

CONCEPTO SOBRE LA SITUACIÓN ECONÓMICA DE MAGANGUE Y LAS SUBREGIONES AÑO 2012

Existen muchos factores que influyen en la situación económica de Magangué y sus subregiones, partimos de la base que hay mucha desorganización en las entidades territoriales, que son las que reciben los recursos para implementar el desarrollo, sin embargo mucho de ello se queda en particulares y los organismos de control y vigilancia coincidencialmente son altamente ineficientes lo que redundo en atraso y falta de competitividad subregional.

Algunos aspectos a resaltar que se han estudiado a lo largo del año 2012 nos dan una muestra indudable que no estamos mejor es por errores que reiterativamente se vienen cometiendo.

Los aspectos estudiados se desarrollan a continuación:

Terminal fluvial: Un principio de acuerdo

Por invitación que me hiciera el Alcalde Municipal y su Secretario del Interior, la semana anterior asistimos a una reunión de concertación entre la Sociedad Portuaria y las empresas transportadoras fluviales, la conclusión fue que lograr un acuerdo está muy cerca, lo que se requiere es dominar las técnicas de conciliación para lograr que las partes cedan y finalmente éste importante proyecto se ponga a funcionar.

Luego de una larga argumentación de las partes, se ha podido definir una agenda de trabajo que establece los pasos para llegar a una armónica concertación.

Como primer paso se definió la resolución sobre la naturaleza del terminal, es decir, definir si real y legalmente es fluvial o multimodal, en este aspecto los aportes de ingenieros, arquitectos, abogados y expertos en el tema nos enriquecieron con sus conceptos, las partes involucradas y la administración municipal también nos dieron sus conceptos, la conclusión rotunda fue que se trata de un terminal fluvial, ya que su diseño y estructura es para ese fin.

El primer punto donde se dio un acuerdo fue el momento en que el Gerente de la Sociedad Portuaria acepto esa conclusión y manifestó "si es fluvial, es fluvial", entendiéndose que quedó solucionado el primer punto de la controversia.

El segundo paso es la construcción del muelle por parte de la Gobernación de Bolívar, bien lo expusieron las empresas transportadoras cuando hicieron la comparación: iniciar sin muelle, es como inaugurar un aeropuerto sin pista de

aterrizaje. Sobre éste punto el acuerdo se dio en el sentido de conformar una comisión liderada por la Alcaldía Municipal de Magangué para definir los detalles de la contratación, planos y diseños de los muelles, inicio de la obra y la veeduría para garantizar su correcta ejecución. Sobre esta tarea la alcaldía tiene la palabra.

El tercer paso es la concertación de tarifas entre Sociedad Portuaria y empresas transportadoras, con el arbitramento de la alcaldía y la sociedad civil, fase que se debe comenzar una vez definida e iniciada la construcción del muelle y se debe finalizar antes de la terminación de las obras.

Si bien es cierto que existe un cuarto paso, el cual consisten en la habilitación por parte del Ministerio de Transporte de la terminal fluvial de pasajeros, éste se va a dar en simultánea con el quinto paso.

Una mirada al pasado para proyectar el futuro de Magangué.

Las sociedades con el paso del tiempo van avanzando en la medida en que la combinación entre cultura, actitud, visión y sentimiento, lo van permitiendo, pero para poder proyectar en cualquier disciplina, primero se debe tener un amplio conocimiento de causa, de tal manera que permita observar un sinnúmero de detalles que definitivamente inciden en el éxito o fracaso de cualquier plan.

Lo cierto es que una ciudad cosmopolita como Magangué, tiene y debe hacer un esfuerzo muy grande por investigar su pasado, ya que el diario ir y venir de personas de muchos lugares de la región y del mundo, van empolvando su historia y se corre el riesgo de perder de vista, los orígenes y la experiencias del pasado, que a la postre son determinantes para evitar cometer los errores que alguna otra vez se cometieron y por un sano ejercicio en comunidad se debería de preservar para que quienes se establecen puedan adaptarse a un sentido social, comprender qué, existe un orden y para convivir con los que están, es necesario observar conductas, expresiones, conocer y respetar lo que los demás respetan.

Si no encuentra un patrón de medida, entonces cada quien mide y actúa a su manera lo que a la postre conlleva a un desorden generalizado donde el sentido colectivo se pierde y el individualismo sale a relucir y con ello las arbitrariedades y abusos que generan conflictos y del conflicto el pesimismo y de éste una visión escasa que termina por hacer perder el rumbo de las cosas, hasta el día que descubrimos que pasaron 100, 200 o 500 años y podemos afirmar que ahora estamos igual o peor que antes.

A medianos del año 2010 recibí de Antonio Aldana un texto que data del año 1917 escrito, al parecer, por un investigador del Banco de la República, todos los que pudimos tener acceso a ese documento, llegamos a la conclusión que el Magangué de ahora con el de hace 95 años, no se diferencia mucho, para la muestra dos botones.

"En 1912, a sea, hace un siglo, se abrió el primer hospital con local propio, para construirlo tuvieron que hacer rifas y bazares encabezada por una junta de señoras que creó la alcaldía municipal". En el 2012, cien años después, la primera dama encabeza una junta de señoras y señores para reabrir los puestos de salud del municipio.

"El 2 de febrero de 1914 se inauguró la compañía particular de alumbrado eléctrico, gracias a un contrato de concesión por 20 años que les otorgó el municipio". Como ven el negocio de las concesiones no es de ahora, solamente fue que lo ampliaron a Aseo, Alumbrado público, acueducto y alcantarillado, gas, teléfonos, terminales y etc.

Algunos de los aspectos que han incidido en éste escaso avance de la ciudad tiene que ver con problemas del ser, que impiden el hacer, entre ellos, que la administración pública en lugar de garantizar un avance y desarrollo para todos, fue empleada para beneficio de una clase social y política que se enriqueció a sí misma, sin importarle el futuro de los demás, degenerando la democracia en cleptocracia y de allí se derivó una cultura de lo torcido.

También ha sumado a ello una indiferencia cotidiana, donde la genta ha perdido el interés por las cosas y espera que sean los demás los que resuelvan los problemas de todos, por otra parte también tenemos un problema con la envidia, cada vez que le ponemos palos en la rueda a los demás para que no salgan adelante, por último tenemos la pérdida de la dignidad a cambio de dinero.

Todos esos aspectos debemos superarlos como sociedad para salir adelante, si queremos construir una nueva Magangué, debemos hacernos el firme propósito de no seguir cometiendo los mismos errores del pasado para poder proyectar un futuro mejor, la ética de lo público, la participación activa y constructiva, el colaboracionismo y la aplicación de los ideales, son los cuatro pilares sobre los cuales se debe edificar una nueva cultura ciudadana.

Las cosas materiales son recuperables, reconstruibles y mejorables, la construcción de una cultura ciudadana es un proceso mas delicado, prolongado y trascendental, sin embargo, es la única y mejor salida para garantizar la anhelada transformación que requiere la nueva Magangué.

Puente Yatí – Bodega: Cada vez más cerca.

Son más de cinco años los que se le ha invertido a la gestión del puente entre Yatí y Bodega, es por eso que el anuncio que ésta semana hiciera el Gobernador de Bolívar sobre la aprobación de recursos para su construcción, nos llena de satisfacción, ya que finalmente y luego de mucho batallar, los nuevos administradores han comprendido que éste tipo de obras son la que dan nombre y reconocimiento a cualquier administración, el Dr. Gossain lo entendió y ahora cosecha éste tipo de resultados.

Sin embargo, hay que hacerle un reconocimiento al Ing. Roberto Eljaude, por ser la primera persona que se dedicó a la tarea de estructurar un proyecto sobre el tema, fue en el año 2006 y lo radicaron en el Plan 2.500 del gobierno del Presidente Uribe, no fue aprobado, pero dio los primeros vestigios de éste proyecto, posteriormente en el Consejo Comunal de Gobierno en Magangué en Marzo de 2008 tuvimos la oportunidad de exponer la necesidad al Presidente de la República, de lo que se derivó una controversia con el Ministro Gallego por el trazado del proyecto, diferencia que la dirimió el estudio de alternativas ambientales que se gestionó en una Asamblea de Confecamaras en el año 2009.

En el 2010 tuvimos en la Cámara de Comercio el honor de socializar por primera vez el resultado del estudio de alternativas ambientales de la interconexión vial Bodega – Yatí, honor que nos hizo el Invias en consideración a la gestión realizada por la entidad que representa a comerciantes y ciudadanía regional.

