensiblemente para el periodo 2008-2014, de hecho, la cantidad de ganado movilizado en estos últimos seis años no supera las 3000 cabezas (Figura 17).

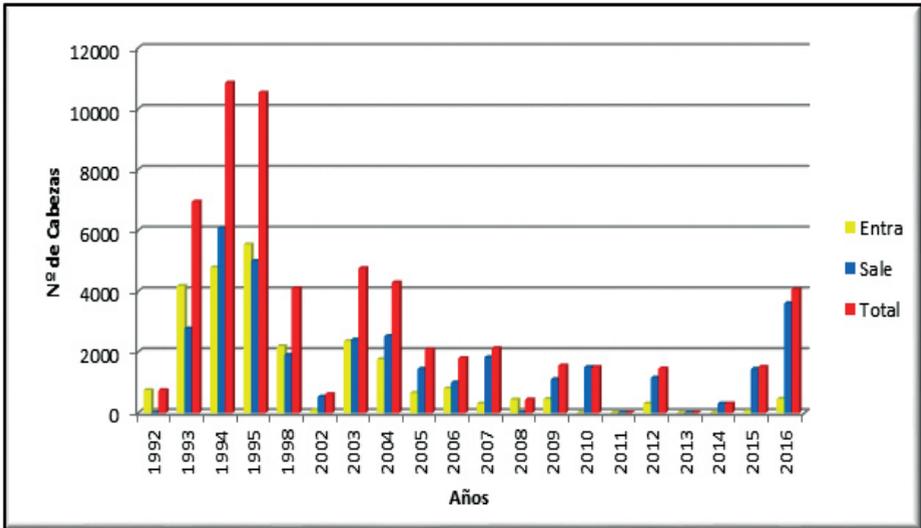
En el segundo semestre se siguen destacando los años 1993, 1994 y 1995 con mayor cantidad de cabezas de ganado, sumándoseles el año 1992. En 1995 se tuvieron 10.000 cabezas de ganado en total, en 1992 y 1994 la movilidad fue de casi 80.000 y en 1993 superior a 60.000 e inferior a 80.000. En 1992, 1994, 1995, 2015 y 2016 se dieron más salidas que entradas de semovientes; entre 4000 y más de 6000. El 2016 sobresalió con valores mayores a 6000 y menores a 8000, seguido del año 1995 con cifras superiores a 6000 e inferior a 8000, continuando en su orden 1994 y 2015, cada uno con valores mayores a 4000 y menores de 6000. Solo en 1993 y 1998 ocurrieron más entradas que salidas, con valores un poco por encima de 4000 cabezas de ganado. En los demás años referenciados se presentó un descenso de los datos totales y de las entradas y salidas de ganado hacia el municipio de Magangué. Puntualmente, desde el año 2002 hasta el 2014 se contrajeron los valores, y en los años 2010, 2012, 2013 y 2014 se registraron menos de 2000 cabezas de ganado.

Finalmente, para el periodo 2015-2016 se observa un aumento del número de cabezas movilizadas: más de 7000 entre totales y salidas cada una, aunque las entradas son inferiores a 2000. Los registros permiten ver que desde 2002 los movimientos son más de salidas que de entradas (Figura 18), puesto que la mayoría del ganado que se comercializa en La Mojana y el sur de Bolívar entra por Magangué, para luego ser llevado por transporte fluvial hasta estas zonas (Figura 17).

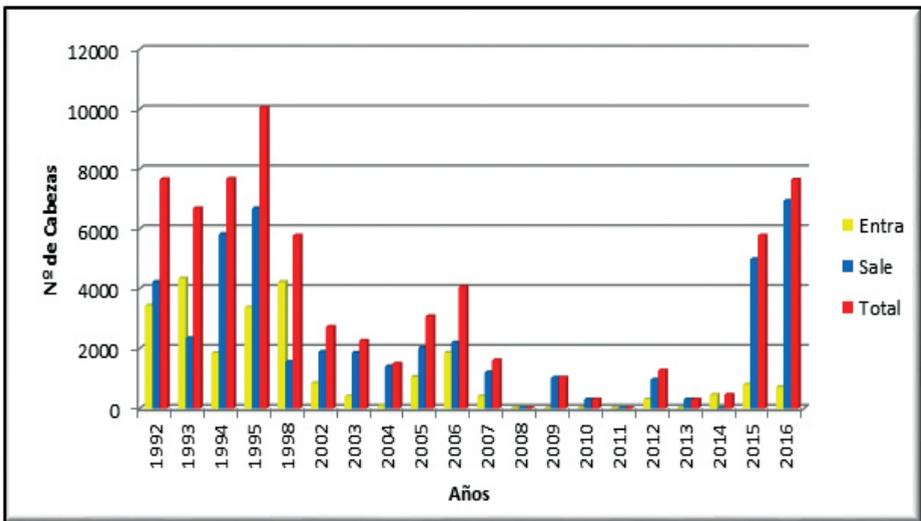
Según datos aportados por el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA, 2007), Magangué comercializa ganado hacia diferentes destinos del país. Sobresalen Galapa, con un movimiento de 251 cabezas en pie y Malambo (Atlántico), con 350. Igualmente se observan flujos hacia San Jacinto, Sincelejo, Tierralta, Cauca y hacia algunos municipios de la Depresión Momposina, La Mojana y el sur de Bolívar, región donde se observan los mayores flujos. En menor cantidad también salen reses hacia el interior del país (menos de 100 cabezas) para atender los mercados de municipios como Envigado, Medellín, Tamesis y Obando (Valle del Cauca) (Figura 18).

No cabe duda de que Magangué sigue siendo una ciudad ganadera para el Caribe, los municipios del sur de Bolívar y el resto del país. Para Salazar (1999):

Esta actividad maneja la trashumancia del ganado que usa playones en verano y sabanas en invierno. El 80,9 % de las fincas dedicadas a la ganadería son menores de 250 hectáreas, el 18,6 % de 251 a 500 hectáreas y solo el 1,8 % son mayores de 501 hectáreas (p. 19).



**Figura 16.** Gráfico de movimientos portuarios de ganado en pie en Magangué (primer semestre de los años en referencia). Fuente: elaboración propia con base en inspección fluvial de Magangué (1992-2012) y trabajo de campo (2013-2016).



**Figura 17.** Gráfico de movimientos portuarios de ganado en pie (segundo semestre de los años en referencia) en Magangué. Fuente: inspección fluvial de Magangué (1992-2016).



## Pesca

La pesca artesanal es la actividad económica más representativa del municipio y de ella depende la mayoría de la población rural: aproximadamente 3000 familias. Sin embargo, la pesca se ha visto afectada por la ola invernal de los años 2009 y 2011 (cambio climático) y la contaminación del río.

No obstante, a pesar de la importancia que la actividad representa para el municipio y de mostrar los valores de capturas (kg) más altos frente a otras localidades del bajo Magdalena, los comercializadores maganguelenses comentan que a partir del 2009 la actividad comienza a soportar un declive. Pero, pese a ello, entre 2007 y 2009 las capturas aumentan: del 62,92 % en 2007 se pasa al 63,55 % en 2008 y al 63,82 % en 2010, alcanzando capturas de hasta 9.630.000 kg de pescado al año. Por su parte, en el 2009 las capturas se reducen al 56,79 % y en el 2011 llegan al 55,98 %.

Después de Magangué, los municipios con más capturas de especies hidrobiológicas son Chimichagua, Zambrano y Ayapel, con 1.285.615 kg de pescado al año cada uno, mientras que Caucasia, El Banco y Plato registran 628.419 kg de pescado por año, en tanto que Nechí y Gamarra tan solo registran 126.803 kg al año. Cabe resaltar que el año con mayor producción fue 2008, y que el de menor captura fue 2010, debido principalmente a la ola invernal. Las mayores capturas rondaron los 9.630.035 kg, seguidas de 1.285.615 kg y de 628.419 kg (Figura 19).

La actividad pesquera ha experimentado fuertes descensos entre 1986 y 1997. Las caídas se manifiestan en las amplias fluctuaciones en los volúmenes y las tallas de captura, que resultan inadecuadas por su tamaño por estar en edad de reproducción. La sobrecaptura llega a tal punto, que ya se empieza a sufrir la desaparición de algunas especies características de la región, como el Coroncoro. La reducción se presenta en especies como el bagre pintado (46 %), el blanquillo (58 %), la pácora (59 %), la doncella (57 %), la dorada (95 %), la vizcaína (100 %) y el capaz (87 %).

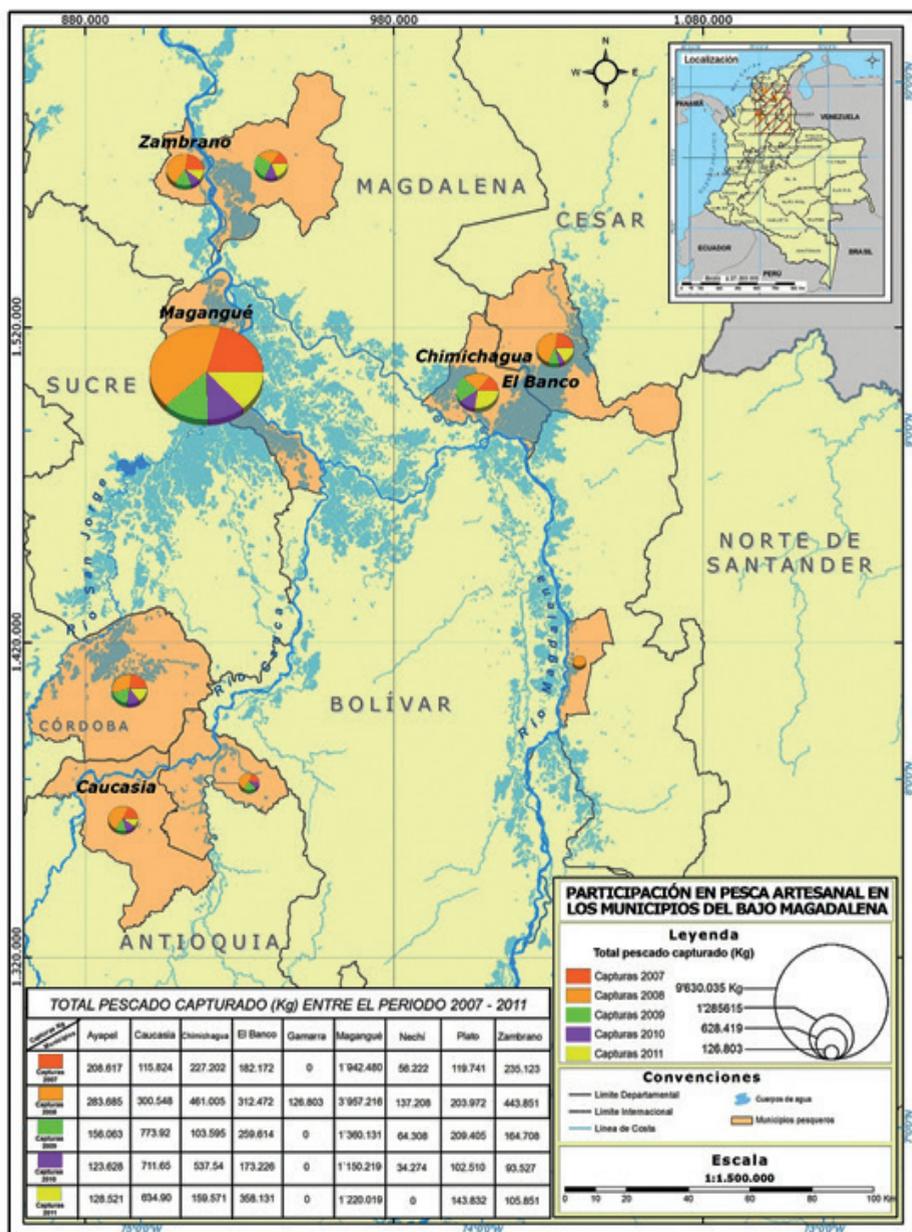
Magangué es el centro de acopio del pescado que se captura en La Mojana, el sur de Bolívar y el norte de Antioquia. El pescado llega al puerto de la Albarrada (Puerto Yuca), que es el punto donde los representantes de las sociedades de compradores lo adquieren, para luego distribuirlo en la ciudad y el resto del país. Según datos del Plan de Desarrollo municipal de Magangué 2012-2015, el sector de la pesca artesanal cuenta con 36 asociaciones, que conforman la Federación de Pescadores Artesanales y Agricultores del Bajo Magdalena, organización que tiene domicilio en Magangué. La agremiación reúne

a 3627 pescadores, de los cuales el 63 % son permanentes y el 37 % ocasionales. Del total de los pescadores artesanales censados, se determinó que solo el 7,4 % (269) está legalmente organizado, lo que denota un profundo desconocimiento de la importancia de la agremiación y la falta de cultura organizacional.

