

**ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL TRANSPORTE
FLUVIAL INTERMUNICIPAL EN EL DESARROLLO
SOCIOECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE
SABANAGRANDE**

**KEVIN CASTRO BERRÍO
ANDRÉS MANTILLA GÓMEZ
SNEIDER RONCALLO PICHÓN
HOVERMARS ZAMBRANO JINETE**

Proyecto de grado como parte de los requisitos para optar al título de:

**ESPECIALISTA EN LOGÍSTICA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
REPÚBLICA DE COLOMBIA - BARRANQUILLA, ATLÁNTICO**

**Tutores
Mg YOLANDA VEGA SAMPAYO**

RESUMEN

La presente investigación pretende activar la innovación, desarrollo, creación e implementación de nuevas políticas que permitan explotar la funcionalidad del transporte fluvial de pasajeros entre el municipio de Sabanagrande y la ciudad de Barranquilla, pasando por los municipios aledaños al río Magdalena.

El método de obtención de datos y definición de algunos problemas en torno a esta iniciativa, busca exponer algunos aspectos inherentes a este tipo de transporte; tales como la infraestructura necesaria, la situación social y económica y algunos elementos normativos.

Asimismo, los resultados pueden ilustrar a las instituciones departamentales y nacionales con competencia en transporte fluvial para tomar decisiones sobre la posibilidad de explotar el transporte fluvial de pasajeros para satisfacer las necesidades básicas de las comunidades aledañas al municipio de Sabanagrande, Barranquilla y otros municipios aledaños.

Hoy por hoy, el río es sinónimo de posibilidad, de oportunidad; el río abre paso a nuevas alternativas de transporte y de creación de nuevos empleos, lo que generaría un impacto positivo, desde todo punto de vista, en las comunidades aledañas a éste.

En el mundo actual, diversas ciudades tienen los ojos puestos en los canales fluviales que comunican entre sí a sus comunidades, como el caso de Países Bajos, para no solo facilitar el día a día de sus habitantes, sino también para explotar el turismo y así mejorar la situación económica de la comunidad. De ahí parte la importancia a nuevas miradas a otras propuestas de medios de transporte adicionales a las que ya conocemos.

Hay que recordar la importancia y la relevancia que tuvo el río Magdalena en el desarrollo de Colombia, todo lo entró por el río desde la Costa Norte hasta el interior del país; fue vital en el desarrollo industrial y económico de una nación creciente, recién independizada. Claramente el río sirvió de plataforma para la conquista de los españoles en los tiempos de la colonia.

Como se puede ver hasta acá, el río es una plataforma que en los inicios de esta nación sirvió de plataforma que contribuyó en la civilización de sus habitantes y en la conexión de las comunidades, así como el comercio y demás; no obstante, se habla de un estancamiento al paralizar las operaciones del río al frenar el transporte fluvial y darle paso únicamente a la posibilidad del transporte terrestre.

Es por eso que con el presente proyecto se pretende ampliar la visión que se tiene del río Magdalena y presentarlo como una oportunidad para todas las personas que están cerca de éste, y para todas aquellas personas que desean realizar turismo en la zona y aprovechar las hermosas vistas que ofrece.

Se puede hacer historia, se puede ser la generación que reactivó el río Grande de la Magdalena, que catapultó esta riqueza natural convirtiéndola en un motor de desarrollo socioeconómico, turístico y alternativo. Se puede lograr, siempre y cuando se genere la posibilidad de establecer normas y leyes que rijan la materia, y que reglamenten parámetros para poder aprovechar el río y todo lo que puede ofrecerle a la comunidad y al país.

Antecedentes:

Con el fin de orientar este proyecto, se realizaron revisiones a trabajos relacionados con el aprovechamiento de afluentes en diferentes municipios y regiones. Encontramos trabajos importantes como el de Hincapié (2016), donde esboza todo un plan estratégico para la revitalización del puerto de Puerto Berrío, Antioquia, proyectándolo como un impulsor de la economía local y regional.

En otros trabajos como el de Cáceres, Uribe, Rodríguez y Ortegón (2013), donde describen el desarrollo de la navegabilidad comercial del río Magdalena, hallamos bases sólidas para fundamentar este proyecto, debido a que elaboran un listado de todas las oportunidades que desaprovechan los municipios y zonas aledañas al río Magdalena.