Desde el año anterior se adelantaba el proceso de licitación de los diseños del proyecto, en la actualidad ya hay una firma de ingenieros trabajando en la zona diseñando el trazado de la vía, observando el resultado del estudio de alternativas ambientales.

El anuncio que hace el Gobernador de Bolívar a comienzos de semana, es un escalón mas en la larga carrera de hacer que un macroproyecto se haga realidad, labor que no depende de una sola autoridad, ni de una sola entidad, es el resultado de la suma de voluntades que permiten mantener vigente en el tiempo la necesidad de un proyecto que impactará en la vida de millones de personas.

Nuevamente la estratégica ubicación de Magangué en el concierto regional y nacional hace indispensable éste tipo de proyectos para atender las necesidades del país, también debemos recordar que éste proyecto se ha aplazado en dos oportunidades, la primera de ella cuando se construyó el puente en Plato – Zambrano y la segunda cuando se construyó en Barrancabermeja – Yondó, éste último terminó siendo una vergüenza nacional al hacer puente donde no había vía.

Esperamos que la tercera sea la vencida, desde ahora le hacemos un llamado a los alcaldes de la región para que estructuren proyectos con destino al Fondo de Adaptación al Cambio Climático, ya que nuestra zona es prioritaria para ejecución de obras que buscan prevenir el impacto de las inundaciones.

Doble propósito cumplirían dichas obras: prevenir inundaciones y servir de carreteables para la interconexión vial, esta es una gran oportunidad para que nuestros gobernantes pasen a la historia como gestores de macroproyectos de desarrollo.

Juntos evitemos la industria de la tutela

La administración municipal históricamente ha demostrado no tener dolientes, situación que han aprovechados muchas personas para acumular dinero con base en la exigencias de derechos que en su mayoría no corresponden a realidades, son el producto de acuerdos o confabulaciones para repartir beneficios entre los participantes, con ello el municipio cada vez debe más dinero y las posibilidades de desarrollo quedan cada vez más aplazadas para los habitantes comunes y corrientes.

Famosa fue la industria del embargo que implementó una administración que degeneró en deudas leoninas que después de más de una década aún no se terminan de pagar, ahora que ésta semana se conoció la noticia sobre el fallo de unas tutelas en contra de municipio con la finalidad de revivir las becas de bachillerato, vemos con preocupación, que estamos regresando a la época en la que los jueces eran los que administraban el municipio.

Básicamente lo que se debe tener en cuenta es que las normas que regulan la materia son muy claras al decir que: "solo se podrá recurrir, en cada vigencia, a la modalidad de contratación de la prestación del servicio educativo, cuando no se pueda ofrecer disponibilidad de cupo en un establecimiento educativo oficial", resulta que la capacidad del municipio de Magangué es de 34.000 cupos y en la actualidad hay matriculados 27.000 estudiantes, habiendo un total de 7.000 cupos disponibles.

Con el pretendido fallo de tutela lo que quiere el juez es que se contrate unas becas violando la leyes sobre la materia, violación que se venía haciendo en años anteriores, por parte del municipio, motivo por el cual el mismo Ministerio de Educación denunció la existencia de "estudiantes fantasmas" los que servían para llenar los cupos disponibles y así abrirle las puertas a la becas, como resultado existen una investigación nacional sobre la materia y a Magangué le descontaron los "fantasmas".

Que una minoría de estudiantes que antes estudiaban beneficiados por las cuestionadas becas, ahora no pueden matricularse en instituciones educativas oficiales ubicadas a una cuadra de distancia de la anterior institución privada,

es algo paradójico, sorprendente y genera muchas dudas de las reales intenciones.

La gente puede pretender que le regalen la luna y el cielo, que le regalen todo lo que se le antoje, allá quien quiera regalar de sus bienes privados, lo que no se puede es regalar los recursos públicos porque esos nos corresponde a todos y deben ejecutarse como lo establece la ley, la administración municipal tiene el deber de defender los recursos públicos y tiene la obligación de no caer en los errores del pasado, ese pasado que indudablemente muchos añoran, pero que no han caído en la cuenta que nuestra realidad es diferente, que existe una sociedad civil dispuesta a exigir responsabilidad tanto a contratistas, padres de familia, jueces y hasta la misma administración municipal.

Le pedimos a la partes involucradas, excontratistas, padres de familia, jueces y a la administración municipal que hagamos un debate público de lo que está pasando y de lo que se pretende que suceda, con los recursos públicos que nos pertenecen a todos, esto no es un asunto entre cuatro actores, esto nos involucra a todos, esperamos la confirmación de las partes para realizar ese debate público de cara a la ciudadanía.

Si antes se daban componendas porque no había quien reclamara, pues, le decimos que ahora sí hay quien exija el cumplimiento de la ley y que prevalezca el interés general sobre el particular.

CRC de Bolívar

Recientemente en reunión de la Comisión Regional de Competitividad (CRC) de Cartagena y Bolívar tuvimos la oportunidad de hacer una reflexión respecto a cómo se ve al departamento desde Cartagena, el resultado no pudo ser peor, los miembros de la comisión residenciados en la capital todavía siguen creyendo en la práctica que el departamento de Bolívar llega hasta el Canal del Dique.

Con visiones de ésta naturaleza, difícilmente se puede lograr los equilibrios sociales que demanda el territorio de las autoridades con la finalidad reducir las desigualdades económicas y sociales por medio de programas y proyectos que promuevan la productividad en los municipios con base en sus vocaciones.

El Gobernador de Bolívar trató un poco el tema de ampliar la visión al resto del departamento proponiendo que se incluyera el sector minero en los objetivos de la comisión.

En nuestra opinión existe un problema muy serio, ya que la Comisión de Competitividad es departamental, sin embargo, la bautizaron "de Cartagena y Bolívar" esa modificación a la regla cambió el propósito de la comisión y se reflejó en los objetivos estratégicos de la misma, hoy vemos cómo el 80% de los objetivos se encuentran concentrados en Cartagena y el 20% restante en una proporción mayoritaria no llena las expectativas del resto del departamento.

En consecuencia se utilizó una organización que busca discutir, validar y promover dinámicas que potencien el desarrollo productivo y generen entornos competitivos e innovadores en cada departamento, para dedicárselo casi que en exclusiva a la capital, con ello agudizar aún más las desigualdades y las condiciones de abandono del resto del departamento.

En mi intervención fui muy claro en pedir que se revisará los objetivos estratégicos de la CRC de Bolívar, ya que, hasta el momento trabajaron los de Cartagena, ahora la Gobernación de Bolívar le corresponde a manera de "fe de erratas" empezar a construir los del departamento, tarea que aún está por empezar después de 4 años de existencia de la comisión.

Recuerdo que hace 4 años en esa misma comisión, en una reunión que se sostuvo con el Alto Consejero para la Competitividad de ese entonces, Dr. Fabio Valencia Cosío, le expuse la necesidad que tiene el país de replantear su modelo de desarrollo, en relación con el exceso de centralismo porque lo que provoca es el crecimiento demográfico descontrolado en algunas ciudades, crecimiento que supera la capacidad de respuesta de las instituciones, generando insatisfacción social, lo correcto es un modelo que potencie las provincias para crear soluciones en la fuente y regular los equilibrios demográficos acompañados de productividad y competitividad.

La respuesta del Alto Consejero fue un silencio tan claro y evidente que pude notar que de parte del Gobierno Nacional nunca se dará dicho replanteamiento, aunque reconozca que eso es lo que se debe hacer, el silencio se da porque lo que está en juego es el manejo de miles de millones de pesos que no están dispuestos a invertir en las zonas más necesitadas del país, las grandes inversiones están reservadas para las regiones privilegiadas, para los necesitados son las sobras si queda.

Quizás ese es el mismo criterio que aplicó la CRC de Cartagena y Bolívar para definir los objetivos estratégicos, nosotros pedimos la revisión de los objetivos y la construcción de un Plan de Competitividad para el resto del Departamento. Pero mientras que los Diputados, Representantes a la Cámara y Senadores

oriundos del resto del departamento de Bolívar no se den por entendido del asunto y de otros muchos asuntos, seguiremos en las mismas.

Oportunidades de la minería en el sur de bolívar

La extracción de oro no es un tema nuevo en el país, mucho menos en nuestra región, desde tiempos precolombinos el oro era utilizado en la orfebrería indígena donde se elaboraban artesanías, alguna de ellas se conservan en museos, la cultura Zenú fue muy reconocida en ese aspecto, en la época de la colonia la filigrana Momposina se dio a conocer al mundo, en los tiempos actuales la extracción del oro se ha acentuado en nuestra región principalmente en el Sur de Bolívar.

