



# CORPORACIÓN GRUPO ZILA

## PARTE DOS: EVALUACIÓN DEL TERRITORIO

GOBERNACIÓN DEPARTAMENTAL DE BOLÍVAR

SECRETARÍA DESARROLLO REGIONAL Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

CORPORACIÓN GRUPO ZILA

2018

## TABLA DE CONTENIDO

### 1. EVALUACIÓN SÍNTESIS DEL TERRITORIO COMPONENTE CONECTIVIDAD

|   |   |
|---|---|
| .....                                       | 3 |
| 1.1 MATRIZ DE VACÍOS Y POTENCIALIDADES..... | 3 |
| 1.2 MATRIZ FODA .....                       | 5 |

DOCUMENTO  
EN CONCERTACIÓN

## 1. EVALUACIÓN SÍNTESIS DEL TERRITORIO COMPONENTE CONECTIVIDAD

### 1.1 MATRIZ DE VACÍOS Y POTENCIALIDADES

| VARIABLES        |   |  | VACIOS Y POTENCIALIDADES   |  |
|------------------|---|--|--|--|
|                  | VACIOS  |  | POTENCIALIDADES  |  |
| <b>CARRETERO</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• falta de vías urbanas y rurales en los municipios.</li> <li>• falta de señalización vial y semaforización.</li> <li>• dificultad para transitar en las calles de los municipios.</li> <li>• deficiente comunicación terrestre en el interior y el norte del país por falta de puentes sobre el río Magdalena.</li> <li>• Alto índice de accidentalidad.</li> <li>• vías pavimentadas de mala calidad.</li> </ul>   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interconexión entre los corregimientos.</li> <li>• Las visiones de la malla vial terciaria del departamento la cual tiene un carácter trascendental en conectividad en los Zones como la Mojana, montes de María y dique.</li> <li>• La infraestructura adaptada al conexión de los municipios de San Estanislao de los Andes y Soplaviento dando la oportunidad al el anillo del que rodea el dique de tener posibilidad de sacar sus productos hacia las centrales de hasta de los centros poblados.</li> <li>• La interacción de la multimodal con la transversal Montes de María y la articulada vial Sincelejo en Magangué- bodega- Mompox el banco con salida para la tronca de oriente y los Santander.</li> </ul> |  |
| <b>FLUVIAL</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El río presenta en varios tramos restricciones de profundidad que impiden la navegación permanente y continúa durante los 365 días.</li> <li>• Entre Barrancabermeja – calamar y el puente Pumarejo se presentan restricciones en algunos tramos (pinillos).</li> <li>• El canal del dique Se desprende a la altura de la población de calamar y desemboca después de 115 kilómetros por el sitio de pasacaballos en la bahía de Cartagena.</li> <li>• La institucionalidad que debe garantizar la navegabilidad del río y los canales fluviales está sumida en restricciones de decisiones por el flagelo de la corrupción.</li> <li>• La población no tiene claro la información acerca de la importancia de los ríos y canales fluviales y su aporte a la productividad del territorio.</li> <li>• Los entes encargados de proyectar la infraestructura del modo de transporte tiene poca visión y poca identificación acerca de los pivotes multimodales del al región.</li> </ul> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las características topográficas del territorio colombiano hacen que el modo fluvial presente ventajas comparativas para el transporte de carga y pasajeros, tales como optimización de costos, volúmenes de carga y menor emisión de gases de efecto invernadero, entre otros, presentando un potencial de competitividad en términos de operatividad.</li> <li>• Garantizar la navegabilidad de las hidro vías y la existencia de una infraestructura adecuada, que permita atraer la carga con vocación fluvial y la inversión privada necesaria para el desarrollo logístico y portuario.</li> </ul>  |  |