La captura se comercializa en el área urbana, donde hay sociedades de compradores que adquieren grandes volúmenes. Entre ellas se encuentran la Sociedad Socopezma y la Fundación Fundepesca, que agremian a compradores mayoristas de pescado. Estas sociedades cuentan con camiones propios, con capacidad de hasta 300 neveras de icopor (poliestireno expandido), que almacenan hasta 50 pescados cada una. En 2013 se estaba creando el Centro Municipal Pesquero de Magangué, espacio donde se instalarían los comerciantes de pescado. El objetivo de esta iniciativa era concentrar la organización, manipulación y almacenamiento de grandes cantidades de pescado, facilitando su comercialización.

El pescado es el único producto que por vía terrestre se comercializa desde Magangué. Los principales destinos son Barranquilla, Bogotá, Medellín, Cartagena, Montería, Sincelejo, Ibagué y Bogotá. A esta última se envía producto tres veces por semana, mientras que el mercado local y los demás destinos se sirven todos los días, menos el domingo (Figura 20).

Cabe resaltar que las capturas reportadas en Magangué corresponden al pescado traído desde la mayoría de los corregimientos ribereños, como Las Martas, Sitio Nuevo, Barbosa, Pansegüita, Buena Vista, La Mojana y el sur de Bolívar. La especie más capturada es el bocachico, seguida por la mojarra lora, la mojarra amarilla, el comelón, el bagre pintado, la vizcaína y la pácora. El comercio se ubica en el sur y el norte de la avenida la Albarrada, espacio que funge como centro de acopio del pescado que por vía fluvial llega a la ciudad (Figura 21).



**Figura 19.** Mapa de participación pesquera de los municipios del bajo Magdalena.  
Fuente: elaboración propia con base en información del CCI (2007-2011).



**Figura 20.** Mapa de los vínculos por comercialización pesquera.  
Fuente: elaboración propia con base en trabajo de campo (2013-2017).



**Figura 21.** Fotografías de pesqueras localizadas en la avenida la Albarrada (a y b).  
Fuente: archivo particular de la investigación (2013-2017).

## Agrícola: arroz

La industria arrocera en Magangué es de tradición. Se inicia en 1925 con Alberto Cure Manzur, comerciante libanés que viajó a Alemania y a Chicago para contratar el montaje de un molino arrocero automatizado, el más moderno de Suramérica para la época. Desde comienzos hasta mediados de siglo, el municipio procesó el arroz pergamino de La Mojana, Tiquisio y el bajo Magdalena. Al respecto, Salazar y Aldana (2000) señalan que los arroces procesados en Magangué surtían los mercados mayoristas de la Costa atlántica, los santanderes y Antioquia. Los autores indican que en 1962 Magangué ya poseía 22 molinos que reportaban un promedio anual de 100.000 toneladas de arroz al año; sin embargo, la actividad entra en recesión, y en 1997 solo se procesan 10.000 toneladas en los 8 molinos que quedaban. Los motivos del declive de la actividad las explican Salazar y Aldana (2000) de la siguiente manera:

(...) después de 1985 la economía maganguense empieza a decaer a causa de las políticas aperturistas, la caída de los precios internacionales del arroz y del algodón, las restricciones crediticias que redujeron significativamente los cultivos y la pesca, y el incremento exagerado de la población urbana (p. 22).

Lo anterior deja ver la influencia del modelo de desarrollo económico adoptado por Colombia hacia finales de la década de 1980 y principios de 1990 (política de apertura económica que no ha perdido vigencia), el cual afectó la economía arrocera de Magangué, al entrar a competir con mercados internacionales que ingresaron al país, recibiendo los beneficios de la liberación de los precios y el aumento de las importaciones. Al tiempo, el gobierno nacional centraba su interés en las ciudades, por lo que promovió la formulación e implementación de políticas urbanas por encima del desarrollo rural basadas en desarrollos normativos. Tales fueron los casos de la ley 9 de 1989 (reforma urbana), la ley 388 de 1997 (desarrollo territorial) y el decreto 1504 de 1997 (espacio público).

Es solo hasta comienzos del siglo XXI que se despliegan reglamentaciones para los espacios rurales, como los decretos 3600 de 2007 y 4066 de 2008, y que se empieza a abordar el tema del desarrollo rural integral desde la mirada de la firma del actual acuerdo de paz entre el Estado colombiano y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), del 24 de noviembre de 2016.

Ya para el año 2001 solo había en la ciudad cuatro molinos arroceros en funcionamiento, que recibían alrededor de 20.000 toneladas al año de arroz paddy para procesar. Además de las ya mencionadas, son dos las causas fundamentales de esta nueva merma: la primera es la apertura de una nueva variante que permitió el envío del arroz pergamino hacia Córdoba,

Sucre y Antioquia, arroz que antes llegaba directamente desde La Mojana a Magangué, la segunda es el manejo de una infraestructura tecnológica inadecuada y la obsolescencia de la maquinaria y los molinos.

Actualmente Magangué produce y comercializa en menor escala productos agrícolas, cumpliendo la función de centro de acopio, por ejemplo, del arroz (producción anual), lo que ha revitalizado la agroindustria arrocera en la cabecera municipal. El municipio cuenta hoy con 11 molinos, que desarrollan actividades que van desde el secado del arroz pergamino hasta el empaque y la comercialización de arroz blanco, en presentaciones que van desde bultos de 65 y 70 kg hasta bolsas de 1 kg (molino Emil) (Figura 22).



**Figura 22.** Fotografías de arroz empacado y listo para procesar y comercializar (a y b).  
Fuente: archivo particular de la investigación (2013-2016).

Las arroceras generan hasta 306 empleos directos, en actividades que van desde el acopio hasta el empaclado. Las que más generan empleo son el Molino Emil y la arrocera Candelaria, que en cosecha aumenta la contratación de mano de obra en 79 y 70 empleados, respectivamente. Los demás molinos también incrementan la contratación de personal en cosecha, pero en un rango que está entre los 25 y 50 empleados.

El producto terminado es comercializado por la Federación Nacional de Arroceros (Fedearroz) y diversos intermediarios. Además del mercado interno, los principales destinos son Barranquilla, Cartagena, Carmen de Bolívar, sur de Bolívar, Montería, Sahagún, Cereté, Sincelejo, La Mojana sucreña, Bucaramanga, Bogotá, Santa Marta y Medellín (Figura 23).

Según el Censo Nacional Arrocerero del 2016 (Fedearroz, 2017), el área de arroz mecanizado cosechada por departamento en el bajo Cauca fue la siguiente:

**Tabla 6.** Área de arroz mecanizado cosechada en el bajo Cauca por departamento

Departamento	Área (ha)	Observaciones
Antioquia	6475	Se destaca Nechí, con 3300 ha (13.847 toneladas). En comparación, Caucasia, Cáceres, Zaragoza, El Bagre y Puerto Berrío sumaron 28.167 toneladas.
Bolívar	14.886	Sobresalen San Jacinto del Cauca y Achí, con 7518 ha y 4286 ha, respectivamente. El primer productor es San Jacinto, con 27.306 toneladas; el segundo es Achí, con 15.180; el tercero es María La Baja, con 3.587; el cuarto es Morales, con 2726, y solo en el quinto lugar aparece Magangué, que produce 2022 toneladas en 452 hectáreas. El resto de municipios (Arenal, Cantagallo, Cartagena de Indias, Mahates, Montecristo, Regidor, San Pablo, Simití y Tiquisio) totalizan 55.726 toneladas.
Chocó	154	985 toneladas.
Córdoba	10.594	47.184 toneladas.

Fuente: elaboración propia con base en Fedearroz (2017).

Cabe resaltar que el 80 % del arroz blanco comercializado desde Magangué se transporta por el río Magdalena, al igual que la mayor parte de arroz en cáscara, el cual se vende a los distintos molinos y arroceras de la ciudad: Emil, Camilo Torres, Serviagro, Magdalena; Arroceras Cauca, Los Tamacos, Storino, Candelaria, del Comercio, Las Mercedes, del Sur. Las arroceras Candelaria, del Comercio y la del Sur son las más activas, con una producción de arroz blanco que oscila entre las 195.000 y las 312.000 toneladas al año (Figura 24).

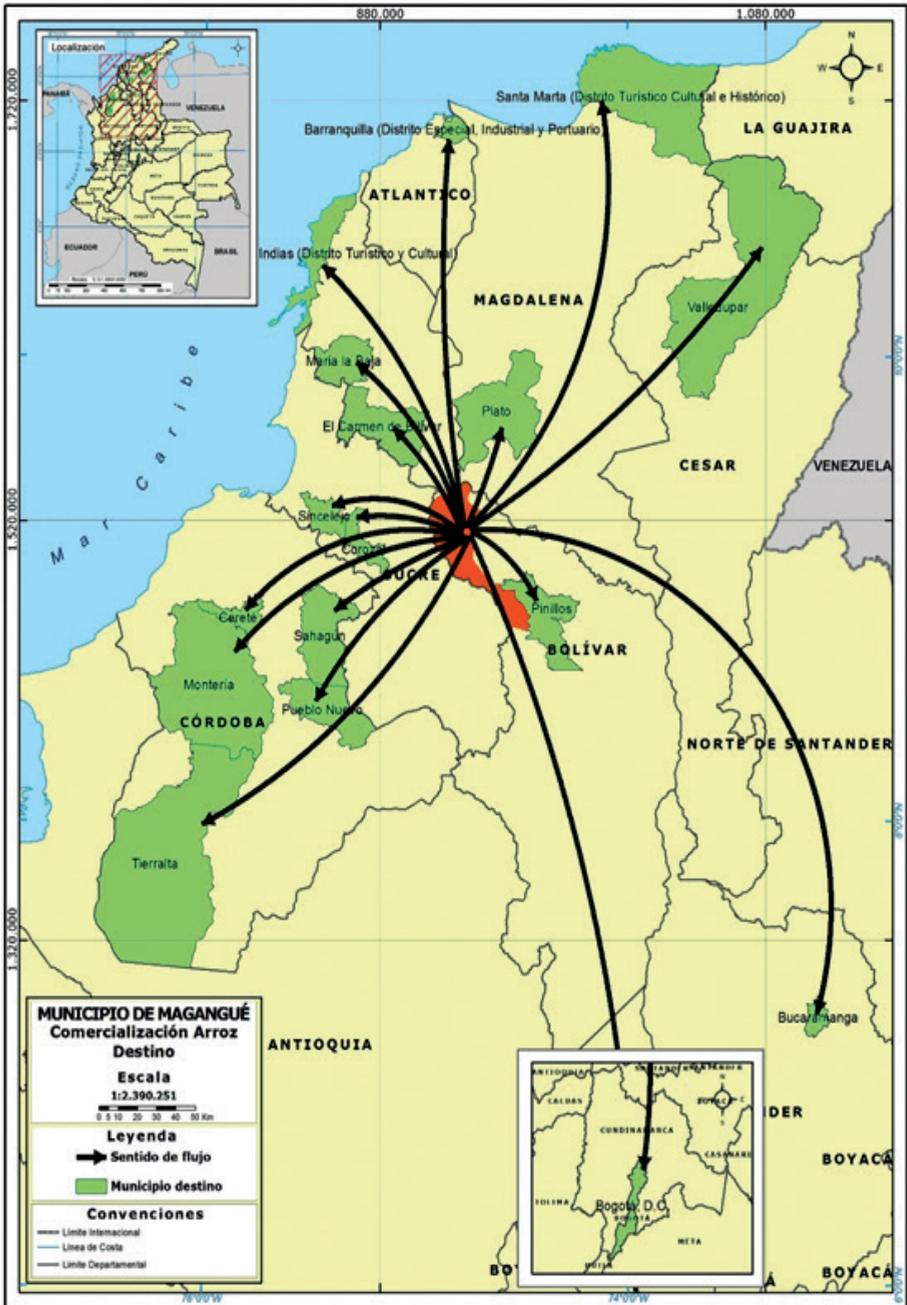


Figura 23. Mapa de vínculos por comercio de producción de arroz blanco.  
Fuente: elaboración propia con base en trabajo de campo (2013-2016).