Adicionalmente, hay que resaltar el trabajo de López (2014), donde reflexiona sobre una propuesta de eco renovación urbana en el borde del río Magdalena, en la ciudad de Barranquilla. En este trabajo se expone la importancia de la recuperación del río como motor de evolución y crecimiento de la ciudad de Barranquilla. Claramente, al ser una propuesta en materia arquitectónica, el río y su ribera se presentan como una solución estética de desarrollo urbano frente a aspectos sociales, tales como el mejoramiento de la calidad de vida de los ribereños y zonas aledañas, así como para todos los habitantes de la ciudad y sus visitantes. Este trabajo resulta fundamental para el desarrollo del presente, debido a que pone en manifiesto la importancia del afluente del Magdalena y lo imperioso que resulta la recuperación de la ribera.

Los trabajos antes mencionados han contribuido sustancialmente en el desarrollo de este proyecto. Sin embargo, hay que resaltar que el trabajo de Galvis y Quintero (2017), acerca de la geografía económica de los municipios ribereños del Magdalena, ha sido un modelo a seguir, debido a que abarca la problemática social y económica de los 125 municipios ribereños del Magdalena de manera holística, integral, permitiendo fundar el análisis de este proyecto en aspectos de vital importancia.

Objetivos:**Objetivo General**

Analizar la implementación del transporte fluvial intermunicipal en el desarrollo socioeconómico del municipio de Sabanagrande.

Objetivos Específicos

- Analizar el impacto social del municipio de Sabanagrande ante la implementación de un sistema de transporte fluvial intermunicipal.
- Describir la situación inicial del municipio en relación a las posibles influencias que trae consigo la implementación de la infraestructura de transporte fluvial en el municipio.
- Identificar los beneficios que trae consigo la implementación de un terminal fluvial en relación con el desarrollo socioeconómico del municipio.

Materiales y Métodos:

El enfoque en que se basa el presente proyecto es el de *investigación mixta*, debido a que toma fundamentos de carácter cualitativo y cuantitativo. A este respecto, Sampieri (2014) expresa que “La meta de la investigación mixta no es reemplazar a la investigación cuantitativa ni a la investigación cualitativa, sino utilizar las fortalezas de ambos tipos de indagación, combinándolas y tratando de minimizar sus debilidades potenciales” (pág 565). Como tipo de investigación se utilizarán dos métodos. En primer lugar, estará el método de *investigación documental*, el cual permitirá obtener información basada en estudios de medición a partir de datos secundarios; adicionalmente, se complementa con el método *descriptivo*, el cual, como su nombre lo indica, permitirá dar una descripción detallada del proyecto y de las observaciones. Por otra parte, el diseño de la investigación es *no experimental transversal*, pues, aunque se van a analizar variables, éstas no serán susceptibles a modificaciones de carácter intencional y serán tanto recolectadas como analizadas en un momento determinado. Para ampliar el concepto, Sampieri (2014) cita en su libro *Metodología de la investigación* (Sexta edición). Mc Graw Hill: “Los diseños de investigación transeccional o transversal recolectan datos en un solo momento, en un tiempo

único (Liu, 2008 y Tucker, 2004). Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado. Es como “tomar una fotografía” de algo que sucede”.

En investigación, un paradigma es un modelo que está configurado por unos conceptos filosóficos claros que tienen como objetivo resolver problemáticas de las ciencias en general. El investigador, en efecto, adopta el paradigma investigativo que más se ajuste a las características de la investigación de que se ocupa (Martínez, 2004). En este proyecto recibió fundamentos epistemológicos del *paradigma interpretativo*, debido a que son el punto de partida del enfoque que se le dio a la investigación. El paradigma interpretativo permite al investigador profundizar en su investigación a través de la recolección de datos con instrumentos como la entrevista, la encuesta, el diario de campo, y así brindarle la posibilidad de sacar conclusiones.

Para el desarrollo de esta investigación utilizaremos el método *inductivo*, el cual permitirá obtener información a través de la descripción y observación para luego generar perspectivas teóricas (Sampieri 2014). Asimismo, brinda la posibilidad de recolectar datos en una fase y contrastarlos en otra y, de este modo, poder sacar conclusiones.

Resultados:

En Colombia existen dos medios de transporte autorizados que pueden variar según la necesidad de la población, el transporte público en todas las modalidades, el transporte privado cuando tenemos unos ingresos que ayuden a sostener este tipo de medio.