|                 |   |  |
|-----------------|---|--|
| <b>AEREO</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hay una diversidad del manejo de los aeropuertos o aeródromos en el departamento ya existen público y privadas</li> <li>• La institución encargada de la regulación solo tiene centro, sobre los aeropuertos publico</li> <li>• Los entes encargados de hacer siguiente de este tipo de infraestructura no tiene la información detallada de los aeropuertos privados de departamento.</li> <li>• No hay activación del tránsito aéreo comercial tanto de carga como de pasajeros para algunos de los aeropuertos</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• se constituye en un factor preponderante para su desarrollo e integración, estableciéndose como una alternativa necesaria para su articulación con los modos terrestre y fluvial.</li> </ul>  |
| <b>MARITIMO</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El departamento no tiene patios logísticos adecuados que faciliten y reduzcan los costos y tiempos logísticos. Según estudios de la ANDI, los transportadores pierden hasta un día en la espera de la recepción o la entrega del contenedor.</li> <li>• los puertos marítimos, no cuentan con una estructura de puertos secos que la ordene y articule.</li> <li>• En el puerto de Cartagena existen restricciones para el acceso de la flota por los niveles de calado existentes.</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cartagena se constituye en uno de los puertos más importantes de nuestro país, ubicándose dentro de su Bahía terminales modernos y competitivos especializados en el manejo de carga que contribuye al desarrollo industrial de nuestra Región.</li> <li>• El departamento cuenta con puertos modernos, operados con un alto grado de actualización tecnológica, lo cual indica que no hay necesidad de nuevos puertos en el mediano plazo.</li> <li>• en el puerto de Cartagena se está trabajando con el fin de recibir barcos con, aproximadamente, 5.000 contenedores, y así tener un mayor y rápido flujo de comercio.</li> </ul>                          |
| <b>FERREO</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• No existe fortaleza en el departamento debido a que desde 1950 dejó de funcionar el ferrocarril en bolívar</li> <li>• Ferrocarriles nacionales está pensando en solo activar vías férreas que sea recuperables no diseñar nuevas</li> <li>• El departamento de Bolívar no es atractivo para los proyectos que tiene las instituciones del estado en inversión en este tipo de infraestructura</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El transporte férreo tiene mucha potencialidad más que todo por el aprovechamiento de las riveras como camino o ferrovía ya que el departamento cuenta con 2 cuencas hidrográficas las cuales le permiten la participación al 90% de la población del departamento y so se pensara en adecuar las rivera y proyectar como una vía ferre aportaría a el avance multimodal y conectividad del departamento.</li> <li>• El proyecto del tren de cercanías articulado por el departamento de sucre y que conecta a Magangué y su área territorial de influencia generaría un impacto muy significativo para la productividad del departamento de Bolívar</li> </ul> |