El director de Fedearroz de La Mojana, Gustavo Barón, en entrevista realizada el 17 de noviembre del 2017, anotó que las problemáticas más importantes que el sector del arroz ha afrontado en la subregión son las siguientes:

- Falta de adecuación de tierras para distritos de riego con el objeto de alcanzar la sostenibilidad de las actividades agrícolas y pecuarias.
- Exigua formalización de la propiedad (baja titulación), lo que dificulta el acceso al crédito.
- Deterioro de la economía del pequeño productor a partir de la desaparición de la Caja Agraria.
- Entrada del arroz de los Llanos Orientales, que es llevado más barato porque sus costos de producción son más competitivos.
- Falta de tecnificación, que se refleja en altos costos de producción. Son factores de esta problemática el precio de pago a la combinada por bulto, de \$6000 en La Mojana, valor que no incluye los gastos complementarios (combustible, empaque, pita, saque, alimentación del conductor, flete hasta Magangué). El precio dista bastante del que se consigue en el valle del Sinú (Córdoba), en las sabanas de Sucre o del mismo precio internacional, que cortan a granel y por bulto a \$4000. A los costos de producción en La Mojana se le suma la entrada de la combinada al sitio de mercadeo, incrementándose alrededor de 30 % o 35 %, en comparación con otros territorios productores de arroz a nivel nacional e internacional.
- Ausencia de infraestructura vial y de espacios de almacenamiento y secado. Tras haber prestado sus servicios a la región, las instalaciones del IDEMA serán demolidas, para dar paso a una pasarela de caballos de paso.

Barón continúa diciendo que algunos miembros del gremio arrocero de Córdoba ven que la subregión es su competencia, por lo que sostienen la idea de que el área debe ser inundada — para su conveniencia— para destinarla a la ganadería. A su vez, ganaderos de Sucre, como Corozal, Sampués, Sincelejo y otros se oponen a la tecnificación de la subregión, porque requieren de la tierra inundada para sostener ganadería bufalina y obtener la tierra a menor precio. Asimismo, Barón precisa que diversas administraciones han dejado de invertir en obras civiles viales y en espacios de almacenamiento y secado del arroz. Son ejemplos del desamparo institucional la carretera San Marcos-Majagual, el distrito de riego, el dique de control de inundaciones entre San Jacinto del Cauca y Achí y Achí-Majagual-Guaranda, la canalización del caño Mojana y la apertura de compuertas, conduciéndola al ostracismo y al olvido.

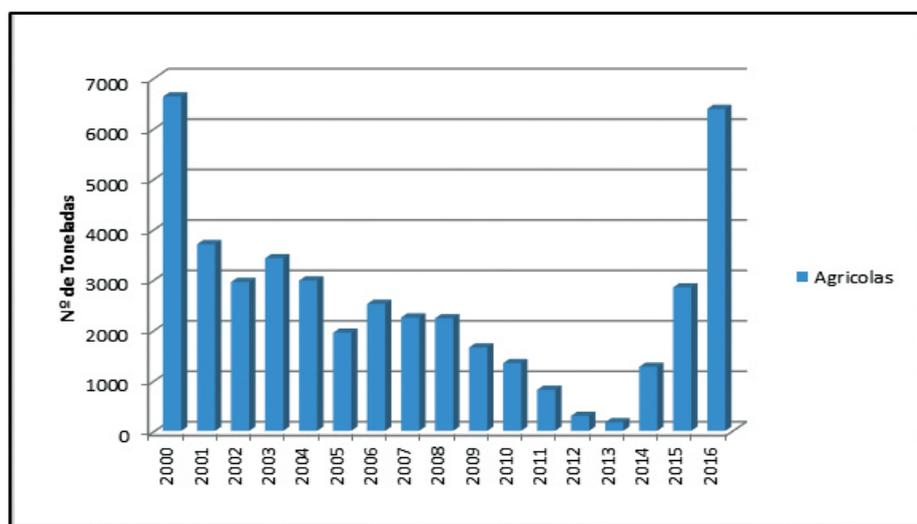
Finalmente, Barón agrega que los turcos, tradicionales vendedores de telas y compradores de arroz, se convirtieron en contratistas del gobierno en Barranquilla, dejando

de invertir en Magangué. El espacio dejado por esta comunidad ha sido cooptado por los paisas, quienes tampoco inyectan los réditos de su actividad económica en la economía local, sino que se los llevan a sus ciudades de origen.

## Comercio y transporte de productos agrícolas

El movimiento portuario reportado por la inspección fluvial para el periodo 2000-2016 revela que el mayor volumen de comercialización (toneladas) se encuentra precisamente al inicio y final del periodo: años 2000 y 2016), superando las 6000 toneladas anuales (Figura 25). Los datos también reportan la caída de los valores entre 2002-2014, con menos de 4000 toneladas movilizadas al año en 2002, hasta reducirse a menos de 1000 en 2014. Sin embargo, el volumen aumenta nuevamente en los años 2014, 2015 y 2016 superando las 1000, 2000 y 6000 toneladas por cada año. Cabe resaltar que en el comportamiento de estas cifras han mediado significativamente las inundaciones de los cultivos, los altos costos de los insumos, la falta de apoyo estatal (subsidios) y el crecimiento de la informalidad en la ciudad (muchos de los movimientos no se reportan) (Figura 25).

En Magangué se hallan zonas bajas de llanuras inundables por la abundancia de ríos, caños y ciénagas, así como zonas altas, de colinas o sabanas, que ofrecen condiciones ideales para una gran variedad de cultivos. En estas zonas se encuentran tanto sembradíos de agricultura tradicional para el autoconsumo (pancoger), como plantaciones comerciales



**Figura 25.** Gráfico del movimiento portuario anual de productos agrícolas en Magangué.

Fuente: grupo de trabajo con información de la inspección fluvial (2008-2016).

altamente tecnificadas. Los productos que más se movilizan por el río son el arroz, el maíz, la yuca, el plátano, el ñame, la ahuyama, la patilla, el coco, el cacao, el mango, la guayaba, entre otros, los cuales son llevados a las plazas de mercado de Magangué. Una parte se dedica al consumo interno, mientras que otra se dirige por tierra a distintas zonas del Caribe colombiano (Figura 26).

Las frutas que se comercializan en Magangué proceden de varias regiones del país. De Antioquia (Santuario y Medellín) provienen el tomate de árbol, la pera, las fresas y el aguacate (este último también se trae desde el Carmen de Bolívar); de los santanderes (Bucaramanga y Ocaña) se despachan la papaya, el maracuyá, el níspero y la mandarina, y del Valle del Cauca (La Unión) y Nariño (El Peñol) parten la uva y la mora (Figura 27).



**Figura 26.** Fotografías de productos agrícolas <sup>º</sup>a su llegada a Magangué (a y b).  
Fuente: archivo particular de la investigación (2013-2017).



Figura 27. Mapa de la procedencia de frutas comercializados en Magangué.  
 Fuente: elaboración propia con base en trabajo de campo (2013-2016).

Al igual que las frutas, las hortalizas también deben traerse de otras regiones. De Antioquia (Medellín y Santuario) provienen el ají, el pimentón, el repollo, el cebollín, la berenjena, la zanahoria, la lechuga, el cilantro, el tomate rojo, el pepino, entre otras; de los santanderes (Bucaramanga y Ocaña) también se trae el pepino, el tomate rojo, el frijol, el pimentón, el cebollín y la remolacha; de Córdoba (Tierralta) procede el ají, y del Perú viene la cebolla roja. El municipio produce la mayor parte de la ahuyama que se comercializa en la cabecera municipal, y los excedentes se distribuyen en Barranquilla y Cartagena (Figura 28).

Por su parte, al mercado popular de Baracoa llegan los tubérculos cultivados en el corredor oriental del país. La papa procede de Pasto y Medellín; la yuca y el plátano de Tierralta (Córdoba) y Palmito (Sucre); el plátano de San Pedro de Urabá (Antioquia), y de Carmen de Bolívar (Bolívar) proviene el ñame (Figura 29).

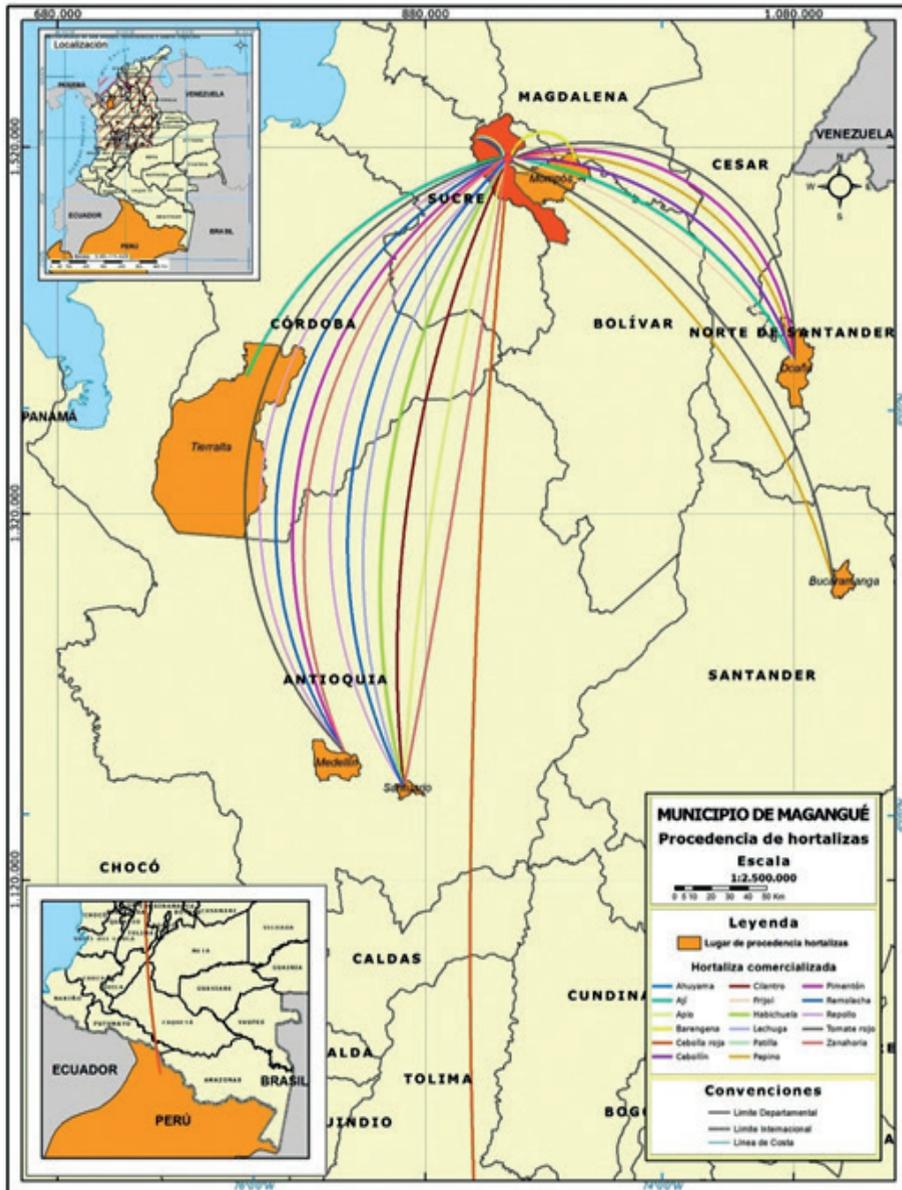


Figura 28. Mapa de la procedencia de las hortalizas comercializadas en Magangué.

Fuente: elaboración propia con base en trabajo de campo (2013-2017).

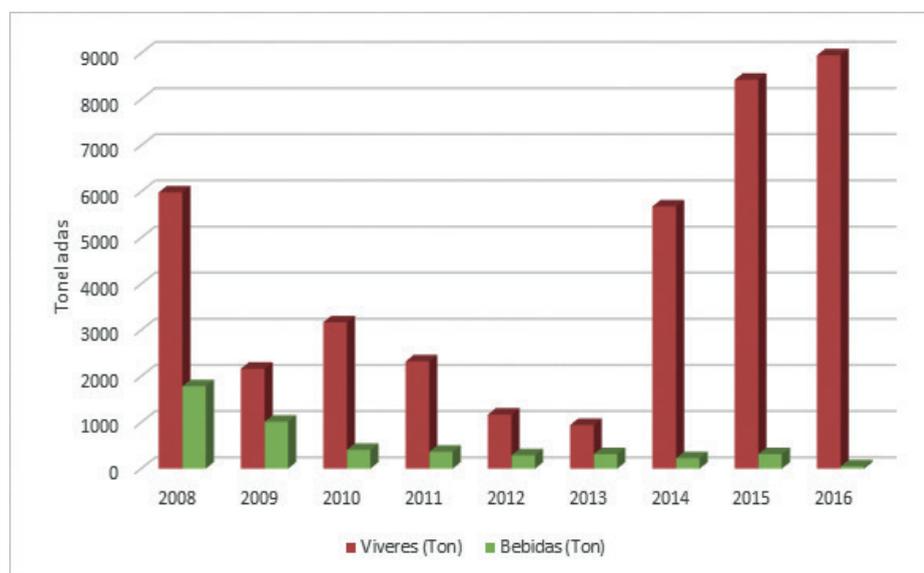


Figura 29. Mapa de la procedencia del plátano y los tubérculos comercializados en Magangué.  
 Fuente: elaboración propia con base en trabajo de campo (2013-2017).