El transporte público con sus diferentes medios reconocidos son los que más utilizan la población objetivo teniendo un 77% de superioridad, mientras el transporte privado el excedente con un 22.8 % que pueden transportarse por su propio medio.

Entre los aspectos importantes en la elección del tipo de transporte que los pasajeros toman en cuenta al seleccionar el tipo de transporte, entre estos aspectos la tarifa es determinante con un 39.6%, siguiendo muy de cerca el servicio con un 36%, inmediatamente con un 19.8% el tiempo de llegada a su destino, no importando el resto de las variables que se encuentran resumidas como valor Agregado Como la seguridad, tecnología, etcétera.

Para apreciar mejor la relación del transporte público con las tarifas y la calidad del servicio, estas reflejan que solo un 8.9% tiene una buena percepción de los diferentes medios de transportes encontrados. Considerando que el resto del porcentaje tiene una mala o regular imagen frente a la necesidad que hay en el municipio de Sabanagrande.

Como demostración de lo citado anteriormente, podemos evidenciar que las tarifas no están acorde a la realidad económica del municipio de Sabanagrande y zona rural, donde el 80% de la población lo expresa.

Del mismo modo, la población objetivo no han comprado vehículo en el último año con un 90% de los encuestados, sustentando con esto que a esta población solo puede utilizar el transporte público, con las variables que estén en su entorno socioeconómico.

Es evidente fortalecer unos de los medios de transporte más comunes y antiguos del departamento del atlántico, el aprovechamiento del malecón y el puerto del municipio de Sabanagrande, ayudarían a mejorar el desplazamiento y la economía del municipio hacia Barranquilla y su área metropolitana en la vía oriental, en la pregunta 7 podemos apreciar la aceptación de un medio de transporte fluvial organizado y rentable.

La vía Oriental como principal arteria para desplazarse del municipio de Sabanagrande a Barranquilla y su área Metropolitana, con sus nuevas alternativas de vías, el peaje que se encuentra al entrar a este municipio, solo entrando al mismo y desplazarse al sur del departamento podemos apreciar una buena malla vial. Pero el desplazamiento del peaje hasta Barranquilla es considerado regular o malo con un 47% y 11% respectivamente.

Finalmente, se preguntó acerca de la intención de utilizar un medio de transporte alternativo de ese municipio, que actualmente se encuentra funcionando por medio de una cooperativa, incorporando nuevas rutas como son Barranquilla, Soledad y Malambo, teniendo una aceptación del 85.1%.

En suma, resulta evidente que con la implementación de un medio de transporte fluvial alternativo el turismo se incrementaría, ya que este municipio tiene una zona rural única en el departamento, festival del pescado con más de cinco mil visitantes y ventas superiores a los 200 millones de pesos; sin contar la facilitación del movimiento de carga de perecederos de los campesinos de la zona, con el transporte de carga.

Conclusiones:

Como ha quedado en evidencia en la investigación, el transporte fluvial en Colombia ha venido evolucionando de manera muy desequilibrada si comparamos los datos de movimiento de carga frente al movimiento de pasajeros.

En el caso del departamento del Atlántico y los municipios ribereños, donde sus habitantes muestran un pleno interés en tener el transporte fluvial como una alternativa real de transporte para reducir su costo de vida y además reducir los tiempos de desplazamiento, este aún es subutilizado, además, no cuenta con infraestructura de calidad que brinde en amplia Considerando lo anterior, se puede concluir que el transporte fluvial de pasajeros entre Sabanagrande, Barranquilla y otros municipios aledaños, incluso del departamento del Magdalena, posee un gran potencial de desarrollo, siempre y cuando la voluntad política tenga la sensibilidad de los beneficios que esta modalidad de transporte puede brindar, no solo a estas poblaciones, sino también a muchas otras a lo largo del territorio colombiano. Es claro que el desarrollo de políticas públicas en función de esta solución de transporte mejorará la calidad de vida de los usuarios trayendo, además, la posibilidad de crecimiento económico considerando la posibilidad de incrementar el intercambio de bienes entre estas comunidades.

Palabras clave: Transporte Fluvial, Sabanagrande, Barranquilla, Río Magdalena.

ABSTRACT

The present investigation intends to activate the research, development, creation and implementation of new policies that allow exploiting the functionality of fluvial passenger's transportation between the municipality of Sabanagrande and the city of Barranquilla, passing through the municipalities bordering the Magdalena River.

The method of obtaining data and defining some problems around this initiative, seeks to expose some aspects inherent to this type of transportation; such as the necessary infrastructure, the social and economic situation and some normative elements.

