

PERTINENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AGRÍCOLA DE LA ZODES MONTES DE MARÍA: UNA APROXIMACIÓN*

Francisco Javier Maza Ávila¹
Anny Del Mar Agámez Arias²
María del Carmen Pérez González³

RESUMEN

Este artículo se centra en un análisis de la pertinencia de la infraestructura de transporte de la Zona de Desarrollo Económico y Social -ZODES- Montes de María (departamento de Bolívar, Colombia) desde sus capacidades productivas agrícolas, frente a los planes de desarrollo –nacional, departamental y municipales- y las visiones de competitividad del departamento de Bolívar y que impactan en la región. Los resultados del análisis arrojan que la precariedad de la infraestructura de transporte y el impacto que ésta genera en la movilidad se reflejan en el bajo desarrollo de las actividades económicas con potencial competitivo y, por ende, en el desarrollo integral tanto de la región como del departamento de Bolívar, lo que impide cumplir -al menos en el corto plazo-, con las visiones de competitividad planteadas.

PALABRAS CLAVE

Competitividad, desarrollo, infraestructura, capacidades productivas.

ABSTRACT

This article is focused on an analysis of the pertinence of the transportation infrastructure in the Zone of Economic and Social Development- ZODES- Montes de María (Bolívar, Colombia) based on its agriculture productive capacities in front of the national, departmental and municipal development plans, and the visions of competitiveness in the department of Bolívar and that have an impact on the region. The results of the analysis show that the scarcity in the infrastructure of transportation and the impact that this one generates in the mobility are reflected on the low production of the economic activities with competitive potential, and therefore in the integral development of the region as well as that of the department of Bolívar, which hinders – on the short term- the visions of competitiveness that were planned.

KEYWORDS

Competitiveness, development, infrastructure, productive capacities.

Depositado en febrero 17 de 2015, aprobado en mayo 21 de 2015.

* Este artículo de investigación es producto del proyecto titulado “Infraestructura de movilidad para el fomento de la competitividad agroindustrial en la zodes Montes de María”, financiado por Colciencias y la Cámara de Comercio de Cartagena. La investigación fue apoyada por el Grupo de Investigación en Estudios para el Desarrollo Regional- GIDER y el Grupo de investigación CTS, adscritos a la Universidad de Cartagena y reconocidos ante Colciencias.

1 Doctor (c) en Ciencias Sociales y Jurídicas y Máster en Economía y Desarrollo Territorial de la Universidad de Cádiz, España. Especialista en Gestión Gerencial y Administrador Industrial de la Universidad de Cartagena, Colombia. Docente de Tiempo Completo de la Universidad de Cartagena, adscrito a la Facultad de Ciencias Económicas. Director del grupo de investigación en Estudios para el Desarrollo Regional. Correo electrónico: fmazaa@unicartagena.edu.co.

2 Máster (c) en Ingeniería del Transporte Terrestre y Logística de la Universidad de Jaén, Jaén-España. Administradora Industrial de la Universidad de Cartagena, Cartagena de Indias-Colombia. Joven Investigadora e Innovadora de COLCIENCIAS y del Departamento de Bolívar. Integrante del Grupo de Investigación CTS+I de la Universidad de Cartagena. Correo electrónico: annyagamez14@gmail.com.

3 Doctora en Ciencias Económicas. Profesora Titular del Área de Economía Aplicada del Departamento de Economía General de la Universidad de Cádiz, España. Coordinadora del Máster Oficial Interuniversitario en Economía y Desarrollo Territorial. Directora del grupo de investigación Globalización y Dinámica Territorial. Correo electrónico: maricarmen.perez@uca.es

INTRODUCCIÓN

La Zona de Desarrollo Económico y Social – Zodes- Montes de María es una región conformada por los municipios de Córdoba, El Carmen de Bolívar, El Guamo, María la Baja, San Jacinto, San Juan Nepomuceno y Zambrano. Se encuentra localizada en el centro del departamento de Bolívar, Colombia, limitando al norte con la Zodes Dique, al sur con la Zodes Mojana, al oriente, a través del río Magdalena, con el departamento del Magdalena y al occidente con el departamento de Sucre. Junto con 8 municipios de este último departamento conforma la región natural de Los Montes de María, integrada por 15 municipios y 76 corregimientos de Bolívar y Sucre (Maza y Pájaro, 2008, citado por Maza, Vergara, Herrera, Agámez & Mejía, 2012, p.18). La Zodes Montes de María tiene una extensión territorial de 371.900 hectáreas y, de acuerdo a las proyecciones poblacionales elaboradas por el departamento Administrativo Nacional de Estadísticas –DANE-, para el año 2012 habitan 206.037 personas, de las cuales el 68,2% se sitúa en las cabeceras municipales, y el restante se distribuye en las veredas y corregimientos (ver figura 1).

Gracias a sus características agrológicas, la agricultura se constituye como una de sus principales actividades económicas y productivas, destacándose por presentar crecimientos significativos. Según las estadísticas de la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural del departamento de Bolívar, entre los años 2001 a 2011 el área sembrada creció en 114%, alcanzando las 115.396 hectáreas, y una producción de 638.491 toneladas. Así mismo, la región representa el 41% del área sembrada y 54% de la producción del departamento de Bolívar y, a nivel nacional, la Zodes participa del 3,6% del área cosechada y del 5,2% de la producción.

Pese a su importante capacidad productiva agrícola, su tejido empresarial es muy débil, poco representativo y con escasa generación de valor. Según las cifras de la Cámara de Comercio de Cartagena, la estructura empresarial de la Zodes, para el año 2010, estuvo conformada por 898 empresas, las cuales representan en conjunto apenas el 3,92% de las empresas y el 0,06%



Figura 1. Localización geográfica de la Zodes Montes de María
Fuente: Gobernación del departamento de Bolívar

de los activos de la estructura empresarial del departamento de Bolívar (Maza, 2012). La actividad agrícola es una de las más representativas para la economía y productividad de la región, no obstante, su participación empresarial es baja. Dicha actividad está incorporada en el grupo de Agricultura, ganadería, caza y silvicultura, las cuales están representadas por 12 empresas con una participación departamental de 1,34%.

Ante las capacidades agrícolas de la Zodes de los Montes de Marías y sus grandes potencialidades de expansión, este artículo pretende una primera aproximación a la pertinencia de la infraestructura de movilidad de dicha zona frente a las estrategias consagradas en los pla-

nes de desarrollo de los municipios de la Zodes, del departamento de Bolívar y el nacional, así como las apuestas estratégicas que impactan la región -los planes y visiones de competitividad- para formular recomendaciones de política pública que permitan potenciar el sector agrícola y la competitividad de la Zodes. Por lo tanto este documento se divide en 5 secciones, la primera es la presente introducción, en la que se hace una descripción breve y detallada de la estructura productiva y empresarial de la Zodes. En la segunda sección se describe la metodología empleada y se relacionan los soportes teóricos de la investigación. En la sección tres se presentan los resultados, los cuales integran un análisis de la infraestructura actual de la Zodes, la incidencia de los Planes de desarrollo en la infraestructura de movilidad y la pertinencia de la infraestructura de movilidad frente a los planes y visiones de competitividad vigentes. La sección cuatro presenta las recomendaciones de política pública para la infraestructura de movilidad, para finalizar en la quinta sección con las conclusiones de la investigación.

