

**IMPACTO SOCIO-ECONOMICO DE LA AMPLIACIÓN DEL
AEROPUERTO GERARDO TOBAR LOPEZ EN LA COMUNIDAD
DEL CORREGIMIENTO DE ZACARIAS, MUNICIPIO DE
BUENAVENTURA**

**RAUL MOSQUERA NIEVA COD. 16.471.537
WILTON CESAR PEREA ANGULO COD 16.501.614**

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA
UNAD**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
PALMIRA
2003**

**IMPACTO SOCIO-ECONOMICO DE LA AMPLIACIÓN DEL
AEROPUERTO GERARDO TOBAR LOPEZ EN LA COMUNIDAD
DEL CORREGIMIENTO DE ZACARIAS, MUNICIPIO DE
BUENAVENTURA**

**RAUL MOSQUERA NIEVA
WILTON CESAR PEREA ANGULO**

**TRABAJO INVESTIGATIVO PARA OPTAR AL TITULO DE
ADMINISTRADOR DE EMPRESAS**

**DIRECTOR
JOSE LUIS MONTAÑO HURTADO
ADMINISTRADOR DE EMPRESAS**

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA
UNAD**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
PALMIRA
2003**

A mi esposa Yenny María Angulo
Quintana, con todo mi amor, a mi
hijo Wilton César Perea Angulo, a
mi madre, a mi padre y hermanos

WILTON CESAR PEREA
ANGULO

A mi esposa Emeira Castillo Lobatón, a
mis hijas Nataly Mosquera Castillo y
Carolina Mosquera Castillo, a mi madre
y hermanos

RAUL MOSQUERA NIEVA

AGRADECIMIENTOS

Queremos en primer lugar agradecer al Dios de la vida, por habernos permitido la feliz culminación de éste trabajo, de igual manera a la Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD) alma máter que nos acogió brindándonos la oportunidad de obtener una formación integral dotándonos de los conocimientos necesarios y capacidades que pondremos al servicio de nuestra comunidad que tanto lo necesita.

A LOS PROFESORES:

Doctor JOSÉ LUIS MONTAÑO HURTADO, por su constante apoyo e invaluable orientación y colaboración.

Y demás cuerpo de profesores de la institución que durante el desarrollo del plan de estudio tuvieron a bien transmitirnos sus conocimientos.

Al personal de la comunidad del corregimiento de Zacarías en cabeza del señor RODRIGO MONDRAGÓN Representante Legal del Concejo Comunitario de Calle Larga, al señor HECTOR VALENCIA Representante Legal del Concejo Comunitario de Zacarías, miembros, directivos y

comunidad en general, por estar siempre dispuestos a brindar la información requerida para el desarrollo de éste trabajo.

También queremos reconocer resaltando los beneficios obtenidos, por el apoyo y consejo de nuestros familiares: Dra. EMEIRA CASTILLO LOBATÓN Dra. YENNY MARÍA ANGULO QUINTANA, Dra. YENSI MURILLO SARRÍA, Dra. SONIA SINISTERRA.

A nuestros padres quienes nos enseñaron el camino de la fe, la esperanza y sobretodo la perseverancia, a nuestros hijos por sacrificar el tiempo que debimos de dedicarles y ser nuestro más ferviente aliciente para impulsarnos a lograr ésta meta y a todos aquellos que en algún momento nos tendieron una mano amiga en el trasegar de éste trabajo investigativo.

TABLA DE CONTENIDO

	Paginas
INTRODUCCIÓN	1
TEMA DE INVESTIGACIÓN	3
PROBLEMAS DE INVESTIGACIÓN	3
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	3
ANTECEDENTES	5
SITUACIÓN ACTUAL	7
PROYECCIONES	8
JUSTIFICACIÓN	9
OBJETIVOS	11
OBJETIVO GENERAL	11
OBJETIVOS ESPECIFICOS	11
1. MARCO CONCEPTUAL	12
1.1 ALCANCES DEL PROYECTO	12
2. MARCO TEORICO	13
2.1 METODOLOGIA COMO SE REALIZÒ LA INVESTIGACIÓN	13
3. RESEÑA HISTORICA	14
3.1 ASPECTOS GENERALES DE BUENAVENTURA	14
3.1.1 Ubicación y Características Geográficas	15
3.2 ASPECTOS FISICOS	16
3.3 LA BAHÌA DE BUENAVENTURA	18
3.4 DEMOGRAFIA Y CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN	18
3.4.1 Población Total y Participación	18
3.4.2 DISTRIBUCION ESPECIAL DE LA POBLACIÓN	20
3.4.3 DISTRIBUCION DE LA POBLACIÓN POR EDAD Y SEXO	22
3.4.4 ESTRUCTURA Y COMPOSICIÓN	23
3.4.5 TENDENCIA DE CRECIMIENTO Y MOVILIDAD	27

3.4.6 DINAMICA POBLACIONAL	29
3.5 CONDICIONES SOCIALES DE LA POBLACIÓN	31
3.5.1 Salud	32
3.5.2 Educación	36
3.5.3 Recreación y Deporte	40
3.5.4 Vivienda y Desarrollo	41
3.5.5 Vías y Medios de Transporte	44
3.5.6 Acueductos	45
3.5.7 Alcantarillado	47
3.5.8 Recolección y Disposición de Basuras	48
3.5.9 Energía Eléctrica	48
3.5.10 Comunicaciones	49
3.5.11 Condiciones Económicas de la Población	51
3.5.12 Estructura Productiva	52
3.5.13 Actividades Productivas y Condiciones Técnicas de Producción	52
3.5.14 Sector Comercio	54
3.5.15 Sector Servicios	55
3.5.16 Transporte	56
3.5.17 Turismo y Transporte de Cabotaje	59
3.5.18 Actividad Portuaria	61
3.5.19 Actividad Financiera	62
3.5.20 Sector Agropecuario	63
3.5.21 Actividad Agrícola y Agroforestal	64
3.5.22 Extracción de Madera	66
3.5.23 Actividad Pecuaria	67
3.5.24 Pesca	68
4. RELACION DE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO GERARDO TOVAR LOPEZ CON LA ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN	70
4.1 ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN EN BUENAVENTURA:	

LA GRAN OPORTUNIDAD DE COLOMBIA EN LA CUENCA DEL PACIFICO.	70
4.2 ANTECEDENTES	70
4.3 GLOBALIZACION Y ZONAS ECONOMICAS ESPECIALES	71
5. POR QUÈ UNA ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN EN EL PACIFICO COLOMBIANO.	74
5.1 NECESIDAD DE AUMENTAR LAS EXPORTACIONES NACIONALES	74
5.2 APROVECHAR EL FLUJO DE INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (IED) EN LA CUENCA DEL PACIFICO Y HACIA LATINOAMÉRICA.	76
5.3 EXCELENTE UBICACIÓN Y OFERTA DE RECURSOS NATURALES	78
5.4 NECESIDAD DE CORREGIR BRECHA ECONOMICA Y SOCIAL	79
5.5 CONDICIONES DE BUENAVENTURA PARA SER UNA ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN	80
5.6 PUERTO CON MAYOR Y MEJOR PROYECCIÓN INTERNACIONAL DEL PAIS	81
5.7 EXCELENTE LOCALIZACIÓN GEOESTRATEGICA Y FACILIDAD DE CONEXIÓN CON EL MUNDO	81
5.8 VERTICE DE LA REGION MAS IMPORTANTE DE LA ECONOMIA NACIONAL	82
5.9 LUGAR DE CONVERGENCIA DE IMPORTANTES PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA ECONOMICA Y SOCIAL	83
5.10 AMBICIOSOS PROYECTOS DE EXPANSIÓN PORTUARIA Y LOGÍSTICA	84
5.11 ACCESO A LA OFERTA DE SERVICIOS EDUCATIVOS Y DE APOYO AL MEJORAMIENTO DE LA OPORTUNIDAD DEL VALLE DEL CAUCA.	85
6. CONDICIONES DE CALIDAD DE VIDA	87
6.1 TASA DE DESEMPLEO	87
6.2 DEFINICION Y OBJETIVOS DE UNA ZEEE EN BUENAVENTURA	89
6.3 DESARROLLOS ECONOMICOS POTENCIALES	90
6.4 SERVICIOS LOGISTICOS A LA CARGA Y EL TRANSPORTE	91
6.5 PRODUCTOS PESQUEROS Y MADEREROS DE EXPORTACIÓN	92

6.6 ECOTURISMO	93
6.7 PRODUCCION DE INSUMOS Y PRODUCTOS BIOTECNOLÓGICOS	94
6.8 ENSAMBLE DE MAQUINARIA LIVIANA Y EQUIPO AUTOMOTRIZ	95
6.9 PROCESAMIENTO DE PRODUCTOS AGROINDUSTRIALES	96
6.10 SERVICIOS DE MAQUILADO	97
6.11 BENEFICIOS Y VENTAJAS PROPUESTAS	98
6.12 EXENCION DEL IMPUESTO DE RENTA PROVENIENTE DE EXPORTACIONES	98
6.13 BENEFICIOS ADUANEROS	98
6.14 DIVIDENDOS PARTICIPACIONES Y REMESAS EXENTAS	99
6.15 SIMPLIFICACION DE TRAMITES ADMINISTRATIVOS	99
6.16 FORMACION ESPECIALIZADA DE MANO DE OBRA	99
6.17 APOYO ESTATAL A PROYECTOS ESTRATÉGICOS	99
6.18 LOGISTICA DE CLASE MUNDIAL	100
6.19 ESTRATEGIA GENERAL DE DESARROLLO DE LA ZEEE	100
6.20 ADECUACION DE LA PLATAFORMA LOCAL REGIONAL	100
6.21 MERCADEO Y VENTA	101
6.22 DESARROLLO EMPRESARIAL	102
6.23 FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	102
6.24 AREA DE JURISDICCIÓN DE LA ZEEE	103
6.25 GERENCIA DE LA ZEEE-BUENAVENTURA	104
6.26 COMPROMISOS DEL MUNICIPIO Y LA REGION	105
7. AERONAUTICA CIVIL	108
7.1 PLAN DE MANEJO AMBIENTAL	108
7.2 ESTRATEGIAS DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL	109
7.3 ESTRATEGIAS DE COPARTICIPACION EMPRESARIAL Y ADMINISTRATIVA AMBIENTAL LOCAL	110
7.4 PROGRAMA DE DIVULGACIÓN E INFORMACIÓN	111
7.4.1 Objetivos	111

7.4.2 Impactos a Controlar	111
7.4.3 Descripción de Actividades	112
7.4.5 Participación Ciudadana	112
7.4.6 Mecanismos y Técnicas Participativas	120
7.4.7 Responsables	120
7.4.8 Cronograma de Ejecución	121
7.4.9 Presupuesto	121
8. PROGRAMA DE GESTION DE TIERRAS	122
8.1 OBJETIVOS	122
8.2 IMPACTOS A CONTROLAR	122
8.3 DESCRIPCION DE ACTIVIDADES	123
8.4 NEGOCIACION DE PREDIOS Y SERVIDUMBRES	125
8.4.1 Acciones Previas	125
8.4.2 Procedimientos a Seguir	125
8.5 CRITERIO PARA ESTABLECER LOS VALORES A PAGAR POR SERVIDUMBRES	127
8.6 AFECTACIONES DURANTE CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA PISTA	128
8.7 METAS	129
8.8 MECANISMOS Y TÉCNICAS PARTICIPATIVAS	129
8.9 RESPONSABLES	130
8.10 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	130
9. PROGRAMA DE ESTRATEGIAS DE TRASLADO DE FAMILIAS POR AFECTACIÓN DE SUS VIVIENDAS	131
9.1 OBJETIVOS	131
9.2 IMPACTOS A CONTROLAR	131
9.3 DESCRIPCION DE ACTIVIDADES	131
9.3.1 Aeronáutica Civil	131
9.3.2 Alcaldía de Buenaventura y Fuerzas Vivas de la Región	132
9.3.3 Diagnostico de la Población por Desplazar	132

9.3.4 Evaluación Personalizada	132
9.3.5 Capacidad de Gestión	133
9.3.6 Capacidad de Adaptación	133
9.3.7 Vulnerabilidad y Alternativas de Reasentamiento	134
9.3.8 Definición de Alternativas de Reasentamiento	134
9.3.9 Reasentamiento Dirigido	134
9.3.10 Asesoría para el Reasentamiento	135
9.3.11 Concertación de las Alternativas de Solución	135
9.3.12 Proyectos para las Alternativas de Reasentamiento	136
9.3.13 Metas	137
9.3.14 Mecanismos y Técnicas Participativas	139
9.3.15 Responsables	139
9.3.16 Cronograma de Ejecución	139
9.3.17 Presupuesto	140
10. VINCULACION DE MANO DE OBRA LOCAL	141
10.1 OBJETIVO	141
10.2 IMPACTOS A CONTROLAR	141
10.3 POBLACION BENEFICIADA Y COVERTURA ESPACIAL	142
10.4 DESCRIPCION DE ACTIVIDADES	142
10.5 MECANISMOS Y TÉCNICAS PARTICIPATIVAS	143
10.6 RESPONSABLE	143
10.7 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	143
10.8 PRESUPUESTO	143
11. RESEÑA HISTORICA Y ASPECTOS GENERALES DEL CORREGIMIENTO DE ZACARIAS	144
11.1 CARACTERIZACION SOCIAL DEL CORREGIMIENTO DE ZACARIAS SEGÚN LA INVESTIGACIÓN DE LA AERONAUTICA CIVIL A TRAVÈS DE LA FIRMA A.G. CONSULTORES	144
11.2 DEMOGRAFIA	145

11.3 ESTRUCTURA POBLACIONAL	146
11.4 ESTRUCTURA FAMILIAR	147
1.5 ESTRUCTURA DE LOS SERVICIOS PUBLICOS	150
11.6 ACUEDUCTO	150
11.7 ALCANTARILLADO	151
11.8 DEPOSICION DE BASURA	151
11.9 ENERGIA ELECTRICA	152
11.10 MEDIOS DE COMUNICACIÓN	152
11.11 TELEFONIA	153
11.12 ESTRUCTURA DE VIVIENDA	153
11.13 INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS SOCIALES	155
11.13.1 Salud	155
11.13.2 Educación	156
11.13.3 Recreación	158
11.13.4 Infraestructura vial y Medios de Transporte	159
11.14 ASPECTOS CULTURALES	160
11.15 RELIGIOSIDAD	161
11.16 PROCESOS ECONOMICOS	162
11.16.1 Formas de Tenencias de Tierra	162
11.16.2 Procesos Productivos	165
11.17 ORGANIZACIÓN Y PRESENCIA INSTITUCIONAL	171
11.17.1 Organización Comunitaria	171
11.18 CLASIFICACION POR ALGUNOS CONFLICTOS GENERADOS POR EL PROYECTO	174
11.18.1 Presencia Institucional	175
11.18.2 Desarrollo Territorial	175
11.18.3 Visión de la Comunidad	176
12. CAPTUR A Y TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA A TRAVÈS DE LAS ENCUESTAS	180

13. ANÁLISIS DE EXPECTATIVAS DE MEJORAR CONDICIONES DE VIDA DE LAS COMUNIDADES POSIBLEMENTE REUBICADAS CON LA AMPLIACIÓN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO “ GERARDO TOVAR LOPEZ “ DE BUENAVENTURA.	181
13.1 GENERO	181
13.2 OCUPACION	182
13.3 EDAD	183
13.4 NIVEL DE ESCOLARIDAD	184
13.5 INGRESOS	185
13.6 TAMAÑO DE LA FAMILIA	186
13.7 TENENCIA DE LA TIERRA PARA PRODUCCIÓN	186
13.8 TENENCIA DE LA VIVIENDA	188
13.9 SIGNIFICADO DE LA TIERRA PARA LA GENTE	188
13.10 NEGOCIACION DE PREDIOS	189
13.11 BENEFICIOS SOCIALES Y ECONOMICOS	191
13.12 REUBICACION DE LAS FAMILIAS	192
13.13 VISION DE FUTURO	195
14. ANÁLISIS DE ALGUNAS EXPECTATIVAS QUE TIENEN LAS COMUNIDADES FRENTE A LA REALIZACIÓN DE LA OBRA	201
15. SISTESIS DE LOS SECTORES DIRECTAMENTE INVOLUCRADOS EN EL PROCESO	202
SUGERENCIAS	203
BIBLIOGRAFÍA	205
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

Dentro de las creaciones humanas, el invento más complejo y maravilloso sin duda es la Empresa, cada una constituye una creación particular una inversión específica, porque cada una tiene sus propias características, sus objetos y sus medios entre otros.

El tema que se expone en éste documento “Impacto Socio-Económico en la comunidad por la Ampliación de la Pista del Aeropuerto Gerardo Tovar López ubicado en el corregimiento de Zacarías municipio de Buenaventura, departamento del Valle del Cauca” es válido como investigación para optar al título de Administrador de Empresas en la Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD). Está centrado en conocer, analizar y evaluar como se desarrollará la ampliación del aeropuerto, como quedarán reubicados los habitantes que son afectados por esta obra. De igual manera analizar y evaluar como seguirá desarrollando la actividad empresarial en cumplimiento con sus objetivos dentro del marco conceptual de la administración de empresas; contribuyendo en la mejor forma a la generación de utilidades, empleo y desarrollo del territorio.

Es importante conocer las motivaciones que dieron origen a ésta investigación, los procesos, transformaciones y su impacto en la comunidad. Resultando interesante observar como la comunidad ha habitado el sector, han procreado su familia y como se sostiene hoy en el medio, teniendo en cuenta que los cambios generan sus propias reacciones.

Es de nuestro conocimiento que el profesional que se forme es para servir a su comunidad, es por esto que a través de la administración de empresas, reconociéndola como una ciencia social, nos permitimos respetuosamente hacer nuestro aporte a la problemática presentada en éste documento.

TEMA DE INVESTIGACIÓN

Realizar un estudio socioeconómico que permita analizar y comprender el impacto que va a tener las comunidades de las Veredas Calle Larga y la Variante en el corregimiento de Zacarías zona rural del Municipio de Buenaventura, con motivo de la ampliación del Aeropuerto GERARDO TOVAR LOPEZ.

PROBLEMAS DE INVESTIGACION

Comprender como influirá en la comunidad de Zacarías la ampliación del aeropuerto GERARDO TOVAR LOPEZ del Municipio de Buenaventura Departamento del Valle del Cauca.

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Para el desarrollo de la Zona Económica Especial de Exportación en Buenaventura es necesario e indispensable que se lleve a cabo la ampliación del aeropuerto Gerardo Tovar López de la localidad ubicado en el corregimiento de Zacarías. Los estudios de prefactibilidad y factibilidad han arrojado unos hallazgos muy importantes ya que quienes vendieron la idea del proyecto no manifestaron que en las tierras donde se desarrollaría la obra ya existían asentamientos humanos sino por el contrario eran tierras baldías de la nación.

Las comunidades asentadas en dicho territorio data desde hace más de cien (100) años y a pesar de haber llegado como emigrantes a colonizar éstas tierras con el transcurso del tiempo muchos de estos fueron legalizando sus parcelas donde construyeron sus casas de habitación y también la parte donde sembraron sus cultivos de pancojer. Esto precisamente lo hicieron ante la autoridad competente quien está facultada para expedir los correspondientes títulos de propiedad, INSTITUTO COLOMBIANO DE LA REFORMA AGRARIA (INCORA), por este motivo desde que se empezó el trámite para ejecutar dicha obra hasta el momento no ha sido posible llevarla a acabo, además de esto, la comunidad se encuentra representada por su correspondiente concejo comunitario.