## Comercio y transporte fluvial de víveres y bebidas

Los productos de la canasta familiar de la población del sur de Bolívar, La Mojana y del área rural del municipio proceden de la cabecera municipal de Magangué. Diariamente, al medio día zarpan embarcaciones copadas de productos y bebidas para abastecer las necesidades de las poblaciones de toda la subregión. Si bien entre 2008 y 2013 han disminuido los reportes de este comercio, se mantiene sin embargo, y entre entradas y salidas mueven hasta 6000 toneladas de productos. Y ya para el periodo 2014 a 2016 se observa un aumento en los movimientos, arrojando cifras superiores a las registradas en los años ya mencionados, que superan las 8000 toneladas en los últimos dos.

En cuanto a las bebidas, el 60 % de las cervezas y gaseosas se mueve por el río Magdalena, alcanzando a movilizarse hasta 140.000 cajas al mes por todo el sur de Bolívar, La Mojana y Mompos, mientras que por tierra se despachan a San Pedro y Magangué. Para el período 2010-2014 los movimientos han disminuido, posiblemente por los estragos de la ola invernal en esta zona. Para el 2015 se observa un pequeño aumento en el movimiento de carga y para 2016 el comercio de las bebidas fue muy bajo, llegando a las 45 toneladas, mucho menos que en 2008, cuando se movilizaron 1783 toneladas. Todos estos movimientos de víveres y bebidas tienen salida desde Magangué (Figura 30).



**Figura 30.** Gráfico del movimiento portuario anual de víveres y bebidas en Magangué.  
Fuente: elaboración propia con base en información de la inspección fluvial municipal (2008-2017).

Los víveres y las bebidas, además de los productos agrícolas, posibilitan las mayores interacciones entre Magangué y el sur de Bolívar, la Mojana y Depresión Momposina. Como la ciudad es el centro de acopio de la zona, la gran mayoría de los productos que entran y salen de estas zonas pasan por Magangué, llegando por vía terrestre desde Barranquilla hasta la ciudad, y comercializándose por vía fluvial desde Magangué hacia las subregiones, en motocanoa o remolcadores que no requieren mayor calado para navegar sobre aguas someras (Figura 31).



**Figura 31.** Fotografías de motocanoas cargadas con víveres y bebidas listas para partir.  
Fuente: archivo particular de la investigación (2013-2017).

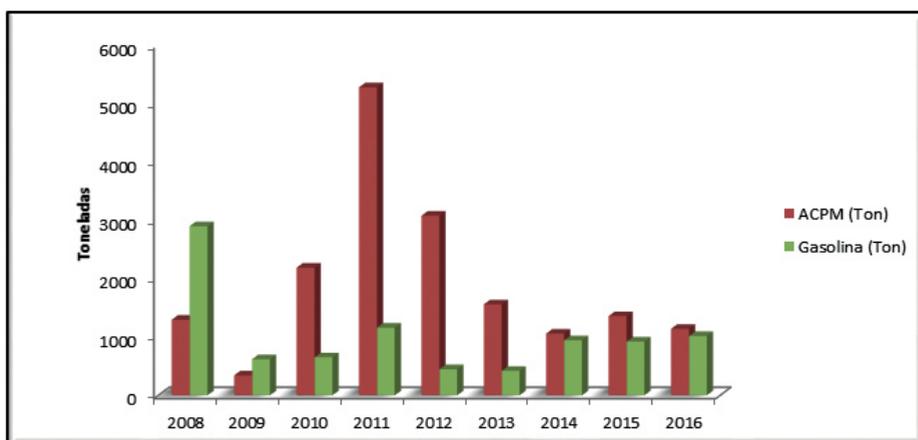
## Comercio y transporte fluvial de combustibles

La gasolina y el ACPM son los derivados del petróleo que más impacto tienen en el transporte de carga debido a que son los más usados en los vehículos. Los combustibles son traídos desde la refinería a Magangué por vía fluvial, y desde allí son distribuidos a los municipios del sur de Bolívar y parte de La Mojana.

Los movimientos totales (entrada y salida) de combustibles en Magangué muestran que en el año 2008 se comercializaron más de 3000 toneladas de gasolina y solo 1500 de ACPM. Para los años subsiguientes la comercialización mejoró ostensiblemente, alcanzando un pico de casi 6000 toneladas para el 2011, disminuyendo la gasolina a menos de 1000 toneladas por año. Si bien en 2012 la comercialización se contrajo con respecto al año anterior, continuó con más de 3000 toneladas.

El 2009 fue el año cuando menos movimientos de combustibles se reportaron a la inspección fluvial, quizás debido a los efectos de la ola invernal de ese año que afectó tanto los movimientos de pasajeros como los de carga. Para los años 2014, 2015 y 2016, el ACPM sigue siendo el combustible más comercializado y mantiene un volumen de entre 1000 y 2000 toneladas. Cabe resaltar que la mayor parte de estos movimientos son de salida, lo que convierte a Magangué en un nodo de distribución de combustibles hacia los municipios de las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina (Figura 32).

Mención aparte merece el ACPM, combustible que experimentó la sistemática disminución de sus precios, a tal punto que muchas chalupas y motocanoas fueron reconvertidas para sustituir la gasolina por este combustible.



**Figura 32.** Gráfico del movimiento portuario anual de combustible en Magangué.

Fuente: elaboración propia con base en información de la inspección fluvial municipal (2008-2016).

## Otros comercios

Conforme a información de la Cámara de Comercio (2002), los establecimientos comerciales expenden alimentos y bebidas; artículos de cacharrería y ferretería, y prendas de vestir y accesorios. En 2013, González y Vivánquez agregan a los artículos mencionados electrodomésticos, así como los productos de droguerías, bodegas de almacenamiento de madera y de alimentos, y las ventas de repuestos de los almacenes de cadena SAO y Éxito. Estos comercios se concentran en la zona cercana al río, en el puerto fluvial, y se dispersan sobre el eje vial de la calle 16, que atraviesa la ciudad de oriente a occidente por la calle La Albarrada.

## Transporte fluvial de pasajeros

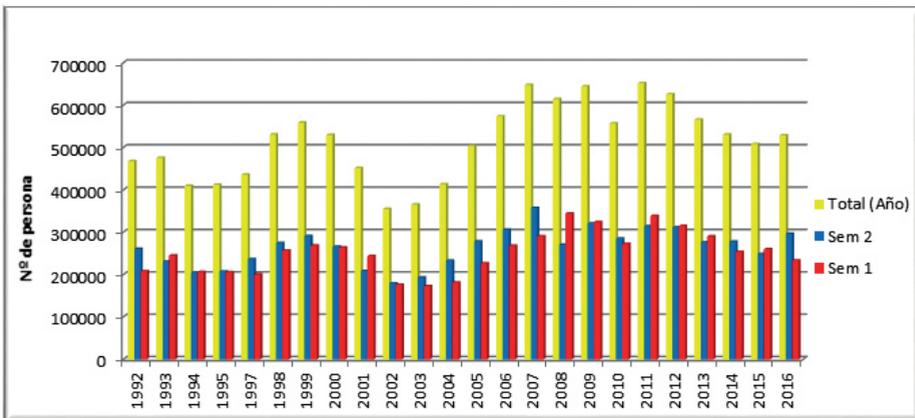
Botero y Botero (2003) plantean que Magangué fue un puerto fundamental para la recepción y despacho de carga y de pasajeros con destino al interior del país y a la costa Caribe, y que también fue el epicentro de una avalancha de naves de menor calado que prestaban el servicio de cabotaje entre la ciudad y las poblaciones ribereñas que comenzaban a surgir en las laderas de los ríos Cauca, San Jorge y La Mojana.

Aunque más reducido que en épocas pasadas, el transporte de pasajeros entre la ciudad y los corregimientos ribereños, los municipios del sur de Bolívar (Simití y San Jacinto del Cauca) y otros destinos, como Barrancabermeja —una chalupa diaria—, el Banco (Magdalena) o La Mojana sucreña (Guaranda y Majagual) todavía mantiene un ritmo agitado, lo que demuestra la importancia comercial e institucional que Magangué continúa ostentando (Figura 33).

Según la inspección fluvial de Magangué, en algunos años se movilizaban por el río entre 600.000 y 650.000 personas, algunas veces siendo superior en el segundo semestre, como sucedió en 1992, 1997, 1998, 1999, del 2003 al 2007, 2014 y 2016, con valores superiores a los 100.000 pasajeros e inferiores a los 400.000, probablemente por la influencia del mes de diciembre. Contrastando con lo anterior, los datos de pasajeros movilizados en el primer semestre fueron mayores en 1993, 2001, 2008, 2009, 2011, 2012, 2013 y 2015, con datos por encima de los 200.000 pasajeros, pero por debajo de los 400.000. Se observa en la Figura 34 que el flujo asciende y desciende sistemáticamente, con una distribución normal durante los semestres, notándose las mayores movilizaciones anuales en 2007, 2008, 2009, 2011, 2012 y 2013, con valores mínimos de 350.000 personas y máximos de 650.000. Cabe resaltar que el periodo 2000-2004 fue el menos dinámico, con cifras inferiores a los 200.000 pasajeros por semestre (Figura 34).



**Figura 33.** Fotografías de motocoanos (a) y chalupas (b) a su llegada a Magangué desde el sur de Bolívar y La Mojana. Fuente: archivo particular de la investigación (2013-2017).



**Figura 34.** Gráfico del movimiento semestral de pasajeros en el puerto de Magangué. Fuente: elaboración propia con base en información de la inspección fluvial municipal (1992-2016).

Magangué cuenta con una terminal de transportes multimodal (Sociedad Portuaria), la cual tiene como objeto social la construcción, mantenimiento, administración, explotación y operación de puertos, terminales portuarios y de transporte terrestre, así como de muelles en general y la prestación de toda clase de servicios de operación portuaria, tales como cargue, descargue, remolque, ferris, estibaje, desestibaje, practicaaje, manejo de carga, clasificación, reconocimiento, aseria y almacenaje, en cualquier tipo de puertos y muelles; asimismo, se dedica a la prestación de servicios de transporte fluvial y terrestre en todas sus formas y modalidades (carga, pasajeros, encomiendas, etc.) a nivel nacional e internacional (Sociedad Portuaria Regional de Magangué, 2012). Además, Herrera y Romero (2007) agregan que Magangué cuenta con el muelle de Yatí, «(...) situado a 4 kilómetros aguas debajo de Magangué desde donde opera el trasbordador que va a la bodega» (p. 13), lo que se pudo verificar en el trabajo de campo.

## Transporte terrestre de pasajeros

El transporte terrestre de pasajeros es realizado por empresas de transporte intermunicipal, como Expreso Brasilia, Transportes González, Transportes Luz, Rápido Ochoa, Unitransco y Torcoroma. El parque automotor está formado por camperos, colectivos que viajan hacia y desde Magangué hacia otras ciudades y veredas. La movilidad de pasajeros mediante el transporte terrestre así como el fluvial está dado por ser Magangué un escenario predilecto para el desarrollo de actividades económicas, sociales y culturales, que desencadenan niveles de funcionalidad urbana altos, convirtiéndose así en un lugar donde concurren toda clase de actividades económicas, de producción y comercialización de bienes y servicios, es decir, la ciudad debe a la movilización de los productos agropecuarios, pesqueros, de víveres, bebidas, combustibles y de pasajeros los fuertes vínculos que mantiene con todos sus corregimientos y con los municipios próximos a los ríos Magdalena, Cauca y San Jorge.

## Servicios

En Magangué existen sucursales de la Caja Agraria, del banco Ganadero BBVA, de Bancolombia y del Banco de Bogotá. En cuanto a la salud, dispone del hospital San Juan de Dios y cinco centros de salud. En educación cuenta con 277 establecimientos educativos (54,9 % en la cabecera municipal y en el resto el 55,1 %) (Cámara de Comercio de Magangué, 2002). Según el ajuste y actualización del POT de Magangué 2000-2012 y el trabajo en campo realizado en el 2013 y 2016, se encontró que el municipio también cuenta con los servicios de hotel, aparta-hotel, pensiones, residencias, posadas y similares; talleres de reparaciones, parqueaderos, servicios de publicidad, alquiler de películas, agentes de seguros, escuelas de conducción, prenderías, servicios públicos (energía, agua, teléfono, gas), discotecas,

restaurantes, piqueteaderos, bares, cafés, cantinas y otros, peluquerías, salas de belleza, lavanderías, empresas transportadoras.