## 1.2 MATRIZ FODA

| VARIABLES        | DOFA   |  |  |   |
|------------------|--|--|--|---|
|                  | FORTALEZAS (+)   | DEBILIDADES (-)  | OPORTUNIDADES (+)  | AMENAZAS (-)  |
| <b>CARRETERO</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• se han logrado intervenciones para mejorar la Red Vial Nacional, que corresponden a la primera calzada del Puente Gambote con una inversión cercana a los \$110.000 millones de pesos, las vías en pavimento asfáltico se incrementaron de un 80% a un 95%.</li> <li>• se mejoró la vía concesionada Mompox– Botón de Leiva mediante pavimentación, la Rehabilitación que el Fondo de Adaptación y el Concesionario adelantan en la vía La Bodega – Mompox, permitiendo la articulación la vía Nacional Primaria denominada Transversal de la Depresión Momposina, mediante la construcción del denominado puente Yatí –</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• La malla vial tiene bajo índice de cobertura porcentual, que equivale a sólo 144.4 metros de vía por kilómetro cuadrado de territorio y una deficiente cobertura geográfica que impide que extensas zonas del territorio departamental puedan acceder con facilidad a los centros de consumo y distribución para sus productos.</li> <li>• La malla vial del departamento tiene aproximadamente una longitud de 3.099 Km, de los cuales 457,13 Km corresponden a la Red Vial Primaria, a cargo GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR SECRETARÍA DE PLANEACIÓN 208 de la Nación, 130 Km son Red secundaria, a cargo del departamento y 2.511,87 son de la Red Terciaria a cargo de INVIAS y de los municipios (Plan Vial, 2010).</li> <li>• En Bolívar factores como la distancia, la desarticulación entre los centros de producción, puntos de entrada y salida de productos hacia los centros de consumo,</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de 197 km en calzada sencilla de 2 carriles del 3,65 mts del tramo Barranco de Loba – Norosí – Simití - San Pablo – Cantagallo – Yondó – Puente - Barrancabermeja, en los departamentos de Antioquia y Bolívar, conectándose con la troncal del Magdalena Medio.</li> <li>• 265 kms que van desde el Viajano (Troncal de Occidente)- San Marcos – Majagual – Achí – Guaranda – Norosi -Rio Viejo – Regidor - La Gloria -La Mata (Troncal de Oriente).</li> <li>• Proyecto de dobles calzadas hace parte de la Cuarta Generación de Concesiones Viales del país y su construcción está a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura– ANI, a través de contratos de concesión.</li> <li>• la construcción de 12 kilómetros de vía en la conocida Transversal Momposina, en el cruce sobre el río Magdalena, permitiendo la comunicación directa entre Magangué y Mompox (Bolívar). El proyecto se encuentra subdividido en 4</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poca viabilidad de los proyectos de infraestructura proyectados</li> <li>• Contratación de poco clara y afectación directa con la ejecución de actividades de proyectos en proceso de ejecución</li> <li>• Las condiciones geológicas y de seguridad no sean una restricción para el avance de la infraestructura de la región</li> <li>• Poca apoyo de la institucionalidad a las necesidades de infraestructura de la región y subregiones</li> <li>• Visión no acorde con el progreso de la administración y las instituciones responsable de los la propuestas ante el DNP</li> <li>• Errónea asignación de regalías direccionadas proyección de infraestructura de la región</li> </ul> |

|               |  |   |   |   |
|---------------|--|---|---|---|
|               | <p>Bodega (Secretaría de Infraestructura, 2015).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• proyectos de plan de 4G como los 4.7 kilómetros de viaducto sobre la Ciénaga de La Virgen y 5.4 kilómetros en total, que lo convertirán, además del más largo del país, en el tercero más largo de Latinoamérica, comprenden una doble calzada, con las condiciones necesarias de seguridad para que la salida hacia el norte de Cartagena.</li> </ul> | <p>generan altos costos de producción, y por lo tanto, hace que los precios finales se incrementen.</p>   | <p>tramos: el mejoramiento de la vía existente entre Yatí y Santa Lucía, la construcción del puente de Santa Lucía, que tendrá una longitud de un kilómetro y 6 pilares de apoyo (dos de las cuales se proyectan sobre el cauce del río Magdalena); también se llevará a cabo la construcción de la vía sobre Isla Grande, el Puente Roncador (de 2,3 kilómetros) y, finalmente, la vía para conectar el puente Roncador con el corregimiento de Bodega.</p>  |   |
| <b>FERREO</b> | <p>No existe fortaleza en el departamento debido a que desde 1950 dejó de funcionar el ferrocarril en bolívar</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pocos estudios para la implementación de este tipo de infraestructura</li> <li>• Condiciones geográficas no adaptadas para implementación de este tipo de infraestructura</li> <li>• Debilidad en el conocimiento de la eficiencia de este tipo de modo de transporte</li> <li>• Apoyo deficiente de los programas institucionales para apostarle a este modelo de desarrollo de transporte</li> <li>• Poca institucionalidad frente al tema en el departamento y el país</li> <li>• No hay visión de desarrollo con este</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• En este momento la ANI está desarrollando un esquema de adjudicación de concesiones, y está analizando la viabilidad técnica y financiera de una serie de iniciativas privadas a la luz del nuevo régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas</li> <li>• Proyectos debe ser una prioridad por la entrada en vigencia de los Tratados de Libre Comercio,</li> <li>• El Proyecto Férreo Tren de Cercanías de las Sabanas, Montes de María y Golfo del Morrosquillo, iniciativa que surgió hace 10 años, pero que cuenta</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pocos estudios para la implementación de este tipo de infraestructura</li> <li>• Condiciones geográficas no adaptadas para implementación de este tipo de infraestructura</li> <li>• Debilidad en el conocimiento de la eficiencia de este tipo de modo de transporte</li> <li>• Apoyo deficiente de los programas institucionales para apostarle a este modelo de desarrollo de transporte</li> <li>• Poca</li> </ul> |