No obstante el estudio que se está realizando se prevé muy por encima los cambios que se pudieran generar en el momento de llevarse a cabo el desarrollo de ésta, algunos de ellos son: alteración del medio ambiente a través del ruido, el monóxido de carbono que expelen las Aeronaves, erradicación de los cultivos de Pancojer y árboles maderables existentes en el medio, se acaba también con la flora y la fauna del lugar donde se llevaría a cabo el proyecto, entre otros.

ANTECEDENTES

De acuerdo a la información registrada en el sitio, hace más de cien años llegaron procedentes del Río NAYA, los primeros colonos pobladores de las orillas del Río Dagua, en lo que es hoy el corregimiento de Zacarías.

Dada la fertilidad de la tierra los colonos se dedicaron a la agricultura, sembrando árboles frutales y maderables, así como otra serie de especias de lo cual derivaban su sustento diario.

Esta bondad, conllevó a que rápidamente la región se viera poblada por un gran número de emigrantes, especialmente del Río Naya quienes con sigomismo y su entorno también en forma armoniosa continuaron la labor agrícola en la región.

Algunos de estos colonos legalizaron ante la ENTIDAD NACIONAL COMPETENTE la titulación de los predios que desde muchos años atrás pacíficamente han venido ocupando; otros hasta hoy solo legalmente son propietarios de las mejoras que han construido y los sembrados que a menor escala cultivan.

Dada la situación geográfica del municipio de Buenaventura, y el estado de la vía de acceso al interior del país por la carretera Simón Bolívar y el pujante intercambio comercial con los municipios como López de Micay, Bahía

Solano, Tumaco, Guapi, Quibdò, entre otros, el gobierno nacional se viò en la necesidad de construir un aeropuerto en el municipio de Buenaventura.

Por recomendaciones de la aeronáutica civil el sitio más indicado para construir el aeropuerto sería los predios del corregimiento de Zacarías, por lo cual el Gobierno Nacional les facilitó el lote de terreno y se construyó en el año de 1958 el primer aeropuerto de Buenaventura; para lo cual fue necesario desplazar a varios colonos de sus predios, y por ende se inició la contaminación que la operación aeronáutica origina.

Este aeropuerto se constituyó en el instrumento importante para la navegación aérea, dada su posición en la costa pacífica colombiana, pues desde aquí se reportaban las condiciones del tiempo para las naves que surcaban los cielos colombianos y que utilizaban esta ruta.

En el año 1990 luego de permanecer por mucho tiempo cerrado, se reanudaban las operaciones desde y para Buenaventura, ampliándose la pista hasta 1600 metros.

Hoy, hechos como la globalización de la economía, demandan de los países en vía de desarrollo, disponer de una infraestructura de clase mundial, acorde a los requerimientos, de tal forma que permita el intercambio comercial económico oportuno. Así las cosas, el aeropuerto de Buenaventura resulta obsoleto para los retos que se ha propuesto el país.

SITUACIÓN ACTUAL

En la actualidad la comunidad del corregimiento de Zacarías está a la expectativa de si se va a llevar a cabo la obra de ampliación del aeropuerto Gerardo Tovar López, ya que si ésta se realiza, la comunidad debe ser reubicada en otra zona donde no van a tener las mismas condiciones actuales; esto debido a que les tocaría dejar sus tierras donde viven y tiene sus cultivos los cuales son una base primordial para el sostenimiento de las familias asentadas en estas tierras, si bien es cierto que todo cambio produce sus propias resistencias , también es cierto que si la comunidad no tiene estas tierras para sembrar sus cultivos, teniendo en cuenta el aprovechamiento que de ellos hacen, como es el consumo de la familia y la venta del excedente de la producción, de no existir éstas les tocaría comprar todo haciendo el modo de vida más difícil debido a no tener capacidad de compra en la comunidad.

En éste caso sólo le quedaría la explotación del material de Río, pero con horarios restringidos ya que deberán moldearse a la llegada y salida de los vuelos y con el tipo de aviones proyectados para el aeropuerto como son **BOING** 747, por consiguiente éste sistema actual se vería alterado por las proyecciones hacia el futuro en ésta comunidad, por lo tanto, como es de cierto conocimiento de la comunidad la obra a adelantar de tal magnitud, que a pesar de estar apoyados en el concejo comunitario que los representa, es casi normal vivir en el grado de incertidumbre existente en el momento.

PROYECCIONES

Con la ampliación del AEROPUERTO TOVAR LOPEZ en el corregimiento de Zacarías Municipio de Buenaventura, Departamento del Valle del Cauca, se pretende únicamente atraer y generar nuevas inversiones para fortalecer el proceso de exportación nacional mediante la creación de condiciones especiales que favorezcan la concurrencia del capital privado y que estimulen y faciliten la exportación de bienes y servicios producidos en el territorio colombiano.

JUSTIFICACIÓN

En nuestra condición de estudiantes de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, identificados plenamente con su misión y que personificamos, cual es: “Contribuir a la formación de un hombre integral, autónomo, crítico y creativo, capaz de coadyuvar activamente a la generación, difusión y aplicación del saber administrativo y del espíritu empresarial, mediante una educación permanente, abierta y democrática, aplicando innovaciones educativas, pedagógicas y tecno científicas que conduzcan a la investigación y participación comunitaria, tendiente a la creación y mejoramiento de empresas que transformen la realidad socioeconómica del país”; como hijos de Buenaventura con sentido de pertenencia, vemos con mucho agrado que el Gobierno Nacional por iniciativa regional designe a éste municipio como Zona Económica Especial de Exportación.

La formación profesional nos enseña que la exportación se constituye en una muy buena alternativa para un país en las condiciones sociales y económicas como Colombia; también encontramos que se requieren de unas condiciones de logística apropiada para que los productos o servicio sean competitivos en el exterior.

Esta razón motiva el proyecto ampliación del aeropuerto de carga y pasajeros “Gerardo Tovar López” ubicado en el municipio de Buenaventura, corregimiento de Zacarías.

Como quiera que propendemos por un desarrollo integral, sostenible consideramos apropiado adentrarnos en éste trabajo investigativo, convencidos de que con ello fortalecemos los conocimientos adquiridos durante la carrera de administración de empresas, conocemos el pensamiento de una comunidad frente a un caso social y económico muy específico, pudiendo entrar a formular sugerencias al gobierno y población en general tendientes a organizar mejor una comunidad, de tal forma que no se vulneren sus derechos y que se obtenga una calidad de vida acorde a un ser humano del siglo XXI.

OBJETIVOS

OBJETICO GENERAL

Analizar el Impacto Socio-Económico en la comunidad por la Ampliación del Aeropuerto Gerardo Tovar López ubicado en el corregimiento de Zacarías municipio de Buenaventura.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Realizar encuestas para conocer la opinión que tienen los habitantes del corregimiento de Zacarías frente a la obra de ampliación del aeropuerto GERARDO TOVAR LOPEZ en Buenaventura.
- Conocer a través de investigaciones en fuentes primarias y secundarias las tendencias de desarrollo del corregimiento de Zacarías, frente a: Educación, vivienda, salud y organización comunitaria.
- Conocer las políticas de apoyo que brindaran los entes gubernamentales al desarrollo de la obra.
- Determinar las ventajas de desarrollo que dejará la ejecución de la obra al corregimiento de Zacarías y a la ciudad de Buenaventura.
- Sensibilizar a la comunidad para que se acondicione a su nueva situación de hábitat.

1. MARCO CONCEPTUAL

1.1 ALCANCES DEL PROYECTO:

Nos vimos motivados a desarrollar este tema ya que nos permite contribuir con la organización de la comunidad, conociendo de primera mano las necesidades básicas de la misma para entrar a plantear sugerencias tendientes a mejorar la condición de vida de sus habitantes.

2. MARCO TEÒRICO

2.1 METODOLOGÍA COMO SE REALIZO LA INVESTIGACIÓN

- Enterarnos del proyecto de ampliación del aeropuerto.
- Investigación preliminar de los Pro y los Contra (impacto) que pueda generar el proyecto para el corregimiento de Zacarías y para la ciudad de Buenaventura.
- Se programó un acercamiento con la comunidad del corregimiento de Zacarías para saber si estaban enterados de la idea del proyecto.
- Se realizó una investigación que permitió recopilar información tanto en fuentes primarias como secundarias.
- Se tabuló y analizó la información recogida determinando las ventajas y desventajas que puede dejar la ampliación del aeropuerto para la ciudad de Buenaventura y sus zonas adyacentes.
- Sacar nuestras propias conclusiones como investigadores.

3. RESEÑA HISTORICA Y SOCIO ECONOMICA

3.1 ASPECTOS GENERALES DE BUENAVENTURA

La ciudad de Buenaventura fue fundada el 14 de Julio de 1540, por Juan de Ladrilleros como teniente de Pascual de Andagoya y bajo sus órdenes expresas, en la isla denominada de Cascajal habitada por los indios Buscajas. Se erigió en Puerto en 1719 por orden de la Corona Española.

Francisco de Paula Santander, en sus carácter de vicepresidente de la República, creó la provincia de Buenaventura por Decreto del 18 de Agosto de 1823, compuesta por los cantones de Buenaventura, Raposo, Micay, Iscuandé, Barbacoas y Tumaco. Esta comprendía desde Bahía Málaga, hasta la desembocadura del río Mira, designado al General Tomás Cipriano de Mosquera como primer Gobernador. Posteriormente, la provincia empezó a ser desmembrada paulatinamente, constituyéndose en municipio en 1827. Este proceso culminó en 1918, con la segregación del territorio que hoy se constituye en el municipio de Dagua.

Santander dictó el decreto 389 de 26 julio de 1827, por el cual se declaró a Buenaventura puerto libre y franco por 30 años y se dictaron otras medidas para convertirla en centro comercial e industrial. Posteriormente en 1829,

Simón Bolívar ratificó este decreto y le dio a la población el título de Villa, constituyéndola en residencia del Cantón.

Buenaventura ha sufrido diversas tragedias a lo largo de la historia que le han ocasionado pérdidas considerables y en oportunidades la han dejado a un paso de la destrucción total. Seis incendios generales a partir del siglo XVI, el último de los cuales se registró el 18 de Febrero de 1995 y dos maremotos, en 1906 y en 1957, entre otros.

3.1.1 Ubicación y Características Geográficas

El municipio de Buenaventura se encuentra situado en el sur occidente de Colombia, al occidente del departamento del Valle del Cauca, a los 3° 53' 47" de Latitud Norte y 77° 04'40" de Longitud Oeste, con respecto al meridiano de Greenwich. El área urbana del municipio se encuentra a una altura de 7 m.s.n.m.

Limita por el Norte con el departamento del Chocó, por el Sur con el departamento del Cauca, por el Oriente con los municipios de Calima (Darién), Dagua y Jamundí, y por el Occidente con el Océano Pacífico; cubriendo desde las costas del Pacífico, hasta las cumbres de la Cordillera Occidental en el sector de los Farallones de Cali, donde alcanza alturas considerables.

3.2 Aspectos físicos

Buenaventura es el más extenso de los municipios del Valle del Cauca, con un total de 6.498 Km², distribuidos en los pisos térmicos cálido (5.328), medio (1.072) y frío (98), lo que le permite de existencia de temperaturas que van desde los 0 en las cordilleras, hasta los 28°C en las partes bajas. En la cabecera municipal la temperatura media de 27°C y la precipitación promedio anual alcanza los 7.789 mm. Su máxima altura la constituye el macizo de Cajambre con 3.800 m.s.n.m.

El municipio de Buenaventura se divide en dos grandes zonas geográficas, una zona insular de gran actividad económica y alta densidad poblacional y una zona continental fundamental residencial, cuyo desarrollo se ha efectuado de forma longitudinal a lo largo de la vía Buenaventura - Cali, la cual presenta una densidad poblacional menor.

El territorio del municipio se encuentra bañado por innumerables ríos, en su mayoría caudalosos y de trayectoria muy corta, debido a que nacen en la Cordillera Occidental y vierten sus aguas al Océano Pacífico; entre estos se encuentran los ríos Anchicayá, Cajambre, Dagua, Calima, Naya, Mayorquín, Raposo, San Agustín, San Cipriano, San Juan, Yurumanguí, La Sierpe, Sabaletas y Agua Clara. Toda su parte occidental es bañada por el Océano Pacífico.

El municipio de Buenaventura hace parte integral del Pacífico Colombiano, región que se conoce como " El Chocó Biogeográfico "; la cual se caracteriza por una diversidad biológica y ecológica y una alta fragilidad, así como también por la extrema pobreza de sus habitantes. Esta es la zona del país con menor desarrollo y mayores índices de pobreza. El 69% de la población tiene necesidades básicas insatisfechas y el índice de calidad de vías es del 50%, cuando el promedio nacional es del 71%.

Cabe anotar además, que las características geológicas y sismológicas de la Costa Pacífica, la convierte en la región con mayor amenaza sísmica del país; a lo que se le suma el riesgo por tsunamis (maremotos), al que se encuentra expuesta la población costera. Sin embargo, la forma de la línea de costa, así como las condiciones topográficas del terreno y el hecho de que los asentamiento humanos se encuentren localizados dentro de bocanas, en esteros o en terrenos elevados, reducen para el caso de Buenaventura la amenaza por tsunamis.

La zona costera del municipio presenta dos importantes accidentes geográficos: La bahía de Málaga ó Magdalena y la bahía de Buenaventura, sobre la cual se encuentra la isla de Cascajal. La última bahía es la de mayor interés para el trabajo que nos ocupa.

3.3 La Bahía de Buenaventura

Los nativos del área llamaban a la bahía de Buenaventura Zuis mientras que los españoles la conocían como Bahía de la Cruz o Bahía del Chocó. Esta se encuentra resguardada y protegida contra los vientos predominantes debido a que se localiza transversalmente en relación con el continente. La Bocana, es su entrada con una milla náutica de ancho. La mayor profundidad de su canal de acceso es de once brazas y la mínima de 4 y cuarto, la cual puede aumentarse por medio de dragado. Su longitud es de 15 kilómetros hasta La Bocana con una forma de bolsa irregular dilatada en el fondo, ancha en la parte media y angosta en el cuello, limita por las puntas de Bazán, al Norte y de Soldado, al Sur, distantes entre sí 1,582 kilómetros. En su parte más interna la bahía se encuentra en la Isla de Cascajal a sólo unos 18 metros del continente, sobre el cual están edificados el Puerto y la ciudad de Buenaventura, con una longitud aproximada de 3 kilómetros por 11/2 de ancho. Las orillas del costado sur son aluviales, bajas en su mayor parte y cubiertas de manglares.

3.4 Demografía y Características de la Población

3.4.1 Población Total y Participación

De acuerdo con el censo realizado por el DANE en 1993, la población censada para el municipio de Buenaventura arrojó un total de 201.349 habitantes. Sin

embargo este dato no contempló el total de la población, por lo cual hubo necesidad de realizar un ajuste que dio como resultado final un total de 382.563 habitantes para la jurisdicción por natalidad. De estos, 183.230, son hombres, los cuales equivalen al 48% total y 198.933 son mujeres, correspondientes al 52% restante; manteniendo la participación nacional y departamental por sexos, con una ligera variación que muestra una mayor presencia de mujeres dentro de la población.

En la tabla No. 1 se aprecia que proporcionalmente, la población del municipio representa el 6,5% del total de la población departamental y el 0,63 % del total nacional, mostrando una pequeña reducción en comparación con los datos del censo de 1985, cuando la población de Buenaventura representaba el 7,5% del total departamental y el 0,65% de nacional; empezando a mostrar tendencias al descenso en la participación global, en relación tanto con el departamento, como con la nación.

Tabla No. 1 variación de la población de Buenaventura

Censo	Buenaventura	Valle del Cauca	Proporción	Colombia	proporción
Año	Población total	Población total	%	Población total	%
1951	54.973	1.106.927	4,96	11.548.000	0,47
1964	96.708	1.733.053	5,58	17.485.000	0,55
1973	139.277	2.186.801	6,36	21.070.115	0,66
1985	212.771	2.833.940	7,5	32.316.933	0,66
1993	227.478	3.474.695	6,5	35.886.280	0,63

Fuente: Plan Vivienda y Medio Ambiente, INURBE 1992; Censo DANE, 1993.

Tal tendencia puede explicarse, como consecuencia del descenso en las tasas vegetativas de la población, producto de las políticas de estado al respecto, así como también la dinámica poblacional de la zona; factores que se analizan más adelante.

3.4.2 Distribución Espacial de la Población

De los 227.478 habitantes con que cuenta el municipio de Buenaventura, 194.727, se ubican en la cabecera municipal, de los cuales representan el 86% en la zona rural se ubican 32.751 habitantes, que equivalen al 14% restantes. Esta distribución especial mantiene la tendencia nacional en relación con la desocupación del campo, pero se aleja en relación con la proporción de ocupación, que para 1993 se distribuye en 73% para el área urbana y 27% para el área rural, como se aprecia en la tabla No. 2; mostrando para Buenaventura un elevado crecimiento urbano y alta tendencia hacia la concentración de población. Cabe anotar sin embargo que esta misma tendencia la sigue el comportamiento departamental en materia de distribución especial de la población.

Tabla No. 2 Distribución Especial de la Población

Censo	Total	Urbano	%	Rural	%
1985	212.771	174.397	81,96	38.374	18,04
1993 (1)	227.478	194.727	85,60	32.751	14,40
2000	351.242	303.878	86%	47.364	14%

Fuente DANE, Censos 1985, 1993

(1) población ajustada

La comparación de los datos arrojados por los dos últimos censos muestra que la tendencia se mantiene y busca consolidarse en relación con la concentración de la población en la cabecera y el paulatino despoblamiento del campo; debido principalmente de las dificultades de acceso y comunicación que presenta el sector rural, a la falta de infraestructura y a la falta de oportunidades de trabajo y estudio; las cuales se traducen en bajo nivel de vida en la población y alto índice de necesidades básicas insatisfechas.

El área urbana del municipio de Buenaventura se encuentra dividida en doce comunas. Las comunas 1 a 4 conforman la parte insular y agrupan la mayor parte de la población, las comunas 5 a 12 se ubican en el continente, con un poblamiento lineal y disperso a lo largo de la Avenida Simón Bolívar. Las comunas 3 y 4 son las de mayor densidad poblacional, la cual está directamente relacionada con el uso del suelo y su extensión territorial. En este sector se concentra el área de oficinas, al igual que el de viviendas en altura para estratos sociales más altos, es la zona con mayor número de edificio presenta por área.

3.4.3 Distribución de la Población por Edad y Sexo

El análisis de la distribución de la población por grupos hectáreos tiene una composición bastante particular para el caso de Buenaventura, que no se enmarca dentro del análisis regular de una pirámide cualquiera en el contexto nacional. Por tal razón, como se observa en la tabla No.3, se utilizó tanto la información disponible en el DANE en relación con la distribución poblacional por grupos hectáreos para el censo de 1985 (la cual se tiene para los datos no ajustados, ya que para el censo de 1993 aún no se cuenta con ésta información); como la que contiene el documento de INURBE para el mismo censo con datos ajustados.

En la Pirámide Poblacional, se observa que en los primeros grupos de edad se mantiene la tendencia nacional en relación con un mayor nacimiento de niños frente al de niñas, así como un mayor número de defunciones de estos frente a ellas (médicamente está comprobado que los niños presentan mayor propensión a sufrir y heredar algunas enfermedades que no afectan a las niñas), lo que empieza a invertir la proporción paulatinamente y a partir del grupo de edad de 10 a 14 años, pone a la segundas por encima de los primeros.