METODOLOGÍA

Pese a los avances presentados en las últimas décadas, la mayoría de los recursos de inversión en infraestructura de transporte en el mundo, y particularmente en Colombia, se concentran en la construcción y conservación de los corredores viales principales, ocasionando con esto un rezago en el desarrollo relativo de las redes vasculares⁴ (DÍAZ, 2006)

Además, la inexistente planeación y priorización de proyectos, la falta de política de coordinación y complementación entre modos de transporte, la falta de estudios técnicos vigentes y el papel de los entes institucionales son algunas de las principales problemáticas que interrumpen el desarrollo del sector transporte (MARTÍN CAICEDO, 2006)

Por tanto, y con énfasis en la planeación y priorización de proyectos, este artículo, de ca-

rácter descriptivo y propositivo, se centró en identificar la relación de las metas e iniciativas propuestas en los actuales planes de desarrollo de los municipios que conforman la Zodes de los Montes de María para el sector transporte, con los planes y visiones estratégicas de Competitividad vigentes, con el fin de establecer la pertinencia de dichas propuestas para formular recomendaciones de política pública que fomenten la competitividad de la región a través de la competitividad de las potencialidades económicas agrícolas.

Para ello se inició con una revisión bibliográfica fundamentada en el impacto que la infraestructura de movilidad -con énfasis en la terrestre- genera en la competitividad y el desarrollo de un territorio, concluyéndose que ésta es un elemento indispensable para impulsar el desarrollo y potenciar una región, además de incidir positivamente en la productividad y competitividad de la misma. En la Tabla 1 se relaciona la evolución del concepto de desarrollo económico y la participación de la infraestructura de movilidad en dicho concepto.

Para la identificación de la pertinencia de la infraestructura de movilidad de la Zodes Montes de María, a partir de las potencialidades agrícolas, se acudió a la consulta de los planes de desarrollo, en el orden nacional, departamental y municipal, así como los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial-PBOT y las evaluaciones agropecuarias. En la Tabla 2 se relacionan los documentos consultados y su impacto municipal, departamental y/o nacional.

RESULTADOS

Infraestructura de transporte del departamento de Bolívar

El departamento de Bolívar cuenta con una infraestructura de movilidad integrada por los modos de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, y en lo que respecta a la articulación, éstos presentan deficiencias por el mal estado

⁴ En el sistema de transporte por carretera se denominadas Redes Vasculares, a la red vial conformada por las vías secundarias y las vías terciarias que permiten la conexión con la red vial principal.

Tabla 1. Componentes claves para el Desarrollo Económico.

AUTOR	AÑO	COMPONENTES CLAVES
SCHUMPETER	1912	Innovación, tecnología y cambios socio-culturales.
KEYNES	1943	Incremento de la inversión.
ROSTOW	1961	Inversión en infraestructura de transporte.
TAAFFE	1963	Inversión en infraestructura de transporte.
SYLOS LABINI	1993	Innovaciones tecnológicas, institucionales, administrativas y organizativas, y legales.
BOISIER	1995	Referencia el territorio como centro de relación de los sistemas productivos, tecnológicos, comerciales y de servicios.
VÁZQUEZ BARQUERO	2000	La creación y difusión de las innovaciones y el conocimiento, la organización flexible de la producción, el desarrollo urbano del territorio y la densidad del tejido institucional.
SALVADOR GARCÍA	2002	La situación geográfica, la población, la estructura productiva y las infraestructuras.
JOSÉ AROCENA	2002	Actores locales, identidad colectiva y territorio.
ROZAS & SÁNCHEZ	2004	Inversión en infraestructura de transporte.
FAO	2005	La localización; los recursos naturales; la infraestructura (transporte, comunicaciones, otras.); la concentración de la población, empresas y clientes; la estructura sectorial; el desarrollo en la localidad del conocimiento, la información e innovación; trabajadores cualificados y sistema educativo; y, la fortaleza institucional.
TOMÁS CARPI	2008	Capital infraestructural y logístico como facilitador de las actividades económicas.
PÉREZ	2008	La institucionalidad, la coordinación público-privada y el equilibrio entre inversión y desarrollo integral de la economía.
GARCÍA RODRÍGUEZ	2009	La disponibilidad de infraestructuras para el territorio.
VÁZQUEZ BARQUERO	2009	La mejora de las infraestructuras de la región.
BENZAQUEN	2010	El nivel de infraestructura de la región.
BARBERO	2011	La infraestructura a través del incremento de la calidad de vida, la inclusión social y las oportunidades para las comunidades aisladas; el apoyo al crecimiento de la economía y la competitividad de las empresas.
PERROTTI & SÁNCHEZ	2011	La infraestructura y los servicios de infraestructura.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2. Documentos consultados y su impacto

Documento	Impacto Municipal	Impacto Departamental	Impacto Nacional
Evaluaciones agropecuarias	X		
Base de datos empresariales	X	X	
Planes de Desarrollo de los Municipios de Córdoba, El Carmen de Bolívar, El Guamo, María La Baja, San Jacinto, san Juan Nepomuceno y Zambrano 2012-2015	X		
Plan de desarrollo del Departamento de Bolívar 2012-2015	X	X	
Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014	X	X	X
Planes Básicos de ordenamiento territorial de los municipios de Córdoba, El Carmen de Bolívar, El Guamo, María La Baja, San Jacinto, san Juan Nepomuceno y Zambrano	X		
Visión Colombia Segundo centenario 2019	X	X	X
Agenda Interna para la Productividad y Competitividad del Departamento De Bolívar – 2007	X	X	

Documento	Impacto Municipal	Impacto Departamental	Impacto Nacional
Política Nacional de Productividad y Competitividad – Conpes 3527 de 2008 y 3668 de 2010	X	X	X
Política Nacional Logística – Conpes 3547	X	X	X
Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008 – 2032	X	X	
Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación y Desarrollo Científico y Tecnológico del Departamento de Bolívar 2010 – 2032	X	X	

Fuente: Elaboración propia

de los corredores viales y las inadecuadas expectativas de desarrollo de la infraestructura portuaria fluvial, lo que impacta en los sectores potenciales del departamento, agropecuario, minero, turístico y pesquero, y sus sistemas de comercialización⁵.