|                |   |   |  |   |
|----------------|---|---|--|---|
|                |   | modelo de infraestructura   | <p>por primera vez con la voluntad política conjunta de los departamentos de Sucre, Bolívar y Córdoba.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pretender impulsar el desarrollo económico de la región a través de la vía férrea, que servirá para transporte multimodal de carga y pasajeros, conectando la zona portuaria del río.</li> <li>* Aprovechamiento de la revira de los canales fluviales para el diseño de una vía férrea tracha ancha la cual generaría la oportunidad de transporte de carga menos costoso dentro de la región agro-industrial del departamento</li> </ul>       | <p>institucionalidad frente al tema en el departamento y el país</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No hay visión de desarrollo con este modelo de infraestructura</li> </ul>   |
| <b>FLUVIAL</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los Ríos Magdalena y Cauca, se constituyen en arterias fluviales importantes en nuestro Departamento, para la integración de los municipios localizados en sus riberas y áreas de influencia. Adicionándose el Brazo Morales, Río Chicagua y el sistema de caños conectores.</li> <li>• El departamento Bolívar cuenta con las arterias fluviales</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El transporte de carga y de pasajeros por el Río Magdalena, Cauca, sus brazos y canales presentan limitaciones por deficiencias en su infraestructura: muelles, atracaderos, etc. El Río Magdalena si bien requiere de una infraestructura física como medio de transporte fluvial, puertos, canales navegables y embarcaciones fluviales, necesita la construcción de obras complementarias.</li> <li>• riesgo de las aguas del Canal del Dique. los caudales y sedimentos del Canal.</li> <li>• El poco calado en épocas de sequía</li> <li>• Sedimentación</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El proyecto 908 kilómetros de obras hidráulicas de encauzamiento entre Puerto Salgar, La Dorada y Barrancabermeja, obras de mantenimiento, a un sistema de navegación satelital y a trabajos de asistencia a la navegación.</li> <li>• Se espera garantizar una profundidad mínima de 7 pies y será capaz de movilizar convoyes de hasta 7.200 toneladas. Se recuperará además la actividad pesquera.</li> <li>• El Canal del Dique espera los diseños de las obras que permitirán navegarlo y que impedirán la entrada de sedimentos a la bahía</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Política pública con respecto a los proyectos de infraestructura del río.</li> <li>• Contratación pública para los proyectos</li> <li>• Condiciones geopolíticas departamentales para implementación de proyectos</li> <li>• Morfología del río</li> <li>• Estacionalidad climatológica del clima en el año</li> <li>• Impactos ambientales de las compañías que hacen uso del río como hidrovía</li> <li>• Población afectada por proyectos de infraestructura</li> </ul> |