A partir de los 15 años la población de Buenaventura presenta un fuerte proceso migratorio, más evidente en los hombres, el cual incrementa la brecha existente con la proporción de población distribuida por géneros. El grupo de

emigrantes masculinos, de acuerdo con lo que expresan los datos, no se va de la zona en forma definitiva, pues a partir de los treinta años, la población muestra tendencia nuevamente hacia el equilibrio de sexos, empezando a cerrar la brecha paulatinamente hasta alcanzarlo entre los cuarenta y los cincuenta años.

En el rango de edades 50 a 60 se sigue manteniendo el equilibrio, con cierta propensión al predominio de la población masculina frente a la femenina, que se aleja del comportamiento nacional general para el mismo período, pero que se inscribe en el contexto migratorio analizado, con un proceso de emigración fuerte a partir de los 15 años, pero con el retorno o un proceso de inmigración paulatino que empieza alrededor de los 30 años y se sostiene durante las dos décadas siguientes.

Entre los 60 y 70 años de edad se mantiene la tendencia de la década anterior y a partir de allí de vuelve a la tendencia general en relación con la mayor esperanza de vida de la población femenina frente a la masculina, la cual empieza nuevamente a mantener el predominio y va aumentando paulatinamente la brecha con el paso de los años.

3.4.4 Estructura y Composición

El municipio de Buenaventura está constituido por población mayoritariamente negra, con un porcentaje representativo de población

mestiza y una pequeña presencia indígena. Proporcionalmente presenta mayor población femenina que masculina, manteniendo la tendencia tanto nacional como departamental, aunque con una ligera variación lo cual se observa en la Tabla No.3 .

Tabla No. 3 Distribución de la Población

Edad En años	1985				
	Total	Hombres	%	Mujeres	%
-1	5,001	2,542	1.35%	2,459	1.27%
1-4	23,391	11,893	6.16%	11,498	5.95%
5-9	28,459	14,469	7.49%	13,900	7.24%
10-14	24,236	12,074	6.25%	12,162	6.30%
15-19	21,368	10,113	5.23%	11,255	5.83%
20-24	18,82	8,475	4.39%	10,351	5.36%
25-29	15,611	7,017	3.63%	8,594	4.45%
30-34	13,076	6,123	3.17%	6,953	3.60%
35-39	10,899	5,171	2.68%	5,728	2.97%
40-44	8,056	4,033	2.09%	4,023	2.08%
45-49	6,634	3,284	1.70%	3,350	1.73%
50-54	5,674	2,838	1.47%	2,836	1.47%
55-59	3,600	1,867	0.97%	1,733	0.90%
60-64	2,944	1,479	0.77%	1,465	0.76%
65-69	1,889	958	0.50%	931	0.48%
70-74	1,582	742	0.38%	840	0.43%
75-79	892	415	0.21%	473	0.24%
80 y +	1,046	399	0.21%	647	0.33%
	193,184	93,892	48.60%	99,288	51.40%

Fuente: DANE, Censo 1985 (datos no ajustados)

Pirámide Poblacional

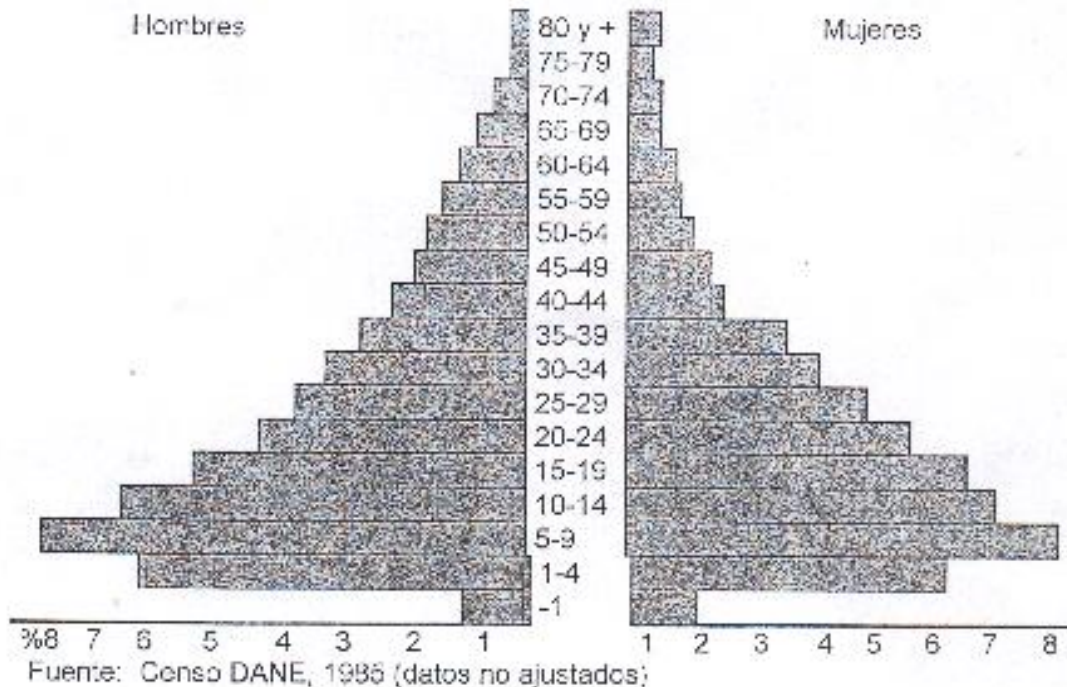


Tabla No. 4 Distribución Poblacional por Sexo

jurisdicción	Total	Hombres	%	Mujeres	%
Colombia	35.886.280	16.177.618	49,00	16.694.375	51,00
Valle del C.	3.474.695	1.533.174	49,50	1.625.125	51,50
B/tura	227.478	109.326	48,00	118.152	52,00

Fuente: DANE

Tal proporción tiende a equilibrarse cuando realizamos el mismo análisis comparativo en relación con la distribución especial de la población, ya que en todos los casos en el área urbana la población femenina es mayor en relación con la masculina y se distribuye proporcionalmente en 52% y 48% respectivamente. Para el sector rural la proporción se invierte,

incrementándose notoriamente la población masculina frente a la femenina, con ligeras variaciones para cada jurisdicción y con diferencias que se van reduciendo de lo nacional a lo municipal, pues la proporción nacional para el censo de 1993 es de 52,50% hombres, frente a 47,50% mujeres; para el departamento es de 52 frente a 48% respectivamente, y para el municipio es de un 51%, frente a un 49% (ver tabla No.4).

Esta situación es entendible, si tenemos en cuenta que las características del campo y las actividades socioeconómicas que en ellas se desarrollan, exigen condiciones más rudas que las de la ciudad o las áreas urbanas y por lo tanto tienden a ser menos atractivas para la población femenina. En el caso de Buenaventura la menor diferencia se explica en una división del trabajo que no es tan tajante entre los sexos y que tienden a involucrar a las mujeres en actividades consideradas en otras culturas para hombres, como la pesca, la agricultura y la minería.

La diferencia expresada en la comparación entre los datos nacionales, departamentales y municipales, está permeada además, por factores tales como la violencia en el campo y el cambio de mentalidad en la población femenina, que presenta actualmente una dinámica migratoria mayor del campo a la ciudad, en búsqueda de mejores oportunidades de vida u opciones de empleo.

3.4.5 Tendencia de Crecimiento y Movilidad

Buenaventura presenta tendencias de crecimiento y movilidad muy activas, como consecuencias de los movimientos poblacionales que han caracterizado su proceso de desarrollo socioeconómico.

En la tabla No.5 se puede observar la progresión en el crecimiento de la población de Buenaventura a partir de 1912, señalando su duplicación a números absolutos para dos períodos consecutivos (1938, 1951), con una tendencia de crecimiento positivo, con una tasa promedio de crecimiento anual del 0,136%, la progresión muestra una tendencia a decrecer.

Por otra parte, la tabla No.6 se observa como la esperanza de vida de la población ha ido creciendo paulatinamente, presentando un salto importante entre 1973 y 1985 el cual coincide con un período de alto crecimiento y desarrollo económico para el Puerto. Las diferencias existentes entre la expectativa de vida de la población femenina y la masculina se explica en una tendencia general que trasciende de los límites nacionales, que asocian la menor expectativa de vida de los hombres a la cantidad de riesgos a los que están expuestos (guerras, violencia física etc.), los cuales solo tangencialmente o en casos excepcionales afectaba las mujeres.

Tabla No.5 Tasa de Crecimiento Poblacional

Censo Año	Población Total	Variación en el Período		Tasa de crecimiento por mil habitantes
		absoluta	%	
1912	10.574	-	-	-
1915	12.193	1.619	1,153	24,03
1938	27.222	15.584	2,278	42,62
1951	54.973	27.196	1,979	54,57
1964	96.708	41.735	1,759	43,78
1973	139.277	42.569	1,440	40,10
1985	193.185	73.494	1,528	36,02

Fuente: Plan de Acción Vivienda y Medio Ambiente, INURBE 1992

Tabla No.6 Esperanza de Vida de la Población

	1973	1985	1985-90	1990-95	1995-2000
Hombres	64,76	71,34	72,09	72,84	73,59
Mujeres	64,76	74,96	76,07	77,14	78,17

Fuente: Plan de Acción Vivienda y Medio Ambiente, INURBE 1992

En relación con la proyección de la población femenina y su marcada diferencia frente a la masculina, entrar a jugar factores tales como los cambios culturales que se han dado en torno a la posición de la mujer en la sociedad y las políticas en relación con el control de la natalidad y la protección de la madre y el niño desde su proceso de gestación, ya que las principales causas de muerte en la mujer colombiana han estado asociadas a la gestión, parto y puerperio.

3.4.6 Dinámica Poblacional

El análisis de la dinámica poblacional de cualquier población, está relacionado con el movimiento de la misma en tres componentes básicos: Natalidad, mortalidad y migración. El predominio de alguno de los componentes sobre los demás, determina el aumento, disminución o estabilización del ritmo de crecimiento en determinado período de tiempo.

En tal sentido, los cambios en la dinámica poblacional que se generaron en el país hace más de dos décadas y están relacionados con la tendencia a la reducción de las tasas de crecimiento vegetativas, los cuales no ha sido ajeno a Buenaventura, se explican en el contexto de la teoría de " La Transición Demográfica; la cual sostiene, que tanto la fecundidad como la mortalidad de una población disminuyen, como resultados de situaciones favorables de desarrollo económico y social. El descenso de la mortalidad ordinariamente precede al de la fecundidad, lo que genera un crecimiento elevado de la población durante las etapas iniciales de la transición, pero posteriormente el descenso de la fecundidad supera al de la mortalidad, produciendo descenso en la tasa de crecimiento.

Buenaventura puede ser considerado un buen ejemplo del cambio demográfico inducido por el proceso de modernización y crecimiento socioeconómico, pese a la ausencia de una política explícita de población en relación con el control de la natalidad. En este sentido y de acuerdo con lo

anteriormente planteado, podría pensarse que este es un proceso irreversible; es decir, que el ritmo de crecimiento del Puerto no volverá a aumentar por encima de los niveles actuales. La tendencia de la población a crecer a menores ritmos se mantendrá, aunque los futuros descensos en la tasa de natalidad no serán tan marcados como los observados en la década de los setentas.

Como se expresó antes, la tendencia en relación con la concentración de población va hacia el despoblamiento del campo, aunque como en el caso de la natalidad éste será más lento cada vez, ya que en la medida en que se desarrolle el campo y se planteen políticas atractivas para la población, su emigración será mejor.

De igual manera, la proporción de población masculina y femenina por área de localización tenderá a mantenerse, pues como se expresó, ésta responde por una parte a las características económicas de las actividades que se desarrollan tanto en el campo como en la ciudad, y por otra parte, a los cambios socio-culturales presentados en torno a la visión y posición de la mujer dentro de la sociedad.

Un elemento determinante de la dinámica poblacional en el municipio de Buenaventura lo constituyen los procesos migratorios desde y hacia el Puerto, cada uno con una dinámica particular y específica, pero ambas ligadas a su condición de Puerto Marítimo Internacional desde su propia perspectiva.

El fenómeno inmigratorio está ligado a las expectativas que generan en la población foránea las posibilidades económicas y las actividades comerciales y turísticas que el Puerto posibilita, asociadas especialmente a una alta población flotante que se ubica en el sector de la economía informal y el rebusque, sobre la cual no se cuenta con datos estadísticos confiables.

La migración campo ciudad, la emigración y el fenómeno de los polizontes o norteñismo, están ligados, a la oferta de servicios disponibles, a las posibilidades de trabajo y estudio, a las perspectivas que el medio ofrece y en general, a la búsqueda de mejores oportunidades de vida.

En general puede decirse, que la población de Buenaventura actualmente es fundamentalmente urbana y mayoritariamente femenina. De igual manera, que tanto la fecundidad como la mortalidad de la población tiende a disminuir levemente como resultado de las condiciones de existencia generadas por el desarrollo socioeconómico; en este sentido, la dinámica de poblamiento mantiene la tendencia hacia los incrementos constantes pero cada vez menos elevados, con una concentración paulatinamente mayor de la población en la zona urbana.

3.5 Condiciones Sociales de la Población

Es necesario analizar la información existente sobre calidad y cobertura de los servicios básicos domiciliarios, así como de aquellos servicios públicos

necesarios e indicativos de la calidad de vida de la población. En esta forma de podrá caracterizar la situación " sin proyectos y se podrá analizar la problemática social actual del área de influencia.

3.5.1 Salud

Los servicios de salud en el municipio de Buenaventura son prestados en buena medida desde el sector público, con un servicio tanto para el área urbana como para la rural, cubierto por la Secretaría de Salud Municipal y un servicio hospitalario de I nivel que depende de la Secretaría Seccional de Salud, los cuales cubren el 80% de la demanda efectiva. El 20% restante es cubierto por las Instituciones y Empresas Prestadoras de Salud que se encargan de la seguridad social en el municipio con un 15%, y los servicios privados con el 5% restante.

Como infraestructura básica para la prestación de estos servicios Buenaventura cuenta con un hospital regional de primer nivel localizado en el casco urbano del municipio, con una capacidad de ocupación de 158 camas y un nivel de ocupación, promedio del 64%; 3 centros de salud, 12 puestos de salud en el área urbana y 26 en la zona rural, y una unidad de asentamiento que cubre todo el municipio y que opera en la zonas rurales con promotores de saneamiento. Actualmente se encuentran en proyecto dos hospitales locales.

Además operan nueve (9) E.P.S., el Instituto de los Seguros Sociales, la Caja de Compensación Familiar, SaludCoop, Cafesalud y Caprecom; y ocho (8) I.P.S., la Clínica del Instituto de los Seguros Sociales, el Hospital Departamental de Buenaventura, la Fundación Cooperadores, Intersalud, Ianuacelli, el Centro Médico Familiar, el Centro Médico del Pacífico y Clinilab.

El personal médico y paramédico de salud pública asciende a 178 personas entre médicos, odontólogos, enfermeras, bacteriólogos y promotores de salud. El área rural tiene a sus servicios trece (13) médicos, cinco (5) odontólogos y cincuenta y ocho (58) promotores de salud, los cuales cuentan con una ambulancia terrestre y una lanchas para desplazarse por el municipio.

Las principales causas de mortalidad de la población son en su orden, los ataques con arma de fuego y explosivos (268), el infarto agudo de miocárdico (155), la hemorragia intracerebral (70), los accidentes de tráfico de vehículo de motor de naturaleza no especificada (59), bronconeumonía (47), enfermedad cerebro vascular aguda pero mal definida (44), ahogamiento y sumersión accidental (37), enfermedad cardiaca hipertensiva (37), oclusión de las arterias cerebrales (30) y Tuberculosis pulmonar (28). La mortalidad, a nivel materno tiene como principales causas la hipertensión arterial (eclampsias) y los abortos y trastornos asociados a todo el proceso de embarazo. En menores de un año la principal causa de mortalidad es la bronconeumonía, seguida de las infecciones intestinales y de los

trastornos asociados a la permutares al momento de parto y a los problemas respiratorios del feto y el de recién nacido.

La diez primeras causas de morbilidad que afectan la población de Buenaventura son: Embarazo normal (864), infección intestinal mal definida (509), síntomas generales (409), hipertensión esencial (315), examen médico general (266), bronconeumonía (251), control de salud del lactante o del niño (240), parto prematuro (239), influenza (197) y otros trastornos de la uretra y del aparato respiratorio (182).

En relación con la cobertura de los servicios de seguridad social para la zona, sólo se obtuvieron los datos del ISS para 1993, el cual contaba en ese entonces con 15.649 personas afiliadas que eran atendidas a través del Hospital Regional. Aunque no se cuenta con datos actualizados sobre la cobertura del Seguro Social, las Empresas Prestadoras de Servicios de Salud (EPS) y las I.P.S. que hacen presencia en la zona, se considera que el cubrimiento se ha ido ampliando, permitiendo un mayor acceso de población; esto, especialmente a partir del Régimen Subsidiado a través del SISBEN (Sistema de Identificación de Beneficiarios para Programas Sociales), el cual cuenta actualmente con 31.264 afiliados.

La cobertura en consulta médica es del 45% con una cobertura de 1,89 consultas por persona al año. La disponibilidad total de camas es de 179, lo cual corresponde a un índice de 6,666 camas hospitalarias por cada 10.000

habitantes, con un porcentaje de ocupación de 25.5%. La cobertura de los médicos generales es de 2,12 médicos por cada 10.000 habitantes y la de odontólogos de 0,74 por cada 1.000 habitantes.

La falta de información de la población acerca de la forma en que se puede acceder a los servicios de salud, las dificultades de comunicación (vías y medios de transporte) entre los asentamientos rurales y el casco urbano, los altos costos de transporte acuático y la preferencia de algún sector de la población por la medicina tradicional, puede constituirse en elementos determinantes y limitantes del acceso de la población a la medicina alopática. Cabe anotarse sin embargo, que el proceso de descentralización de la salud y la Ley 100 de 1993, que ha convertido a los hospitales en entes autosuficiente, ha puesto en juego un elemento que aunque existía anteriormente, no era determinante: el costo de la salud. Un amplio sector económico para pagar la consulta y menos para comprar la fórmula.

En la actualidad la Secretaría de Salud conjuntamente con el Plan Internacional y Plan Pacífico se encuentran realizando varios proyectos de información y capacitación en salud a fin de promocionar buenos hábitos higiénicos, nutricionales y preventivos.

3.5.2 Educación

La Educación en Buenaventura se encuentra en el proceso de descentralización que llevará a depender básicamente de la Secretaría de Educación Municipal, la cual tendrá la responsabilidad de coordinar y regular el servicio que se preste dentro del municipio. Para efectos administrativos el Municipio se encuentra dividido en nueve Núcleos Educativos, seis de los cuales se ubican en el sector rural y tres en el urbano (Ver Tabla No.7).

Buenaventura cuenta con unos índices de analfabetismo bastante altos, los cuales se distribuyen por sexos de la siguiente manera 14,18% para la población masculina y 21,23% para la población femenina. La mayor tasa de analfabetismo de estas últimas parece explicarse en el hecho de que este sector de la población debe asumir responsabilidades domésticas a edades muy tempranas, que limitan sus posibilidades de acceder a la educación.

Como infraestructura básica para la prestación de los servicios educativos se cuentan con 467 centro educativos, de los cuales el 43% son oficiales. El 74% de estos se encuentran localizados en la zona urbana y el 26% restante en el área rural, lo cual se observa en la Tabla No.7. Son atendidos por 2.330 docentes, el 91% de ellos destinados en el área urbana y el 89% dedicado a la educación primaria.