De allí que Magangué adquiera un lugar protagónico entre las subregiones y que sea denominada como uno de los centros de acopio del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina, dado que de ella entran y salen los productos propios de la canasta familiar, articulando así relaciones, flujos y vínculos urbano-regionales asociados principalmente al uso del río como vía de comunicación y conexión con otros centros y el interior del país. De tal suerte, se deduce que alrededor de Magangué se constituyen tres áreas de influencia:

La primera toma forma por sus relaciones como centro de acopio agropecuario, pesquero, y de oferta de servicios de salud, educación y comunicación. La segunda se materializa a partir de su papel como canal de comercialización de un sinnúmero de productos para la construcción, industriales, combustibles y minerales. La tercera está constituida por los centros urbanos a los que Magangué asiste por funciones o servicios más especializados, en salud, educación, para la comercialización de sus productos y para el abastecimiento del comercio (Tabla 7 y Figura 35).

**Tabla 7.** Área de influencia de Magangué

<b>Área de influencia de Magangué</b>	
	<b>Municipios/Ciudades</b>
Primer área de influencia	Pinto, San Pedro, San Fernando, Margarita, Mompo, Barranca, La Ventura, Zambrano, Córdoba, Santa Ana, Majagual y Guaranda.
Segunda área de influencia	Barrancabermeja, Sincelejo, Montecristo, San Pedro.
Tercer área de influencia	Medellín, Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga

Fuente: elaboración propia con base en el ajuste y actualización del POT de Magangué 2000-2012 realizado por la Universidad Nacional de Colombia (Unal), el Ministerio de Desarrollo Económico (Viceministerio de Vivienda, Desarrollo Urbano y Agua Potable), y la Alcaldía de Magangué (2000).

La importancia urbana de Magangué está en deuda con el río Magdalena, el cual ha propiciado el desarrollo económico de la ciudad. Es tanto su dinamismo regional y subregional, que su tercera área de influencia, la más lejana y mediata, llega hasta ciudades como Bogotá, Medellín, Bucaramanga, Barranquilla y Cartagena. De manera inmediata, la primera área de influencia está formada por municipios como Pinto, San Pedro, San Fernando, Margarita, Mompo, Barranca, La Ventura, Zambrano, Córdoba, San Pedro, Santa Ana, Majagual y Guaranda. La segunda se extiende hasta municipios como Barrancabermeja (producción de petróleo), Sincelejo (materiales de construcción), Montecristo (oro) y San Pedro (gas) (Figura 35) (Unal, Ministerio de Desarrollo Económico y alcaldía de Magangué (2000).

En términos poblacionales, Magangué es la segunda ciudad más importante del departamento de Bolívar, solo después de Cartagena. Esta condición la establece en centro de convergencia de movimientos humanos, por razones comerciales, bancarias, educativas, culturales, de salud y sanitarias, lo que la convierte en un epicentro urbano-regional del sur de Bolívar, manteniendo también vínculos con todos los municipios de la subregión a partir de una continua interacción, a pesar de las grandes distancias y las dificultades de movilización.

Magangué supo posicionarse como un nodo secundario del sur de Bolívar gracias a que está lejos de la influencia de Bucaramanga, pero cerca del influjo de Cartagena. La jerarquía administrativa, comercial y de servicios de Magangué cubre las zonas de La Mojana, la isla de Mompo y Loba. Vilorio (2009) comenta que a pesar de que algunos políticos del departamento consideran a Magangué como la “capital del sur de Bolívar”, el problema es que «se encuentra ubicada en el centro del Departamento, lo que hace que desde esa ciudad se tenga poco acceso al sur profundo del departamento, como los municipios del Magdalena Medio bolivarense» (p. 20).

Como ya se ha dicho, Magangué posee fuertes vínculos con el sur de Bolívar y gran parte de la producción agrícola de esa región se conduce a la plaza de mercado magangueleña. A pesar del aislamiento geográfico de los municipios del cono sur del departamento, la ciudad mantiene lazos poblacionales, comerciales, educativos y sanitarios con ellos (Figura 36). Lo mismo ocurre con ciudades como Barrancabermeja y Bucaramanga, con las que a pesar de la distancia, mantiene fuertes relaciones comerciales.

En general, Magangué tiene reales problemas de competitividad. Por ejemplo, el nivel de escolaridad (6,6 %) es inferior al promedio departamental (7,9 %) y nacional (8,2 %), y al de algunas poblaciones de características semejantes; presenta altas cifras de pobreza (73 % a 2005), de casi el doble del promedio nacional (40 %); posee una deficiente infraestructura de servicios públicos domiciliarios y el estado de las viviendas es precario; exhibe una gran informalidad económica, pues muchas empresas no están registradas en Cámara de Comercio, lo que comporta ingresos *per cápita* bajos frente a otros municipios de Bolívar; el desempeño fiscal es pésimo, pues a nivel nacional ocupó el puesto 1092 entre 1098 localidades (periodo 2008-2011). Así las cosas, en calidad de entidad territorial, Magangué enfrenta la insostenibilidad e ineficiencia administrativa.

Es irónico encontrar en Colombia territorios con alta riqueza ambiental sumidos en la pobreza, la marginalidad y con falta de competitividad y desarrollo económico local y regional, toda vez que no se observan sistemas productivos locales liderados por agentes público-privados, basados en la valorización de los recursos endógenos del mismo (naturales y de naturaleza humana).

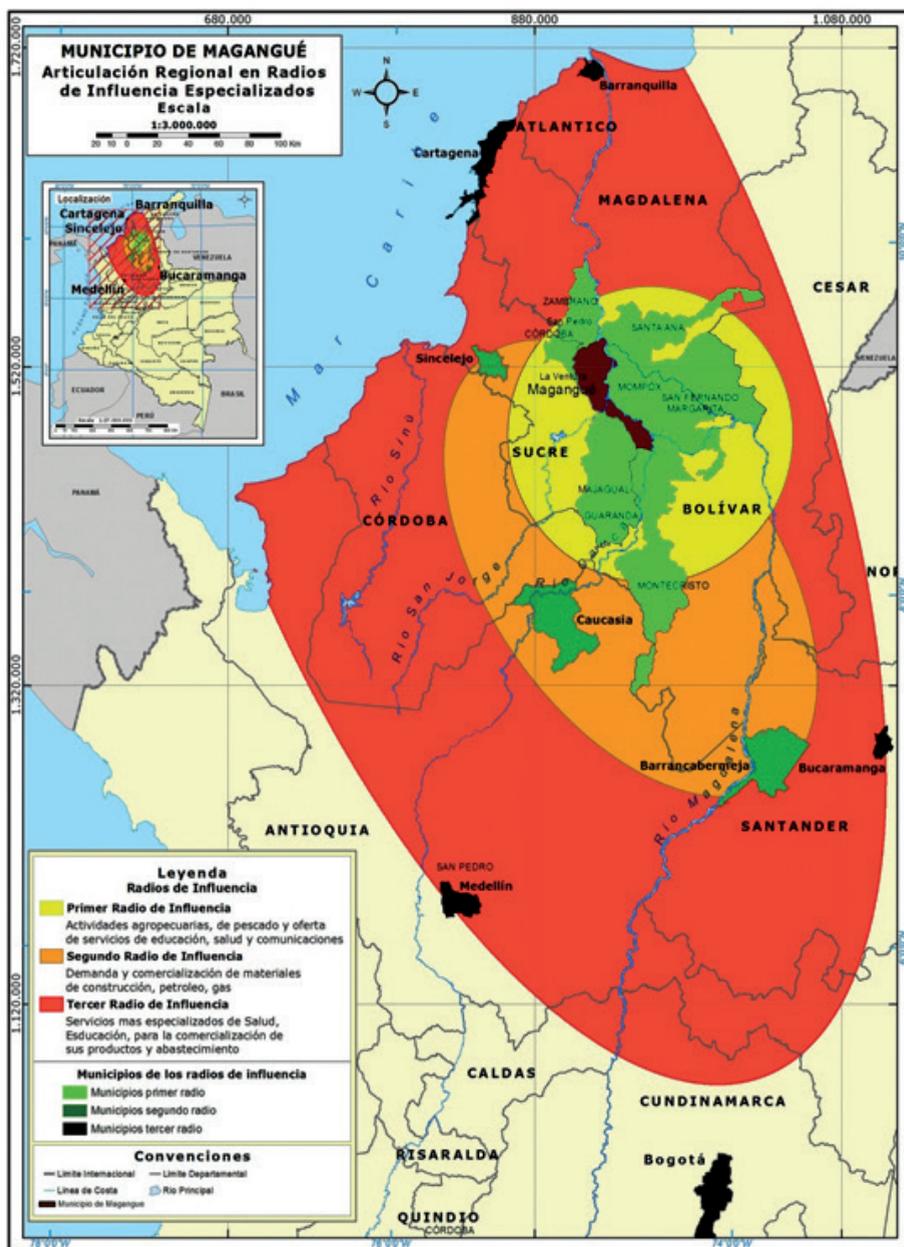


Figura 35. Mapa de los radios de influencia del municipio de Magangué.  
Fuente: elaboración propia con base en el POT (2000-2012).

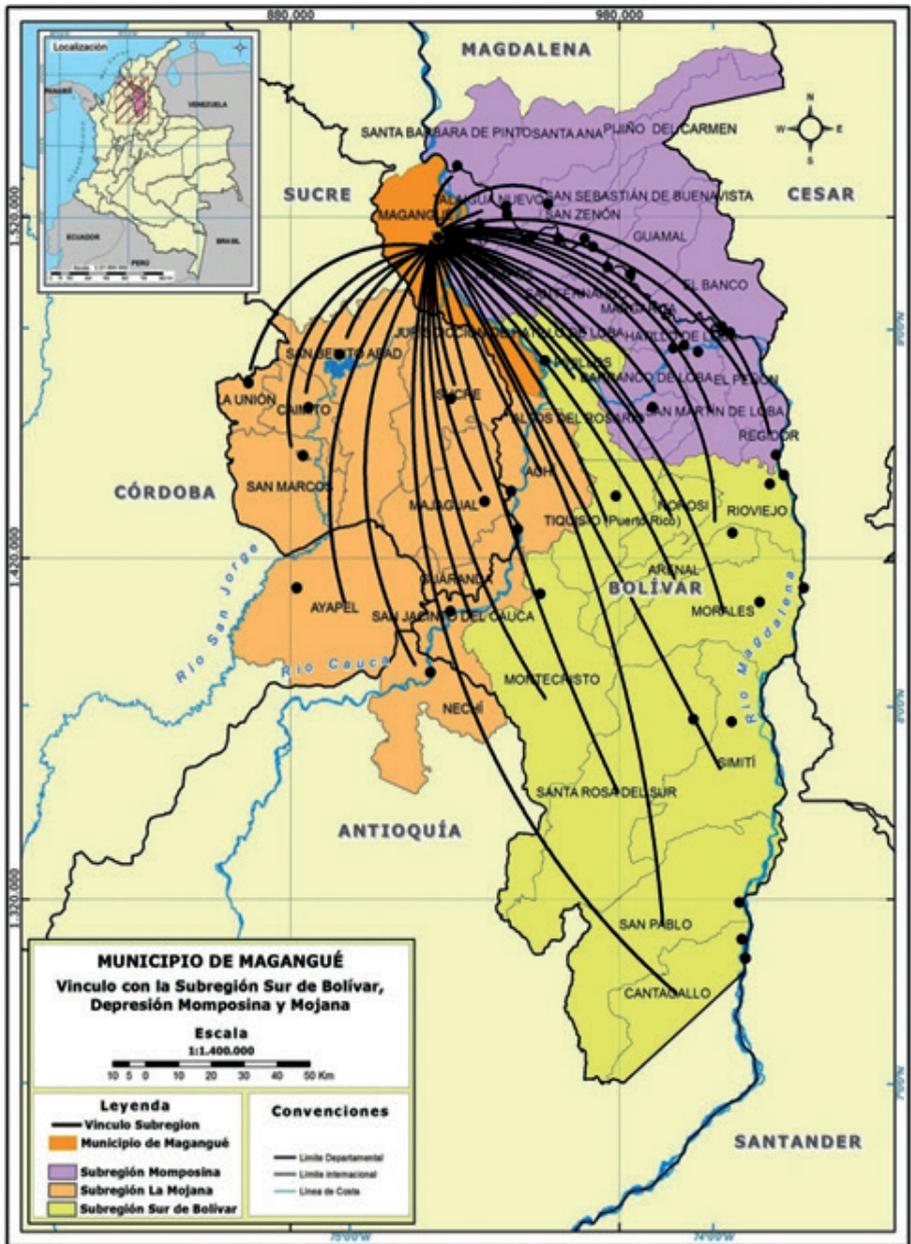


Figura 36. Mapa de los vínculos de Magangué con las subregiones del sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina. Fuente: elaboración propia con base en trabajo de campo (2013-2016).