La minería que actualmente se realiza en el sur del departamento de Bolívar, no contiene un alto grado de tecnificación y formalización, lo que le resta competitividad, a parte, las escasas políticas públicas y organización del sector por parte del estado ha dejado en manos de particulares la actividad creando una serie de problemas en las etapas de explotación afectando el orden público, el medio ambiente y la situación social de los municipios mineros.

Se espera que con el asentamiento de empresas internacionales dedicadas a la minería los niveles de informalidad se disminuyan significativamente, mediante la implementación de tecnologías de exploración que vayan acordes con la protección del medio ambiente aplicando técnicas que no incluya la utilización de mercurio y cianuro ó garantizar que éstos no sean vertidos al medio ambiente, que no se tenga que remover grandes extensiones de tierra hasta el punto de dejarlas inútiles para otras actividades productivas.

Se pretende que en la actividad minera organizada sea un instrumento que genere riquezas en todos los aspectos, no solamente para los exploradores y exportadores, sino también para las personas que viven en la zona, en fin, con todas estas medidas de protección a la producción y al medio ambiente también se busca la generación de empleo digno, que se refleje en la calidad de vida de los diferentes actores de las etapas del proceso.

La idea de abrir nuestra región a la exploración minera a escala mundial, la vemos como la oportunidad de superar los errores que el proceso minero nos muestra en las experiencias africanas, en donde los países con mayor potencial de oro tienden a ser los mas devastados, las diferentes organizaciones mineras hacen énfasis en que se debe mejorar en muchos aspectos para lograr que la minería aurífera sea una experiencia exitosa que sirva de ejemplo a nivel mundial.

La oportunidad está servida, se requiere de mucho trabajo interinstitucional e intersectorial para convertir ésta oportunidad en una fuente de riqueza que contribuya a mejorar los niveles de NBI en los municipios mineros, la inclusión de sector minero como una de las locomotoras de la prosperidad del Gobierno Nacional debe ser orientado en beneficio del medio ambiente y la gente de la zona, ya que los beneficios no pueden seguir siendo solamente para las transnacionales de hoy, que al final son algo similar a los saqueadores de la época de la colonia.

La dirigencia gremial siempre ha superado a la política.

Muchas veces la vida cotidiana y la pesadumbre que produce la falta de recursos para superar algunas dificultades, nos impiden ver las oportunidades que tenemos a nuestro alrededor, más aún, muchas veces ese pensamiento pesimista, aquel que hace creer que nada se puede y todo es imposible, nos impiden ver lo bueno que hacen algunas personas, y si lo vemos al poco tiempo lo olvidamos, volviendo "nada" los buenos ejemplos, los casos exitosos, los hechos dignos de imitar.

Ese tipo de pensamiento es muy perjudicial para cualquier sociedad, porque causa un grave impacto en el inconsciente colectivo, llevando a la autodestrucción de todos sus elementos, a la desvaloración de su identidad, al desconocimiento del trabajo de los demás, a la persecución de sus personajes más insignes, es un arrasamiento colectivo de la gente contra la gente.

Este ambiente de pesimismo que se respira en Magangué, que en ocasiones es replicado por los medios de comunicación, se convierte en un elemento peligroso cuando se pierde de vista la realidad y se trata de envolver a todo y a todos en ese manto de pesimismo, habrá gente que perdió la esperanza, el sentido cívico, la solidaridad, que prefieren vivir una vida ermitaña y egoísta, puede haber empresarios que no son dirigentes gremiales, todos ellos tienen el derecho a ser como quieran ser.

Lo que no se puede, es cometer el craso error de hacer creer que todos son iguales, lo que no se puede hacer, es cometer una monumental injusticia al decir que no hay líderes y los que existen están desprestigiados.

Porque en Magangué sí hay líderes y lideresas, que se han enfrentado a todas las dificultades y nunca tuvieron miedo, ni se vendieron al mejor postor como lo hizo mucha gente, sí, pueden ser pocos, pero los hay y tenemos el deber de valorarlos, reconocerlos y tratarlos con el respeto que se merecen.

En Magangué hay entidades que han luchado contra la pobreza, el desconocimiento, las violaciones de los derechos, la falta de oportunidades, el abandono, el maltrato, la injusticia, la delincuencia armada y de cuello blanco, la falta de empleo y oportunidades. Sin embargo, hay personas que desconocen ese trabajo, pero eso no les da el derecho a decir que aquí no se hace nada, deberían avergonzarse de su olvido y hasta de la pérdida de su memoria.

La Cámara de Comercio de Magangué en estos últimos cinco años ha gestionado y liderado ante el Gobierno Nacional obras y servicios no solamente para Magangué, también para la región como: el puente Bodega – Yatí, la interconexión vial de La Mojana, el internet de banda ancha, el Transbordador Francisco José de Caldas, la refundación y activación del Cuerpo de Bomberos, Festivales y Congresos Internacionales, la apertura de la DIAN en Magangué, realización de semanas de la magangueleñidad, el nuevo comando de Policía, el muelle de pasajeros, el emprendimiento empresarial, el mejoramiento de vías en la región, la futura sede del SENA en Magangué, los foros con los candidatos a la alcaldía, la participación en el Plan Mojana, la Comisión Regional de Competitividad, somos ente consultado por inversionistas actuales y futuros, eficiencia y modernización administrativa, ente certificado internacionalmente en la norma ISO9001, en fin, son tantos los logros, que nos sorprende que se pretendan desconocer.

Me quedaría corto en hacer mención a los logros de las diversas organizaciones de la sociedad civil, quienes han sacado la cara por Magangué, es ilógico y absurdo desconocer las formas modernas del espíritu cívico y del trabajo social, cuyas gestiones sobrepasan las fronteras nacionales.

Que Magangué merece más, estamos de acuerdo, pero resulta que no se puede endosar a la Cámara de Comercio lo que no pudo hacer la Alcaldía Municipal en los últimos 70 años, tres generaciones de políticos que acabaron con la ciudad, ahora resulta que hay gente con una escasa visión que quiere que lo que no hizo la alcaldía, lo haga la Cámara de Comercio, y eso no es así, porque no hay punto de comparación, y la razón es sencilla, la Cámara no recibe transferencias de la nación, solo cuenta con la ganas de trabajar y todo lo ha logrado con voluntad.

Entonces, la Cámara de hoy al igual que la de ayer, gestiona, es escuchada, es prestigiosa y mantiene el liderazgo, pero si la clase política ha sido inferior a la dirigencia gremial, la responsabilidad es de los políticos, no se puede pretender achacarle a los gremios esa culpa. Eso es miopía. Entonces, involuntariamente lo que quisieron decir es que sean los dirigentes gremiales los que asuman el liderazgo político? Ese es otro tema de debate.

Un espacio para el público

Reunidos esta semana en el recinto del Concejo Municipal invitados por la Alcaldía para tratar el tema del espacio público, se pudo escuchar los diferentes puntos de vista de las partes que intervienen en el proceso. Para llegar a acuerdos se requiere de mucho tiempo, concientización, acciones de gobierno, responsabilidad social, gestión de recursos y principalmente la construcción de una política pública en la materia que defina un plan de acción a largo plazo, para no empezar de cero cada vez que llega un nuevo alcalde.

Preguntando a la administración municipal sobre su reto en la materia definido en su plan de desarrollo, la respuesta fue una: "concertación", término que causó mas duda que certeza, cuando por concertación se entiende "mucho dialogo y pocas decisiones", porque la administración debe aprender que nunca se puede tener al todo el mundo contento al momento de tomar una decisión en un tema tan complejo, mas cuando la falta de cultura ciudadana riñe con el ordenamiento urbano el cual es deber de la administración.

En ese aspecto, primero se debe tener claro que lo que prima es el interés general sobre el particular, y no lo contrario, después se deben definir compromisos en ese sentido, sigue las garantías de cumplimiento a los compromisos en los que inevitablemente juega papel preponderante el ejercicio de la autoridad, papel que no excluye las acciones policiales cuando se requieran, si con ello es suficiente, magnifico, sino se deben imponer sanciones a los infractores, esas personas que se burlan de los acuerdos.