La infraestructura tanto física como humana mencionada, está destinada a atender los niveles de preescolar, básica primaria y secundaria. Los oficiales presentan únicamente el 28,7% de los establecimientos de preescolar, el 50,3% de Básica Primaria y el 40,8% de Básica Secundaria y media vocacional.

Tabla No.7 Establecimientos Educativos

Preescolar					Básica Primaria					Secundaria				
Oficial		No. oficial		Total	Oficial		No. oficial		Total	Oficial		No. oficial		Total
Urb	Rur	Urb	Rur		Urb	Rur	Urb	Rur		Urb	Rur	Urb	Rur	
30	9	96	1	136	40	102	138	2	282	12	6	30	1	49

Fuente: Concejo Municipal. "Plan Sectorial Anual de Desarrollo Educativo para 1997". Buenaventura, 1996, p.11.

La población en edad escolar (3-17 años) asciende aproximadamente a 100.841 estudiantes, de los cuales 52.198 alumnos se benefician del servicio educativo, lo que dejaría un déficit del 48,2% en general en los diferentes niveles de educación que se imparten en Buenaventura.

El nivel preescolar presenta una cobertura del 17,2% en escolaridad bruta, y un 14,05% en escolaridad neta (población estudiantil que se encuentra en el rango de edad 3-5 años). La tasa en escolaridad bruta en básica primaria tiene una cobertura del 86,5% y en escolaridad neta de 68,00% (población en el rango de 6-11 años). En el nivel de secundaria la tasa de escolaridad bruto corresponde al 58,20% y la neta al 50,1% (población en el rango de 12-17

años). Mostrando una cobertura mucho más completa para el nivel de básica primaria.

Dentro de la educación básica impartida en Buenaventura se detectaron algunas deficiencias que pueden tener incidencia directa en su calidad y que la pone por debajo de la calidad de otros municipios del departamento del Valle del Cauca, entre las que se cuenta la alta concentración del personal docente en el área urbana en detrimento del sector rural, el hecho de que los maestros rurales residan en áreas urbanas con problemas de desplazamiento regulares que no permiten la prestación de un buen servicio ni generan sentido de pertenencia; una alta relación alumnos / docentes que muestra déficit de maestros y algunos problemas de tipo administrativo, entre otros, a lo cual se suma el hecho de que un gran sector de la población estudiantil sea matriculada en extraída, como consecuencia de las dificultades de acceso a la educación y especialmente como expresión de la problemática socioeconómica de la población.

En materia de educación para adultos existen 17 centros de educación primaria, los cuales funcionan en las instalaciones de las escuelas del Municipio con alfabetizadores. De igual manera, el Centro Docente Alfonso López Pumarejo presta el nivel de bachillerato regular y semestralizado para adultos.

La educación técnica impartida en Buenaventura es ofrecida a través de instituciones como el Sena y de centros educativos privados que ofrecen capacitación técnica en secretariado, comercio, electrónica y sistemas entre otras.

La educación superior se ofrece a través de Universidades como la del Valle; la Católica de Manizales y el Incolpe de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas; la primera con programas de pregrado y las otras dos con programas de postgrado en Gestión Curricular, Planeamiento Educativo y Psico-Lingüística. Tiene además la sede de la Universidad del Pacífico, creada dentro del proceso de reconocimiento de algunos derechos a las comunidades negras en la Ley 70 de 1993, la cual ya cuenta con presupuesto y se encuentra en proceso de estructuración.

Actualmente se encuentran avanzado varios procesos educativos orientados a generar condiciones que se expresan en procesos de etnoeducación tales como, el Programa "Líderes del Pacífico" de la Universidad del Valle, CVC Pladeicop; y la Fundación Habla/Scribe y otras iniciativas como las realizadas por el Instituto Matía Mulumba y el INEAFRO (Instituto de Educación Afroamericana), entre otras. En el contexto de la educación formal, el Ministerio de Educación se encuentra implementando actualmente el programa de etnoeducación a nivel Nacional, para lo cual se creó la Comisión Pedagógica, con sustento en la Ley 70 de 1993.

3.5.3 Recreación y Deporte

El municipio de Buenaventura cuenta con un excelente recurso humano para el desarrollo y la práctica de actividades culturales y deportivas, sin embargo no cuenta con los escenarios ni la infraestructura necesaria para que la población, especialmente la joven, puede canalizar sus energías a través de este tipo de mecanismos, teniendo que recurrir a diversiones menos sanas.

El área urbana presenta déficit de zonas verdes y centros recreacionales e instalaciones deportivas para atender las demandas crecientes de la población. En la parte insular existen cuatro parques, Cisneros, Néstor Urbano Tenorio, Andagoya y Gerardo Valencia Cano; la zona continental carece de ellos.

La infraestructura recreacional del municipio se circunscribe a las instalaciones ofrecidas por las Cajas de Compensación Familiar presentes en Buenaventura y a las instalaciones con que cuenta algunas empresas para el esparcimiento de sus empleados. En las zonas caracterizadas como subnormales por el INURBE, el 5,6% cuentan con parque, el 19% con canchas deportivas y el 42,7% con salón comunal, no siempre en buen estado y con deficiente prestación de servicios.

Existe un teatro, el Caldas, localizado en la isla Cascajal. A nivel de equipamiento cultural se cuenta con una Biblioteca Pública Municipal y la

Casa de la Cultura de carácter descentralizado y con autonomía patrimonial y presupuestal.

Algunas fundaciones apoyan la realización de actividades folclóricas y artesanales dentro de un proceso social de rescate y defensa de las tradiciones culturales. Para las presentaciones artísticas al aire libre, se cuenta con un escenario, el parque Néstor Urbano Tenorio, con algunas limitaciones de espacio.

Entre las actividades de recreación con que cuenta la población de Buenaventura se encuentra la visita a lugares turísticos costeros como La Bocana, Juanchaco y Ladrilleros y ribereños en el Dagua y San Fernando.

Como se puede observar, la población de Buenaventura cuenta con pocas opciones para desarrollar actividades de recreación o esparcimiento en el ámbito urbano, lo que facilita la recreación y existencia de bares, billares, discotecas y casas de lenocinio, entre otros; únicas opciones que plantea el medio y a las cuales debe acudir la población.

3.5.4 Vivienda y Desarrollo Urbano

Las tendencias de expansión del municipio han sido diferentes tanto en la isla de Cascajal como en el continente. En la primera, se presenta un desarrollo

concéntrico en torno a la actividad del puerto y en la segunda longitudinal, sobre la Avenida Simón Bolívar.

La isla se constituye en el núcleo del desarrollo urbano de Buenaventura y presenta una conformación física similar a la de cualquier centro urbano del país, con edificaciones en altura y siguiendo una trama vial reticular hasta donde la topografía lo permite.

Las difíciles condiciones topográficas de la zona continental, con ondulaciones fuertes, terrenos bajos y anegadizos, conformación física irregular debido a la penetración de los esteros y la forma espontánea y sin regulación urbanística en que la población se ha ido asentando, ha generado una ocupación dispersa y poco densa del espacio urbano, dándole inclusive, en algunos casos características de asentamiento rural.

En relación con el uso del suelo, la situación de la ciudad es consecuente con la evolución de su crecimiento. Así, en la isla se presenta la mayor diversidad de usos: Puerto y actividad complementarias, instalaciones petroleras y zona franca, establecimientos de gestión pública y privada, de actividades financieras y comerciales, de servicios sociales y residencial; mientras que en el continente predomina el uso residencial.

Según el estudio realizado por el INURBE en 1990, el 57% de las viviendas existentes en Buenaventura pertenecían a asentamientos subnormales, de los

cuales 40% eran tuguriales, constituidos por 10.557 unidades; 8% eran tipo consolidado y 41% eran semiconsolidados.

De las viviendas localizadas en los asentamientos de tipo consolidado deteriorado, el 1,25% han sido construidas con material transitorio, el 1,75% con material definitivo en mal estado y el 4,88% con material definitivo en buen estado; de las viviendas de los asentamientos semiconsolidados el 6,38%, se encuentran construidas con material transitorios. El 14,33% con materiales definitivos en mal estado y el 28,41% con materiales definitivos y en buen estado; finalmente de los asentamientos tuguriales el 9,67% están construidos con material transitorio, el 18,22% con material definitivo en mal estado y el 15,11% con material definitivo y en buen estado. Esto significa, que más de la mitad de las viviendas del municipio de Buenaventura se encuentran en estado de deterioro y frágiles para soportar las condiciones climáticas severas que se presentan en zona.

En 1992, la Dirección General Marítima - Capitanía del Puerto, realizó un censo de las viviendas ubicadas en zonas de alto riesgo asentadas en zonas de bajamar, en el que se identificaron 5 barrios en la isla de 3.509 vivienda y 18 en la parte continental en proximidad a los esteros Gamboa y Aguacate, con 3.226 viviendas.

Estas son construidas en materiales transitorios, como madera sobre "palafitos". Situación que se repite en las viviendas de los asentamientos costeros, constituyendo comunidades completamente anfibias.

Se tiene en cuenta los indicadores de pobreza o N.B.I en relación con la vivienda establecidos por el DANE, en general se advierte que el 40.45% de los habitantes de la ciudad habitan en viviendas con más de un indicador de N.B.I y el 14,7% con más de dos indicadores, lo que permite observar las difíciles condiciones de vida en que pervive la población, con límites que rayan entre la pobreza absoluta y la miseria.

3.5.5 Vías y Medios de Transporte

El eje que estructura el sistema vial de la ciudad es la Avenida Simón Bolívar, carretera que conecta al municipio de Buenaventura con la ciudad de Cali y el interior del país. Está trazada a lo largo de la línea divisoria de aguas entre los esteros Aguacate y San Antonio, a través del puente sobre el estero El Piñal y conecta el área urbana del continente con la isla del Cascajal. Por ser la única vía que reúne especificaciones adecuadas, simultáneamente, el eje del transporte urbano y del tráfico pesado con destino al terminal marítimo y desde éste hacia el interior. A esta avenida confluyen todas las vías más importantes y de todos los sectores de la ciudad.

El transporte por la tierra en toda la superficie del Municipio de Buenaventura se realiza a través de las vías carreteables, los caminos y trochas que las circundan. La comunicación con las cuencas del Dagua, Anchicayá, Calima y Bahía Málaga, se realiza mediante el sistema de comunicación local de mayor significación, el transporte fluvial y el marítimo de carga y pasajeros, que dinamiza las relaciones locales y regionales tanto al interior del municipio como con la totalidad del litoral Pacífico.

Buenaventura cuenta también con un aeropuerto el cual es utilizado especialmente para la movilización de productos perecederos tipo pescados y mariscos, ya que la población nativa sigue prefiriendo sus formas tradicionales de transporte, terrestre.

En términos generales se observa que el municipio de Buenaventura cuenta con un sistema vial insuficiente para el movimiento de carga y pasajeros que debe e igualmente, con un sistema incipiente de transporte interno que no satisface la demanda efectiva, el cual debe sustituirse en una de las razones que dificulte el acceso de la población a servicios tales como los de educación y salud.

3.5.6 Acueducto

El servicio de acueducto que abastece al casco urbano de Buenaventura es relativamente bueno, con una cobertura del 90% porcentaje que incluye las

áreas que cuentan con suministro efectivo durante las 24 horas (66 %) y aquellas que reciben servicio parcial entre 4 y 8 horas diarias (19%). Se dice que aproximadamente el 22.6% de las viviendas localizadas en asentamientos subnormales, no están conectados al servicio de acueducto en forma legal. El servicio está a cargo de la Sociedad de Acueductos y Alcantarillados del Valle del Cauca, Acuavalle S.A.

El acueducto de Buenaventura se surte de los ríos San Cipriano y Escalerete, con una producción de agua promedio anual de 47.292.780 para el año 1994 con una cobertura del 90% en las zona urbana, los cuales son potabilizados mediante una planta de tratamiento con una capacidad de procesamiento de 1.370 l/seg. Las deficiencias posteriores del servicio se presentan como consecuencia de las conexiones irregulares o ilegales y de la antigüedad de las redes, las cuales ocasionan pérdidas de cerca de un 70% del agua producida.

Es importante anotar que tanto en la isla como en el continente, la ciudad se ha extendido hacia zonas anegables o de bajamar que están por fuera de la cota de servicios, contribuyendo a reducir la cobertura y calidad del servicio.

En general, el abastecimiento de agua en el área rural del municipio es rudimentario y realiza captando aguas lluvias o aguas subterráneas con la construcción de pozos profundos. Actualmente existen 12 acueductos en el área rural, localizados en las cuencas del Dagua, Calima, Málaga y Anchicayá al norte del Municipio, y el río Naya, al sur. Estos acueductos funcionan

irregularmente por deficiencias en la captación, conducción, bombeo, distribución y almacenamiento.

3.5.7 Alcantarillado

La prestación del servicio de alcantarillado en el municipio sólo se realiza en el casco urbano con una cobertura de 35%. Las viviendas de la isla y el continente localizadas en zona de bajamar desaguan las aguas residuales domésticas directamente al mar.

Los pocos barrios que cuentan con el servicio de alcantarillado son aquellos que han seguido un proceso legal de urbanización. El resto, por tratarse de desarrollos no continuos realizan las descargas directamente a los esteros y cursos de agua que surcan la ciudad sin ningún tipo de tratamiento previo.

Entre las causas del déficit en la cobertura se puede mencionar, la obsolescencia de las redes que en la isla fueron construidos en los años 30 por el ferrocarril y la deficiente coordinación entre la Planeación Municipal, la Secretaría de Obras Públicas y las Empresas Públicas.

En el área rural del municipio no existe sistema de alcantarillado, la deposición se realiza directamente a los cuerpos de agua, a excepción de 13 localidades donde se han instalado o construido letrinas y pozos de absorción.

3.5.8 Recolección y Disposición de Basuras

En Buenaventura, la producción per cápita de basura es de 0.5 Kg por persona / día y una densidad de desechos sueltos de 150 Kg/m², para un total de 114.000 Kg/día, incluyendo la producción comercial, residencial e industrial.

La cobertura del servicio solo alcanza el 20% debido a la ausencia de un sistema de recolección y tratamiento de los desechos, el mal estado de los equipos que se utilizan para realizar las actividades de barrido, recolección, mantenimiento y disposición de basuras, y a la carencia de vías de penetración que dificulta la tarea de recolección y estimula su disposición en lotes baldíos o en cuerpos de agua vecinos.

En el área de Buenaventura no existe ningún tipo de manejo y disposición de basuras, lo que sumado a la inasistencia de disposición de aguas residuales domésticas se traduce en deterioro ambiental y problemas de salubridad entre la población rural.

3.5.9 Energía Eléctrica

El servicio de energía eléctrica en Buenaventura se abastece mediante interconexiones eléctricas y plantas eléctricas comunitarias. La Empresa de Energía del Pacífico S.A. (EPSA), se encuentra a cargo de la interconexión, la que se realiza mediante un doble circuito de 115 KV, alimentado por la

planta hidroeléctrica de bajo Anchicayá. Además, se cuenta con dos subestaciones con capacidad de 34.4 MVA, respectivamente y circuitos de distribución a 13.2 KV y 4.16 KV que alimentan, también, a algunos corregimientos y veredas.

En la zona rural existen 15 plantas eléctricas tipo DIESEL, con una capacidad entre 20 y 30 KW, proporcionadas por el ICEL y administradas por las comunidades; localizadas entre los ríos Naya, Yurumanguí, Raposo, Cajambre y Málaga. Estas plantas trabajan irregularmente debido a su antigüedad y alto consumo de combustible, depende para su operación de suministro de combustible, mantenimiento y reposición de repuestos subsidiados por el estado a través del ICEL.

3.5.10 Comunicaciones

El servicio telefónico en Buenaventura es prestado por Telecom y ofrece los siguientes servicios: telefonía local y de larga distancia nacional e internacional, Télex, servicio de telefax y telegrafía. Además se encuentran servicios complementarios de busca personas y telefonía celular, prestados por las empresas que tienen concesión para la zona.

La capacidad instalada de servicio telefónico para Buenaventura es de 10.000 líneas, de las cuales se encuentran en servicio 6.652 y existe un total de solicitudes pendientes de 14.551 líneas aproximadamente. El mayor número

de usuarios corresponden al sector comercial, seguido del residencial o el oficial, respectivamente. Además de esto se ofrece un servicio público monedero de larga distancia y uno de tipo local, con predominio del primero sobre el segundo, que es escaso y de muy mala calidad.

El servicio de telefonía que se presta en Buenaventura cuenta con un promedio de 2.42 líneas por cada 100 habitantes, con un cobertura que en general es bastante baja, especialmente si tenemos en cuenta el carácter de puerto internacional y la importancia e incidencia que pueda tener para su desarrollo y consolidación en un buen sistema de comunicaciones así como la calidad de las que se detengan.

En la zona rural, existen 15 oficinas de Telecom en los asentamiento donde se presta el servicio de energía eléctrica por el sistema de interconexión en Puerto Merizalde.

La cobertura de radio y televisión se realiza en un 100% en las localidades donde se presta el servicio eléctrico mediante interconexión y sólo un 35% donde hay plantas eléctricas. Los servicios de correo y prensa se reducen a localidades donde hay carretera o transporte marítimo.

Como se puede observar, las comunicaciones en el municipio se encuentran condicionadas al servicio de energía eléctrica y a las vías de acceso, que dadas

las características fisiogeográficas del municipio, se constituyen en limitantes bastante importantes.

3.5.11 Condiciones Económicas de la Población

Los gobiernos de los últimos 10 años han generado significativos cambios en la economía nacional, como consecuencia especialmente de las políticas en el campo de la apertura económica y el manejo de los recursos naturales, los cuales se han visto reflejados en acciones tales como la liquidación y posterior privatización o reestructuración de empresas y entidades tales como Puertos de Colombia, la Aduana Nacional, entre otros.

La ciudad de Buenaventura, como puerto internacional de Colombia, no ha sido ajena a todos estos cambios, entre los cuales también ha entrado a incidir la legislación consolidada a partir de la constitución del 91 en reconocimiento de los derechos de las minorías étnicas, como la Ley 70 de 1993 en relación con la población negra y la Ley 99 de 1993 en lo atinente a la población indígena.

Esas políticas y la profundización de la crisis en algunos sectores económicos locales, como el sector maderero, el sector pesquero, además del incremento del desempleo, han implicado cambios en la estructura económica del puerto y han tenido efectos tales como la desaparición o el cambio en el orden de importancia de algunas actividades económicas en el contexto local, así como

la incursión de nuevas actividades formales y sobre todo informales dentro de la economía de Buenaventura.

3.5.12 Estructura Productiva

La estructura productiva de Buenaventura se inscribe en contextos diferentes, acorde con los diversos niveles que maneja la economía local, dependiendo de su relación o resolución en el entorno inmediato o puntual, en el local, regional, nacional o internacional; el cual puede permitir o exigir que ésta tenga características empresariales, microempresaria, informales o de subsistencia, acorde con las necesidades del mercado y las posibilidades y oportunidades de la población.

La base económica de Buenaventura está compuesta por 330 actividades productivas con cerca de 11.900 establecimientos, de los cuales el 87% (10.400 unidades), tiene actividades económicas básicamente en el sector microempresarial, seguido por la economía ajenas a la región, muchas de las cuales tienen sólo sucursales o representantes en la zona ya que su sede principal se ubica en Cali, Bogotá u otra ciudad del país.