Los agentes del desarrollo (escalas municipal, departamental, regional, nacional e internacional) están llamados a cooperar para destinar inversión en innovación, ciencia y tecnología, con iniciativas que surjan o fortalezcan el desarrollo de abajo hacia arriba, sobre todo en La Mojana. En el municipio, varias administraciones del orden central han dejado pasar el tiempo, negándole las posibilidades de mejorar los niveles de vida a la población, de sostener economías estables y sólidas, de aprovechar y conservar los recursos naturales con los que cuenta y de garantizar la gobernabilidad y gobernanza que requiere la institucionalidad y el orden político-administrativo territorial.

## CAPÍTULO VIII.

# RETOS Y DESAFÍOS TERRITORIALES PROYECTADOS EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ Y EN SU CONTEXTO URBANO-REGIONAL

Existen proyectos de orden nacional y regional que beneficiarán a Magangué y su área de influencia. Por lo menos así lo trasluce el Informativo Sur de la Costa, cuando advierte sobre el trabajo que vienen haciendo los departamentos de Antioquia, Magdalena y La Guajira en sus costas, para generar desarrollo en sus ciudades puertos con grandes economías de escala. Un ejemplo es la propuesta de construir en el departamento de Córdoba dos megaproyectos marítimos en el golfo de Morrosquillo articulados a los puertos de Coveñas y Tolú (Paternina, párr. 1). Desde estos puertos se construirá una línea férrea hasta la ciudad de Magangué, y desde esta hacia los puertos fluviales de Barrancabermeja, Puerto Berrío, La Dorada y Puerto Salgar, lo que contribuirá al desarrollo regional del Caribe colombiano y de las ciudades ribereñas del río Magdalena.

Asimismo, se promueven y apoyan proyectos de inversiones públicas, privadas y mixtas, con los que Magangué se verá favorecido. Entre estos proyectos se encuentra el muelle fluvial multimodal y multipropósito de transferencia de carga de Magangué, a través del cual, afirma la Sociedad Portuaria Regional (2012), Magangué y la región tendrán una moderna terminal de transporte fluvial de pasajeros, con su respectivo muelle fluvial, el primero en el río Magdalena y Colombia.

En el mismo sentido, la revista Dinero (Yatí-Bodega, s.f.) trae a colación la construcción de dos puentes: Santa Lucía y Roncador. El primero, que tiene una longitud de un kilómetro, permitirá el paso elevado sobre uno de los brazos del río Magdalena. El segundo será el puente más largo de Colombia, con 2,3 kilómetros, y cruzará el río a la altura de los corregimientos de Yatí (Magangué) y Bodega (Cicuco) (Figura 38). Los puentes conectarán la Ruta del Sol con la Troncal de Occidente, y el tránsito promedio diario pasará de 25 vehículos (en ferry) a 2500. Al respecto, se plantea la idea de que Magangué y Mompox están tan lejos como Bogotá y ciudad de México en avión: a unas 6 horas. Con el nuevo par de puentes, las ciudades quedarán a una hora (Yatí-Bodega, s.f.). Así, los tiempos de viaje se reducirán acercando a los pobladores, visitantes y turistas que deseen llegar a Mompox, municipio declarado por la Unesco en 1995 como patrimonio histórico de la humanidad.

A su vez, el Tren de Cercanías Río Magdalena-Golfo de Morrosquillo (Magangué-Coveñas-San Antero) es un proyecto de transporte masivo regional que busca suplir las funciones que antes cumplía el ferrocarril del Caribe, pero utilizando nuevos corredores. El tren uniría las principales subregiones de la costa Caribe con municipios claves, entre la sabana y el río Magdalena, promoviendo el desarrollo mercantil, en el contexto de los tratados de libre comercio (TLC).

Se le apuesta igualmente a la creación de la zona de actividades logísticas del Sinú, Montes de María y La Mojana y a las zonas francas agroindustriales de los Montes de María (Sincelejo) y de la Depresión Momposina (Magangué), y se planteó la puesta en funcionamiento de las dobles calzadas de Planeta Rica-Montería (ejecutada), Cereté-Lorica-San Antero-Coveñas-Tolú (sin ejecutar), Sincelejo-Corozal (ejecutada), y El Bongo-Magangué, corredores que favorecerán no solo la comunicación con la región Caribe, sino también con el interior del país (Figura 38).



**Figura 37.** Fotografías de puentes en Magangué y Cicuco, entre Yati y Bodega: (a) Santa Lucía; (b) Roncador. Fuente: archivo particular de la investigación (2017).



Figura 38. Mapa de interconexión vial entre Magangué y su área de influencia.  
Fuente: Mass y Buelvas (2013).

De otro lado, en La Mojana se ha formulado el Plan de Acción Integral para la reducción del riesgo de inundaciones y adaptación al cambio climático en la región de La Mojana (MinHacienda y Fondo de Adaptación al Cambio Climático, 2016). El plan es de carácter integral por cuanto se enfoca en «ejecutar obras estructurales necesarias para reducir la amenaza de inundación (protección de cascos urbanos, viviendas palafíticas) y no estructurales para disminuir las vulnerabilidades social, económica y fortalecer la resiliencia de la población para enfrentar las amenazas» (p. 9).

Anteriormente, las intervenciones estatales se limitaban a un control reactivo de las inundaciones y a un manejo cortoplacista de las olas invernales que asolaban la subregión. Asimismo, el plan reconoce que para la adaptación a los efectos del cambio climático resulta necesario reconocer las particularidades del territorio: delta inundable, aislado, con baja densidad poblacional y predominancia rural, economía ganadera, agrícola y pesquera, con altos niveles de pobreza.

Adicionalmente, desde el año 2015, la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter) desarrolla en Magangué el programa «Ciudad Emblemática», iniciativa adscrita al proyecto «Diamante Caribe y Santanderes». Como lo revela La Cuarta Vía.com («¿Qué ha pasado con el programa 'Magangué, Ciudad Emblemática'», 2018):

El programa de Ciudades Emblemáticas consiste en un ejercicio de planificación y priorización de proyectos, con base en el diagnóstico y filtros sobre los aspectos Ambiental, Urbano y Movilidad, Socio-económico y Fiscal y Gobernanza, que se concreta en un Plan de Acción a 10 años para la ciudad (párr. 3).

Con ello, el municipio contará con un instrumento de gestión, que servirá de referencia para la toma de decisiones por parte de los actores locales, configurando una herramienta que se complementa con otros instrumentos de planeación, como el plan de desarrollo y el plan de ordenamiento territorial. Como el proyecto reconoce que dos de las fortalezas del municipio son sus paisajes del agua y el río, el presidente de Findeter, Luis Fernando Arboleda, identifica 5 ejes importantes: el turismo, la agroindustria, la plataforma logística y portuaria, las energías renovables y las conexiones digitales («Findeter propone plan para el desarrollo sostenible de la Región de La Mojana», 2016). Además, existe una propuesta de convertir a Isla Grande en un ecoparque temático con fines turísticos, que le proporcionaría a Magangué un atractivo especial, además del malecón de la Albarrada.

Magangué será nuevamente escenario de ferias agropecuarias y comerciales, suceso que la elevará a epicentro comercial de la región. Igualmente contará con un cinturón verde,

que bordeará a la ciudad a lo largo de La Albarrada, contribuyendo en la estructura ecológica principal al crear un microclima que mejorará la calidad de vida de la población y reducirá las tasas de pobreza, analfabetismo e inseguridad, recuperando el dinamismo que había perdido durante estos años. Así pues, al año 2030, Magangué será una ciudad que mirará al río.

A su vez, a escala local, el Plan Municipal de Desarrollo 2016-2019 «Magangué sí avanza», declara en su visión lo siguiente:

En el año 2030 Magangué será reconocido en Colombia como un municipio Organizado, Seguro y Pujante, sin pobreza absoluta y en paz; que garantiza el goce efectivo de los derechos de los niños, niñas y adolescentes; líder en desarrollo sostenible y sustentable, inclusión social y convivencia pacífica; principal puerto fluvial intermodal de transporte de carga y pasajeros del país; con una gestión pública de resultados; bajo riesgo de amenaza por desastre ambiental; educación y salud de calidad para todos; agua potable y saneamiento básico con cobertura total y de calidad y viviendas dignas para todas las familias; un municipio que genera oportunidades de empleo e ingresos a su población gracias al buen desempeño de su economía agropecuaria, agroindustrial, turística, portuaria, comercial y de otros servicios.

La visión que se plantea para el municipio tiene un enfoque integral, pues involucra la relación de aspectos ambientales, sociales, económicos e institucionales del desarrollo, a partir de la ordenación, la seguridad y la pujanza, los cuales son los ejes estratégicos de dicho plan. El primero está relacionado con el ordenamiento ambiental, social, económico e institucional; el segundo con la protección a la vida, la integridad personal, la seguridad social y alimentaria de la población, y el tercero promueve la competitividad, el liderazgo regional y la reducción de la pobreza (Alcaldía Municipal de Magangué, 2016).

En sectores sociales básicos, como la educación, la salud, el agua potable y el saneamiento básico y la vivienda, el Plan Municipal de Desarrollo propone los siguientes aspectos:

- En el ámbito educativo: flexibilización curricular para el estudio de áreas técnicas y construcción de infraestructuras de apoyo técnico, implementación de programas universitarios presenciales; también la implementación de una ciudadela universitaria como estrategia para el mejoramiento de la oferta educativa.
- En el ámbito sanitario: aumentar la presencia de personal médico en el área rural, ampliación de la capacidad instalada de la ESE municipal mediante el mejoramiento y construcción de la infraestructura de salud en la zona rural, fomento

a la clusterización de servicios de salud, entre otros. También, en agua potable y saneamiento básico, se pretende ampliar la infraestructura para el mejoramiento de la cobertura de agua potable en el área urbana y rural, la construcción de la red sanitaria en los corregimientos y del relleno sanitario regional. En cuanto a vivienda, se pretende la construcción de vivienda urbana en bloque y bajo diferentes modalidades: autoconstrucción, vivienda de interés social, en lote propio y con servicios.

- En el ámbito económico y el empleo: acceso a servicios de desarrollo empresarial, a mercados, créditos u otros servicios; acompañamiento en la construcción de planes de empresa, acceso a tecnologías de información y comunicación (TIC) y otros.
- Entrada del arroz del llano, que es llevado más barato porque sus costos de producción son más competitivos.

Según la Alta Consejería Presidencial para el Posconflicto (2018, párr. 9), Japón donará 1200 millones de pesos a municipios del sur de Bolívar para proyectos de infraestructura y pequeñas obras comunitarias, en el marco del Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET), centrándose en cinco proyectos con enfoque social:

1. Mejoramiento de la vía San Blas-Santa Lucía, en el municipio de Simití, con 174 metros lineales de placa huella, cuatro alcantarillas de 36", 1 *box coulvert* (3 x 3), y beneficio a 2500 personas de las veredas Quebrada Honda, Tamocondo Alto, Tamocondo Bajo, El Progreso y Boque.
2. Ampliación del Internado Sol de Esperanza, localizado en el corregimiento de Monterrey, municipio de Simití, donde se construirá un dormitorio con capacidad para albergar a 32 niños, equipado con camarotes y batería de baños.
3. Ampliación de la Institución Educativa La Palma, sede Boca de la Honda, en Morales, donde se construirán tres aulas escolares y una batería sanitaria, que beneficiarán directamente a 341 personas.
4. Construcción de un puente colgante peatonal de 40 metros de largo, en la vereda Las Colinas, del municipio de San Pablo. La inversión será de 213 millones de pesos, y se beneficiarán 150 personas de la vereda La Colina y otras 460 de las veredas Alto Berlín, Alto Sicue y del corregimiento de Cerro Azul.
5. Construcción de 480 metros lineales de placa huella, en la vía San Francisco-San Isidro, en el sector de Peñas Blancas, en el municipio de Santa Rosa. Los beneficiarios directos serán unos 5500 campesinos residentes, ubicados a lo largo de la carretera Santa Rosa del Sur-San Francisco-San Isidro-La Unión-Arrayanes.

En general, para Magangué y su área de influencia se llevarán a cabo proyectos de gran envergadura nacional y regional, los cuales favorecerán en su conjunto a la población, la economía, la sostenibilidad ambiental y la institucionalidad, disminuyéndose así las inequidades territoriales asociadas con el aislamiento geográfico y la desarticulación vial, con la falta de oportunidades y empleo, con la pobreza, con el déficit fiscal, entre otros factores relevantes. La intervención favorecerá el desarrollo local y regional, gracias a que los recursos territoriales serán considerados como parte activa del territorio, y no un simple soporte físico o contenedor de los objetos y procesos que en ellos tienen lugar.