|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <p>conformadas por los ríos Magdalena, incluyendo los Brazos de Loba y Mompós, Cauca, San Jorge, Canal del Dique y sistemas lagunares, constituyéndose en ejes articuladores propiciando el transporte intermodal hacia los centros de producción, consumo, desarrollo y rutas nacionales.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Con la construcción de obras complementarias, articuladas con rutas terrestres, que unan los centros ribereños de población con los ejes viales mayores de transporte y el sistema de apoyo portuario que actualmente genera alternativas a la región</li> </ul> | <p>concentrada por la no canalización de áreas navegables</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La utilización de la empresa de carga a el aprovechamiento de la 908 km navegables del río.</li> <li>• La cuenca del cauca no tiene registro de navegabilidad de carga</li> <li>• La capacidad de los muelles no están actualizada según necesidades de la región</li> </ul> | <p>de Cartagena, a la de Barbacoas y al Parque Nacional Natural Islas del Rosario.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• habrá una esclusa en Calamar y otra en un sitio aguas abajo, y que ambas tendrán estructuras de control para regular el paso de agua hacia las ciénagas aledañas de manera que los ecosistemas sobrevivan sin problemas.</li> <li>• prevé una estructura para impedir la entrada de la cuña salina por Pasacaballos y poner así a salvo el suministro de agua dulce para Cartagena.</li> <li>• Proyectar la zona de Magangué como pivote multimodal con la conexión terrestre aérea y fluvial.</li> <li>• Infraestructura que facilite la salida de los productos agro-industria de las regiones y subregiones</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Institucionalidad del departamento de Bolívar</li> </ul> |
|--|---|---|---|



|                        |  |  |   |   |
|------------------------|--|--|---|---|
| <p><b>MARITIMA</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>En el departamento se encuentra uno de los puertos más importantes de nuestro país, dentro de la Bahía de Cartagena de Indias con terminales modernos y competitivos especializados en el manejo de carga que contribuye al desarrollo industrial de nuestra Región.</li> <li>Se cuenta con 53 muelles para barcos de diferente tonelaje, que mueven productos como abonos, gránulos, cemento, carbón, productos químicos, derivados del petróleo y chatarra, contenedores y carga general.</li> <li>Se destacan los terminales de la Compañía Colombiana de Clinker (cemento y carbón de exportación), Ecopetrol (exportación de diésel y full oil) y la Sociedad Portuaria Regional (café y ferroníquel de exportación y productos químicos de</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Poca integración con los modelos producción agroindustrial del departamento.</li> <li>Pocas alternativas de puertos secos en el departamento como focos de articulación con los Zodes del centro y sur del departamento.</li> <li>inconveniente que el calado de su canal de acceso no le permite el ingreso de buques portacontenedores tipo New panamax</li> <li>requiriendo realizar la ampliación y profundización del canal de acceso a la bahía de Cartagena, en el área de Bocachica y manzanillo</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Cartagena cuenta con la mejor infraestructura portuaria del país y su sistema portuario está conformado por cinco terminales marítimo privados de servicios público, y más de 30 muelles privados, propiedad de empresas importadoras y exportadora ubicadas en la zona industrial de Mamonal, las cuales, desarrollan diferentes actividades como: carga general, de contenedores y gránulos; astilleros y muelles de hidrocarburos, de pesca y de turismo.</li> <li>El puerto de Cartagena, tiene conexiones con más de 596 terminales marítimos en 136 países, está situado en cercanía al canal de Panamá.</li> <li>Puede manejar el transporte multimodal terrestre, y fluvial con el interior del país y los más importantes centros internos de producción y consumo</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>El Puerto de Cartagena recibe una sedimentación creciente del río Magdalena el cual desemboca por el canal del dique directamente a la bahía de Cartagena, en el sector de Boca chica, lugar donde inicia el canal de acceso a la bahía Interna. En la bahía de Cartagena se encuentra el 42% de los puertos del país (hay 53 puertos privados).</li> <li>En la situación actual, 8.6 millones de toneladas de sedimentos por año entran en el canal del Dique, y se depositan en: - Las ciénagas y los canales: 3.4 M T/año (≈ 40%) - Bahía de Cartagena: 1.9 M T/año (≈ 22%) - Bahía de Barbacoas (caños Lequerica y Matunilla): 2.1 M T/año (≈ 24%) - En el Mar (Caño Correa): 1.1 M T/año (≈ 13%) (Cormagdalena, 2014, p 47).</li> <li>EL área de crecimiento de los muelles es muy limitada, además que la ampliación del canal está sujeta a la condición de los fuertes que son patrimonio histórico de la humanidad</li> </ul> |
|------------------------|--|--|---|---|