3.5.13 Actividades Productivas y Condiciones Técnicas de Producción

La economía del municipio de Buenaventura depende fundamentalmente del sector portuario, comercial y los servicios complementarios. Los sectores

manufacturero, industrial y agropecuario, tienen una incidencia menor dentro de su estructura económica, aunque el último sector se presenta especialmente como actividad complementaria de subsistencia, constituyéndose en alternativa de supervivencia para la población nativa, principalmente la rural.

El municipio de Buenaventura posee una apreciable riqueza mineral, con yacimientos de oro, platino, carbón y petróleo, que no han sido explotados suficientemente. De igual manera, su riqueza forestal, sus recursos marinos y fluviales, y sus posibilidades agrícolas, no han contado con un adecuado aprovechamiento, limitándose así las posibilidades económicas de la población y permitiendo que su desarrollo dependa de factores externos a la región.

Por tal razón, el municipio presenta un alto grado de dependencia y un bajo grado de autonomía económica que se hacen más evidentes por la poca integración e interrelación entre los sectores que la componen, y en general, por los bajos niveles de inversión, producción y empleo.

Existen dos industrias con ventajas comparativas para la región, dados sus recursos naturales y la ubicación geográfica con que cuenta: La explotación forestal y la pesca marítima; sin embargo, ambas actividades presentan restricciones de orden técnico, financiero y de infraestructura.

Estructuralmente la economía del municipio está compuesta en un 45% por el sector comercial, el cual tiene la mayor participación; los servicios con el 35% la explotación de los recursos naturales 10% y la manufactura y construcción con el 10% restante. Estas cuatro áreas macroeconómicas se subdividen para el casco urbano en siete sectores los cuales integran un total de 23 subsectores, 330 actividades y 11.979 unidades productivas, generando un total de 30.182 empleos entre formales e informales.

Con relación a la participación sectorial sobre el empleo, el sector comercial es el principal empleador con el 36% del empleo total; lo sigue el sector servicios, que agrupado contribuye con el 28% del empleo total; el sector manufacturero ocupa el tercer lugar, generando el 16% del empleo actual, el 20% restante se reparte entre los demás sectores.

3.5.14 Sector Comercio

El comercio en el municipio de Buenaventura se encuentra agrupado en tres grandes subsectores económicos: El comercio al por mayor con el 4.9% del total representado en 279 unidades productivas; el comercio al detal con 4.562 unidades productivas, las cuales representan el 80.3% del total y subsector que reúne a restaurantes, cafeterías y heladerías, con 839 establecimientos, para un 14.8% de participación.

En Buenaventura se han incrementado en los últimos años los centros comerciales y negocios tipo Sanandresito; sin embargo el sector comercio se caracteriza por una alta informalidad, evidente en la gran cantidad de ventas ambulantes y cacharrereros que lo compone, lo cual es una muestra de la fragilidad de la economía en la zona y de los altos niveles de pobreza y desempleo en que vive la población. Pese a esto, es el sector más dinámico y más representativo de la economía bonaverense.

La actividad comercial de la zona está dedicada en buena medida a satisfacer la demanda local, con negocios tales como panaderías, restaurantes, carnicerías, estancos, cacharrerías, papelerías, miradores, hoteles, discotecas, tiendas de ropa y calzado, etc. Además de almacenes por departamentos como Olímpica y La 14.

Para el abastecimiento de víveres, cuenta además con varias plazas de mercado denominadas " galerías ", localizadas en la isla y en el continente, donde se comercializan los productos agrícolas de la región y una parte de los productos pesqueros.

3.5.15 Sector Servicios

Este sector es el segundo en importancia dentro de la estructura económica local, tanto por su participación como por su dinámica, según el número de unidades productivas y empleos generados. En él se incluyen servicios

comunales, sociales y personales, que agrupan un total de 93 actividades productivas y 1.112 unidades las cuales generan un total de 4.806 empleos directos. El 70% de estos establecimientos son microempresas y de éstas, el 90% se dedican a prestar servicios personales.

Se caracteriza por reunir los servicios de diversión y esparcimientos culturales, personales y familiares, los cuales incluyen como componente importante el turismo, siguen los establecimientos públicos nocturnos (discotecas, tabernas, bares, cantinas y expendios de licores); luego los servicios de salud, educación y saneamiento básico; y después los servicios personales, como los prestados por zapateros, pintores, carpinteros, enfermeras, empleadas de servicio doméstico, reparación de artefactos eléctricos, mecánicos y automotrices, entre otros; los cuales generan un gran número de empleados informales que tienen un peso específico alto dentro de este sector.

3.5.16 Transporte

El transporte tanto de carga como de pasajeros, constituye en una actividad preponderante dentro del sector de servicios y hace parte importante de la economía del municipio de Buenaventura, el cual es el principal puerto internacional colombiano sobre el Océano Pacífico.

La ciudad de Buenaventura se comunica por carretera y ferrocarril con los municipios de Dagua, la Cumbre, Yumbo y Cali entre otros; al igual que con el centro del país. El servicio de transporte terrestre es prestado por Expreso Trejos, Transmar, Expreso Palmira y Coomepal, entre otras. El transporte férreo es ofrecido por Transpacífico constituido en un 70% por inversión privada con la participación de empresas como Cementos del Valle, Lloreda Grasas y Aceites, Varela y Harinera del Valle; el 30% restante lo aportan la Gobernaciones del Valle, Risaralda y Quindío.

Debido a las exigencias de la apertura económica, el servicio aéreo fue recientemente reactivado y el aeropuerto ampliado y dotado de modernos instrumentos de aeronavegación.

Este se encuentra sub-utilizado como consecuencia de la falta de demanda de parte de la población local, la cual continúa haciendo largos recorridos por agua para trasladarse a otras poblaciones del Pacífico a las cuales podría acceder rápidamente a través del transporte aéreo. Cabe anotar sin embargo, que el costo del servicio puede ser determinante en el proceso de cambio de costumbres en materia de transporte, dada la poca capacidad económica del promedio de la población nativa que debe desplazarse hacia poblaciones vecinas y los altos costos a lo que se presta este servicio en el contexto nacional, limitando las posibilidades de acceso de un alto porcentaje de la población.

En materia de transporte marítimo y fluvial, Buenaventura es uno de los primeros en Colombia. El transporte marítimo deriva su importancia del movimiento de carga internacional y el turismo, este último prestado en embarcaciones de cabotaje y lanchas hacia los corregimientos de Juanchaco y Ladrilleros, principalmente.

La Asociación Colombiana de Transportadores de Carga (COLFECAR), seccional Buenaventura, registró para 1993 un incremento del 13% en el parque automotor de carga y un total de 82.6 millones de toneladas transportada, con un descenso del 6.3% en la carga movilizada hacia los puertos marítimos con relación al año anterior, cuando se pasó de 7.9 a 7.4 millones de toneladas. Esta proporción pudo presentar cambio en los últimos años como consecuencia de la privatización del puerto y la optimización del manejo de la carga; sin embargo, no se pudo contar con datos más recientes sobre los cuales sustentar esta percepción.

El servicio de transporte terrestre de pasajeros es prestado a través de taxis, microbuses y buses. El servicio público de taxis opera bajo el sistema de colectivos tanto para el servicio urbano como para el rural e intermunicipal.

El servicio de transporte terrestre es vigilado y controlado por la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal. El servicio marítimo es controlado por la Capitanía del Puerto.

3.5.17 Turismo y Transporte de Cabotaje

Actividad turística es importante en la economía del municipio y dentro del sector de servicios tiene un peso específico alto, debido a su importancia tanto para la población regional y nacional que debe interactuar con el puerto, bien sea por razones de trabajo o en búsqueda específica de diversión. La mayor influencia turística se presenta en períodos vacacionales, puentes o fines de semanas.

El turismo en el Pacífico Vallecaucano se lleva a cabo como una actividad económica generadora de ingresos y de empleo a nivel local en la bahía de Buenaventura y Málaga, así como en las cuencas de los ríos Dagua y Anchicayá. En el resto del municipio el turismo es esporádico y ocasional, utilizado básicamente por la población nativa.

La zona turística por excelencia es Bahía Málaga, con una participación del 72% en el producto bruto generado. Le sigue la Bahía de Buenaventura con el 25%. Las Cuencas del Dagua y Anchicayá tienen un turismo típicamente ambulatorio de carretera y balnearios. Mientras en las dos bahías los mayores atractivos turísticos son el mar y las playas, en el Dagua y Anchicayá, el turista busca los ríos, cascadas y piscinas.

La bahía de Málaga y Buenaventura además de las playas ofrecen otros atractivos naturales en su entorno tales como islas, manglares, acantilados,

esteros, cascadas y quebradas entre otros; además de una flora y fauna exuberantes. En este contexto la Bahía de Málaga cuenta con un atractivo más, la presencia de las Ballenas Jorobadas, que permanecen en la región de agosto a noviembre en sus migraciones anuales desde Antártida.

La Bocana, Juanchaco y Ladrilleros constituyen los principales sitios de atracción para los turistas. Existen otras alternativas como Isla Cangrejo, Málaga y la Sierpe en la zona Costera, las cuales benefician a unas 5.000 familias que viven de actividades turísticas, los balnearios de Escalarete, Sabaletas, La Víbora y Catanga en la zona continental, se constituyen en alternativas de recreación a menores costos, para el turismo nativo y regional.

En el Muelle Turístico de Buenaventura prestan servicios un total de 1345 lanchas y 4 barcos registrados que se dedican a esta actividad y cubren las rutas a Isla Cangrejo, la Bocana, Punta soldado, Pianguita, Piangua Grande, Juanchaco y Ladrilleros. Estas embarcaciones se encuentran afiliadas a la Cooperativa de Transportadores Marítimos del Litoral Pacífico Ltda. (COOTRASMAR). Existen además 138 buques de cabotajes.

Este subsector ha venido convirtiéndose paulatinamente en uno de los más dinámicos y que más oportunidades de generación de empleo ofrece, y podría consolidarse con mayor apoyo de las autoridades locales y de las organizaciones e instituciones responsables del sector. En efecto, pese a los inconvenientes que afronta, como la falta de un muelle turístico adecuado y la

falta de apoyo adecuado ha venido creciendo en los últimos años, constituyéndose en el sector más estable en 1995.

3.5.18 Actividad Portuaria

Las empresas de Operación Portuaria son las encargadas de Tránsito y Transporte de carga en los diferentes muelles terminales marítimos del país, por donde se moviliza hacia el exterior y desde el exterior, el 90% de los productos que dinamizan la economía Colombiana.

En Buenaventura existen varios Operadores Portuarios siendo el más importante la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (S.P.R.B.), que reemplazó a la extinta Puertos de Colombia. Además se destacan entre otros, Gran Muelle, Gran Portuaria y la Sociedad Marítima Portuaria San Antonio. Todas estas empresas se encuentran bajo vigilancia y control bajo la Superintendencia General de Puertos.

Dentro de los principales servicios ofrecidos por los operarios Portuarios se encuentran el cargue, descargue, bodegaje, movilización y transporte de mercancías nacionales e importadas. El comercio internacional de Colombia se desarrolla en más del 90% a través de sus terminales marítimos.

Antes de la Ley 01 de 1991, la creación y operación de muelles nuevos era autorizada por la Dirección Marítima y Portuaria del Ministerio de Defensa

(DIMAR). Luego de la Ley, se convirtieron en muelle homologados bajo la vigilancia de la Superintendencia de Puertos. Por su parte los terminales marítimos fueron entregados en concesión convirtiéndose en Sociedades Portuarias Regionales.

Las Sociedades Portuarias de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Tumaco, tuvieron en conjunto un crecimiento del 10.5% en 1994 con respecto a 1993 y una participación del 20.5% en el Comercio Exterior Portuario del País.

3.5.19 Actividad Financiera

La presencia de Instituciones Financieras en el municipio es alta y presenta tendencia hacia la consolidación dada la característica de Puerto Internacional de Buenaventura. Sin embargo, el sector financiero en la zona es básicamente captador de recursos, debido a que el nivel de colocación es mínimo, pues el sector aduce que la población carece de capacidad de pago y de garantías que respalden la prestación del dinero. Sí a esto se suma la falta de información de la gente y su poca cultura financiera, se puede concluir que la población nativa no tiene acceso al crédito, limitando así sus posibilidades de crecimiento y desarrollo.

El sector financiero argumenta que en Buenaventura es difícil otorgar créditos, debido al alto riesgo que se corre. Según ellos, el margen de riesgo está

alrededor del 7%, mientras en el Valle es del 5% y en Colombia oscila entre el 2,8 y 3%. Sostienen, además de lo anterior, en la mayoría de los casos se tiene problemas con el interesado para llenar los requisitos en relación con la documentación requerida (declaración de renta y codeudores, entre otros); así como para el pago de las cuotas de amortización debido a que la producción maderera, pesquera y el comercio de productos perecederos se encuentran sujetos a factores naturales impredecible, que no garantiza la cancelación oportuna de la obligación.

Lo anterior trae como consecuencia, que la población se vea obligada a recurrir a modalidades de crédito muchos más costosas las cuales no permiten pensar en grandes inversiones.

Buenaventura cuenta con una infraestructura de servicios complementarios que brindan apoyo al sector económico, principalmente entidades de carácter privado, mixto y estatal, como Bancos, Corporaciones de Ahorro y Vivienda, Corporaciones Financieras, Corporaciones de Financiamiento Comercial, Sociedades de Capitalización, Compañías de Seguros, y Empresas del Sector Cooperativos, entre otros.

3.5.20 Sector Agropecuario

El sector agropecuario en Buenaventura tiene como actividades características y preponderantes la extracción de madera y la pesca. La primera representa el

43% del total de las actividades del sector y la segunda el 57% restante. Aunque se desarrollan algunas actividades agrícolas y pecuarias diferentes, su carácter de subsistencia o de pancoger, no les permite alcanzar niveles de representatividad dentro de la economía municipal, pese a que se constituyen en alternativas de supervivencia para la población nativa.

Cabe anotar, sin embargo, que en los últimos tiempos se ha empezado a concedérsele mayor importancia a la agricultura en general, lo que permite encontrar algunos cultivos con características más tecnificadas y con proyección comercial.

3. 5.21 Actividad Agrícola y Agroforestal

Las características geológicas, hídricas y atmosféricas del pacífico, hacen que la región tenga una vocación boscosa que cumple múltiples funciones como regulador climático y que no permiten que la actividad agrícola alcance un papel preponderante en la economía de la región, debido a limitantes tales como la baja fertilidad, alta toxicidad y acidez del suelo, escasa luminosidad, alta saturación de luminosidad, alta saturación de Aluminio y Hierro, gran porosidad y fragilidad, y elevada pluviosidad entre otros.

Las actividades agrícolas y agroforestales en la región, desarrollan especialmente en los suelos aluviales recientes, vegas y terrazas resultantes de depósitos de sedimentos de los ríos. Estas explotaciones agrícolas se ubican en

franjas paralelas, a lo largo de los ríos, con una anchura no superior a 800 metros. Los terrenos se cultivan con períodos de descanso de poca duración mediante labores rudimentarias de mínima rotación de cultivos y escasa distancia de siembras lo cual agota tierras y conduce a su posterior abandono. El tamaño de las parcelas va de 1 hasta 20 hectáreas.

La actividad agrícola en el municipio de Buenaventura es incipiente, debido a los factores limitantes señalados anteriormente. Según el censo realizado por la URPA, en 1992 existía un total de 598 has cultivadas, de las cuales 294 estaban sembradas de chontaduro, 184 de borjón y las restantes con banano, bananito y otros cultivos especialmente fruta. Actualmente los productos más cultivados son chontaduro, plátano, seguidos de borjón y papachina. Dentro de los otros productos que también se cultivan en la región aunque en menor proporción, se encuentra la caña de azúcar, el maíz, el árbol del pan, el coco y la palma africana la cual cuenta con mercado para procesos industriales en las plantas refinadoras de aceite en Cali, Buga y Bogotá.

Las Cuencas del Pacífico Vallecaucano con mayor número de hectáreas dedicadas a los cultivos agrícolas son las de los ríos Calima y Naya con una participación del 22%, en el valor total de producción de su producto agrícola. La siguen en importancia los ríos Yurumanguí (13%), Dagua (12%) y Cajambre (12%); en menor proporción el San Juan y Anchicayá con menos del 10%. No se registran datos del río Mayorquín, ni de las dos bahías por no tener producción agrícola significativa.

3.5.22 Extracción de Madera

La actividad maderera por su parte, se inscribe como una de las más importantes dentro de la economía local y la segunda en importancia después de la pesca dentro del sector agropecuario. Esta actividad es muy controvertida debido a que se sustenta en el aprovechamiento del bosque húmedo tropical con mayor biodiversidad del mundo.

Existen en el Litoral Pacífico Vallecaucano 587.894 has. de bosque, de las cuales 26.689 has. (4.53%), son de manglares; 32.748 has. (5.57%), son humedales; 1774.615 has. (29.70%), son terrazas disectadas; 197.090 has. (33.52%), son colinas bajas y altas; y 156.752 has (26.70%) son de laderas.

En general los bosques del Litoral Vallecaucano cuentan con diversas especies arbóreas de valor comercial, como el Caimo, el Carbonero, el Chapul, el Otobo, el guayacán, el Cuangare, el Guabo, el Mangle, el Sajo, el Trapichero, el Machare, el Sande, el Tangare, y el Chanul.

En la Costa Pacífica Vallecaucana se extrae un promedio de 13.000 m³ /brutos / mes de madera, de las cuales una tercera parte es madera aserrada y un 50% es madera para pulpa; el resto es utilizado para producir carbón, leña y productos menores como cajas para frutas y palo de escoba. El destino final de la madera es Buenaventura, Cali y el centro del país, con el objeto de servir

de insumo para la elaboración de pulpa de papel, molduras, triples y para la industria de muebles.

El Valle del Cauca cuenta con 20.140 has de manglares, con altos niveles de intervención en general. La corteza del manglar es utilizada como materia prima en la industria, de ella se extrae pulpa para postes, pilotes y leña.

El aprovechamiento forestal se lleva a cabo básicamente mediante sistema manuales, bajo el uso de sierras, hachas y motosierras. Estas son intensivas en mano de obra y utilizan las corrientes de los ríos y esteros como medio de transporte de la marea. El corte de madera para aserraderos mecanizados cuenta con 360 unidades productivas dentro del sector microempresarial y general un total de 2.160 empleos.

3.5.23 Actividad Pecuaria

En un plano de menor importancia, existe una pequeña actividad pecuaria que se realiza como complemento de actividad agrícola, forestal y pesquera, y provee también a la población de proteína animal, como en el caso de la pesca.

Las especies domésticas más comunes son los cerdos, patos, gallinas y ganado vacuno. La actividad pecuaria de la línea costera ocurre en la zona de "firmes" y playas arenosas, generalmente cercanas al manglar.

3.5.24 Pesca

La actividad pesquera es la más representativa dentro del sector primario y ocupa el primer lugar en importancia dentro de las actividades productivas y económicas del municipio. Esta actividad que se desarrolla a no más de seis millas de distancia de la costa, se extiende desde las bocas del Naya hasta Charanbirá en el delta del río San Juan.

La pesca es una de las principales fuentes generadoras de sustento para la población ubicada en la costa pacífica vallecaucana, cuyas formas de aprovechamiento son, la pesca blanca, la pesca y recolección de crustáceos y a la extracción y recolección de moluscos. Las dos primeras actividades son adelantadas especialmente por hombres y la segunda es una labor casi exclusiva de mujeres y niños. Esta actividad por ser eminentemente artesanal, presenta limitaciones técnicas y económicas en relación con artes de pesca, cadenas de frío, comunicaciones, crédito y organización general.