Es notable el deseo de la integración e interacción de las zonas portuarias del golfo de Morrosquillo y el río Magdalena en Magangué, como una alternativa necesaria, posible y conveniente. Es así como nace un corredor portuario, cuya finalidad es fortalecer, integrar y articular logísticamente estas zonas portuarias a través del mejoramiento de su infraestructura logística, agroindustrial, minera y turística y de un sistema multimodal de transporte: vial, fluvial, aéreo y férreo. Según la Sociedad Portuaria Regional de Magangué (2012), este corredor logístico-exportador:

(...) se encuentra estrechamente relacionado con el patrón de desarrollo vial, constituyendo sus ejes principales la Troncal de Occidente, que lo conecta con los mercados del Valle de Aburrá, Eje Cafetero y la región Caribe; la Transversal del Caribe o autopista de Las Américas, que lo articula internamente y lo conecta con la región de Urabá y el resto del litoral Caribe, y la Transversal de la Depresión Momposina, que lo comunica con la Autopista del Sol y los mercados del Valle de Upar, Venezuela, hacia el nororiente, y los santanderes y el altiplano cundiboyacense, hacia el suroriente del país (p. 35).

Así las cosas, gracias a su riqueza medioambiental, su ubicación geográfica y su cercanía al Golfo de Morrosquillo (tan solo a 110 km), Magangué se proyecta como un jugador competitivo, muy destacado en el concierto regional y nacional.



## CONCLUSIONES

Para concluir, se puede decir que por su ubicación estratégica en el centro del Caribe colombiano, conformando la Depresión Momposina, La Mojana y el sur de Bolívar, y por su gran oferta hídrica y de ecosistemas, Magangué posee un gran potencial como territorio, que es bañado por el río Magdalena y sus complejos cenagosos, asociándose a estos la diversidad de flora y fauna que es aprovechada para el sustento de las comunidades.

Desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, Magangué fue el puerto fluvial más importante del Caribe colombiano después de Barranquilla. Hoy es la segunda ciudad en importancia del departamento de Bolívar, después de Cartagena. Aunque ha perdido dinamismo por el auge del transporte terrestre y la poca relevancia del transporte fluvial, actúa como centro de acopio de productos agrícolas, pesqueros, ganaderos, forestales, comerciales y de servicios de los municipios de su área de influencia en la Depresión Momposina, La Mojana y el sur de Bolívar. Igualmente, es un epicentro administrativo, comercial y de servicios, con gran demanda en salud, educación y finanzas. A pesar de su localización, en el centro del departamento y distante del sur de Bolívar, sigue manteniendo vínculos con sus municipios. Lo mismo sucede con La Mojana, ante la existencia de la Transversal de La Mojana, que permite relaciones funcionales entre el municipio y esta.

Dada la naturaleza del territorio, históricamente el puerto o muelle de transporte fluvial se constituye en el más importante a nivel nacional gracias al movimiento de pasajeros y de carga, conectando la costa Caribe con el interior del país, y permitiendo conectar el transporte terrestre con el fluvial y el fluvial con el mismo.

De forma similar, Magangué se ha destacado como un epicentro de producción y centro de acopio de arroz. Este producto es el principal motor de la economía agrícola de la región desde mediados del siglo pasado y ha dinamizado los intercambios comerciales con los demás municipios del territorio nacional. Sin embargo, la producción se ha visto afectada por otros mercados (como el menor costo del arroz proveniente de los Llanos Orientales), por la falta de tecnificación, por los altos costos de transporte, y por la falta de distritos de riego y de vías que permitan disminuir el precio del producto.

En términos poblacionales rurales, en Magangué ha existido un patrón de asentamiento lineal sobre los humedales y los ríos Magdalena, Cauca y San Jorge, mientras que en la

cabecera municipal la urbanización está delimitada hacia el norte y suroriente por las ciénagas Grande y San José. Esto evidencia la presión antrópica que se ejerce sobre los ecosistemas, perdiendo en algunos casos valoración económica y social debido a las problemáticas allí presentes: contaminación, deforestación, sequía, sobreexplotación de los recursos naturales, desaparición de recursos hidrobiológicos, entre otros.

Con la construcción de los puentes entre Cicuco y Magangué se busca articular el territorio de la Depresión Momposina con el interior del país y la costa Caribe, lo cual beneficiaría principalmente a los municipios de la isla de Mompo, pero afectando el transporte fluvial de Magangué, tras hacerlo por vía terrestre; sin embargo, traerá beneficios económicos y sociales al Caribe colombiano, a causa de su localización no tan cerca de la cabecera municipal, aunque tendrá gran influencia regional y nacional, ya que por esta zona el tiempo de viaje hacia el interior del país se acortará en unas cuatro horas.

Otro proyecto de envergadura regional en el Caribe colombiano es el Tren de Cercanías Río Magdalena-Golfo de Morrosquillo (Magangué-Coveñas-San Antero), que busca realizar las funciones que antes cumplía el ferrocarril del Caribe, pero utilizando nuevos corredores que lo acercarán a los distritos turísticos y logísticos del país.

Paradójicamente, Magangué es un municipio con problemas de desempleo y bajos niveles educativos, exigua oferta de servicios públicos domiciliarios, equipamientos, infraestructura vial y de transporte, de competitividad y de sostenibilidad ambiental. Atender y solucionar estas problemáticas es urgente, si se quiere posicionar al municipio como un verdadero epicentro urbano y regional capaz de soportar la demanda de bienes y servicios que requiere su área de influencia.

Las obras civiles de los puentes de Yatí y Bodega disminuirán los tiempos de viaje y facilitarán el transporte terrestre, de mercancías y de pasajeros, desde la Costa atlántica hacia el interior del país, lo cual tendrá gran impacto regional y nacional. La articulación de esta red vial con otros proyectos (Tren de Cercanías Río Magdalena-Golfo de Morrosquillo, Diamante Caribe-Santanderes, como puerto multimodal) abre nuevas posibilidades de desarrollo económico, social, cultural y político para toda la región.

La configuración de esta nueva realidad urbana y regional de Magangué inaugura una nueva etapa de cara al siglo XXI, ya que le da la posibilidad de consolidarse como un polo de desarrollo, capaz de ofrecer comercio y servicios a la población, teniendo como retos la solución de sus problemas de productividad, competitividad, emprendimiento y articulación de los diferentes modos de transporte.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUILERA, M. (2002). *Magangué: puerto fluvial bolivarense*. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, No. 24. Centro de Estudios Económicos y Regionales. Cartagena: Banco de la República. Disponible en: <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER24-MAGANGUE.pdf>

\_\_\_\_\_. (2004). *La Mojana: riqueza natural y potencial económico*. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, No. 48. Centro de Estudios Económicos y Regionales. Cartagena: Banco de la República. Disponible en: <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-48.pdf>

ALCALDÍA MUNICIPAL DE MAGANGUÉ. (2012). *Plan de Desarrollo 2012-2015*. Magangué: Secretaría de Planeación.

ALCALDÍA MUNICIPAL DE MAGANGUÉ. (2016). *Plan de Desarrollo 2016-2019 "Magangué sí avanza"*. Magangué: Secretaría de Planeación.

ALEMÁN, S. y DOMÍNGUEZ, P. (2010). *Subregionalización de los municipios que conforman La Mojana en el Caribe colombiano 2010-2022*. (Tesis de pregrado en geografía). Facultad Ciencias Básicas, Universidad de Córdoba, Montería, Colombia.

ALTA CONSEJERÍA PRESIDENCIAL PARA EL POSCONFLICTO. (2018). *Japón entrega recursos para proyectos en municipios PDET del Sur de Bolívar*. Disponible en: <http://www.posconflicto.gov.co/sala-prensa/noticias/2018/Paginas/20180305-japon-entrega-recursos-para-proyectos-en-municipios-pdet-del-sur-de-bolivar.aspx>

ALTSCHULER, B. (2013). *Territorio y desarrollo: aportes de la geografía y otras disciplinas para repensarlos*. *Revista Theomai Perspectivas diversas sobre la problemática territorial y urbana*, (27-28), pp. 64-79. Disponible en: [http://revista-theomai.unq.edu.ar/numero\\_27-28/altschuler.pdf](http://revista-theomai.unq.edu.ar/numero_27-28/altschuler.pdf)

ÁLVAREZ, R. y RENDÓN, J. (2010). *El territorio como factor de desarrollo*. *Semestre Económico*, 13(27), pp. 39-62. Disponible en: <http://revistas.udem.edu.co/index.php/economico/article/view/256/239>

AYDALOT, P. (1985). *Milieux innovateurs en Europe*. París: GREMI.

BASTIDAS, A. (1996). ¿Convergencia económica? *Ensayos de Economía*, 7(1), enero, pp. 77-99. Disponible en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ede/article/view/23793>

BEDOYA, K. y BERTEL, N. (2013). Diagnóstico de la dimensión biofísica del municipio de Magangué- Bolívar 2013. (Trabajo de Diplomado como opción de trabajo de grado de pregrado en Geografía). Facultad Ciencias Básicas, Universidad de Córdoba, Montería, Colombia.

BERDOULAY, V. e ENTRINKIN, N. (1998). "Lieu et sujet.Perspectives théoriques". *L'Espace Géographique*,2, pp.75-89.

BONET, J. y MEISEL, A. (1999). La convergencia regional en Colombia: una visión de largo plazo 1926-1995. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, No. 8. Centro de Estudios Económicos y Regionales. Cartagena: Banco de la República. Disponible en: <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER08-convergencia.pdf>

BOTERO, L y BOTERO, P. (2003). *La trashumancia: Historias de Hombres, Reses y Ríos*. Sincelejo: Universidad de Sucre.

BOUDEVILLE, J. (1965). *L'espace et les poles de croissance*. París: Puf.

CÁMARA DE COMERCIO DE MAGANGUÉ.(2002). Municipios de la jurisdicción, 12 Municipio de Magangué. Cámara de Comercio: Magangué.

CAPEL, H. (2016). Las ciencias sociales y el estudio del territorio. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21(1149), febrero, pp. 1-38. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1149.pdf>

CENTRO DE CONVIVENCIA CIUDADANA.(2013). Información sobre población desplazada en Magangué. Informe escrito: Magangué.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE –CEPAL– (2015). *Panorama del desarrollo territorial en América Latina y el Caribe, 2015. Pactos para la igualdad territorial*. Disponible en: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39223/1/S1500808\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39223/1/S1500808_es.pdf)

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA –C.P.–. (1991). Artículo 306. Disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125>

CORAGGIO, J. (1994). *Territorios en transición. Crítica a la planificación regional en América latina*. Toluca: Universidad Autónoma de México. Disponible en: [http://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/ECONOMIA%20URBANA%20LIBRO/TerritoriosenTransicin\\_JLC.DOC.pdf](http://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/ECONOMIA%20URBANA%20LIBRO/TerritoriosenTransicin_JLC.DOC.pdf)

CORPORACIÓN COLOMBIA INTERNACIONAL-CCI. (2011). *Participación pesquera de los municipios del bajo Magdalena (2007-2011)*. Bogotá: CCI.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA -DANE-. (2005). *Censo 2005*. Bogotá: DANE.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN -DNP-. (2014). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país, Paz, equidad, educación"*. Disponible en: <https://www.minagricultura.gov.co/planeacion-control-gestion/Gestin/Plan%20de%20Acci%C3%B3n/PLAN%20NACIONAL%20DE%20DESARROLLO%202014%20-%202018%20TODOS%20POR%20UN%20NUEVO%20PAIS.pdf>

Depresión Momposina. Poblamiento. (s.f.). *Pueblos Originarios, sitios arqueológicos*. Disponible en: <https://pueblosoriginarios.com/sur/caribe/momposina/depresion.html>

FANTONE, F. (2004). Relaciones teóricas de la ordenación del territorio y el paradigma de desarrollo de abajo hacia arriba. *Revista Terra Nueva Etapa*, 20(29), pp. 87-105. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/721/72102906.pdf>

FEDERACIÓN NACIONAL DE ARROCEROS -Fedearroz- y FONDO NACIONAL DEL ARROZ. (2017). *IV Censo Nacional Arrocero 2016 "El arroz cuenta con todos"*. Bogotá: Fedearroz y DANE.

Findeter propone plan para el desarrollo sostenible de la Región de La Mojana. (9 de noviembre de 2016). *Caracol Radio*. Disponible en: [http://caracol.com.co/emisora/2016/11/09/cartagena/1478709199\\_291643.html](http://caracol.com.co/emisora/2016/11/09/cartagena/1478709199_291643.html)

FUJITA, M. (1999). Location and Space-Economy at Half a Century: Revisiting Professor Isard's Dream on the General Theory. *The Annals of Regional Science*, (33), pp. 371-381. Disponible en: <https://link.springer.com/article/10.1007/s001680050110>

FURIÓ, E. (1996). *Evolución y Cambio en la Economía Regional*. Barcelona: Ariel.