Hacemos énfasis que con la fuerzas y los decretos no se soluciona nada sino va acompañado de soluciones de fondo, eso implica una transformación cultural que permita migrar del concepto de la informalidad hacia la formalidad, tarea por demás difícil porque la informalidad es un problema de carácter sociológico muy arraigado en la cultura latinoamericana, sin embargo, sino se toman acciones nunca vamos a dejar de ser subdesarrollados, pobres de mentalidad y escasos de espíritu de superación, en estas acciones necesariamente tendrá que intervenir equipos interdisciplinarios de profesionales para desarrollar estrategias pedagógicas que logren esa transformación cultural.

Por otro lado, es indispensable que existan recursos para invertir en las soluciones, porque este tipo de problemas no se soluciona solamente con palabras ó concertación, se requiere gestión para obras de embellecimiento del espacio público y gestión para adecuación de sitios formales para el comercio en todas las escalas, pequeños, medianos y grandes, de tal manera que se recupere el espacio público para el goce y disfrute de los ciudadanos-as, inclusive para el turismo y los comercios trabajen en lugares adecuados para

dicha actividad, como centros comerciales y centrales de abastos perfiladas como ciudadelas comerciales.

Si la administración municipal no tiene los recursos y las capacidades suficientes para adelantar esas acciones, es el espacio ideal para que se den las alianzas público-privadas, que se constituyan las empresas mixtas que permitan hacer gestión de recursos e invertir capital privado para encontrar soluciones a los problemas estructurales del municipio, dándoles las garantías a las partes de recibir la rentabilidad social y económica de acuerdo a su objeto social.

Solamente tomando acciones de este tipo es como se podrán ver resultados concretos y significativos en la materia, y así podremos tener más espacio para el público, habrá que ver hasta que punto la administración lo logra entender y liderar, los ocupantes del espacio público se lograr ver como auténticos empresarios y los inversionistas privados demuestra credibilidad en la ciudad. Se avecina unas grandes oportunidades para Magangué pero sino nos preparamos resolviendo los problemas elementales, muy seguramente no se va aprovechar lo suficiente de tal forma que impacte el futuro de la ciudad y la lleve a niveles superiores de desarrollo.

El Muelle de Pasajeros

Luego de tanta lucha gestionando para que se asegurara los recursos del muelle, ahora se corre el riesgo que se pierdan los recursos por la falta de previsión de los alcaldes municipales y el oportunismo de las personas que ocupan el espacio público.

Para quienes no saben cómo se dio todo el proceso, le informo que ese muelle fue producto de muchas luchas, primero porque la SPRM se oponía a su construcción, porque era más fácil para ellos iniciar actividades con una boya, desde el año 2008 siempre expusimos en su Junta Directiva que el terminal de pasajeros era una obra inconclusa, porque le hacía falta el muelle, eso nos costó la “expulsión” de la SPRM, pero finalmente nuestra petición fue escuchada por Juan Gonzalo Botero y los recursos se salvaron a través de Cormagdalena y la Gobernación de Bolívar, concluyendo en el contrato que aún no ha podido iniciar.

Precisamente, no ha podido iniciar por varios factores, entre ellos la falta de continuidad en las políticas de la alcaldía municipal respecto al tema, en el año 2008 se logró sensibilizar a los comerciantes mayorista de las pesqueras, se les acompañó con la administración municipal en la obtención de créditos para adecuar sus locales en el antiguo matadero, el compromiso de la administración

era el de construir un muelle para poder cargar y descargar el producto, en cifras de la época ese muelle salía por \$30 millones. Por su parte la SPRM negoció con los locales ubicados en la línea de su acceso al río la desocupación del espacio.

Cuando llegó la administración municipal del año 2009 se entregó formalmente el lote de antiguo matadero para que construyeran con confianza los locales comerciales, sin embargo, se veía venir otro problema, los comerciantes minoristas de las pesqueras, entonces se les planteó la entrega del antiguo Coopesbol para su reubicación, allí fue donde las cosas fallaron, porque nunca se concretó la entrega y por el contrario al final de esa administración las autoridades civiles y de policía fueron permisivas con el desvalijamiento y destrucción de las instalaciones, acabando la posibilidad de una solución integral para el despeje de la zona requerida para la construcción del muelle de pasajeros. Tampoco se logro el traslado de los mayoristas acrecentado el problema.

Ahora, según algunas informaciones de prensa son “386 millones y un muelle los que piden pesqueros para despejar Puerto Yuca” y esos aproximados \$586 millones de pesos son los que piden 13 comerciante mayoristas, sin incluir los minoristas y otros comerciantes de la zona que emplean el espacio público como lugar de trabajo.

Ahora en una situación como esta es cuando podemos caer en cuenta del daño que provoca la permisividad de las alcaldías desde hace muchos años con la utilización indebida del espacio público, vean que ahora como se sabe que se va a construir el malecón sobre La Albarrada se han multiplicado los pequeños comercios informales en la muralla, todos reclamarán en su momento la indemnización y reubicación respectiva. Imposibilitando la posibilidad de desarrollar proyectos en la zona, como ahora sucede, todo gracias a la informalidad y permisividad de las administraciones históricas de Magangué y el oportunismo del comercio informal.

Cómo en esta parte del problema hemos sido excluidos de adelantar acciones para escuchar a las partes y formular una solución, entonces nos encontramos maniatados para hacer lo que sabemos hacer, solamente esperamos que los que quienes tienen a cargo la situación puedan encontrar la solución pronto, para que no se pierda esa inversión de cerca de 4 mil millones por la que tanto se luchó.

El Muelle de Pasajeros

Luego de tanta lucha gestionando para que se asegurara los recursos del muelle, ahora se corre el riesgo que se pierdan los recursos por la falta de previsión de los alcaldes municipales y el oportunismo de las personas que ocupan el espacio público.

Para quienes no saben cómo se dio todo el proceso, le informo que ese muelle fue producto de muchas luchas, primero porque la SPRM se oponía a su construcción, porque era más fácil para ellos iniciar actividades con una boya, desde el año 2008 siempre expusimos en su Junta Directiva que el terminal de pasajeros era una obra inconclusa, porque le hacía falta el muelle, eso nos costó la "expulsión" de la SPRM, pero finalmente nuestra petición fue escuchada por Juan Gonzalo Botero y los recursos se salvaron a través de Cormagdalena y la Gobernación de Bolívar, concluyendo en el contrato que aún no ha podido iniciar.

Precisamente, no ha podido iniciar por varios factores, entre ellos la falta de continuidad en las políticas de la alcaldía municipal respecto al tema, en el año 2008 se logró sensibilizar a los comerciantes mayorista de las pesqueras, se les acompañó con la administración municipal en la obtención de créditos para adecuar sus locales en el antiguo matadero, el compromiso de la administración era el de construir un muelle para poder cargar y descargar el producto, en cifras de la época ese muelle salía por \$30 millones. Por su parte la SPRM negoció con los locales ubicados en la línea de su acceso al río la desocupación del espacio.

Cuando llegó la administración municipal del año 2009 se entregó formalmente el lote de antiguo matadero para que construyeran con confianza los locales comerciales, sin embargo, se veía venir otro problema, los comerciantes minoristas de las pesqueras, entonces se les planteó la entrega del antiguo Coopesbol para su reubicación, allí fue donde las cosas fallaron, porque nunca se concretó la entrega y por el contrario al final de esa administración las autoridades civiles y de policía fueron permisivas con el desvalijamiento y destrucción de las instalaciones, acabando la posibilidad de una solución integral para el despeje de la zona requerida para la construcción del muelle de pasajeros. Tampoco se logró el traslado de los mayoristas acrecentado el problema.

Ahora, según algunas informaciones de prensa son "386 millones y un muelle los que piden pesqueros para despejar Puerto Yuca" y esos aproximados \$586 millones de pesos son los que piden 13 comerciante mayoristas, sin incluir los

minoristas y otros comerciantes de la zona que emplean el espacio público como lugar de trabajo.

Ahora en una situación como esta es cuando podemos caer en cuenta del daño que provoca la permisividad de las alcaldías desde hace muchos años con la utilización indebida del espacio público, vean que ahora como se sabe que se va a construir el malecón sobre La Albarrada se han multiplicado los pequeños comercios informales en la muralla, todos reclamarán en su momento la indemnización y reubicación respectiva. Imposibilitando la posibilidad de desarrollar proyectos en la zona, como ahora sucede, todo gracias a la informalidad y permisividad de las administraciones históricas de Magangué y el oportunismo del comercio informal.

Cómo en esta parte del problema hemos sido excluidos de adelantar acciones para escuchar a las partes y formular una solución, entonces nos encontramos maniatados para hacer lo que sabemos hacer, solamente esperamos que los que quienes tienen a cargo la situación puedan encontrar la solución pronto, para que no se pierda esa inversión de cerca de 4 mil millones por la que tanto se luchó.