Según datos del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura (INPA), la producción industrial artesanal del Pacífico Colombiano en el año de 1994 alcanzó un volumen de 50.500 toneladas de peces y 2.970 toneladas de crustáceos y moluscos. Para este mismo período estimó en 572 el número de unidades de pesca artesanal en el Pacífico Vallecaucano, las cuales generan alrededor de 2288 fuentes de ocupación. En el sector pesquero de

Buenaventura por su parte, genera el 43% del total de la población de las pesca y acuicultura de Colombia.

Para el litoral vallecaucano, la producción artesanal del año 1995 se calculó en 1.605 toneladas de pesca blanca y unas 15 toneladas de crustáceos y moluscos, con un valor global de 1.650 millones de pesos. Las especies que presentan mayor captura son la sierra, la merluza, el pargo, el toyo, la corvina y ñato.

La generación de empleos directos en el sector pesquero se calcula de la siguiente manera: La captura de camarón de aguas someras y profundas, 438 empleos; la pesca blanca, 330 empleos; la pesca de atún desarrollada por las embarcaciones de bandera nacional, 90 empleos, la pesca de carduma, 90 empleos los estanques y criaderos del sector rural, 140 empleos. A estos se suma una gran cantidad de empleos indirectos sobre los cuales no existen datos, pero que son representativos e importantes dentro de las estrategias de los puestos de comida en la galería y el muelle y las diferentes actividades informales generadas por el producto, entre otras.

4. RELACION DE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO GERARDO TOVAR LOPEZ CON LA ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN

4.1 ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN EN BUENAVENTURA: LA GRAN OPORTUNIDAD DE COLOMBIA EN LA CUENCA DEL PACIFICO.

Es prioritario para la Zona Económica Especial de Exportación la ampliación del Aeropuerto GERARDO TOVAR LOPEZ, por esto los proyectistas consideramos muy importante, e indispensable profundizar sobre este tema.

4.2 ANTECEDENTES

En octubre de 1998 la Alcaldía de Buenaventura presentó al Presidente Andrés Pastrana Arango, una propuesta de cinco puntos tendientes a solucionar los graves problemas que aquejan a este Municipio. Uno de estos puntos consistía en la creación de un régimen especial para la inversión privada en Buenaventura. Como una estrategia para convertir al municipio en una verdadera “ Ciudad – Puerto – Región ”.

Esta estrategia había sido establecida en el Plan Municipal de Desarrollo como respuesta a la necesidad de mejorar la competitividad de la ciudad y establecer condiciones en su base económica que le garantizaran una adecuada

sostenibilidad institucional hacia el futuro, habida cuenta de las limitaciones de la actual estructura económica para atender las crecientes demandas económicas y sociales de la población.

Esta iniciativa motivó posteriormente la participación de otras entidades públicas y privadas de la región y la conformación de la Alianza Regional por Pacífico, bajo cuya gestión se logró en coordinación con otros municipios del país la inclusión en el Plan Nacional de Desarrollo “ Cambio para Construir la Paz “ de un artículo facultando al Gobierno Nacional para la creación de cuatro Zonas Especiales de Exportación.

4.3 GLOBALIZACIÓN Y ZONAS ECONOMICAS ESPECIALES

El fenómeno de la Globalización trajo consigo no solo la profundización de la competencia entre las firmas sino también la competencia entre las regiones. Las denominadas “ regiones organizadas”, más que los países, se convirtieron en los nodos territoriales de la economía mundial. Hoy está claramente demostrado que las regiones competitivas configuran el conjunto de las “ ganadoras” y las no competitivas las “ perdedoras” en el escenario de la geografía económica mundial.

Para contrarrestar las ventajas de las regiones del mundo desarrollado algunos países en desarrollo crearon mecanismos “ compensatorios” para competir por los flujos de la Inversión Extranjera Directa- IED. Las denominadas Zonas

Económicas Especiales hacen parte de esos mecanismos. En China Popular y otros países del Asia Pacífico fueron creadas para atraer inversionistas e inteligentemente desarrolladas para transformar económica, tecnológica y socialmente determinadas regiones.

La ventaja de las ZEE sobre las Zonas Francas reside en que éstas interpretan más claramente las necesidades del desarrollo competitivo de las empresas expuestas a la economía internacional, al involucrar factores infraestructurales, económicos, sociales e institucionales en su mayoría imposible de capsular en los recintos cerrados de las denominadas “Free Zonas”.

La evidencia empírica muestra el gran impacto de las ZEE en sus entornos territoriales. Contrario a lo ocurrido con las Zonas Francas, convertidas a menudo en enclaves ricos en ambientes pobres, las Zonas Económicas Especiales se han constituido en una buena estrategia para transformar positivamente el territorio. La razón de esto es que cuando compiten las ZEE en el fondo los que están compitiendo son los territorios y no simples recintos. Desde luego esto ha motivado y permitido movilizar los actores claves de las sociedades territoriales donde éstas operan para lograr en términos integrales un ambiente mucho más competitivo para el desarrollo y el progreso económico y social.

Los resultados son sorprendentes. Gracias a estas estrategias el comercio exterior de China pasó de US \$20.640 millones en 1978 a US \$165.610 millones en 1992 y la inversión foránea de cerca de US \$12.000 millones en 1989 a más de US \$108.000 en 1992.

Se acuerdo con cifras del Banco Mundial y la WEPZA organización que agrupa a las principales Zonas Económicas Especiales del mundo. En 1995 las inversiones realizadas en las Zonas de Procesamiento en el mundo superaron los US \$80 mil millones, mientras que las exportaciones ascendieron a cerca de US \$1.13 billones. En América Latina en los últimos años países como Méjico, República Dominicana, Chile, Brasil, Costa Rica y recientemente Panamá han dispuesto políticas especiales para la atracción de la IED, con muy positivos resultados. Méjico registró en 1996 inversiones en su zona de fronteras con Estados Unidos por valor de US \$3.000 millones y exportaciones por valor de US \$12.000 millones y Costa Rica logró atraer al gigante del negocio de las computadoras INTEL, quien ha hecho inversiones en ese país por más de US \$2.000 millones y convertido a este pequeño país de exportador de casi solo productos agrícolas en exportador de manufacturas intensivas en conocimiento.

5. POR QUÈ UNA ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN EN EL PACÍFICO COLOMBIANO

Existen factores de carácter interno y externo que justifican la creación de una Zona Económica Especial de Exportación en el Pacífico Colombiano. Los factores internos están relacionados con las debilidades del modelo de desarrollo económico en el país y sus fortalezas geoestratégicas en la región de la Costa Pacífica, mientras que los factores externos tienen que ver con las oportunidades y amenazas para el país ocasionadas por los recientes desarrollos de la economía mundial.

5.1 NECESIDAD DE AUMENTAR LAS EXPORTACIONES NACIONALES

En lo que a factores internos se refiere la principal justificación proviene de la necesidad de mejorar y transformar en términos estructurales la capacidad exportadora del país. Colombia ha tenido un crecimiento menor al de muchas naciones de la Cuenca del Pacífico en parte debido al débil comportamiento comparativo de su sector exportador.

Nuestras exportaciones han crecido comparativamente menos, representan un porcentaje menor dentro del PIB nacional y las manufactureras tienen una participación menor dentro del Producto Interno Bruto a las del promedio de los denominados tigres asiáticos y de algunos países latinoamericanos como Méjico, Chile y Argentina.

Dos elementos están ligados a esta circunstancia. El primero de ellos se relaciona con la manera como los sobrecostos del transporte en nuestro país afectan el precio final y de hecho la competitividad de las exportaciones colombianas y, el segundo de ellos, con escasa contribución de los sectores manufactureros en los ingresos totales provenientes de las exportaciones; lo que supone igualmente una muy pobre dinámica de la IED en la producción de manufacturas de exportación.

De acuerdo con un estudio del ministerio de Comercio Exterior, el sobrecosto promedio en Colombia de transportar una tonelada de producto a los puertos es del 70% en comparación con países vecinos. Adicionalmente, la inversión extranjera en la Industria en los últimos ocho años ha sido en promedio de solo el 20% de la inversión total en todos los sectores, cuando hoy es claro que por lo menos en el caso de los llamados tigres asiáticos la inversión extranjera ha jugado un papel fundamental en el proceso de internacionalización de su sector industrial.

Obviamente, el país necesita eliminar los sobrecostos de transporte de las exportaciones afectadas por la localización de los centros de producción lejos de los puntos de salida hacia el exterior y así mismo requiere una estrategia de atracción de nueva IED enfocada hacia la producción de manufacturas dinámicas de exportación.

5.2 APROVECHAR EL FLUJO DE INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (IED) EN LA CUENCA DEL PACIFICO Y HACIA LATINOAMÉRICA.

Mientras nuestra nación se debate en las complejas circunstancias que componen sus crisis interna el flujo de inversión extranjera directa IED ha crecido vertiginosamente entre los países que conforman la Cuenca del Pacifico y en los últimos años en forma importante hacia Latinoamérica, dirigiéndose hacia aquellos países que ofrecen las mejores condiciones para los inversionistas internacionales.

Según información de la organización Pacifico Economic Cooperation Council-PECC en 1991 la inversión directa en la Cuenca alcanzó ha ser de US\$136.369 millones y en 1996 de US\$331.972 millones, lo cual significa que ésta se multiplicó 2.4 veces en dicho periodo. De esta suma en el 96 US\$184.251 millones correspondieron al flujo de inversiones provenientes de los países de la Cuenca. De ese volumen a nuestro país le correspondió un escaso 1.8%, mientras que China absorbió el 22%, Singapur el 5.1%, Vietnam el 4.2%, Canadá el 4.6%, México el 4.1% y Chile el 2.2%.

Adicionalmente, según datos de la CEPAL en los últimos años, el crecimiento registrado en los flujos de IED hacia América Latina y el Caribe ha sido muy significativo, pasando de 30.000 a 65.200 millones de dólares entre 1995 y 1997. Este extraordinario crecimiento significa que el 45% del acervo de IED

existente en 1997 se habría acumulado en los últimos siete años. Del total registrado de la IED en 1997 a Brasil le correspondió el 30%, a México el 19%, Argentina el 10% y a Colombia el 9%. Pero en acervo de IED Colombia con solo un 5% esta detrás de Brasil con el 39%, México con el 26%, Argentina con el 11% y Chile con el 8%.

Recientemente se ha venido comprobando que un porcentaje cada vez más significativo de estas inversiones está siendo dirigido hacia las regiones litorales de países vecinos como Perú, Ecuador, Panamá y Costa Rica, en virtud de los incentivos fiscales y de diverso orden aplicados en esos países para atraer nuevas inversiones extranjeras.

Un volumen importante de estas inversiones está siendo dirigido hacia la infraestructura portuaria y logística, teniendo en cuenta que gran parte de la competitividad de los países depende de la capacidad logística para atraer, atender y agregar valor a los flujos del comercio mundial. Por eso dos de las principales compañías navieras del orbe están construyendo complejos portuarios en Panamá por un valor cercano a los 500 millones de dólares y la empresa creada por los panameños para administrar la infraestructura del canal interoceánico que les dejaron los Estados Unidos tiene diseñado un plan que contempla la adecuación de zonas de procesamientos y distribución de mercancías en la zona del canal.

Colombia entonces, bajo este contexto tiene varios objetivos en su agenda. Debe mejorar sus exportaciones, estimular la localización de procesos de generación de valor agregado para la exportación en sus litorales, atraer nueva inversión extranjera enfocada principalmente a la región orientada a las manufacturas para competir por superiores flujos de inversión extranjera directa en la Cuenca del Pacífico y América Latina.

5.3 EXCELENTE UBICACIÓN Y OFERTA DE RECURSOS NATURALES

Para posicionar a Colombia en la Cuenca del Pacífico, el país cuenta con la inmensa y rica región de la Costa Pacífica. Cuya excelente ubicación geoestratégica ya fue descrita en términos resumidos y contundentes por los antioqueños al señalarla como parte de la “ mejor esquina de América “. El hecho de estar localizada en un punto geoméricamente equidistante entre el norte y el sur del continente hace que desde aquí sea mucho más barato llegar hacia uno u otro extremo del mismo. Su proximidad al canal de Panamá, sitio en el que converge gran parte del comercio entre Asia Oriental y Europa le confiere la posibilidad de ocupar un importante sitio en la cadena de distribución física entre estas dos grandes regiones.

Esta región además alberga el 60% de los recursos forestales del país, el 80% del potencial pesquero de la nación es reconocida internacionalmente como una de las más ricas en biodiversidad del planeta, con abundantes recursos

hídricos en un mundo en el cada vez es más escaso el recurso agua, con probables importantes recursos mineros en el subsuelo marino y dotada de una de las mejores y más abrigadas bahías para la navegación marítima en el mundo.

5.4 NECESIDAD DE CORREGIR BRECHA ECONOMICA Y SOCIAL

Pero también ésta es una región caracterizada por ser una de las más deprimidas socialmente del país, con los más pobres indicadores sociales y de calidad de vida de la nación. En efecto, de acuerdo con datos del Plan Pacifico-DNP el índice de necesidades básicas insatisfechas promedio en la Costa Pacifica se estima superior al 50% mientras la del país se calcula en el 24.2%, la tasa de analfabetismo promedia alcanza el 24% y la del país el 9.4%, el porcentaje de población en miseria en esta región es del 34% comparada con la del país que registra un 7.5%.

Según información extraída de documentos pertenecientes al Plan Pacifico a mediados de los noventa el PIB per cápita promedio destinado para el Litoral Pacifico era una menos de la tercera parte del calculado para el país. No obstante ser una región relativamente poco densa en población (alrededor de un millón de habitantes) lo anterior refleja el bajísimo nivel de generación de riqueza en su interior.

Buenaventura, con unos indicadores sociales un poco mejores a los del resto de la región no escapa de esta realidad, en la medida en que constituye el principal centro de recepción y atención de la población que expulsan todos los sectores de la Costa Pacífica, por todas las anteriores razones, el Litoral Pacífico Colombiano. Como centro de servicios regionales colectivos el municipio de Buenaventura, en la medida en que no genere las condiciones para aumentar en términos dinámicos la producción de riqueza está condenada a sufrir las consecuencias de este círculo pernicioso del desarrollo desigual.

5.5 CONDICIONES DE BUENAVENTURA PARA SER UNA ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN.

La mayoría de los grandes centros empresariales del mundo son puertos. New York, Boston, Los Ángeles, Singapur, Hong Kong, Shanghai, Barcelona, Milán, Ámsterdam, Buenos Aires y Sao Paulo desarrollaron mayores ventajas comparativas al estar ubicadas sobre los litorales y más fácilmente integradas a la economía mundial.

Colombia debe promover la conformación de importantes polos de desarrollo en sus litorales y Buenaventura reúne las condiciones naturales y económicas básicas para constituirse en un gran centro empresarial en el Pacífico Suramericano impulsado por la creación de un régimen especial de incentivos a la inversión privada internacional y nacional.

5.6 PUERTO CON MAYOR Y MEJOR PROYECCIÓN INTERNACIONAL DEL PAIS.

El puerto de Buenaventura moviliza más del 50% de la carga a través de las Sociedades Portuarias del país y tiene pronosticado, según varias firmas de consultoría internacional, un tráfico que superará los 20 millones de tons, hacia el año 2020, ubicándose como uno de los de mayor proyección en Latinoamérica.

Su gran importancia para la economía del país es indiscutible y se refleja en el hecho de que a través de sus instalaciones se exporta la totalidad del azúcar, el 80% del café y el 100% de la melaza. Igualmente, se importa el 83% de los productos químicos inorgánicos, el 81% de las láminas metálicas, el 72% del maíz y el trigo y el 60% de los productos químicos industriales

5.7 EXCELENTE LOCALIZACIÓN GEOESTRATEGICA Y FACILIDAD DE CONEXIÓN CON EL MUNDO.

Transportar un contenedor desde Buenaventura a Estados Unidos y a Europa cuesta un 40% y 13% respectivamente menos, al igual que requiere de un 50% y 25% de tiempo menos, en comparación con el puerto de Valparaíso (Chile). Así mismo, un contenedor movilizado desde el puerto de Santos en Brasil hacia el Japón cuesta un 3% más y requiere de un 34% de tiempo más en comparación con el puerto de Buenaventura.

Por otra parte a través de Buenaventura es posible conectarse con cerca de 300 puertos o lugares distintos en todo el mundo, una condición insuperable por los aeropuertos del país, en razón de su estratégica posición respecto a los circuitos del tráfico internacional de carga marítima.

5.8 VÉRTICE DE LA REGION MÁS IMPORTANTE DE LA ECONOMIA NACIONAL.

El hacer parte de uno de los departamentos que constituyen el denominado “triangulo de oro” (Antioquia, Cundinamarca, Eje Cafetero, Valle) de la geografía económica del país le garantiza a Buenaventura el “hinterland” de mayor tamaño y dinamismo de Colombia.

En esta región se produce el 70% del PIB industrial, se generan el 60% de las exportaciones nacionales y habita el 60% de la población Colombiana. Lo anterior establece la posibilidad de articular importantes clusters de la economía nacional y del occidente colombiano al desarrollo de una ZEE en Buenaventura.

5.9 LUGAR DE CONVERGENCIA DE IMPORTANTES PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA ECONOMICA Y SOCIAL.

El municipio de Buenaventura, a pesar de algunas deficiencias en materia de servicios públicos, cuenta con la capacidad suficiente para atender la demanda de nuevos e importantes asentamientos empresariales. En materia de suministro de energía eléctrica posee una infraestructura con capacidad de 80 MW, siendo la demanda de 50 MW; en suministro de agua una capacidad para atender una población de 600 mil habitantes, cuando la población de la ciudad es 350 mil habitantes y en cuanto a servicio telefónico una disponibilidad de 36.000 líneas.

En su condición de principal punto de entrada y salida del más importante corredor de comercio exterior del país, Buenaventura se ha convertido en espacio de convergencia de algunos de los más importantes proyectos de infraestructura vial, férrea y marítima del país, a lo cual se le suman los esfuerzos previstos nacionales, departamentales y municipales en materia de infraestructura económica y social para mejorar las condiciones locales de desarrollo y bienestar.

Para los próximos cinco años está presupuestada una inversión pública y privada superior a los US\$460 millones, de los cuales deberán invertirse en accesos marítimos US\$77,5%, en accesos viales US\$187 millones, en acceso férreo US\$120 millones, en acueducto y alcantarillado US\$21.1 millones, en

servicios de energía US\$8 millones, en educación y salud US\$30 millones y US\$16.8 millones en telecomunicaciones.

Mediante los esfuerzos que adelantará la municipalidad, con el apoyo de la Nación y otras entidades públicas y privadas de la región, se permitirá en los próximos años la duplicación de la capacidad de suministro de energía, el incremento en un 15% del suministro de agua, el aumento en más de un 40% del servicio telefónico y el mejoramiento en casi un 60% del manejo de aguas residuales.

5.10 AMBICIOSOS PROYECTOS DE EXPANSION PORTUARIA Y LOGÍSTICA.

Las excelentes condiciones de la bahía y disponibilidad de áreas para la expansión portuaria han calificado a Buenaventura como el centro prioritario de inversiones portuarias en el Pacífico colombiano. Para atender el crecimiento previsto del tráfico de carga en la próxima década y mejorar la competitividad del puerto de Buenaventura se proyecta implementar la construcción de cuatro nuevas terminales portuarias, especializadas en determinados tipos de carga.