|  |   |  |  |  |
|--|---|--|--|--|
|  | <p>importación, en cargas contenedorizadas y sueltas).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cartagena es la gran puerta de entrada a Colombia, que maneja aproximadamente el 40% de la carga del país.</li> <li>• En los últimos cinco años el Puerto de Cartagena movilizó 10.035.799 contenedores, lo que representa más del 70% de los contenedores transportados por los puertos del país.</li> <li>• La aduana de Cartagena tramitó el 58% de las transacciones de comercio exterior del país. Es importante el incremento en la inversión que han generado las zonas francas, además de contribuir a generar empleos en el departamento.</li> </ul> |  |  |  |
|--|---|--|--|--|

|                     |   |  |  |   |
|---------------------|---|--|--|---|
| <p><b>AEREO</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bolívar cuenta con un sistema orientado y administrado por la Nación a través de la AEROCIVIL, con los siguientes aeropuertos públicos, el Rafael Núñez de Cartagena, el Baracoa en Magangué, Bernardo Martínez en Mompos y los ubicados en las cabeceras municipales de Santa Rosa del Sur y El Carmen de Bolívar.</li> <li>• Este modo de transporte se constituye en un factor importante para el desarrollo e integración de Bolívar con su capital, la región y el resto del país</li> <li>• su posición geográfica estratégica y estableciéndose como una alternativa necesaria para su articulación con los modos terrestre y fluvial.</li> <li>• La ubicación geopolítica del departamento invita a que en las subregiones exista la posibilidad de una conexión aérea. Los</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualmente el Aeropuerto está subutilizado, ya que a él solo llegan avionetas fumigadoras. Su pista tiene una longitud de 1.200 metros.</li> <li>• Aeropuertos son de carácter privado e incertidumbre sobre la administración de infraestructura: Cicuco (Ecopetrol), San Pablo (INCORA), Monterrey (Pizano S.A.-Zambrano).</li> <li>• Actualmente se presenta una desarticulación de carácter regional entre el modo aéreo la Red Vial de carreteras con los modos fluvial.</li> </ul> | <p>En el aeropuerto de Cartagena, para 2015, los pasajeros nacionales e internacionales, movilizó un total de 3.799.440, con una variación de 14,1%, respecto al año 2014. El movimiento de los viajeros internacionales que entraron a Colombia, llegó a 260.907 personas con un aumento de 17,5%; de otra parte, las personas que salieron al exterior por este aeropuerto fue de 263.577, con un crecimiento 21,4%, frente al año anterior. Entre tanto, del movimiento de pasajeros nacionales, los pasajeros que entraron a la ciudad correspondieron a 1.646.104, con una variación positiva de 13,6%, en cuanto, a pasajeros que salieron hacia otras ciudades del país registró 1.628.852 y variación de 13,1%</p> | <p>El Aeropuerto corresponde a la Clase D para Aviones DC3 y otros tipos, pero ha venido siendo desmantelado por la AEROCIVIL, cuyos equipos están hoy en otros aeropuertos de la Costa Atlántica, contrarios a las promesas de la Entidad con respecto a la rehabilitación del Terminal25.</p> |
|---------------------|---|--|--|---|

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  | aeródromos o<br>aeropuertos<br>pequeños<br>incentiva al<br>sector<br>productivo, a<br>tener la opción<br>de salida de sus<br>productos por<br>este medio de<br>transporte. |  |  |  |
|--|--|--|--|--|

DOCUMENTO  
EN CONCERTACIÓN