Likewise, the results can illustrate to the departmental and national institutions with competence in river transportation to make decisions about the possibility of exploiting the

fluvial passenger's transportation in order to satisfy the basic needs of the communities surrounding the municipality of Sabanagrande, Barranquilla and other neighboring municipalities.

Background:

In order to guide this project, revisions were made to works related to the use of tributaries in different municipalities and regions. We find important works such as Hincapié (2016), where he outlines an entire strategic plan for the revitalization of the port of Puerto Berrío, Antioquia, projecting it as a driver of the local and regional economy.

In other works such as the one by Cáceres, Uribe, Rodríguez and Ortigón (2013), where they described the development of the commercial navigability of the Magdalena River, we find solid bases to support this project, because they make a list of all the opportunities that are wasted by the municipalities and areas surrounding the Magdalena River.

Additionally, the work of López (2014) should be highlighted, where he reflects on a proposal for urban ecological renewal on the edge of the Magdalena River, in the city of Barranquilla. This paper exposes the importance of the recovery of the river as an engine of evolution and growth of the city of Barranquilla. Clearly, being an architectural proposal, the river and its banks are presented as a solution for urban development in the face of social aspects, such as improving the quality of life of the riverside residents and surrounding areas, as well as for all the inhabitants. of the city and its visitors. This work is essential for the development of the present, because it highlights the importance of the Magdalena tributary and the imperative of recovering the riverbank.

The previous works contributed substantially in the development of this project. However, it should be noted that the work of Galvis and Quintero (2017), about the economic geography of the riverside municipalities of the Magdalena, has been a model to follow, because it covers the social and economic problems of the 125 riverside municipalities. del Magdalena in a holistic, comprehensive manner, allowing the analysis of this project to be based on aspects of vital importance.

Objective:

Analyze the implementation of intermunicipal river transport in the socioeconomic development of the municipality of Sabanagrande.

Materials and Methods:

The approach on which this project is based is that of mixed research, because it takes foundations of a qualitative and quantitative nature. In this regard, Sampieri (2014) states that "The goal of mixed research is not to replace quantitative or qualitative research, but to use the strengths of both types of inquiry, combining them and trying to minimize their potential weaknesses" (page 565).

As a type of research, two methods will be used. In the first place, there will be the documentary research method, which will allow obtaining information based on measurement studies from secondary data; additionally, it is complemented by the descriptive method, which, as its name indicates, will allow a detailed description of the project and the observations to be given. On the other hand, the design of the research is non-experimental cross-sectional, since, although variables will be analyzed, they will not be susceptible to changes of an intentional nature and will be both collected and analyzed at a given time. To expand the concept, Sampieri (2014) quotes in his book *Research Methodology* (Sixth edition). Mc Graw Hill: "Transsectional or cross-sectional research designs collect data at a single point in time, at a single time (Liu, 2008 and Tucker, 2004). Its purpose is to describe variables and analyze their incidence and interrelation at a given moment. It is like "taking a picture" of something that happens".

In research, a paradigm is a model that is configured by clear philosophical concepts that aim to solve problems in science in general. The researcher, in effect, adopts the investigative paradigm that best suits the characteristics of the research he is dealing with (Martínez, 2004). In this project he received epistemological foundations of the interpretive paradigm, because they are the starting point of the approach that was given to the investigation. The interpretive paradigm allows the researcher to delve into his research through data collection with

instruments such as interviews, surveys, field diary, and thus provide the possibility of drawing conclusions.

For the development of this research we will use the inductive method, which will allow us to obtain information through description and observation and then generate theoretical perspectives (Sampieri 2014). Likewise, it offers the possibility of collecting data in one phase and contrasting them in another and, in this way, being able to draw conclusions.

Results:

In Colombia there are two authorized means of transport that can vary according to the needs of the population, public transport in all modalities, private transport when we have income that helps sustain this type of means.

Public transport with its different recognized means are the ones that the target population uses the most, having a 77% superiority, while private transport has the surplus with 22.8% that can be transported by their own means.

Among the important aspects in the choice of the type of transport that passengers take into account when selecting the type of transport, among these aspects the rate is decisive with 39.6%, closely following the service with 36%, immediately with a 19.8% the time of arrival at your destination, not caring about the rest of the variables that are summarized as Added value such as security, technology, etc.