Esos proyectos son: Sociedad Portuaria Industrial Agua Dulce S.A. que se especializará en combustibles, cemento y contenedores y dispondrá de un parque industrial: Delta del Río Dagua S.A., con instalaciones para

contenedores, graneles sólidos y para albergar empresas industriales en sus inmediaciones; Puerto Solo, terminal para contenedores y graneles líquidos y el complejo Portuario Industrial, que se especializará en el manejo de la carga general.

La inversión que demandaran estos proyectos supera los US\$700 millones, colocando a Buenaventura como uno de los puertos mejor dotados de América Latina.

5.11 ACCESO A LA OFERTA DE SERVICIOS EDUCATIVOS Y DE APOYO AL MEJORAMIENTO DE LA PRODUCTIVIDAD DEL VALLE DEL CAUCA

El Valle del Cauca cuenta con una de las mejores y más avanzadas infraestructuras educativas y de apoyo al sector empresarial en Colombia, compuesta por 11 Universidades, 1138 Colegios de Educación básica y 9 establecimientos de educación técnica, a la cual se agrega la red de servicios de formación para el trabajo y de mejoramiento tecnológico del Sena compuesta por 4 centros especializados en la transferencia de tecnologías a nivel industrial.

Adicionalmente, la región dispone de un conjunto de instituciones especializadas en el mejoramiento de la productividad y la competitividad como el Centro de Productividad del Pacífico, el Centro de Desarrollo

Empresarial BID Cámara de Comercio de Cali, la Fundación para el Desarrollo Empresarial del Valle, Proexport, la Banca de Inversión Corfivalle, Fundación Fes: Instituto de Liderazgo, el CIAT, Biotec, los CDP automotriz, CDP Cuero y Calzado, el CDP de la Madera, Cinara, la Corporación Metro Calidad, etc., todas ellas localizadas a solo dos horas de Buenaventura.

En Buenaventura funcionan 6 Universidades, 60 Colegios de educación media, 3 de educación técnica y el Centro Náutico y Pesquero del Sena el cual tiene una capacidad para atender alrededor de 1200 alumnos regulares. Está en etapa de iniciación de labores la Universidad del Pacífico, entidad oficial que arrancará con programas de pregrado relacionados con la vocación portuaria y las ventajas comparativas de la región.

6. CONDICIONES DE CALIDAD DE VIDA

A pesar de contar con estas condiciones tan favorables para su desarrollo, Buenaventura presenta uno de los índices de atraso social mas altos del país, en especial en lo que se refiere a las condiciones básicas de calidad de vida.

PIB per càpita:

El PIB per càpita de Colombia en la actualidad equivale aproximadamente a US 1.722. según un estudio de diagnostico económico y social del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Buenaventura, el PIB per càpita del municipio se encuentra entre los US \$00 y US 800 dólares, lo cual representa menos del 50% del indicador promedio nacional.

6.1 TASA DE DESEMPLEO:

El municipio de Buenaventura presenta el índice de desempleo más alto del país. De acuerdo con el diagnostico del POT municipal, la tasa de desempleo de Buenaventura es de aproximadamente el 45% (casi la mitad de la población económicamente activa se encuentra sin empleo). Comparando este índice con el del Valle del Cauca (20%) y el índice nacional (20.12%), el desempleo en Buenaventura es casi tres veces más alto.

NBI (Necesidades Básicas insatisfechas):

Según las cifras de actualización del censo de 1993, el 11,4% de población en Buenaventura vive en condiciones de miseria, frente al 6% del Valle del Cauca y al 7.5% en promedio del país entero. Como consecuencia de ello, Buenaventura posee el segundo más alto índice de mortalidad infantil de los 42 municipios del Valle del Cauca; de cada 100 niños nacidos 2 mueren. Igualmente el porcentaje de población con necesidades básicas insatisfechas de Buenaventura de acuerdo con el censo de 1993 fue de 36%, frente a 24% DEL Valle del Cauca y el 27,2% correspondiente al promedio colombiano.

En cuanto a la educación, la diferencia del departamento y del país en general con Buenaventura es abismal. La cobertura de educación básica de Buenaventura es de tan sólo una tercera parte de la población (36,5%) mientras que en el Valle del Cauca la cobertura es casi total (85%) y el promedio colombiano es igualmente de 83%.

En síntesis, como puede comprobarse el municipio de Buenaventura reúne todas las condiciones físicas, económicas y sociales para ser designado como Zona Económica Especial de Exportación.

6.2 DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DE UNA ZEEE EN BUENAVENTURA

Tal como ha ocurrido con los principales ciudades-puerto de la mayoría de los países desarrollados, Buenaventura aspira a convertirse en el futuro en una “ciudad-puerto de segunda y tercera generación”, o sea aquellas en las cuales a la actividad portuaria se agregan procesos de generación de valor agregado vía la transformación de manufacturas de exportación e importación o la producción de nuevos y más sofisticados servicios logísticos.

Desde ésta óptica, la ZEEE es una estrategia para alcanzar la visión deseada y se puede definir como el conjunto de estímulos tributarios y no tributarios a la inversión nacional o extranjera, tendientes a crear y desarrollar una plataforma de generación de valor agregado para la exportación.

En términos más puntuales una ZEEE en Buenaventura tiene los siguientes objetivos:

- Fortalecer y desarrollar actuales y nuevos “Clusters” de exportación en Colombia
- Mejorar la competitividad y atractividad de Colombia respecto a la IED en la Cuenca Del Pacífico
- Promover procesos de generación de riqueza y cambio tecnológico en el pacífico colombiano

- Mejorar las condiciones para el desarrollo económico, social e institucional de la más importante ciudad-puerto de Colombia en el Pacífico
- Disminuir la alta tasa de desempleo imperante en Buenaventura

6.3 DESARROLLOS ECONÓMICOS POTENCIALES

Sin querer decir que la vocación de una ZEEE en Buenaventura tenga necesariamente que circunscribirse a las actividades económicas que se mencionan a continuación, se citan aquellas en las cuales la región cuenta con ventajas comparativas.

TERMINALES PORTUARIAS ESPECIALIZADAS

Las proyecciones del tráfico a través de Buenaventura indican que será necesaria la ampliación de la capacidad de la infraestructura en un futuro cercano al igual que la especialización de los terminales según el tipo de carga. En éste orden de ideas se proyecta el montaje de terminales portuarias para el manejo especializado de contenedores, graneles, carga general, combustibles, cemento y carbón.

Adicionalmente el tamaño y crecimiento del tráfico de contenedores desde y hacia países vecinos (20 millones de tons. en 1997) y la prevista profundización del canal de acceso a la bahía de Buenaventura, que permitirá

la entrada de embarcaciones tipo Postpanamax, hace atractiva la participación en el mercado internacional de trasbordo de contenedores.

6.4 SERVICIOS LOGISTICOS A LA CARGA Y EL TRANSPORTE

La modernización portuaria en Buenaventura implicará la especialización de los terminales y generará nuevas demandas en la cadena de servicios portuarios. Estas actividades deberán prestarse por fuera de los recintos portuarios, concentrándose en las denominadas zonas o centros de actuación logística.

En estos centros o zonas se puede instalar empresas de consolidación y desconsolidación de mercancías bodegas para el almacenamiento y distribución física de productos, bodegas para la preparación de la carga, procesos de acabado de productos, talleres de reparación de contenedores y para el mantenimiento de equipos portuarios, parqueo de camiones, organización del parque automotor, etc.

El mejoramiento de los accesos viales, férreos y marítimos a Buenaventura fortalecerá la posibilidad de la instalación de una economía de servicios logísticos de diverso tipo a costos que pueden significar importantes ahorros para importadores, exportadores y transportistas nacionales y extranjeros.

6.5 PRODUCTOS PESQUEROS Y MADEREROS DE EXPORTACIÓN

Según el Instituto Nacional de Pesca INP el potencial estimado de recursos pesqueros en el Pacífico Colombiano es de por lo menos 450 mil toneladas, de las cuales 150 mil son atún y alrededor de 120 mil toneladas especies de pesca blanca. Las capturas registradas por las pesquerías colombianas no alcanzan a superar el 18% del potencial disponible.

Un porcentaje importante de la producción es exportado, destacándose el atún, una especie muy apetecida en el mercado internacional y de la cual solo se exportan por el Pacífico unas 16 mil toneladas. Las exportaciones pesqueras por Buenaventura han llegado a ser de cerca de US \$75 millones, pero bien podría esa suma triplicarse si se alientan inversionistas extranjeros con moderna tecnología y accesos a mercados ampliados.

Por el lado forestal, la Costa Pacífica contiene el 60 % de la oferta de recursos forestales del país y suministra el 45% del consumo nacional de maderas (unos 800 mil M3/año). La casi totalidad de esta producción se caracteriza por su bajo valor agregado y el decrecimiento del valor real en razón de las incompetitivas e insostenibles condiciones de extracción, transformación y comercialización.

No obstante, mientras un metro cúbico de madera aserrada se cotiza en Colombia alrededor de US \$60 en los mercados mundiales el precio se ubica

entre US \$300/M3 y US \$800/M3. La demanda mundial de madera y de productos maderables continúa en ascenso (La producción mundial ascendió en 1993 a 3.500 millones de M3 presentándose un aumento de 1.600 millones respecto a 1981) y el país tiene la posibilidad de participar en un mercado que se estima en US \$35.400 millones al año, siempre y cuando sea posible propiciar el desarrollo tecnológico en la industria forestal.

El valor de la producción de maderas aserradas de la región se puede calcular en US \$18 millones a precios de Buenaventura. Sin embargo, la inserción de adecuadas tecnologías en solo un tercio del volumen actual extraído y su comercialización en el exterior generaría casi el doble de ingresos, con beneficios importantes tanto para las comunidades como para el ecosistema forestal del país.

6.6 ECOTURISMO

De acuerdo con reportes de la FAO nuestro país es uno de los más ricos en biodiversidad del mundo. Mucha de esta riqueza corresponde a los bosques de la Costa Pacífica, región que además cuenta con un sinnúmero de atractivos naturales que la hacen especialmente propicia para el desarrollo de un tipo de ecoturismo con posicionamiento en el ámbito internacional.

Países vecinos como Costa Rica, Ecuador y Panamá están generando crecientes divisas provenientes del ecoturismo. El mejoramiento de la

infraestructura aeroportuaria en Buenaventura, la construcción del aeropuerto de Juanchaco en Bahía Málaga, el mejoramiento de los servicios públicos en determinadas localidades del área rural y el estímulo a la inversión privada pueden constituirse en el comienzo del desarrollo de la promisoriosa actividad ecoturística en la región.

6.7 PRODUCCIÓN DE INSUMOS Y PRODUCTOS BIOTECNOLÓGICOS

Colombia, con 38 mil especies reconocidas, es el segundo país en el mundo con mayor grado de biodiversidad de especies de plantas en su frontera forestal, correspondiéndole a la Costa Pacífica una parte importante de este gran potencial.

Muchas de estas especies de plantas hoy son motivo de investigación y desarrollo de diversos productos con aplicaciones en la prevención y tratamiento de enfermedades, la nutrición, la cosmetología, el tratamiento de aguas, etc. De hecho ésta pronosticado que la revolución en la medicina y la farmacología girará en las próximas décadas en torno al uso de las propiedades nutritivas, medicinales y curativas de las plantas.

La Costa Pacífica cuenta con un amplio potencial tanto en materia de plantas como de especies marinas para el montaje de procesos de producción de

insumos o de productos biotecnológicos en asocio con firmas internacionales especializadas.

6.8 ENSAMBLE DE MAQUINARIA LIVIANA Y EQUIPO AUTOMOTRIZ

El fenómeno de la Globalización condujo a las multinacionales que fabrican maquinas livianas, electrodomésticos y equipo automotriz a requerir sitios estratégicamente ubicados en el mundo en los cuales éstas puedan producir partes, ensamblar, terminar y/o distribuir sus productos hacia determinados mercados geográficos.

En el caso de la industria automotriz, la reestructuración global de la industria, causada por el avance de las empresas asiáticas, ha permitido que las empresas dentro del proceso de redefinición de sus estrategias perciban a los países en desarrollo como centros de producción internacionalmente competitivos. De allí las importantes inversiones en plantas en los años noventa de las empresas automotrices de Asia, Estados Unidos y Europa en América Latina.

Teniendo en cuenta que muchos de estos productos utilizan el transporte marítimo como el medio más importante, que Buenaventura goza de una posición geoestratégica excelente, que los productos de exportación que se elaboran en Colombia gozan de significativas ventajas comparativas en materia arancelaria en países cobijados mediante acuerdos como el Pacto

Andino, el ATPA, Grupo de los Tres y Comunidad Europea, un régimen de incentivos a la inversión en Buenaventura sumado al adecuado acondicionamiento del entorno local puede provocar la localización de sectores globales provenientes de estos renglones.

6.9 PROCESAMIENTO DE PRODUCTOS AGROINDUSTRIALES

Las exportaciones en dólares de bienes agroindustriales de Colombia solo alcanzan a ser una décima de las agrícolas. Lo anterior indica el bajo valor agregado en uno de los renglones en los que se supone que el país cuenta con ventajas comparativas.

La existencia de una ZEEE en Buenaventura puede alentar la transformación de muchos productos agrícolas de la zona andina del país en bienes agroindustriales para la exportación, especialmente de frutas, vegetales y, adicionalmente, de productos en los cuales la región de la Costa Pacífica cuenta con ventajas comparativas como el palmito, el chontaduro, el borjò, el coco, el plátano y la palma africana.

Pero así mismo, varias de las materias primas agrícolas que se importan por Buenaventura en grandes cantidades, como el maíz y el trigo, para elaborar productos que posteriormente se exportan en algún porcentaje pueden ser transformadas localmente, lo que permitirá ahorro en los costos de transporte

terrestre, que en algunos casos alcanzan a significar el 50% de los costos, y mejorando por supuesto la competitividad de los productos.

6.10 SERVICIOS DE MAQUILADO

Según un estudio contratado por el Ministerio de Comercio Exterior los costos de la mano de obra en Colombia son inferiores a los de un grupo de países vecinos con los cuales nos comparamos. Si a lo anterior agregamos una flexibilidad de los costos extrasalariales Colombia puede llegar a ser una plataforma supremamente atractiva para el establecimiento ampliado de procesos de maquilado.

Buenaventura cuenta con abundante mano de obra que puede ser adecuadamente entrenada y puesta a disposición de empresas maquiladoras de confecciones que deseen aprovechar los beneficios tributarios y no tributarios de una ZEEE. Una parte de las importaciones de los insumos destinados a las empresas maquiladoras ubicadas en el interior del país se hace a través del puerto de Buenaventura. Estas empresas maquiladoras pueden encontrar más ventajoso adelantar los procesos cerca de las instalaciones portuarias, mejorando su posición competitiva.

6.11 BENEFICIOS Y VENTAJAS PROPUESTAS

Teniendo en cuenta el análisis de los beneficios que otorgan las Zonas Económicas Especiales en el mundo a continuación se mencionan en forma resumida el tipo de beneficios y ventajas que se propone ofrecer a los inversionistas nacionales y extranjeros en la ZEEE de Buenaventura.

6.12 EXENCIÓN DEL IMPUESTO DE RENTA PROVENIENTE DE EXPORTACIONES

Tanto para las nuevas empresas exportadoras nacionales y extranjeras que se instalen en Buenaventura, como para las empresas que provean nuevos servicios de infraestructura de apoyo a los inversionistas particulares. Se solicita además incluir descuentos tributarios sobre el valor de las inversiones.

6.13 BENEFICIOS ADUANEROS

Libre importación y sin aranceles de las maquinarias y materias primas que utilicen en Buenaventura las nuevas empresas exportadoras instaladas, como las empresas proveedoras de nuevos servicios de infraestructura de apoyo.

6.14 DIVIDENDOS PARTICIPACIONES Y REMESAS EXENTAS

Exención del impuesto de renta y complementarios sobre los dividendos, participaciones y remesas al exterior que se generen tanto en la actividad exportadora como en la de prestación de servicios de infraestructura económica.

6.15 SIMPLIFICACIÓN DE TRAMITES ADMINISTRATIVOS

Tramites y permisos a través de una sola entidad, incluyendo la simplificación de requisitos y procedimientos administrativos y jurídicos.

6.16 FORMACIÓN ESPECIALIZADA DE MANO DE OBRA

Oferta subsidiada, pública y privada, de servicios de formación y adiestramiento adecuado y justo a tiempo de la mano de obra que demanden las empresas exportadoras.

6.17 APOYO ESTATAL A PROYECTOS ESTRATÉGICOS

Mayores tasas del CERT, líneas especiales de crédito con intereses más bajos y mayor plazo de amortización, así como la cesión de predios e inmuebles del estado en comodato.

6.18 LOGÍSTICA DE CLASE MUNDIAL

Incentivos tributarios, aduaneros, simplificación de trámites y apoyo estatal a las nuevas empresas dedicadas a la prestación de servicios inmobiliarios, almacenamiento, distribución física de productos, etc.

6.19 ESTRATEGIA GENERAL DE DESARROLLO DE LA ZEEE

Teniendo en cuenta la evaluación del ambiente d competitividad en el municipio de Buenaventura, las oportunidades en torno a los desarrollos económicos potenciales al interior de la ZEEE y las prioridades relacionadas con el desarrollo urbano de la municipalidad se plantea las estrategias generales que se describen a continuación con sus respectivos proyectos y acciones a adelantar.

6.20 ADECUACION DE LA PLATAFORMA LOCAL Y REGIONAL

Referida al conjunto de proyectos de infraestructura económica y social básicos para estimular el asentamiento de nuevas empresas, tales como:

- La modernización de los servicios de agua y alcantarillado
- El fortalecimiento y la ampliación de la red de telecomunicaciones
- El mejoramiento de los servicios de energía eléctrica

- La construcción de la vía d acceso alterna interna
- El mejoramiento de la calidad y cobertura en educación y salud publica
- La construcción de la terminal de transporte de carga y de servicios logísticos “ Antepuerto”
- La reconversión de la antigua Zona Franca en una Zona de Actuación Logística
- El ordenamiento de parques industriales según el POT
- El plan Maestro de Desarrollo de Parques Industriales y de Servicios Logísticos
- Ampliación del aeropuerto Bernardo Tovar López de Buenaventura

6.21 MERCADEO Y VENTA

Relacionada con el tipo de acciones que es necesario adelantar para promover ante los inversionistas nacionales y extranjeros potenciales las ventajas y beneficios de la ZEEE en Buenaventura y para gestionar la vinculación de éstos al área de jurisdicción de la Zona, entre las cuales se relacionan las siguientes:

- La gestión del programa de investigación e identificación de inversionistas potenciales
- El diseño y la gestión del Plan de Venta de la ciudad
- El diseño y la gestión del Plan de mercadeo de la ZEEE

6.22 DESARROLLO EMPRESARIAL

Orientada a apoyar el desarrollo de los proyectos privados de inversión y a fortalecer la posición competitiva de las empresas o clusters de interés estratégico, con medidas tales como las que se relacionan a continuación.

- El proyecto de incentivos tributarios municipales para los nuevos inversionistas
- El diseño y la gestión del Plan de Competitividad Municipal
- El programa de promoción y desarrollo de proyectos privados estratégicos
- La constitución de la Red de Servicios Interinstitucionales de Apoyo al desarrollo de nuevos proyectos de inversión.

6.23 FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Involucra acciones locales y regionales orientadas a fortalecer el tejido institucional y social, público y privado, sobre el cual se soporta el direccionamiento estratégico de la ZEEE en Buenaventura, como las siguientes.