Para el transporte terrestre, el departamento posee una malla vial con una longitud aproximada de 3.099 km., de la cual 457,13 km. son red primaria, 130 km. son red secundaria y 2.511,87 km. son red Terciaria (2.232,2 km. a cargo del Instituto Nacional de Vías –INVIAS- y 279,57

km. a cargo de los Municipios). La red vial primaria se encuentra pavimentada en un 99,2% y de esta solo el 80,5% está en buen estado; mientras que, de las vías secundarias el 66,9% esta pavimentada y el 36,7% de ellas se encuentran en buen estado. Y de la red terciaria, solo el 5,7%, de la que es asumida por INVIAS, tiene tratamientos asfálticos en tramos aislados (Plan de Desarrollo del Departamento de Bolívar, 2012-2015).

Los resultados anteriormente señalados pueden observarse en la siguiente tabla:

Tabla 3. Jerarquía y estado de la Red Vial del Departamento de Bolívar

Red Vial (km.)		Nacional	Departamental	Terciaria INVIAS	Terciaria Municipios	TOTAL
Pavimentado	Bueno	365,03	33	98,62	0	496,65
	Regular	54,47	17,9	33,58	0	105,95
	Malo	35	36,05	11,62	0	82,67
Subtotal		453,5	86,95	143,82	0	684,27
Afirmado	Bueno	0	0	0	0	0
	Regular	3,63	29,55	849,41	100	982,59
	Malo	0	12,5	1.209,19	69,57	1291,26
Subtotal		3,63	42,05	2.058,6	169,57	2273,85
Tierra	Bueno	0	0	0	0	0
	Regular	0	0	0	0	0
	Malo	0	1	29,88	110	140,88
Subtotal		0	1	29,88	110	140,88
Total		457,13	130	2232,32	279,57	3.099

Fuente: Elaboración propia, a partir del Plan de Desarrollo del Departamento de Bolívar 2012-2015

⁵ Además, tiene 5 aeropuertos públicos localizados en Cartagena, El Carmen de Bolívar, Magangué, Mompo y Santa Rosa del Sur, y 3 aeropuertos privados localizados en Cicuco, San Pablo y Zambrano. También cuenta con el Río Magdalena, Cauca y San Jorge, y con 53 muelles para barcos de diferentes tonelajes.

En lo que respecta a la movilidad en la Zodes Montemariana, la movilidad se caracteriza, en principio, por efectuarse por vía terrestre, con una escasa participación del transporte fluvial a través del Río Magdalena, Canal del Dique y la Ciénaga de María La Baja. La infraestructura terrestre permite, de manera precaria, la comunicación de las cabeceras municipales con los municipios circunvecinos y, los corregimientos y veredas; sin embargo el estado de estas vías no es óptimo, la conectividad de las vías y la accesibilidad a zonas específicas de la Zodes dificulta, tanto en el ámbito interno como externo, el transporte de los productos cultivados y los pasajeros. Dentro de los documentos consultados -Plan de Desarrollo departamental y municipales, y los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial- se enuncia la estructura vial con la que cuenta la Zodes, pudiendo precisar la extensión y descripción detallada de la misma.

Los planes nacionales, departamentales y municipales y su incidencia en la infraestructura de movilidad de la región

Desde la década de los 90's el país ha realizado grandes esfuerzos para modernizar el Estado. Uno de ellos ha sido el fortalecimiento del proceso de descentralización, a través del cual la Nación transfiere responsabilidades, poder de decisión y recursos a las entidades territoriales para que atiendan de manera oportuna y eficiente las demandas de la población (DNP, 2007), lo que requiere de esfuerzos que tiendan a fortalecer la articulación y armonización de los diferentes niveles de gobierno -nación, departamentos y municipios- para aprovechar las oportunidades del entorno en un mundo globalizado

Uno de los esfuerzos para la descentralización del Estado se materializó en la Constitución Política de 1991, en la cual se estableció la elaboración de un plan de desarrollo de orden nacional en el que se contemplen los objetivos y metas nacionales, las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental, y el plan de inversión de los principales programas y proyectos. De igual manera, estableció que las entidades territoriales debían elaborar y adoptar, de manera concertada con el

gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de los recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley.

Posteriormente, la Ley 152 de 1994, Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, estableció los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo nacional y de las entidades territoriales. También se adiciona la Ley 388 de 1997, la cual complementa la planificación económica y social con la planificación física a través de los Planes de Ordenamiento Territorial, para orientar el desarrollo del territorio, racionalizar las intervenciones sobre él y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible (Plan de Desarrollo Económico del Municipio de Barranca de Upia, 2012-2015).

Es por ello que este segmento contempla la revisión de los Planes de Desarrollo de orden Nacional, Departamental y Municipales, y los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial de los 7 municipios que conforman la Zodes Montes de María, en lo que respecta a las problemáticas diagnosticadas, propuestas y metas para fortalecer e impulsar la competitividad del sector transporte a partir de las potencialidades agrícolas.

Plan de Desarrollo Nacional 2010-2014

En el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 se priorizaron 5 sectores claves para impulsar el crecimiento y la competitividad del país, denominados locomotoras del crecimiento, entre los cuales la denominada *Locomotora de la Infraestructura de Transporte* generará empleo, dinamizará la economía, fortalecerá la competitividad del sector productivo en los mercados internacionales, mejorará la disponibilidad, calidad, y precio de los bienes y servicios, y disminuirá los costos de transporte. Las principales acciones y metas de esta locomotora se centran en fortalecer la infraestructura para el transporte terrestre, específicamente en la construcción de red vial primaria y mantenimiento rutinario de la red vial terciaria, el mantenimiento de la navegabilidad del Río Magdalena, el mejora-

miento y mantenimiento de la infraestructura marítima, la conexión binacional a través de puentes de frontera, entre otras iniciativas.

En este plan, la región de los Montes de María, entre otras iniciativas nacionales y territoriales de tipo económico, ambiental, cultural y étnico, es considerada en el proceso de dinámica de planificación y gestión del territorio para la conformación de los ejes y las áreas de desarrollo territorial, como una de las dinámicas subregionales que pueden impulsar el crecimiento regional y el desarrollo equilibrado y sostenible del país, debido al potencial de desarrollo sustentable e integración que posee. Con base en las metas o iniciativas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, se desarrollan proyectos de infraestructura que son consideradas estratégicas para la conectividad nacional del País⁶. En este sentido, la Zodes Montemariana se beneficia directamente a través de:

- ✓ Ruta del Sol, sector 3: este sector se compone de 465 km. de vía Nacional en los tramos San Roque-Bosconia, El Carmen de Bolívar-Bosconia, Bosconia-Yé de Ciénaga y Bosconia-Valledupar.
- ✓ Mantenimiento del Canal Navegable del Río Magdalena.