To better appreciate the relationship of public transport with rates and quality of service, these reflect that only 8.9% have a good perception of the different means of transport found. Considering that the rest of the percentage has a bad or fair image compared to the need that exists in the municipality of Sabanagrande.

As a demonstration of the aforementioned, we can show that the rates are not in accordance with the economic reality of the municipality of Sabanagrande and the rural area, where 80% of the population expresses it.

In the same way, the target population has not bought a vehicle in the last year with 90% of the respondents, supporting with this that this population can only use public transport, with the variables that are in their socioeconomic environment.

It is evident to strengthen one of the most common and oldest means of transport in the department of the Atlantic, the use of the boardwalk and the port of the municipality of Sabanagrande, would help improve the movement and the economy of the municipality towards Barranquilla and its metropolitan area on the eastern road. , in question 7 we can appreciate the acceptance of an organized and profitable means of river transport.

The Eastern road as the main artery to move from the municipality of Sabanagrande to Barranquilla and its Metropolitan area, with its new road alternatives, the toll that is found when entering this municipality, only entering it and moving south of the department we can appreciate a good road network. But the displacement of the toll to Barranquilla is considered fair or bad with 47% and 11% respectively.

Finally, it was asked about the intention of using an alternative means of transportation in that municipality, which is currently operating through a cooperative, incorporating new routes such as Barranquilla, Soledad and Malambo, with an acceptance rate of 85.1%.

In short, it is evident that with the implementation of an alternative river transport, tourism would increase, since this municipality has a unique rural area in the department, a fish festival with more than five thousand visitors and sales of more than 200 million. of weights; without counting the facilitation of the movement of perishable cargo of the peasants of the area, with cargo transportation.

Conclusions:

As evidenced in the investigation, river transport in Colombia has been evolving in a very unbalanced way if we compare the cargo movement data versus the passenger movement.

In the case of the department of Atlántico and the riverside municipalities, where its inhabitants show a full interest in having river transport as a real transport alternative to reduce their cost of living and also reduce travel times, it is still underutilized, in addition , does not have quality infrastructure that provides a wide range Considering the foregoing, it can be concluded that river passenger transport between Sabanagrande, Barranquilla and other neighboring municipalities, including the department of Magdalena, has great potential for development, as long as the political will is aware of the benefits that this mode of transportation can provide, not only to these populations, but also to many others throughout

the Colombian territory. It is clear that the development of public policies based on this transport solution will improve the quality of life of users, also bringing the possibility of economic growth considering the possibility of increasing the exchange of goods between these communities.

KeyWords: Fluvial transportation, Sabanagrande, Barranquilla, Magdalena River

REFERENCIAS

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Reyes, Giovanni E. (2001). PRINCIPALES TEORIAS SOBRE EL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL. Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences, (4), .[fecha de Consulta 7 de Marzo de 2022]. ISSN: 1578-6730. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=18100408>

Hincapié Cuervo, N. D. Revitalización de la infraestructura portuaria sobre el Río Magdalena para impulsar el transporte de pasajeros y carga en Puerto Berrío, Antioquia.

Cáceres, R. G. G., Uribe, M. A. M. U., Rodríguez, Y. P. A., Gutiérrez, M. P. C., & Ortégón, A. R. B. (2013). Descripción del desarrollo de la navegabilidad comercial del río magdalena. REVISTA COLOMBIANA DE TECNOLOGIAS DE AVANZADA (RCTA), 2(20).

López Martínez, J. (2014). Eco Renovación Urbana del Borde de la Ciudad de Barranquilla que limita con el del Río Magdalena. Módulo Arquitectura CUC.

Galvis–Aponte, L. A. (2017). Geografía económica de los municipios ribereños del Magdalena. Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana; No. 265.

Dabat Latrubesse, Alejandro, & Leal Villegas, Paulo Humberto (2013). La economía mundial actual y el éxito de los países emergentes. El Cotidiano, (177),17-28.[fecha de Consulta 7 de Marzo de 2022]. ISSN: 0186-1840. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=32527004003>

Sampieri, R. H., Collado, C. F., Lucio, P. B., Valencia, S. M., & Torres, C. P. M. (2014). Metodología de la investigación. McGraw-Hill Education.

González, J. R. Q., Sosa, Y. A. R., & Ávila, A. M. C. (2020). Transporte fluvial en Colombia: operación, infraestructura, ambiente, normativa y potencial de desarrollo. Revista Ciudades, Estados y Política, 7(1).