Interconexión Yatí – La Bodega en Fase III

La socialización realizada en la Cámara de Comercio de Magangué por parte de los funcionarios del Consorcio Santander 2011, firma contratista del INVIAS, de los estudios y diseño a nivel de la fase III de la carretera Yatí – La Bodega que incluye un puente sobre el Río Magdalena, deja una serie de conclusiones que permiten ver con claridad la prospectiva del desarrollo regional tomando como eje fundamental de ese desarrollo el municipio de Magangué, los municipios vecinos y de manera especial sus habitantes.

La construcción del puente plantea como base que por él van a pasar aproximadamente entre 2 y 3 mil vehículos diariamente, también ese puente permitirá unir a nivel de la depresión Momposina a la troncal de oriente con la de occidente, es decir, desde el Burro hasta el Bongo, factor que acortará el cruce entre 8 a 10 horas de lo que se hace actualmente, muestra indudable de la posición estratégica de nuestra ciudad para el país, factor que ciudades capitales vecinas envidian.

Para que no nos atropelle el desarrollo es necesario que desde ahora la administración municipal acompañado de las organizaciones de la sociedad civil y las gremiales que desde hace muchos años vienen impulsando el desarrollo

regional, empiecen a diseñar e implementar un plan de competitividad local y liderar con los municipios vecinos uno subregional.

Para que esto se haga realidad y considerando la inversión que el gobierno nacional tiene prevista para la región se hace imperiosamente necesario que la administración municipal defina su identidad y liderazgo regional, no se puede seguir cometiendo el error histórico de desconocer las subregiones de la que hace parte Magangué y abandonarse así misma cayendo nuevamente en las garras de la corrupción y la politiquería, que tanta falta le hace a mucha gente por estos días.

Me refiero específicamente a gestionar recursos en las diversas instancias del estado empleando como herramienta la nueva ley de regalías y formular macroproyectos en los que todos los caminos conduzcan desde sus subregiones hacia Magangué factor que no se ha sabido entender, Magangué es Depresión Momposina, es Mojana, es Montes de María y es Sabana. Por ejemplo, en la actualidad el Gobierno Nacional va a invertir 1 billón de pesos en La Mojana, lamentablemente el municipio de Magangué no ha tomado el liderazgo en el asunto, por el contrario no figura en nada en esa inversión, esa es la muestra que estamos desaprovechando nuestro mayor potencial dejándolos en manos de otros.

El Municipio necesita en lo rural y urbano vías, acueductos, alcantarillados, viviendas, conectividad, espacio público, mejores servicios públicos, terminales de transportes, plazas de mercado, centrales de abastos, protección contra inundaciones, escuelas, puestos de salud, hospitales, universidades, escenarios deportivos y culturales, etc. Sabemos que con la situación económica actual es muy difícil que lo logre, entonces es en la gestión nacional ejerciendo un liderazgo regional donde se pueden encontrar soluciones a esos problemas.

Es un deber de los-as maganguelleños-as plantear y construir nuestro propio desarrollo de acuerdo a nuestras necesidades, expectativas e intereses, es un deber de la administración municipal liderar ese proceso con el acompañamiento de la sociedad civil y los gremios. Si dejamos que sean unos extraños quienes nos indiquen a donde ir y qué hacer se corre el riesgo de terminar sirviendo para intereses ajenos y no los propios. Si dejamos solas a las organizaciones de la sociedad civil y gremiales en esa tarea se corre el riesgo que los resultados se logren muy tardíamente, se necesita una administración municipal seria, responsable y comprometida con su desarrollo.

Alcaldes: ¡despierten!

Con el anuncio hecho ayer por la Gobernación de Bolívar, sobre la inversión de \$20 mil millones de pesos en 6 proyectos, inicia en firme la aplicación de la Ley de Regalías en el Departamento de Bolívar.

La finalidad de la Ley de regalías es hacer una redistribución de los recursos con mayor participación de las regiones no productoras logrando una priorización de proyectos que afecten de manera más directa y positiva la calidad de vida de los habitantes con una óptica de región, considerando los que sean compatibles con los incluidos en el Presupuesto General de la Nación, para potenciar los recursos y generar un mayor efecto.

Lo novedoso del nuevo sistema de regalías es que ahora no van a ser gestionadas individualmente por los alcaldes, para pequeños proyectos, sino que se trata de unir esfuerzos y platear proyectos de impacto regional, es decir la suma de varios alcaldes con sus gobernadores y/o representante del sector privado, para unificar criterios y priorizar los más necesarios.

Para este año se calcula que son \$9.8 billones de pesos los que entraran en oferta bajo el nuevo sistema de regalías, se insiste mucho en lograr la competitividad y desarrollo regional con esos recursos para garantizar ese propósito se han creado los Órganos Colegiados de Administración y Decisión (OCAD) quienes evaluarán y aprobarán los proyectos de inversión, las OCAD están integradas por el Gobierno Nacional, Departamental y los Alcaldes

Luego de ser incluida en el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 “Prosperidad para todos” me extraña que hasta el momento y en el departamento de Bolívar los Alcaldes de Achí, Pinillos, Mompox, Cicuco y Magangué no reaccionen respecto a la construcción de la carretera “Caucasia – Nechí – Achí – Magangué” en especial el tramo Achí – Pinillos – Magangué que pasa por corregimiento de Mompox como: Santa Rosa, Santa Cruz y San Ignacio, y por el corregimiento de Cicuco: San Francisco de Loba.

¡Despierten alcaldes!, ¡despierten!, ustedes tienen ventaja sobre los demás, ya que ésta obra está respaldada por el Plan Nacional de Desarrollo, reúnanse lo antes posible para elaborar conjuntamente el esquema de proyecto que se presentará a la OCAD departamental de tal forma que se asigne recursos para los diversos estudios reglamentarios, licencia ambiental, diseño de la vía, compra de predios y la construcción de la carretera.

No se asusten si el proyecto total cuesta \$300 mil millones o más, nuestra región se merece eso y mucho más, lo importante es que la obra quede bien

hecha y dure más de 100 años, solamente así ustedes pasaran a la posteridad por ser los gestores de la obra, que le permitirá a La Mojana y una parte de la Depresión Momposina acceder a los mercados del caribe colombiano, factor que cambiará y mejorará la vida de los habitantes a lado y lado de la vía y de muchos municipios a sus alrededores.

Esta oportunidad se viene buscando desde hace mas de 30 años, ahora esta servida, fue priorizada en el Plan Nacional de Desarrollo, se le pidió a los Alcaldes y al Gobernador a inicio de año que la incluyeran en sus Planes de Desarrollo, los recursos se encuentra proyectados a través de la Ley de regalías, con todo esos elementos en la mesa, no hay excusa para que no se haga realidad, en caso que no se logre desde ahora podemos anunciar que fue por falta de gestión y de capacidad de nuestros gobernantes, entonces, este proyecto se convierte en un reto para ellos.

Los elementos están dados, éste es un momento histórico, nuestros gobernantes pueden pasar a la historia con éste triunfo como los gestores de una megaobra que los hará recordar por siempre o pueden pasar a la historia como los que lo tuvieron todo para hacer la megaobra y no lo pudieron hacer porque les faltó H.

Haciendo camino al andar

Recuerdo que desde hace 15 años había una queja permanente de los habitantes de la Isla de Mompox respecto a la mala calidad del servicio, los continuos daños y los altos precios, respecto del servicio que el ferry Mompos 450 años en la ruta Yatí – Bodega, también recuerdo que en los 10 años que Faisal Jalilie estuvo en la Junta Directiva de la Cámara de Comercio de Magangué su tema reiterativo fue el ferry y los perjuicios que le causaba al comercio de la isla.

Luego de dos reuniones a las que me invitaron en la Alcaldía de Mompos para tratar el tema, mi propuesta fue las gestiones para la construcción del puente y mientras que eso sucedía había que mejorar el servicio que existía a través de otro ferry, la competencia mejora el servicio.

Al año siguiente de hacer las propuestas, ya estábamos gestionando el puente y el ferry, del puente ustedes han tenido mucha ilustración últimamente, sobre el ferry hay que anotar que fue una lucha conseguirlo, pero gracias a la cortesía de Juan Gonzalo Botero cuando dirigía Cormagdalena se hizo realidad.