Plan de Desarrollo del Departamento de Bolívar 2012-2015

Este Plan formuló 5 Líneas Estratégicas que permitirán mejorar las condiciones de vida de los Bolivarenses y potenciarán el desarrollo económico del departamento. Entre éstas, la línea *Bolívar un territorio que nos integra a todos* contempla la infraestructura de transporte como elemento clave para la integración del territorio. A través de ella se pretende construir, mantener, rehabilitar y mejorar la red vial secundaria, consolidar la puesta en marcha del Tren de Integración Regional, recuperar la navegabilidad del Río Magdalena, y otras iniciativas que requieren de la gestión conjunta con el Gobierno Nacional.

Además, por medio del plan vial del departamento, la Zodes Montemariana contribuye con el desarrollo equilibrado del territorio por medio de dos ejes de integración y articulación económica, social y territorial, como lo son la Transversal de los Montes de María y el eje Marginal del Magdalena Medio. Así mismo se beneficia con la mejora y rehabilitación de algunos tramos que componen la estructura vial de la Zodes, en la que destacan principalmente las vías secundarias de los municipios de Córdoba, María La Baja, San Jacinto y Zambrano.

Planes de Desarrollo de los Municipios de la Zodes de los Montes de María 2012-2015

Los Planes de Desarrollo de los municipios que conforman la Zodes de los Montes de María tienen como finalidad dentro de las metas e iniciativas propuestas para el sector transporte, mejorar la accesibilidad del transporte terrestre hacia los municipios, mejorar la movilidad urbana, facilitar e impulsar el desarrollo de empresas de transporte, garantizar servicios de tránsito y movilidad, determinar las vías rurales y urbanas para la competitividad que potencien el desarrollo rural a través del impulso de una agricultura competitiva frente al mercado nacional.

La siguiente tabla resume los diversos programas de atención a la infraestructura contemplados tanto en los Planes de Desarrollo municipales como en los respectivos Planes Básicos de Ordenamiento Territorial -PBOT-, frente a las potencialidades de la región, y su relevancia para el desarrollo del sector agrícola. Aunque dichos programas asumen metas que definen la longitud o cantidad de infraestructura que será construida, adecuada y/o reestructurada, dichas programas no son específicos en los tramos que tendrán la intervención, lo cual no permite establecer con certeza si las metas planeadas impactarían en las áreas donde se desarrolla la producción agrícola.

⁶ Información tomada de la página web del Ministerio de Transporte de Colombia, proyectos viales. Disponible en: <http://www.mintransporte.gov.co/publicaciones.php?id=350>

Tabla 4. Potencialidad agrícola y programas contemplados en los Planes de Desarrollo Municipales de la Zodes Montes de María*

Municipio	Potencialidad Agrícola	Hallazgos del Plan Básico de Ordenamiento Territorial – Infraestructura de Movilidad	Líneas de atención para el sector Transporte en el Plan de Desarrollo Municipal
Córdoba	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión territorial de 57.300 hectáreas - Se cultivan 10 productos agrícolas - Población estimada por el DANE de 12.573 personas para el 2012 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de vías que faciliten la movilización de la producción agrícola y asilamiento de algunas zonas. Estas vías se caracterizan por estar en estado carretable o caminos de herradura. 	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción y Mejoramiento de Vías - Gestión para la creación de una empresa de transporte público terrestre y fluvial.
El Carmen de Bolívar	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión territorial de 90.000 hectáreas - Se cultivan 13 productos agrícolas - Población estimada por el DANE de 72.650 personas para el 2012 	<ul style="list-style-type: none"> - La infraestructura de transporte del municipio permite una comunicación con los centros regionales de Cartagena, Barranquilla, Sincelejo, Zambrano, San Jacinto, San Juan Nepomuceno y Ovejas, por la carretera de la Troncal del Caribe. 	<ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura para la conectividad: el cual integra infraestructura de movilidad urbana, la adecuación de la red vial rural, y los servicios de tránsito y movilidad.
El Guamo	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión territorial de 37.100 hectáreas - Se han cultivado 10 productos agrícolas - Población estimada por el DANE de 7.751 personas para el 2012 	<ul style="list-style-type: none"> - El sistema de transporte más usado es el transporte terrestre, y las principales vías comunican la cabecera municipal con los municipios vecinos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vías rurales y urbanas para la competitividad: el cual integra la construcción, adecuación y mantenimiento, de tramos viales estratégicos para impulsar la competitividad del municipio.
María La Baja	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión territorial de 51.700 hectáreas - Se han cultivado 17 productos agrícolas - Población estimada por el DANE de 47.089 personas para el 2012 	<ul style="list-style-type: none"> - Existe un déficit de pavimentación de la infraestructura terrestre en un 95%. 	<ul style="list-style-type: none"> - Productividad, Inclusión Social y Económica: el cual integra construcción de andenes y puentes peatonales en áreas urbanas y rurales, y el mejoramiento de vías.
San Jacinto	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión territorial de 43.400 hectáreas - Se han cultivado 16 productos agrícolas - Población estimada por el DANE de 21.469 personas para el 2012 	<ul style="list-style-type: none"> - Se requiere la creación de vías alternas para facilitar la movilización de productos agrícolas y la comunicación de la cabecera municipal con los municipios de San Juan Nepomuceno y El Carmen de Bolívar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mejoramiento y adecuación de las vías urbanas. - Mantenimiento de la red vial terciaria para mejorar la conectividad urbano-rural.
San Juan Nepomuceno	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión territorial de 63.700 hectáreas - Se han cultivado 11 productos agrícolas - Población estimada por el DANE de 33.122 personas para el 2012 	<ul style="list-style-type: none"> - Se requiere la reestructuración de vías terrestres importantes para la movilidad entre el casco urbano y las áreas rurales y municipios aledaños. 	<ul style="list-style-type: none"> - Adecuación y mantenimiento de las vías urbanas y rurales: vías transitables, adecuadas, diseño de puentes para el área urbana y rural.
Zambrano	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión territorial de 28.700 hectáreas - Se han cultivado 13 productos agrícolas - Población estimada por el DANE de 11.383 personas para el 2012 	<ul style="list-style-type: none"> - Es necesario integrar las modalidades de transporte acuático y terrestre, para potencializar el municipio como puerto Fluvial; e, incrementar la movilidad urbana mediante un sistema de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la malla vial urbana. - Gestión para progresar: gestión para la construcción de puentes y la implementación del sistema fluvial para el agricultor.

Fuente: Elaboración propia, a partir de los Planes de Desarrollo y Planes Básicos de Ordenamiento Territorial – PBOT- y los Consensos Agropecuarios de los municipios que conforman la Zodes Montes de María

*El análisis se contempla desde la perspectiva de la infraestructura de movilidad terrestre) corresponde a una nota de aclaración al pie de la Tabla 4 de la página 168, justo debajo de la fuente de dicha tabla.