GALVIS, L. y QUINTERO, C. (2017). *Geografía económica de los municipios ribereños del Magdalena*. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, No. 265. Centro de Estudios

Económicos y Regionales. Cartagena: Banco de la República. Disponible en: <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll18/id/398>

GODOY, R. y GARNICA, R. (2013). *Distribución territorial de la población 1964-2012: el caso del Caribe colombiano*. Montería: Siglo XXI.

GÓMEZ, H., MIRANDA, V. y GIMÉNEZ, G. (Comp.). (s.f.). *Territorio y economía plural una aproximación al desarrollo*. Argentina [Mendoza]: Universidad Nacional de Cuyo, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Disponible en: [http://209.177.156.169/libreria\\_cm/archivos/pdf\\_718.pdf](http://209.177.156.169/libreria_cm/archivos/pdf_718.pdf)

GONZÁLEZ, A. y URREA, L. (2013). Diagnóstico de la dimensión biofísica del municipio de Magangué- Bolívar 2013. (Trabajo de Diplomado como opción de trabajo de grado de pregrado en Geografía). Facultad Ciencias Básicas, Universidad de Córdoba, Montería, Colombia.

GONZÁLEZ, A. y VIVANQUEZ, L. (2013). Uso del suelo actual y arbolado urbano de Magangué, Bolívar 2013. (Trabajo de Diplomado como opción de trabajo de grado de pregrado en Geografía). Facultad Ciencias Básicas, Universidad de Córdoba, Montería, Colombia.

Iniciativas de desarrollo de Clusters. (s.f.). Cámara de Comercio de Bogotá. Disponible en: <https://www.ccb.org.co/Fortalezca-su-empresa/Iniciativas-de-desarrollo-de-Clusters>

HERRERA, E y ROMERO, S. (2007). *Diagnóstico y evaluación desde un punto de vista técnico-ambiental de la normatividad ambiental vigente colombiana aplicada a proyectos de infraestructura de transporte marítimo y fluvial*. (Tesis de pregrado en Ingeniería Ambiental y Sanitaria). Facultad de Ingeniería Ambiental y Sanitaria, Universidad de La Salle, Bogotá, Colombia.

HERRERA, L., SARMIENTO, G., ROMERO, F., BOTERO, P. y BERRÍO, J. (2001). Evolución ambiental de la Depresión Momposina (Colombia) desde el Pleistoceno Tardío a los Paisajes Actuales. *Geología Colombiana*, (26), pp. 95-121. Disponible en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/geocol/article/view/31562>

INSTITUTO COLOMBIANO AGROPECUARIO-ICA-.(2007). Inventario bovino de Magangué a 2007 (entradas y salidas de ganado).Magangué: Información estadística.

INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI-IGAC-.(2007).Cartografía base de las subregiones Sur de Bolívar, La Mojana y la Depresión Momposina. IGAC: Bogotá.

LLANOS, L. (2010). El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. *Agricultura, Sociedad y Desarrollo*, 7(3), pp. 207-220. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=360533086001>

MANET, L. (2014). Modelos de desarrollo regional: teorías y factores determinantes. *Nóesis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 23(46), jul-dic, pp. 18-56. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/859/85930565002.pdf>

MASS, M y BUELVAS, A. (2013). *Magangué en el contexto urbano-regional*. (Trabajo de Diplomado como opción de trabajo de grado de pregrado en Geografía). Facultad Ciencias Básicas, Universidad de Córdoba, Montería, Colombia.

MATTAR, J. y RIFFO, L. (2015). Notas sobre el desarrollo regional en América Latina y el Caribe y los desafíos para el cambio estructural con igualdad. *Boletín Regional, Urbano y Ambiental 11*. Disponible en: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6312/1/BRU\\_n11e\\_notas.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6312/1/BRU_n11e_notas.pdf)

MEISEL, A. y AGUILERA, M. (2015). *Magangué: capital humano, pobreza y finanzas públicas*. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, No. 228. Centro de Estudios Económicos y Regionales. Cartagena: Banco de la República; Disponible en: [http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/dtser\\_228.pdf](http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/dtser_228.pdf)

MENDES, G., GOMES, P., MELO, A. y MENDES, J. (s.f.). *Brasil: 10 años de la política nacional de desarrollo regional (PNDR)*. Disponible en: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6110/1/BRU\\_n11e\\_brasil.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6110/1/BRU_n11e_brasil.pdf)

MÉNDEZ, R. (1997). Desarrollo desigual, medio ambiente y territorio. En R. MÉNDEZ. *Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global* (pp. 321-361). Barcelona: Ariel.

MERCHAND, M. (2007). Metodología para construir una región con carácter paramétrico, regional y territorial con un significado económico. En M. MERCHAND. *Teorías y conceptos de economía regional y estudios de caso* (pp. 49-85). México: Universidad de Guadalajara. Disponible en: <http://www.cuc.udg.mx/sites/default/files/publicaciones/2007%20-%20Teor%C3%ADas%20y%20conceptos%20de%20Econom%C3%ADa%20regional%20y%20estudios%20de%20caso%20-%20interiores.pdf>

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL -MAVDT-, FONDO DE POBLACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS -UNFPA-, UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA.

(2004). *Metodología para el análisis de tensiones, interacciones y balances en dinámicas y desarrollos poblacionales, ambientales, sociales y económicos*. Serie Población, Ordenamiento y Desarrollo, Guía metodológica (3). Bogotá: Panamericana Formas e Impresos. Disponible en: <http://www.minvivienda.gov.co/POTPresentacionesGuias/Gu%C3%ADa%20An%C3%A1lisis%20de%20Tensiones,%20Interacciones%20y%20Balances.pdf>

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO –MinHacienda– Y FONDO DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO. (2016). *Plan de Acción Integral para la reducción del riesgo de inundaciones y adaptación al cambio climático en la región de La Mojana*. Bogotá: Fondo de Adaptación al Cambio Climático. Disponible en: <http://www.fondoadaptacion.gov.co/gestionermanarce/presentaciones/Mojana.pdf>

MOGOLLÓN, V. (1924). *Nuevos enfoques del desarrollo territorial: Colombia en una perspectiva latinoamericana*. Bogotá: Universidad de Colombia.

MONCAYO, E. (2001). *Evolución de los paradigmas y modelos interpretativos del desarrollo territorial*. Serie Gestión Pública, 13. Santiago de Chile: CEPAL e ILPES. Disponible en: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7262/S018637\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7262/S018637_es.pdf?sequence=1)

\_\_\_\_\_. (2002). *Nuevos enfoques del desarrollo territorial: El caso de Colombia en perspectiva histórica*. Archivos de Economía, Separata 4, Documento 197, Bogotá: Departamento Nacional de Planeación, Dirección de Estudios Económicos. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Estudios%20Economicos/197.pdf>

\_\_\_\_\_. (2004). *Nuevos enfoques del desarrollo territorial: Colombia en una perspectiva latinoamericana*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, UNDP y CEPAL.

MORA, J. y SALAZAR, B. (1994). *Fábula y trama en el relato de la convergencia*. Boletín socioeconómico, (27), junio, pp. 98-116. Disponible en: <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/5129/1/Fabula%20y%20trama%20en%20el%20relato%20de%20la%20convergencia.pdf>

PATERNINA, R. (12 de mayo de 2015). *Para la Región Caribe: Puertos y Transporte Multimodal. Informativo Sur de la Costa*. Disponible en: <https://www.informativosurdelacosta.com/single-post/2017/05/12/Para-la-Regi%C3%B3n-Caribe-Puertos-y-Transporte-Multimodal>

PEÑA, R. (2006). *Las disparidades económicas intrarregionales en Andalucía*. (Tesis doctoral en Economía). Universidad de Cádiz, España. Disponible en: <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2006/arps/>

PERROUX, F. (1955). Note sur la notion de pôle de croissance. *Economie Appliquée*, pp. 307-320.

PRECEDO, L. (2004). El desarrollo territorial autosostenido. En L. PRECEDO. *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. Madrid: Síntesis.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. (2010). *Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. Prosperidad para todos*. Tomo I: Más empleo, menos pobreza y más seguridad; Capítulo II: Convergencia y desarrollo regional, caracterización, dinámica y desafíos. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/PND2010-2014%20Tomo%20I%20CD.pdf>

¿Qué ha pasado con el programa 'Magangué, Ciudad Emblemática?', Findeter responde. (17 de abril de 2018). *La Cuarta Vía.com*. Disponible en: <https://lacuartavia.com/index.php/noticias/3226-que-ha-pasado-con-el-programa-magangue-ciudad-emblematica-findeter-responde>

RAMÍREZ, B. (2007). La geografía regional: tradiciones y perspectivas contemporáneas. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, (64), pp. 116-133. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n64/n64a8.pdf>

RAMÍREZ, B. (2003). *Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio: un recorrido por los campos de las teorías*. México: Universidad Autónoma Metropolitana u Unidad Xochimilco.

RAMÍREZ DEL VALLE, B y REY, E. *La Mojana: poblamiento, producción y conflicto social*. Mompós: Editores Colombia.

REVEIZ, E y MONTENEGRO, S. (s.f.). Modelos de desarrollo, recomposición industrial y evolución de la concentración industrial de las ciudades en Colombia (1965-1980). *Desarrollo y Sociedad*, N°11, pp.93-154.

ROJAS, S y MONTEJO, F. (s.f.). *Uso y manejo del agua de recursos en la Depresión Momposina en tiempos prehispánicos*. Disponible en: <http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/005613/ForoNacionalyFestivaldelAgua2001/GestionSocialdelAgua/FundacionErigaie.pdf>

SALAZAR, E. y ALDANA, E. (2000). Magangué en la encrucijada. *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, 3. En Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano. Observatorio del Caribe colombiano, Fonade y Universidd del Atlántico. Gente Nueva: Bogotá.

SALGUERO, J. (2006). *Enfoques sobre algunas teorías referentes al desarrollo regional*. Sociedad Geográfica de Colombia. Academias de Ciencias Geográficas. Disponible en: <http://www.economia.unam.mx/academia/inae/pdf/inae5/515.pdf>

SMITH, N. (1984). *Uneven development: nature, capital and the production of space*. Oxford: Blackwell.

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE MAGANGUÉ S.A. –SPRM– (2012). *Alternativa Portuaria Inter y Multimodal para el Comercio Exterior Colombiano*. Magangué: SPRM.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA SEDE MEDELLÍN-UNAL, MINISTERIO DE DESARROLLO ECONÓMICO-VICEMINISTERIO DE VIVIENDA, DESARROLLO URBANO, AGUA POTABLE Y ALCALDÍA DE MAGANGUÉ. (2000). Ajuste y actualización del POT de Magangué 2000-2012 . Magangué: Secretaría de Planeación. Disponible en: [http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/++++%20ajuste\\_pot\\_3.pdf](http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/++++%20ajuste_pot_3.pdf)

VALENZUELA, C. (s.f.). *Enfoques y conceptualizaciones de la región en el contexto multiparadigmático de la geografía contemporánea*. Disponible en: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Teoriaymetodo/Conceptuales/08.pdf>

VÁZQUEZ, A. (2000). Desarrollo endógeno y globalización, *EURE*, 26(79), diciembre, pp. 45-65. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/196/19607903.pdf>

VÁZQUEZ, A. (2009). Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis. *Apuntes del CENES*, 28(47), junio, pp. 117-132. Disponible en: <http://www.redalyc.org/html/4795/479549575007/index.html>

VIEIRA, E. (2008). *La formación de espacios regionales en la integración de América latina*. Bogotá:Convenio Andrés Bello. Disponible en: [https://books.google.com.co/books?id=-PAQ0Jyi-1UC&printsec=frontcover&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.co/books?id=-PAQ0Jyi-1UC&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)

VILORIA, J. (2009). *Economía y conflicto en el Cono Sur del departamento de Bolívar*. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, No. 110. Centro de Estudios Económicos y Regionales. Cartagena: Banco de la República: Cartagena. Disponible en: [http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura\\_finanzas/pdf/DTSER-110.pdf](http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-110.pdf)

Yati-Bodega. (s.f.). *Revista Dinero (infraestructura)*. Disponible en: <http://especiales.dinero.com/infraestructura-en-colombia/yati-bodega.html>



## **Autores:**

ISBN: 978-958-9244-82-1

### **Rosana Garnica Berrocal**

Arquitecta  
Especialista en Administración y  
Planificación del Desarrollo Regional con  
Énfasis de Ordenamiento Territorial  
Magíster en Geografía  
Docente Investigador  
Universidad de Córdoba

### **Rubén Darío Godoy Gutiérrez**

Licenciado en Ciencias Sociales  
Magíster en Geografía  
Docente Investigador  
Universidad de Córdoba

### **Marelbis Mass Villadiego**

Geógrafa  
Consultora Ambiental

### **Andrés Buevas Pacheco**

Geógrafo  
Consultor en tecnologías de la  
Información Geográfica



ISBN: 978-958-9244-82-1