El propósito, como en aquella ocasión se lo expuse al Ministro de Transporte Andrés Gallego era mejorar las frecuencias, recuperar la movilidad al interior del departamento de Bolívar, estabilizar los precios del servicio, mejorar la calidad de la atención, recuperar el comercio y el turismo para la isla.

Para la operación, personalmente, propuse que se contratará con la empresa Coomultramag quienes atienden el corredor Yatí – Bodega en la modalidad de pasajeros, sin embargo, la decisión de la Junta fue Cootraimag, se le entregó la embarcación en perfecto estado en enero de 2010, sin embargo, con el tiempo se desmejoró el servicio, hasta el punto que no se pagaba debidamente los sueldos y seguridad social de los trabajadores, se deterioró la estructura de la embarcación, así como su parte mecánica, se le incrementó inconsultamente los precios al usuario, pero sobretodo los usuarios se quejaban mucho de la calidad del servicio.

Tratamos de corregir las deficiencias por medio de una empresa de responsabilidad de la Cámara de Comercio para darle el verdadero sentido por el cual se trajo el ferry, lo cumplimos en estos 7 meses de operación hasta que fue suspendida por orden del inspector fluvial de Magangué, bajo petición de Cootraimag.

Nos sentimos indignado ya que desde hace 7 meses le solicitamos al Ministerio de Transporte la habilitación y licencia de operación para Logística del Comercio, trámite que según la normas no debe tardar más de 3 meses, como máximo, queda demostrado que para prestar el servicio de transporte fluvial en Colombia, se necesita algo más que cumplir con los requisitos legales, sobre todo en el tema de la celeridad.

Bajo esas circunstancias difícilmente seremos competitivos de frente al TLC, el país necesita con urgencia una reforma en las normas de transporte fluvial de lo contrario seguirá retrocediendo con un sistema que propicia la rentabilidad de las empresas en perjuicio del público, un sistema que trata de impedir la competitividad.

Lo importante para la región fue que rompimos un paradigma en materia de transbordo de vehículos en la ruta Yatí – Bodega, le enseñamos a las empresas transportadoras a visionar otras alternativas de servicios dentro del mercado, dimos lecciones en el sentido que sí se puede prestar un servicio de calidad a un precio justo con rentabilidad y seguridad para los usuarios. Pero lo que más nos llena de satisfacción es que: “hicimos camino al andar”.

Hoy los alcaldes de la región gestionan construcción de ferrys como alternativas de interconexión vial para desembotellar sus municipios, lo que impulsará aún más la construcción de carreteras y donde hay ferry, con el tiempo se termina

construyendo un puente, hemos transformado el pensamiento de desarrollo y progreso de los gobernantes y las comunidades.

Retroceder nunca jamás.

Ahora que se ha vuelto deporte municipal hacer críticas acérrimas contra la administración de Marcelo Torres, vemos con preocupación una práctica de nuestra sociedad, se trata de esa vieja costumbre de destruir todo lo que se asome ó tiro al blanco.

Destruir es muy fácil, lo difícil es construir, quizás por eso encontramos poco constructores, razón para medir la incompetencia de los destructores profesionales que abundan, lo cierto es que sino cambiamos esa costumbre de destruir todo a nuestro alrededor estamos en presencia de la “demolición municipal”.

Es necesario aclarar que no intentamos hacer la veces de defensores de la administración, además que no nos corresponde, también consideramos que ellos son capaces de hacerlo con suficiencia y sino es su problema.

Lo que realmente queremos que se sepa es que existe una diferencia, y hay que saber diferenciar entre el alcalde actual y el proceso de madurez y responsabilidad social del pueblo magangueleño.

Realmente el alcalde Marcelo Torres solamente fue una circunstancia situacional de un proceso de transformación social que los-as magangueleños-as se encuentran adelantando, es una reacción ciudadana contra todas aquellas formas de gobierno que llevaron al municipio a la peor de todas sus crisis, la gente ha aprendido a movilizarse de forma colectiva en pro de ideales de superación colectiva castigando a la clase tradicional politiquera municipal.

Se trata del ejercicio pleno de la soberanía democrática y popular, es un estadio superior de la evolución social, la revolución pacífica de octubre de 2011 es el inicio del ejercicio ciudadano del voto a conciencia con la contundencia suficiente para garantizar la elección de un alcalde, es el ejercicio del poder popular de la soberanía que radica en el pueblo, en adelante esa masa consciente decidirá según su conveniencia y sin que le pongan precio.

Cómo la elección de Marcelo Torres fue circunstancia a una evolución social, él como humano puede tener aciertos o desaciertos que lo puede llevar a un éxito o fracaso, cada quien sacará su conclusión de acuerdo a su interés u expectativa, los hechos tangibles son los que demostraran si realmente tuvo la

capacidad y las cualidades para dar resultados, como en los juramentos, Dios y la patria lo premiaran o se lo demandaran, de esa forma él cargará con los reconocimientos o con su cruz.

Pero con éxito o con fracaso de Torres, la conciencia ciudadana no tiene vuelta atrás ¿a quien se le ocurrirá que para mejorar en Magangué, hay que volver a los politiqueros de siempre?, respuesta "a nadie" y la razón es sencilla: "los politiqueros ya demostraron su fracaso".

Existe un principio natural en los procesos sociales "la humanidad evoluciona" y la humanidad maganguense seguirá evolucionando convirtiéndose más exigente a la hora de elegir gobernantes, es decir, en las próximas elecciones exigirá que su alcalde tenga más experiencia en administración, que haya demostrado su capacidad administrando alguna entidad con lujos de detalles, que conozca los problemas sociales y proponga soluciones, que haya liderado procesos sociales en beneficio colectivo, que tenga formación académica con especialidad y hasta maestría, etc. De tal forma que el riesgo de error se disminuya a lo mínimo.

La reconstrucción de Magangué llevará su tiempo, el alcalde actual puede acertar y desacertar en algunos asuntos, sin embargo, se debe entender que éste es el primer paso de un proceso social que seguirá dando pasos cada vez mejores y superiores, lo imposible es volver a los politiqueros compra votos y roba elecciones que terminan destruyendo el municipio. Retroceder nunca jamás.

El ranking de la gestión parlamentaria

A propósito que ahora una representante a la Cámara se ha preocupado por presentar un informe público a cerca de su gestión ante el Gobierno Nacional, lo cual es muy destacable, nos preguntamos ¿Qué habrán gestionados los representantes y senadores de origen Maganguenses?

Es muy válido el cuestionamiento ya que se ha cumplido el 50% de sus periodos, me perdonan si me equivoco pero hasta la fecha no hemos visto nada o muy poco de gestión de obras para nuestro municipio, menos para nuestra región.

Sería muy oportuno que nos hicieran llegar un informe detallado de los logros alcanzados, es decir, ante cuál ministerio, qué proyecto, en qué municipio, cuál comunidad, en fin, detalles que demuestren sus innegables capacidades de gestión. Ya que ser elegido congresista no es solamente para aprobar leyes a

pupitrazo limpio, sino vean como gestionan en regiones como el Valle del Cauca, Antioquia, Atlántico, Santander y en la misma Bogotá, por ejemplo.

Es más, los-as invito a que vengan un día y se reúnan con la comunidad en un lugar amplio, para una vez enviado el informe, se proceda a socializar y evaluar el impacto de cada gestión en la comunidad. De paso podríamos definir una agenda de trabajo conjunta, o sea, con la comunidad, en la que se prioricen unos proyectos de alto impacto y se puedan comprometer a gestionarlo en bloque, de tal forma que podamos medir si es cierto ese dicho que “la unión hace la fuerza”.

Me disculpan que recurra a este medio público, pero es que le hemos estado enviando cartas con esa misma invitación y ninguno se ha preocupado en contestar, entonces como estamos muy preocupado por el desarrollo de nuestro municipio y región, cualquier medio es válido para que estos cuatro años en los que nuestra gente ha confiado en ustedes no parezca como perdidos en el tiempo y en la realizaciones, no de supermercados, sino de obras de infraestructura.

Es más, podemos construir un ranking para calificar la gestión de ustedes, que contenga: monto gestionado, personas beneficiadas, entonces por cada obra o programa implementado podríamos asignar un puntaje y el que más obtenga puntos sería el líder de la clasificación general y los que no tengan puntaje o estén en últimos lugares, deben ser retirados de la competencia mediante el voto de castigo, ¿les parece?.