Pertinencia de la infraestructura de movilidad de la región frente a los planes y visiones de competitividad

Hasta principios de la década de los 90's, la competitividad y productividad del país se concebía a través del seguimiento y análisis de siete sectores económicos específicos: alimentos, cuero, flores, editoriales, metalmecánica, textil y turismo, considerados para ese entonces potenciales para nuestra economía (CONPES 3678, 2010). No obstante, Colombia en su interés por mejorar el desarrollo económico y su participación en los mercados internacionales, ha atravesado por una coyuntura propicia para abordar estrategias de desarrollo productivo que integren acciones inmediatas de alto impacto y a una política activa orientada hacia la transformación productiva necesaria (COLOMBIA CONSTRUYE Y SIEMBRA FUTURO, 2008).

Desde entonces, la formulación de planes y visiones estratégicas de competitividad que sirvan de soporte para la toma de decisiones se han convertido en una tarea orientadora, entre estos destacan: Visión Colombia Segundo Centenario 2019, la Agenda Interna para la Productividad y Competitividad del Departamento de Bolívar-2007, la Política Nacional de Productividad y Competitividad –Conpes- 3527 de 2008 y 3668 de 2010, la Política Nacional Logística-Conpes 3547 de 2008, el Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008-2032, y el Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación y Desarrollo Científico y Tecnológico del Departamento de Bolívar 2010-2032. En la actualidad, los dos últimos planes mencionados en el párrafo anterior se distinguen por ser los más recientes documentos que orientan e integran los objetivos, iniciativas y estrategias que definirán la ruta de acción para fortalecer la competitividad del departamento y el país, con una visión al año 2032; por lo tanto, son los documentos utilizados como base para determinar

la pertinencia de la infraestructura de movilidad en la Zodes Montes de María.

El Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008-2032 se desarrolló mediante un ejercicio técnico, metodológico y participativo, liderado por la Cámara de Comercio de Cartagena y la Gobernación de Bolívar, en el que concentra las estrategias plasmadas en la Política Nacional de Productividad y Competitividad -Conpes 3527 de 2008-, y varios elementos de la Agenda Interna para la Productividad y Competitividad del Departamento de Bolívar-2007. Así mismo, este documento contempla una visión unificada de región, desde el desarrollo de sectores estratégicos y factores transversales asociados a la infraestructura, clima de negocios, formación de talento humano y promoción de ciencia y tecnología (Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008-2032).

Es así como, a partir de las potencialidades de desarrollo económico reconocidas en Bolívar desde la agroindustria, y en Cartagena con el turismo, la logística y transporte para el comercio exterior, la producción petroquímica-plástica y con un nuevo participante impulsor de la economía local como lo es la industria de diseño, construcción y reparación de barcos, Cartagena define su vocación y enfoca sus esfuerzos para lograr la transformación productiva e incrementar su competitividad. Por lo tanto, este plan denota los sectores mencionados anteriormente como las 5 apuestas productivas que fomentarán el desarrollo económico del departamento de Bolívar.

La logística para el Comercio Exterior por su parte, concibe que a partir del transporte marítimo, fluvial, terrestre y aéreo en Cartagena y Bolívar se desarrollará el principal distrito logístico de Colombia y uno de los mejores del Caribe. Su principal diferenciador será la integración y calidad de los servicios logísticos, la constante innovación en los procesos y la creación de valor agregado que genere mayores niveles de competitividad en las empresas que hacen parte de la actividad de comercio internacional.

El Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación y Desarrollo Científico y Tecnológico del Departamento de Bolívar 2010-2032 contempla en

su visión que, para el año 2032, el departamento tendrá un sistema de ciencia, tecnología e innovación con elevadas capacidades humanas en las áreas de conocimiento de energía y minería, ciencias del mar, ciencias agrarias y/o ciencia y tecnología de alimentos, salud, industria creativa y ciencias sociales, a través de las cuales se logra explicar el desempeño superior en los sectores competitivos consolidados y la elevada calidad de vida de sus habitantes (Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación y Desarrollo Científico y Tecnológico del Departamento de Bolívar 2010-2032). En lo que respecta al sector Logística y Transporte, este plan se enfoca en mejorar la competitividad de los sectores Petroquímico-Plástico, Turístico, Logística para el Comercio Exterior, Agroindustria y Diseño, Construcción y Reparación de Embarcaciones Navales a través del fortalecimiento de sus capacidades de innovación, apoyo en la creación de nuevas empresas preferiblemente de aquellas resultantes de la actividad investigativa y de innovación de los grupos de investigación o departamentos de I+D.

Entre las iniciativas y metas propuestas para los dos planes anteriores, la infraestructura para el transporte ha tenido un papel relevante dentro del proceso de planificación y consolidación de la competitividad, tanto para el departamento como para el país, aunque su énfasis ha evolu-

cionado en cada uno de ellos. Hoy por hoy, la infraestructura para el transporte ha sido incorporada dentro de un sistema macro que integra, y pretende a su vez, el fortalecimiento institucional, el transporte intermodal, la formación de talento humano, el uso de las TIC's, tal como está concebido en el actual Plan Estratégico y Prospectivo de Ciencia y Tecnología y el Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008 – 2032.

Estos planes que han sido formulados para el Departamento de Bolívar en general –y, por tanto, sin enfatizar en una región específica-, han adaptado las iniciativas y metas de la infraestructura para el transporte, acorde con la perspectiva de ser un componente esencial que constituye a un sistema logístico, además de identificar la importancia de dicho sistema para el desarrollo competitivo del país. Éstos apuntan a consolidar la transformación productiva de Cartagena y Bolívar: el Plan Regional de Competitividad plantea la transformación a partir de la promoción en la conectividad, capacidad, promoción de servicios e innovación, mientras que el Plan Estratégico y Prospectivo por su parte, proyecta la transformación productiva a través del desarrollo de proyecto, gestión de transferencia tecnológica y la creación de empresas (ver siguiente tabla).

Tabla 5. Comparativo de las iniciativas y/o metas de Infraestructura de Transporte

Aspecto	Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008-2032	Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación y Desarrollo Científico y Tecnológico del Departamento de Bolívar 2010–2032
Infraestructura Logística	<ul style="list-style-type: none"> · Logística para el Comercio Exterior 	<ul style="list-style-type: none"> · Programa de Apoyo a la Gestión de la Innovación en los Sectores Competitivos Consolidados
Objetivo de la iniciativa	<ul style="list-style-type: none"> · Potencializar a partir del transporte marítimo, a Cartagena-Bolívar como el principal distrito logístico de Colombia y uno de los tres mejores del Caribe. 	<ul style="list-style-type: none"> · Proveer las herramientas e instrumentos que permitan a las empresas pertenecientes a los sectores priorizados en el Plan Regional de Competitividad, mejorar sus capacidades de innovación y permitirles consolidarse en el mercado, para lo cual se promoverá el desarrollo de proyectos de I+D de acuerdo con lo consignado en el Plan de Competitividad del departamento.

Aspecto	Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008-2032	Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación y Desarrollo Científico y Tecnológico del Departamento de Bolívar 2010-2032
Metas / Proyecto	<ul style="list-style-type: none"> · Incrementar la eficiencia y capacidad de la infraestructura portuaria. · Desarrollar la plataforma de integración logística. · Promover servicios logísticos. · Ampliar la conectividad logística multimodal. · Desarrollo de políticas públicas y normativas. · Creación de líneas de innovación, investigación y desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> · Gestión de transferencia tecnológica desde las compras públicas y privadas que genere mayor capacidad endógena (spillover). · Desarrollo de proyectos de I+D de acuerdo con lo consignado en el Plan de Competitividad del departamento. · Creación de spin-off (empresa a partir de resultados I+D).

Fuente: Elaboración propia

Cabe destacar que, si bien se ha considerado el fortalecimiento de la infraestructura logística como un componente para fortalecer la competitividad del departamento, las estrategias planteadas tanto en el Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008-2032 como en el Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación y Desarrollo Científico y Tecnológico del Departamento de Bolívar 2010-2032 no definen de manera específica los municipios prioritarios para la implementación de proyectos para tal fin. Es evidente, por ejemplo, que dentro de ambos planes no se identifican claramente las acciones estratégicas conducentes al fortalecimiento de la infraestructura logística de la Zodes Montes de María, lo que requeriría revisarse al momento de definir planes operativos a futuro para la región a partir de dichas visiones, que conlleven a aprovechar sus capacidades productivas, de cara al fomento de su desarrollo competitivo.

Cabe destacar que, tanto el Plan Regional de Competitividad como el Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación, son documentos que han sido resultado de procesos metodológicos participativos que permitieron priorizar y establecer el equilibrio más adecuado para el desarrollo del departamento, por lo que sus proyecciones hasta el año 2032 le permiten mantener vigencia para su consulta y aplicabilidad para la toma de decisiones.

RECOMENDACIONES PARA UNA POLÍTICA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA

La agricultura es considerada una de las principales actividades económicas y productivas para el país, su aporte a la economía nacional le hace un sector valioso para impulsar el desarrollo económico y social del mismo. Sin embargo, la Zodes requiere de un proceso de transformación óptimo que contrarreste las problemáticas de movilidad para el transporte tanto de carga como de personas, con el fin de facilitar -desde una perspectiva endógena- la sinergia en el territorio, para aprovechar posteriormente su potencial, y por consiguiente facilitar la articulación con otras áreas estratégicas o circuitos económicos.

Pese a lo anterior, la Zodes requiere de un proceso de transformación óptimo que facilite -desde una perspectiva endógena- la sinergia en el territorio, que contrarreste las problemáticas asociadas, entre otras, a la infraestructura de movilidad para el transporte tanto de carga como de personas, los cuales giran en torno al acceso a la zona, el estado y conexión de las vías terrestres, y la debilidad en el transporte fluvial, y que requieren de su mejora para aprovechar el potencial de la región y, por consiguiente, facilitar la articulación con otras áreas estratégicas o circuitos económicos.

Para ello es indispensable la existencia de un compromiso conjunto de las entidades públicas y privadas involucradas, y una participación

activa de la ciudadanía en el proceso de transformación, el cual conlleve a la formulación de políticas públicas orientadas a fomentar la competitividad del sector agrícola de la Zodes Montemariana, primeramente, a través de la intervención territorial en infraestructura de movilidad, puesto que en la Zodes la accesibilidad y conectividad del territorio no permiten obtener los máximos beneficios del potencial agrícola que se posee.

Por tanto, y en consecuencia con lo ya expuesto, la región tiene un amplio camino por explorar y explotar. Para formular una política pública que fomente la competitividad del sector agrícola de la Zodes Montes de María, tomando como enclave la infraestructura de movilidad, es importante considerar las siguientes recomendaciones:

- Planear, diseñar y ejecutar los proyectos de infraestructura de transporte en función a la carga movilizadora y al desarrollo de la dinámica poblacional y económica, actual y proyectada, concibiéndola tanto desde la perspectiva del municipio como de éste articulado a un circuito productivo y competitivo.
- Construir y adecuar la infraestructura de transporte en forma de red, considerando a la Zodes como un microsistema con visión de región, para facilitar la circulación de carga, mejorar los tiempos de movilidad y reducir los costos de transporte. Lograr la constitución de un sistema de transporte multimodal en la Zodes requiere, a su vez, del cumplimiento de las siguientes recomendaciones:
- Propender por la articulación de la infraestructura vial terciaria con los principales corredores viales, tanto del departamento como del país, para la cual es indispensable desarrollar proyectos de construcción, rehabilitación y adecuación de vías que mejoren la interconexión y accesibilidad, tanto al casco urbano como a las zonas rurales donde se concentran los principales centros de producción.
- Mejorar la infraestructura del sistema vial a cargo del departamento -vías secundarias- para facilitar la articulación de las vías terciarias con la red vial nacional, con énfasis a la pertinencia, cooperación y complementariedad de este sistema de transporte.
- Fortalecer la movilidad a través del modo fluvial, como alternativa para el transporte de productos y servicios agrícolas hacia el norte e interior del país. Para ello es importante establecer las rutas estratégicas de origen-destino, fortalecer la infraestructura de los puertos ribereños al Río Magdalena y el Canal del Dique, y adecuar las rutas de navegabilidad a través de estos.
- Con la consideración de estas recomendaciones se espera en la Zodes Montemariana, incrementar la movilidad de los productos agrícolas cultivados, aumentar los flujos de transporte y optimizar su servicio. No obstante, para el proceso de planificación de dichas recomendaciones se requiere que:
- Los planes de desarrollo –nacional, departamental y municipales- deben mantener no solo una coherencia en el enfoque de sus procesos de formulación, sino también una coherencia y articulación de las iniciativas o metas planteadas, conforme a los niveles de competencia de los respectivos entes territoriales establecidos en las leyes 136 de 1994, 1454 de 2011 y 1551 de 2012.
- Contemplar, adaptar e incluir los proyectos o iniciativas propuestos en los planes estratégicos y visiones vigentes, así como reconocer las características de movilidad inherentes a la zona, para establecer en los planes de desarrollo metas que generen el máximo impacto y conlleven a la obtención del territorio idóneo.
- Considerada la Zodes Montemariana como un área estratégica para impulsar el desarrollo económico del país, es importante reconocer las características morfológicas del territorio, la ubicación de los centros de producción y las rutas de transporte para impulsar proyectos que integren soluciones óptimas, soluciones entre las cuales el modo fluvial podría ser de uso principal, alternativo o complementario.