Es que ya estamos, digamos: cansados, aburridos, decepcionado ó mamados que solamente les vemos las caras por televisión ó en la prensa en el mejor de los casos, o sino cada 2 ó 4 años cuando se acerca las elecciones Presidenciales y las de Congreso, entonces creemos que eso es un falta de respeto y eso los convierte en unos vivarachos, entiendan que lo que le pedimos es por su bien. Esperamos que atiendan este llamado que le hago en nombre de las comunidades de nuestro departamento y para los senadores en nombre de nuestra región, porque no es lo mismo pagar un informe en un periódico, por muy respetable que éste sea, que venir y presentar informes personalmente, asumir compromisos, proponerse metas, trabajar en equipo y alcanzar mejores resultados.

Por ahora digamos que la Representante Sandra Villadiego, ha picado en punta con 14 mil millones gestionados que beneficiarían a 10 mil familias que la hace merecedora a 3 puntos equivalentes a un partido ganado en dos años de trabajo, los demás, hasta que no presenten cuentas, se encuentran en cero pollitos.

Las comunidades del río grande también son Mompos.

En alguna ocasión dialogaba con un alcalde de un municipio de la Depresión Momposina, quien me explicaba sus razones para promover la creación del nuevo departamento, "Cartagena nos tiene abandonados, además ir hasta allá a hacer diligencias es muy incomodo y desfavorable, necesitamos una solución mas cercana en distancia y accesible en comunicación, porque si seguimos así, esto no va a cambiar".

Es paradójico que esa misma condición que los municipios de la depresión Momposina reclaman y rechazan de su capital departamental, igualmente se repite y las aplican hacia sus corregimientos, ese es el caso particular de las comunidades momposinas ubicadas en el Río Grande de la Magdalena, podríamos repetir las razones expuestas por el hoy exalcalde.

Un punto de referencia para buscar las causas de estas actitudes, que se dan de manera natural, es la forma como está constituido el Estado Colombiano como república "centralista" aunque la constitución del 91 dijo que era descentralizada, sin embargo, aún le falta mucho para llegar a ello.

Producto de la práctica del centralismo. Los poderes, las decisiones y las inversiones se concentran en las capitales y cabeceras dejando a las zonas periféricas al margen y en verdaderas condiciones de desventaja participativa. Claro está, esto sucede a lo largo y ancho de la república, por lo tanto no es solamente un problema local.

A ese problema filosófico-conceptual hay que sumarle que; quienes ejercen el poder no han tenido la formación, habilidad, experiencia y el compromiso de enfocar adecuadamente el desarrollo de sus pueblos, fallando después de un siglo en lograr una infraestructura de servicios básica, es decir, elemental. Es por ello que después de más de un siglo de república la mayoría de sus municipios no cuentan con la cobertura y calidad de los servicios básicos como: agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, gas natural, telefonía y conectividad, transportes, vías, servicio de salud, etc.

La intención no es hacerles creer que somos incapaces, el propósito es entender que no hemos hecho la tarea bien y no podemos seguir embarrándola, hay que replantear el paso y deben existir compromisos y resultado para enderezar el camino.

Quiero hacer énfasis en las oportunidades y los desafíos que nos brindan el país y nos exige la región respectivamente. Nunca antes el Estado había tenido tantos recursos como los que en estos momentos se encuentran a disposición, quien no logre avanzar en construir la infraestructura de servicios básica con las opciones que ofrece la ley de regalías y otros fondos, dejara escapar el desarrollo humano y sostenible, son \$9.8 billones de pesos lo que se tienen estimado invertir en el país en éste año, para Bolívar se calcula en \$89 mil millones, es la hora que nuestras autoridades demuestren su capacidad de concertación de proyectos con las comunidades, visionar su desarrollo, formular sus proyectos, gestionar los recursos, garantizar buenas obras, ponerlas en funcionamiento y garantizar su sostenimiento.

La Cámara de Comercio de Magangué viene gritando a los cuatro vientos y en todos los escenarios donde se le permite: Que los alcaldes y autoridades civiles deben despertar del letargo de la colonia, de la patria boba, de la guerra de los mil días que se volvió eterna, de la autodestrucción, del olvido y el descuido por nuestra comunidad, es la hora de empezar hacer la tarea de la responsabilidad social con respeto y dignidad, no para que crean, no de apariencias, tampoco con pocos resultados, se trata de caminar y avanzar en materia de desarrollo humano y sostenible, se trata de ser responsables, se trata de construir la vida, de llevar felicidad y esperanza a los pueblos.

Cada vez que hacemos el recorrido de la Travesía Ciclista por La Mojana, al pasar por las comunidades de Bomba, Travesía, Santa Rosa, Santa Cruz, San Ignacio y pueblos vecinos vemos con tristeza el estado de abandono de las comunidades, lo peor es que cada vez hay menos trocha por donde pasar, por la destrucción que deja el invierno, son urgentes los proyectos de protección contra inundaciones, este año ha sido “seco” lo que presagia que el próximo año puede ser de crudo invierno, la oportunidad está servida en la Ley de Regalías y en Fondo de Adaptación al cambio climático para gestionar los recursos y hacer las obras que permitan protección y comunicación vial, ahora que el clima lo permite, ya que no hacerlo es condenar a las comunidades a la destrucción masiva a manos de la fuerza de las aguas cuando ellas regresen.

Señoras y señores de la cabecera municipal de Mompos, las comunidades del Río Grande de la Magdalena también son Momposinos-as.

La sede del SENA en Magangué

Fue en el 2006 durante las reuniones preparatorias de la Asamblea Municipal Constituyente cuando se planteó la necesidad del SENA en Magangué, independientemente que antes o después otras personas también hayan formulado la propuesta, se hacía énfasis en la necesidad de preparar a los

jóvenes para mejores oportunidades laborales, de esa manera hacerle frente al no futuro ganándole a las adversidad que cargamos.

Mi llegada a la Cámara de Comercio de Magangué me permitió conocer de cerca la situación, en especial las debilidades del servicio a distancia que viene prestando el SENA, sin embargo, una pequeña oficina de uno de sus centros que funcionaba en las instalaciones de la entidad cameral lo identificamos como un eslabón que en lugar de propiciar una nueva sede, se había convertido en la excusa para no serlo, por la comodidad operativa que representaba para Cartagena.

Fue un dialogo con uno de los subdirectores que me llevó una reflexión y una decisión trascendental, el SENA Bolívar con un presupuesto de 40 mil millones vivía albergado en las instalaciones de Camcomercio con apenas un presupuesto de 400 millones, ino puede ser, entonces, el rico le pide al pobre! Le exclamé, seguidamente consulté el tema con Anuar Mery de la Junta Directiva y conté con su apoyo para pedirle al SENA la entrega de la oficina, el propósito fue obligarlos a construir la propia, porque mientras no tuvieran esa necesidad iban a seguir acomodados en el mínimo espacio que ocupaban.

Confieso que fue una decisión difícil, pero al final trascendental para los avances actuales, desde hace más de un año acordamos con el Director del SENA Bolívar y con la Alcaldía Municipal la construcción de la sede en terrenos del CAM, sin embargo, esa característica de la administración pública ha impedido que el proyecto esté más avanzado: un año para presentar un acuerdo al Concejo Municipal donde autorizan la cesión del lote y 3 meses, hasta ahora, para firmar la licencia de división del lote, siguen aplazando el proceso.

Cuando eso se dé, después viene el pago de escrituras y registro en instrumentos públicos, le sigue etapa de estudios y diseño a cargo del SENA para luego incluir en presupuesto del 2013 luego procede a la licitación respectiva y solo hasta allí iniciaría la construcción que tardará aproximadamente 2 años.

Sirvió de mucho invitar al Director del SENA Bolívar a Magangué para que reafirmara su compromiso, eso despejó dudas de quienes no conocían a fondo el problema.

Del lote adquirido en la década de los 90 ´s por la alcaldía para el CAM le hemos gestionado la construcción del nuevo Comando de Policía de Magangué y tarde o temprano la sede del SENA, este ha sido un tiempo muy bien aprovechado

por la dirigencia gremial, que siempre le ha marcado la pauta a la administración pública.

Desde mi representación en la Comisión Regional de Competitividad y con los debates que se han dado, ya producen los frutos, viene algo muy importante para Magangué, pero ese tema merece una columna especial.

Centro de innovación y Competitividad

Sobre innovación y competitividad se ha hablado mucho en Colombia y se pretende dar formular mágicas desde las grandes ciudades para el resto de país, en una ciudad como Magangué, esos temas no le llegan suficientemente a las personas y empresas cuando no hay los elementos, entiéndase: recursos y medios para aplicarlos, es por ellos que se hace necesario cerrar la brecha entre ciudades y países en esos temas contemporáneos, de lo contrario ver los avances tecnológicos y empresariales por TV o un PC, no le hace contribución a lo local y promueve es el desplazamiento empresarial y profesional hacia las grandes ciudades.