- Formular soluciones que integren los modos de transporte fluvial y terrestre, teniendo en cuenta las condiciones geomorfológicas de la zona, con el fin de mejorar y facilitar la movilidad de la carga e impulsar el transporte multimodal.
- Es de destacar que, de acuerdo al documento Conpes 3547 -Política Nacional Logística- la infraestructura para el transporte es un elemento base que conforma a un sistema logístico, para lo que es importante plantear propuestas complementarias que se orienten a mejorar las cadenas de abastecimiento, las tecnologías de información, la institucionalidad, entre otras. Es decir, concebir a la Zodes como un subsistema logístico que se articula con el sistema logístico nacional.

Para hacer posible lo anterior, es importante contar con el apoyo participativo y continuo de las entidades públicas y privadas, para avanzar con coherencia y pertinencia en los procesos de planificación, diseño, inversión y ejecución de los proyectos que contribuyan a contar con una infraestructura de movilidad competitiva para la Zodes y el país; además, de incluir procesos de investigación, innovación y desarrollo para el sistema logístico.

CONCLUSIONES

La economía de la Zodes Montes de María se representa, entre otras, por la actividad agrícola, actividad que, a pesar de las problemáticas de conflicto armado, pobreza, debilidades institucionales y desplazamiento de la población, ha presentado crecimientos significativos, tanto en cantidad como en diversidad de productos cultivados, el área sembrada creció en más de 114%, con una estructura productiva conformada por 27 productos, entre los cuales se encuentran tubérculos, cereales, frutas y productos como la madera y la palma.

Pese a las potencialidades del sector agrícola, las condiciones de seguridad y las dificultades para el acceso a varias zonas de la Zodes y el departamento han impedido aprovecharlas (Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad, 2007). La precariedad de

la infraestructura de transporte y, el impacto que ésta genera a la movilidad, se reflejan en el bajo desarrollo de las actividades económicas con potencial competitivo y, por ende, en el desarrollo integral tanto de la región en estudio como del departamento de Bolívar. Por ejemplo, el departamento posee una infraestructura de movilidad representada por una red vial de aproximadamente 3.099 km, de las cuales el 14,75% de ellas son primarias y sólo 496,65 km se encuentran en buen estado.

La precaria y escasa infraestructura de movilidad que presenta la Zodes montemariana y el impacto que ésta genera para la región es reconocida en los Planes de Desarrollo –nacional, departamental y municipales-, en el Plan Vial Departamental y en los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial. De hecho, la articulación de los programas estratégicos de estos planes apuntan a mejorar la movilidad, la integración regional y a potenciar a la Zodes Montes de María como un área estratégica clave para generar desarrollo e impulsar la competitividad de los municipios circunvecinos y, por consiguiente del departamento y la región Caribe hacia el interior del país y en su proyección internacional.

La revisión y análisis de los planes y visiones, como Visión Colombia Segundo Centenario 2019, la Agenda Interna para la Productividad y Competitividad del Departamento de Bolívar, la Política Nacional de Productividad y Competitividad-Conpes 3527 y 3668, la Política Nacional Logística-Conpes 3547, el Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008-2032 y el Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación y Desarrollo Científico y Tecnológico del Departamento de Bolívar 2010-2032, en el contexto de los diagnósticos y proyecciones que impactan en la competitividad tanto de la Zodes como del departamento, enfatizan en la relevancia que genera la infraestructura de transporte dentro del proceso de planificación y consolidación de la competitividad.

Hoy, la infraestructura para el transporte ha sido incorporada dentro de un sistema macro que integra, y pretende a su vez, el fortalecimiento institucional, el transporte intermodal, el análisis de cadenas productivas, la formación de

talento humano, el uso de las TIC's, entre otros, tal y como está concebido en el Plan Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar 2008-2032 y el Plan Estratégico y Prospectivo de Innovación y Desarrollo Científico y Tecnológico del Departamento de Bolívar 2010-2032. Estas dos visiones, aunque no hacen énfasis en una región específica, proponen metas que pretenden dar solución no solo a los problemas de infraestructura de transporte sino a un sistema logístico de vital importancia para la competitividad del país.

De igual manera, estos planes apuntan a consolidar la transformación productiva y competitiva de Cartagena y Bolívar. El Plan Regional de Competitividad plantea la transformación a partir de la promoción en la conectividad, capacidad y promoción de servicios e innovación, mientras que el Plan Estratégico y Prospectivo por su parte, proyecta dicha transformación a través del desarrollo de proyectos, la gestión de transferencia tecnológica y la creación de empresas.

Luego de una comparación de los planes consultivos realizados para el departamento de Bolívar frente a los planes de desarrollo de los municipios de la Zodes es importante resaltar que, si bien los primeros -en especial el PERCTI y el Plan Regional de Competitividad - no identifican claramente las acciones estratégicas conducentes al fortalecimiento de la infraestructura, sí la conciben como parte de un sistema logís-

tico, mientras que los planes de desarrollo solo establecen metas que dan soluciones a problemáticas puntuales en el transporte.

Por tanto, es necesario hacer una revisión de las visiones al momento de definir futuros planes operativos para la región, que conlleven a aprovechar sus capacidades productivas, de cara al fomento de su desarrollo competitivo, lo que facilitaría la movilidad de la carga hacia y desde las áreas circunvecinas y otras zonas del país. Además, los planes operativos deben enfocarse en construir, rehabilitar y adecuar la infraestructura, mejorar la articulación entre los sistemas viales de orden nacional, departamental y municipal, y fortalecer el transporte a través del modo fluvial, para aprovechar el Río Magdalena, el Canal del Dique y la Ciénaga de María La Baja.

Así mismo, es importante que los procesos de planeación de dichos proyectos, en las distintas escalas gubernamentales, sean coherentes, complementarios y que se articulen para establecer iniciativas o metas que conlleven a la obtención de una región competitiva. Extender el compromiso de las entidades tanto públicas como privadas, identificar las potencialidades de la Zodes en materia de movilidad, reconocer sus condiciones geomorfológicas, e integrar los modos de transporte terrestre y fluvial, son aspectos que agregarían valor en el diseño de soluciones que impulsen la competitividad del sector agrícola de la Zodes Montes de María.

REFERENCIAS

AGENDA INTERNA PARA LA PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR (2007). Regional Bolívar, DNP, 80.

AROCENA, J. (2002). El desarrollo local: un desafío contemporáneo. Taurus - Universidad Católica de Uruguay (2a edición), 13.

BARBERO, J. (2011). La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina: diagnóstico estratégico y propuestas para una Agenda Prioritaria. (CAF, Ed.) CAF, 132.

BENZAQUEN, J., DEL CARPIO, L., VALDIVIA, C., & ZEGARRA, L. (2010). Un índice regional de competitividad para un país. Revista CEPAL (102), 69-86.

BOISIER, S. (1995). La modernización del estado. Una mirada desde las regiones. Nueva Sociedad (139), 38-50.

- CÁMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA, Estructura Empresarial de la Zodes Montes de María, Año 2010.
- COLOMBIA CONSTRUYE Y SIEMBRA FUTURO. (2008). Política Nacional de Fomento a la Investigación y la Innovación. Bogotá: Departamento Administrativo de Ciencia y Tecnología - COLCIENCIAS.
- CONPES 3527 (2008). Política Nacional de Productividad y Competitividad, DNP, 83.
- CONPES 3547 (2008). Política Nacional Logística, DNP, 63.
- CONPES3668. (2010). Informe de Seguimiento a la Política Nacional de Competitividad y productividad. DNP, 143.
- CONPES 3678. (2010). Política de Transformación Productiva: Un Modelo de Desarrollo Sectorial para Colombia. DNP, 53.
- DÍAZ, J. (2006). Colombia: nota de análisis sectorial. Agricultura y desarrollo rural. Bogotá: CAF-FAO.
- DNP. (2007). El proceso de planificación en las entidades territoriales: el plan de desarrollo y sus instrumentos para la gestión 2008 – 2011. DNP, 108.
- EVALUACIONES AGROPECUARIAS DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR, Cartagena, Secretaria de Agricultura y Desarrollo Rural de Bolívar.
- FAO. (2005). Proyecto de Desarrollo Regional. Revista FAO, 1-14.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, E. (2009). Infraestructura e Integración en América Latina. Boletín Económico del ICE (2974), 27-42.
- KEYNES, J. (1943). Teoría General de la ocupación, el interés y el dinero. México: Fondo de Cultura Económica.
- MARTÍN CAICEDO, J. (2006). Retos de la globalización y del TLC sobre la infraestructura de transporte. Revista de Ingeniería (24), 3.
- MAZA, F. (2012). Pertinencia de la oferta educativa de la Zodes Montes de María -Colombia con sus capacidades productivas agrícolas y su potencial agroindustrial. Tesis de máster. Máster en Economía y Desarrollo Territorial. Universidad de Cádiz.España.
- MAZA, F., VERGARA, J., HERRERA, G., AGAMEZ, A. & MEJÍA, W. (2012). Potencialidad de la capacidad agrícola de la zona de desarrollo económico y social - Zodes Montes de María del departamento de Bolívar – Colombia. Revista académica de investigación científica: Desarrollo Regional y Competitividad. Vol. I (2). Cámara de Comercio de Cartagena de Indias, Colombia. p.13-28.
- PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE CÓRDOBA (2002). Alcaldía del municipio de Córdoba, Pág. 191.
- PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE BOLÍVAR (2002). Alcaldía del municipio de El Carmen de Bolívar, Pág. 313.
- PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE EL GUAMO (2001). Alcaldía del municipio de El Guamo, Pág. 162.
- PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE MARÍA LA BAJA (2001). Alcaldía del municipio de María La Baja, Pág. 209.

PERTINENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AGRÍCOLA DE LA ZODES MONTES DE MARÍA: UNA APROXIMACIÓN

PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SAN JACINTO (2004). Alcaldía del municipio de San Jacinto, Pág. 203.

PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SAN JUAN NEPOMUCENO (2002). Alcaldía del municipio de San Juan Nepomuceno, Pág. 198.

PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE ZAMBRANO(2002). Alcaldía del municipio de Zambrano, 192.

PLAN DE DESARROLLO NACIONAL 2010-2014. (2011), DNP, Pág. 481.

PLAN DE DESARROLLO DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR 2012-2015 (2012), Gobernación de Bolívar: Secretaría de Planeación Distrital, Pág. 278.

PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE BARRANCA DE UPIA 2012-2015 (2012). Alcaldía Municipal de Barranca de Upiá, Pág. 71.

PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CÓRDOBA 2012-2015 (2012), Alcaldía Municipal de Córdoba, Pág. 171.

PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE BOLÍVAR 2012-2015 (2012), Alcaldía Municipal de El Carmen de Bolívar, Pág. 247.

PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE EL GUAMO 2012-2015 (2012), Alcaldía Municipal de El Guamo, Pág. 203.

PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE MARÍA LA BAJA 2012-2015 (2012), Alcaldía Municipal de María La Baja, Pág. 172.

PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE SAN JACINTO 2012-2015 (2012), Alcaldía Municipal de San Jacinto, Pág. 205.

PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE SAN JUAN NEPOMUCENO 2012-2015 (2012), Alcaldía Municipal de San Juan Nepomuceno, Pág. 133.

PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE ZAMBRANO 2012-2015 (2012), Alcaldía Municipal de Zambrano, Pág. 136.

PLAN ESTRATÉGICO Y PROSPECTIVO DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO CIENTÍFICO Y TECNOLÓGICO DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR 2010-2032 (2011). Pág. 188.

PLAN REGIONAL DE COMPETITIVIDAD DE CARTAGENA Y BOLÍVAR 2008-2032 (2010). Comisión regional de competitividad de Cartagena y Bolívar, Pág. 60.

PLAN VIAL DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR (2012). Secretaría de Obras Públicas de Bolívar: Gobernación de Bolívar, Pág. 157.

PÉREZ, G. (2008). La necesidad de establecer políticas integrales de infraestructura, transporte y logística. Boletín FAL, CEPAL, Área de Infraestructura y Transporte.

PERROTTI, D., & SÁNCHEZ, R. (2011). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe. Serie Recursos

Naturales e Infraestructura, 85.

ROSTOW, W. (1967). Proceso de crecimiento económico. Madrid: Alianza.

ROZAS, P., & SÁNCHEZ, R. (2004). Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: Revisión Conceptual. Serie Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL (75), 75.

SALVADOR GARCÍA, J. A. (2002). La red ferroviaria Andaluza: infraestructuras y modelo territorial. Cuadernos Geográficos, 97-123.

SHUMPETER, J. (1912). Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. Duncker und Humbolt, Mónaco y Lipsia (trad. it. Teoría delosvilupoeconomico, Sansoni, Florencia, 1971), 93.

SYLOS, L. (1993). Nuevas tecnologías y desempleo. México: Fondo de cultura económica.

TAAFFE, E., MORRIL, R., & GOULD, P. (1963). Transport expansion in underdeveloped Countries: a comparative analysis. GeographyReview , 53, 503-529.

TOMÁS CARPI, J. A. (2008). El desarrollo local sostenible en clave estratégica. Revista de economía pública, social y cooperativa (61), 73-101.

VÁSQUEZ BARQUERO, A. (2000). Desarrollo endógeno y globalización. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, XXVI (079), 28.

VÁZQUEZ BARQUERO, A. (2009). Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis. Apuntes del CENES, 28 (47), 117-132.

VISIÓN COLOMBIA SEGUNDO CENTENARIO 2019 (2005). Departamento Nacional de Planeación, Pág. 63.