Es por ellos que desde el 2009 se ha venido insistiendo en el seno de la Comisión de Competitividad del Departamento de Bolívar por la necesidad de lograr una relación mas justa y equitativa entre la capital y el resto del departamento, es motivo de vergüenza que de los 5 objetivos estratégicos definidos en el plan 4 estén concentrados en Cartagena y uno parcialmente se aplicaría en el departamento.

De la misma forma también se ha insistido en modificar el modelo nacional donde se propicia la inversión en los lugares mas desarrollados y se castiga la inversión en los sitios menos afortunados, bajo la excusa de la corrupción de los pequeños municipio el proceso de descentralización administrativa ha retrocedido a nivel nacional en contravía de la Constitución Nacional, lo lamentable es que congresista de las regiones no han sido dolientes de esta situación.

Pero toda esta lucha poco a poco ha tenido eco en las altas esferas nacionales y departamentales, producto de ello se encuentra en implementación un sistemas para potenciar ciudades intermedias apoyado por la ONU y DNP para Colombia, que tarde o temprano llegará a nuestra ciudad si las autoridades civiles estarían en la capacidad de asumir ese reto.

Por otra parte la Gobernación de Bolívar se encuentra en el proceso de elaborar un proyecto que permitiría la construcción de varios Centros de Innovación y

Gestión para la Competitividad de Bolívar uno de ellos en nuestro Zode con sede en Magangué.

Se trata de una centro de pensamiento, investigación, implementación, orientación y desarrollo que basados en las tecnologías, la innovación y propiciando la competitividad empresarial entraría a generar eslabones articulados que impulsen la calidad de las empresas, empresarios, trabajadores, productos y todos los elementos de oferta y demanda del mercado, con ello se busca desarrollar lo propio y no seguir copiando de lo ajeno.

El proyecto se financiaría con recursos de la Ley de Regalías y entraría en funcionamiento antes de terminar este cuatrienio de gobierno, esta es una de las mejores noticias que puede recibir La Mojana bolivarense en el presente año.

Seguiremos apoyando esta iniciativa que responde a nuestras peticiones al gobierno departamental y solo hasta este gobierno tiene la respuesta.

Un Magdalena navegable

En el primer encuentro de Cámaras de Comercio sobre el río Magdalena realizado en el municipio de Honda – Tolima, se ha llegado a conclusiones muy valiosas para contribuir a la navegabilidad de la principal arteria fluvial de Colombia.

Son 1.2 billones de pesos los que se invertirán en el encauzamiento del río desde Puerto Salgar hasta Puerto Berrio, dragado desde Puerto Salgar hasta Barranquilla, contemplando actividades de mantenimiento durante 10 años en ese mismo trayecto.

El Director General de Cormagdalena Dr. Augusto García también informó que no habrá peaje sobre el río, tema que venía preocupando a muchas personas, igualmente que el ahorro demostrado del transporte de carga fluvial con respecto al de carreteras significa un 40% por tonelada transportada.

Así mismo, se invertirá en estudios de operaciones turísticas sobre el río Magdalena considerando la infraestructura instalada y los servicios que sobre este tipo existen en la actualidad. Por otra parte, también se acordó una reunión conjunta entre Cámaras de Comercio y Cormagdalena con los Ministerios de Hacienda y Transporte para impulsar y garantizar la financiación de este proyecto donde la nación aportaría 1 billón y los entes territoriales aportarían los 200 mil millones restantes.

Por nuestra parte insistimos en que se debe hacer una reforma muy profunda en materia de reglamentación fluvial factor que también limita la navegabilidad, ya que los monopolios que se encuentran establecidos impiden la llegadas de nuevas empresas a competir en el mercado factor que reduce la eficiencia y calidad de las empresas del sector, para ello se planteó una reunión con el Viceministro de Transporte.

También abordamos el tema ambiental en materia de rondas del río, control al desecamiento de ciénagas, escrituración de riberas y ciénagas, un programa de reforestación y el tratamiento de los alcantarillados de los municipios ribereños, asuntos que se tratarán en una futura reunión con el Ministerio del Medio Ambiente.

Igualmente expusimos la necesidad de reformar la legislación aduanera en materia de equipos para el uso fluvial, como motores, embarcaciones y repuestos los cuales son gravados de manera muy elevada factor que perjudica el sector provocando altos costos en su operación y restringiendo su competitividad.

Al encuentro asistieron 11 Cámaras de Comercio del alto, medio y bajo Magdalena que seguirán trabajando por recuperar la navegabilidad y el desarrollo de sus municipio, ya que todas coinciden en que el desarrollo de las carreteras desaceleró el crecimiento de sus territorios

Magnifica ha sido esta experiencia entre las cámaras ribereñas donde se demuestra nuevamente que la unión hace la fuerza del progreso para sus municipios.

Construcción del muelle de pasajeros

Continuando con el tema de la navegabilidad del río Magdalena, el inicio de obras para la construcción del muelle fluvial de pasajeros de Magangué es una de las mejores noticias del presente año, la Construcción de la sede del SENA en Magangué el próximo año es otra de las grandes, sin embargo el muelle es el resultado de la unión de muchas fuerzas bajo un mismo propósito, algunas fuerzas unidas y otras dispersas, es una demostración que de la lucha de ideas y gestiones también se pueden alcanzar buenos resultados.

En ese sentido todos la teníamos clara, el muelle es una necesidad para Magangué, es más, muchas veces en este espacio he conceptuado que la reorganización de la ciudad empieza desde las orillas del río Magdalena, tal

como nació Magangué, aunque faltan algunos pasos por recorrer, es pertinente que se le haga el reconocimiento a todos aquellos que han intervenido en la realización de esta obra.

Primero que todo a Cormagdalena quien es el que aporta los recursos, pero detrás de ese nombre se encuentra un gran amigo de Magangué, se trata de Juan Gonzalo Botero, tuvo la deferencia con la ciudad de proteger durante largos años esos recursos para que no los trasladaran para otra ciudad, principalmente que al momento de salir de la entidad garantizó los recursos mediante el convenio con la Gobernación de Bolívar lo que impidió su traslado o contracreditación. Son \$3.980 millones.

A la Alcaldía de Magangué quien aportó el lote de terreno donde se trasladaran los comerciantes de pescado mayoristas y minoristas, en la sede del antiguo matadero público municipal en la vía a Yatí, ese lote tiene un avalúo aproximado de \$1.000 millones de pesos por su excelente ubicación y el potencial productivo del mismo. A parte que los alcaldes, unos con mas interés y exigencias que otros, siempre han considerado la importancia y necesidad del proyecto.

A la Sociedad Portuaria de Magangué quienes nunca desfallecieron en el propósito de hacer realidad tan magno proyecto y han buscado por todo el país los aliados necesarios para fortalecerse y llamar la atención de Cormagdalena, Gobernación y Alcaldía, también han invertido en el traslado y despeje de espacios, mejoramiento del terminal y construcción del muelle provisional.

Al contratista quien para poder iniciar las obras otorgó un aporte con la finalidad de contribuir a la adecuación del antiguo matadero, en adelante muelle de la pescadería, por un valor de \$71,5 millones de pesos.

No podemos pasar por alto al Presidente de la República y al actual Director General de Cormagdalena quienes han demostrado con sus acciones la disposición de apoyar el desarrollo del municipio.

Nos complace que finalmente un proyecto que se planificó desde el año 2001 solamente hasta ahora se despeje para consumir su construcción, en ese largo camino se ha aprendido a superar obstáculos y conciliar diferencias, ya que la razón de ser de todos, tanto personas como entidades, es la de edificar obras para el desarrollo local y regional, quizás han existido diferencias de forma, pero nunca en el propósito.

De nuestra parte, nuestra función, fue en su momento, la de agencia de desarrollo regional y referente en la alianza de los sectores público y privado,

nuestra función se encuentra enmarcada en la gestión y motivación de voluntades para que las entidades que poseen los recursos y la pertinencia, los inviertan en la región, con ello fomentar el desarrollo económico, social y cultural.

Con anterior se hizo un análisis integral de los diversos temas que permiten analizar y dar un concepto sobre la situación socioeconómica de la región.

HENRY BORRE ATHIAS

Presidente Ejecutivo