- La creación de la empresa promotora de la ZEEE – Buenaventura
- El fortalecimiento de la Secretaria de Desarrollo Económico y portuario

- La creación de la Agencia para el desarrollo de proyectos PYME de exportación
- El programa de Modernización Institucional de la Gestión Pública Local

6.24 AREA DE JURISDICCION DE LA ZEEE

Se propone que el área de jurisdicción de la Zona Económica Especial de Exportación contemple todo el municipio de Buenaventura, para las nuevas empresas exportadoras de bienes o servicios que se instalen en este territorio, durante el tiempo de vigencia de las normas especiales que establezca el Gobierno Nacional.

Sin embargo, y con el fin de que el desarrollo de las nuevas actividades económicas se hagan de conformidad al ordenamiento territorial del municipio se plantea que la norma le otorgue la facultad a la administración municipal de direccionar la localización de las aglomeraciones de empresas industriales y de servicios en parques empresariales estratégicamente ubicados y en concordancia con los planes de desarrollo urbanístico de la ciudad.

A estos sitios cabe agregar los terrenos e infraestructura disponibles pertenecientes a la antigua Zona Franca de Buenaventura. Valga aclarar que

en los tres primeros sitios no existe en la actualidad ningún tipo de actividad económica.

6.25 GERENCIA DE LA ZEEE- BUENAVENTURA

La gerencia de la Zona Económica Especial de Exportación en Buenaventura estará en cabeza de la empresa promotora BUENAVENTURA EXPORT ECONOMIC ZONE PROYECT, entidad de derecho privado conformada por la Gobernación del Valle del Cauca, la Alcaldía de Buenaventura, las Cámaras de Comercio de Buenaventura y Cali, la Sociedad Portuaria y empresas privadas locales, regionales y nacionales que se deseen vincular a este proyecto.

La empresa promotora tendrá como misión principal (I) preparar y gestionar la estrategia de mercadeo de la ZEEE, (II) Adelantar y gestionar el Plan maestro de desarrollo de parques Industriales y de Servicios Logísticos de la ZEEE, (III) Gestionar el programa de promoción y desarrollo de proyectos estratégicos privados y (IV) Hacerle seguimiento a las diversas obras de infraestructura económica y social de soporte a la ZEEE.

Esta empresa actuará en coordinación con otras entidades públicas y privadas de Buenaventura y la región como las Cámaras de Comercio de Cali y Buenaventura, la Fundación Sociedad Portuaria, la Fundación para el Desarrollo del Litoral Pacífico – Fundelpa, la Fundación para el Desarrollo

Integral del Valle- FDI, la Gerencia de Comercio Exterior del Valle, Proexport, Sena Regional Valle, la Universidad del Valle y todas aquellas que conformen la red interinstitucional de servicios de apoyo.

6.26 COMPROMISOS DEL MUNICIPIO Y LA REGION

Teniendo en cuenta que el éxito de la ZEEE en Buenaventura dependerá de las condiciones de competitividad del territorio local y regional para el desempeño de las empresas que en él puedan localizarse, la orientación y el alcance de las políticas y proyectos e instituciones locales y regionales constituye un factor de fundamental importancia.

Por lo tanto, la alcaldía de Buenaventura y el resto de instituciones municipales así como la Gobernación del Valle y todas aquellas de carácter regional impulsoras del desarrollo económico y social se comprometen a trabajar en forma coordinada y sinérgica en la construcción de un entorno fértil a la inversión en Buenaventura, de tal manera que las economías externas que se generen refuercen la posición competitiva de la ZEEE en el contexto mundial.

El municipio de Buenaventura se compromete a adelanta principalmente las siguientes acciones.

- Gestionar la creación de la empresa promotora de la ZEEE

- Ofrecer un plan especial de incentivos tributarios a los inversionistas
- Modernizar a partir del año 2000, la infraestructura de servicios de acueducto, alcantarillado, recolección y tratamiento de basuras
- Impulsar dentro del POT municipal la construcción de la infraestructura para el desarrollo de los parques industriales y servicios logísticos
- Liderar la preparación de la Estrategia de Competitividad Municipal
- Propiciar el mejoramiento de la calidad y la cobertura de la salud y la educación públicas
- Impulsar la construcción de la terminal de transporte de carga y servicios logísticos- “Antepuerto”, conjuntamente con la Sociedad Portuaria de Buenaventura.

En este mismo sentido, las entidades del orden departamental y nacional como la Gobernación del Valle, el Comité Empresarial Permanente del Valle y la Cámara de Comercio de Cali y la Aeronáutica Civil se comprometen a promover los proyectos relacionados a continuación.

- La profundización y mantenimiento del canal de acceso y de los esteros San Antonio y Aguacate
- La modernización de la vía Buga – Buenaventura
- La habilitación de la red férrea Buenaventura – Cartago
- La construcción de la vía de acceso alterna interna a Buenaventura
- El mejoramiento del servicio de energía eléctrica, a través de la EPSA

- El diseño y construcción de los accesos viales internos a los sitios donde se localicen los parques industriales, como el Delta del río Dagua y la península de Agua Dulce.
- La creación de la Empresa Promotora de la ZEEE
- La constitución de la red interinstitucional de servicios de apoyo a los nuevos inversionistas.
- Ampliación del aeropuerto Gerardo Tovar López.

7. AERONAUTICA CIVIL

7.1 PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

El Plan de Manejo Ambiental para el proyecto de construcción y operación de la nueva pista del Aeropuerto Gerardo Tobar López de la ciudad de Buenaventura se orienta a proponer las acciones tendientes a evitar mitigar, corregir, y restaurar los daños o posibles impactos negativos generados por el proyecto.

La formulación del Plan Manejo Ambiental se diseñó a partir de la definición e interpretación del marco de referencia para la gestión ambiental y de la identificación y evaluación de los impactos ambientales necesarias para prevenir, mitigar o controlar la ocurrencia de los impactos ambientales identificados.

El Plan de Manejo involucra globalmente los siguientes planes.

- Plan Manejo Ambiental, construcción y operación. Formulados para manejar los impactos identificados en la evaluación ambiental y que se derivan de las actividades en las diferentes etapas del proyecto.
- Plan Gestión Social. Formulario para disminuir los impactos sociales generados por el proyecto

- Plan de Monitoreo y Seguimiento. De acuerdo a variables críticas e indicadores de gestión susceptibles de afectarse en el transcurso de las diferentes etapas del proyecto. Deben ser monitoreadas o evaluadas con el fin de actualizar y de redefinir algunas medidas propuestas.
- Plan de Contingencia Formulado con base en la identificación, caracterización y priorización de las diferentes condiciones de riesgo, cuyo objetivo estratégico debe ser la atención de eventos no esperados, que puedan generar efectos ambientales severos sobre los elementos de los sistemas biofísico y antrópico, durante las diferentes etapas del proyecto.

Con este esquema se busca que el Plan de Manejo Ambiental para el proyecto sea una estrategia de trabajo práctico y viable durante la realización de las distintas actividades por parte del contratista durante la construcción y la operación, pero sobre todo que sea un esquema efectivo de control de las diversas situaciones ambientales que son inherentes al desarrollo del proyecto y así asegurar una calidad ambiental dentro de las estimaciones que han sido planteadas y no superen los alcances estimados en el presente estudio.

7.2 ESTRATEGIAS DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Las estrategias tienen como fin primordial optimizar el flujo de recursos destinados a lograr los objetivos propuestos en los proyectos. Esto implica la

necesidad de presentar un propósito, en función de cómo se espera sortear las resistencias y los obstáculos que se oponen a su logro.

A continuación se presentan estrategias que posteriormente se materializan en las diferentes áreas del Programa de Gestión Ambiental, a fin de poder implementarlos, y las cuales son imprescindibles para garantizar la eficiente ejecución del Plan de Manejo Ambiental.

7.3 ESTRATEGIAS DE COPARTICIPACION EMPRESARIAL Y ADMINISTRATIVA EN LA GESTION AMBIENTAL LOCAL

La situación que se presenta en la zona, desde el punto de vista ambiental y de conflicto de orden social, y la necesidad de lograr un óptimo funcionamiento, son razones suficientemente válidas para que el proyecto se presente como potenciador de cambios en estos aspectos.

El proyecto propuesto debe contar con el respaldo de todos los entes institucionales de la zona para asegurar los logros propuestos. Por tanto, el proyecto debe orientar y propiciar los procesos de concentración y coordinación entre la totalidad de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales de la zona.

La estrategia comprende dos tipos de acciones. Una coordinación institucional integral de las políticas de manejo de las acciones del estado, a través del Sistema.

7.4 PROGRAMA DE DIVULGACIÓN E INFORMACIÓN

7.4.1 OBJETIVOS

Establecer canales de comunicación con la comunidad directamente afectada por el proyecto para que conozcan y se apropien del mismo.

7.4.2 IMPACTOS A CONTROLAR

- Falta o inadecuada comunicación con las comunidades y habitantes del área de influencia directa e indirecta en el aspecto socioeconómico.
- Generación de conflictos por diversos factores
- Eliminar el limitado o nulo conocimiento que tiene la comunidad del área de influencia sobre el proyecto de construcción de la nueva pista.
- Generación de expectativas diversas acerca del proyecto que generan conceptos erróneos en la comunidad.
- Conflictos sociales por perjuicio y daños durante las actividades de construcción y operación.

7.4.3 DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

El proceso de divulgación e información del proyecto se llevó a cabo paralelo y como parte del Plan de Manejo Ambiental, en lo concerniente al Plan de Gestión Social, mediante diferentes estrategias de comunicación y de convocatorias como: Presentaciones a los representantes de los Consejos Comunitarios de Calle larga, Zacarías y comunidad en general.

La presentación del resultado final del Estudio de Impacto Ambiental se realizó el 7 de Mayo de 2002 en las instalaciones del Aeropuerto y el 10 de Mayo en el Auditorio de la Corporación Regional del Valle del Cauca CVC, previa invitación por escrito a cada uno de los líderes y representantes de los Consejos Comunitarios de Zacarías, Calle Larga, Citronela, Alcaldía de Buenaventura, Personería Municipal, Acodiarpe, CVC y el Ministerio del Interior, donde se realizó la socialización de los resultados del Estudio del Impacto Ambiental.

7.4.5 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La nueva Constitución Nacional de 1991 consagra a Colombia como un país democrático, participativo y pluralista; esto significa que todos los colombianos son iguales ante la Ley, tienen los mismos derechos civiles, y el derecho de recibir la misma protección y trato de las autoridades, sin distinciones de raza, sexo, cultura, religión u opinión pública.

Con relación a la situación de las comunidades negras, indígenas y demás minorías, la nueva constitución en su espíritu pluriètnico, les abrió espacio a una mayor participación en la vida nacional.

De igual manera el artículo 2 determina, como uno de los fines del estado, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación.

Son mecanismos de participación del pueblo en ejercicio de su soberanía; el voto, el plebiscito, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. El Estado contribuirá a la organización, promoción y capacitación de las asociaciones profesionales, cívicas, sindicales, comunitarias, juveniles, benéficas o de utilidad común no gubernamentales, sin detrimento de su autonomía con el objeto de que constituyan mecanismos democráticos de representación en las diferentes instancias de participación, concertación, control y vigilancia de la gestión pública que se establezcan.

“ La democracia participativa es un principio material que permea tanto la parte dogmática como orgánica de la Constitución. Ella exige la reinterpretación del ejercicio del poder desde la esencia de los derechos de participación. La recuperación de la legitimidad institucional inspiró la

consagración de diversos mecanismos de participación a lo largo del texto Constitucional.

No comprende simplemente la consagración de mecanismos para que los ciudadanos tomen decisiones en referendos o en consultas populares..., sino que implica adicionalmente que el ciudadano puede participar permanentemente en los procesos decisorios no electorales que incidirán significativamente en el rumbo de su vida. Se busca así fortalecer los canales de representación, democrática y promover un pluralismo más equilibrado y menos desigual, la participación ciudadana en escenarios distintos del electoral alimenta la preocupación y el interés de la ciudadanía por los problemas colectivos, contribuye a la formación de unos ciudadanos capaces de interesarse de manera sostenida en los procesos gubernamentales.

Frente al territorio ambiental y los desastres que ocurren día a día, el ciudadano tiene la exigencia ética y deber de contribuir en la búsqueda de soluciones. Existirán múltiples respuestas y propuestas individuales que puestas en común en espacios de dialogo, permitan la construcción colectiva de alternativas”.

Una verdadera participación ciudadana tiene las siguientes características.

Centra su objetivo de conocimiento y finalidad en la practica, partiendo de ella y volviendo a ella para cambiarla, su fin no es verificar hipótesis sino

dinamizar procesos. Propone cambios y transformaciones de las condiciones y circunstancias que impiden la realización plena y autónoma de los procesos sociales. Valora los procesos subjetivos promoviendo el dialogo de saberes entre el conocimiento académico y los saberes populares. Se lleva a cabo desde una perspectiva, quienes viven la cotidianidad de los efectos del desarrollo de proyectos, programas y planes de inversión.

Según Gonzáles, la participación exige un mínimo de condiciones objetivas y subjetivas. Entre las primeras hay que destacar la exigencia de un conjunto de derechos consagrados, entre los cuales los de expresión y asociación son fundamentales. Debe asegurarse un clima propicio para el ejercicio de los derechos consagrados entre los cuales los de expresión y asociación son fundamentales, e igualmente la creación de canales formales de participación que permitan el encuentro y la interrelación de todos los participantes. A continuación, se presentan los conceptos básicos para homogenizar el lenguaje sobre los niveles de participación:

1. **INFORMACIÓN:** Conjunto de datos, hechos, nociones y mensajes a través de los cuales los participantes conocen e interpretan una situación y adquieren elementos de juicio para su conducta.
2. **CONSULTA:** Es el procedimiento mediante el cual los participantes opinan sobre todos o algunos de los aspectos de un problema o situación. Esta opinión constituye un elemento de juicio para la toma de decisiones.

3. **INICIATIVA:** Es la formulación de sugerencias por parte de los agentes participantes destinadas a resolver un problema o transformar una situación.
4. **FISCALIZACIÓN:** Es la vigilancia que ejerce una persona o un grupo sobre el cumplimiento de las decisiones tomadas.
5. **CONCERTACIÓN:** Es el acuerdo mediante el cual dos o más personas o grupos de una colectividad definen la solución más conveniente para un problema y los medios para ejecutarla.
6. **DECISIÓN:** Es la adopción de una idea o de una forma de actuación sobre un problema escogido a partir de la formulación de dos o más alternativas.
7. **GESTION:** Es el manejo de un conjunto de recursos de muy diversa índole, destinado a ejecutar las acciones necesarias para obtener un resultado final.

Existen también unas condiciones mínimas que se requieren para realizar una participación ciudadana ya que estos procesos no son producidos y generados únicamente por el proyecto de construcción de la nueva pista del Aeropuerto y el Consejo Comunitario, se requiere de un conjunto de condiciones que permitan y faciliten la intervención de la comunidad:

1. **Toma de conciencia,** sobre la necesidad de participar.
2. **Organización de la comunidad,** para actuar de manera colectiva.
3. **Reconocimiento de los mecanismos,** canales y modalidades existentes para relacionarse.

4. **Programación de la acción**, identificación de los pasos concretos que hay que dar para lograr los objetivos de la acción.
5. **Ejecución**, de los pasos acordados en el programa.
6. **Evaluación y seguimiento de la acción**, desempeño de los objetivos, logros y resultados obtenidos.

Formación del canal formal de comunicación:

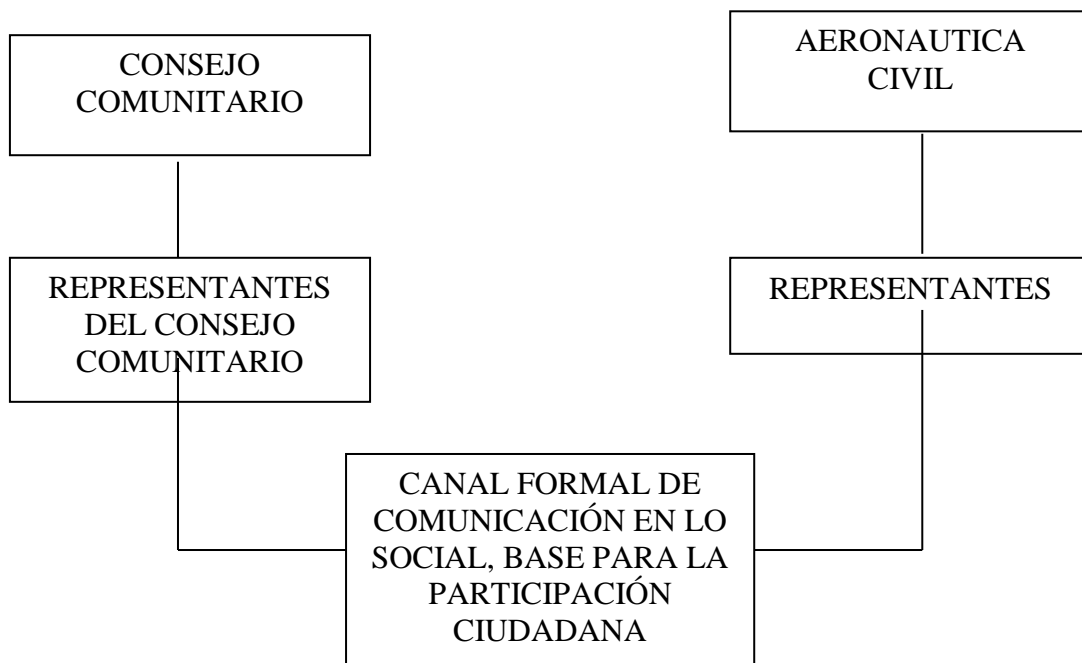
A. El Consejo Comunitario y los representantes de los grupos de la base comunitaria escogerán unos representantes y delegaran en ellos la función de realizar el seguimiento permanente de todos los aspectos del proyecto como son:

- Avance de los estudios definitivos
- Avance de la tramitación
- Avance físico de las obras
- Modalidades de contratación de las obras de ingeniería
- Suministro de los insumos de construcción
- Mano de obra requerida
- Cumplimiento en el plan de gestión social
- Seguimiento de forma general del plan de gestión ambiental
- Análisis de situaciones particulares no contempladas con anterioridad.

La Aeronáutica Civil se compromete a designar un funcionario que se dedique exclusivamente a los asuntos con la comunidad para cumplir las siguientes funciones:

- Ser el representante válido de la Aeronáutica Civil ante los Consejos Comunitarios en todo lo relacionado con el Plan de Gestión Social.
- Mantener informada a la comunidad sobre los avances del proyecto en todos sus aspectos, exceptuando aquellos que por su naturaleza deben ser considerados reserva empresarial (Ej. Procesos licitatorios, cotización de insumos, exámenes médicos del personal interno, etc.).
- Interactuar de manera permanente con los Consejos Comunitarios y sus respectivos representantes en el análisis de las situaciones no previstas que se presenten en desarrollo del proyecto.
- Ser el responsable de ejecutar los compromisos consignados en el plan de gestión social.

A. Entre los representantes designados por la comunidad para el seguimiento del proyecto y el funcionario de la Aeronáutica Civil se deberán concertar los enfoques, mecanismos, estrategias, metodología y programación logística de la operacionalización del canal de comunicación que entre ellos conformaran, el cual es la base para la participación ciudadana, así:



Una vez abierto el canal de comunicación en lo social, base para la participación ciudadana, se conformaran grupos de trabajo con las comunidades que requieren atención a sus demandas por afectaciones directas del proyecto.

Definir zonas de altas vulnerabilidad social donde sea necesario un mayor apoyo a la gestión social.

Desarrollar un espacio de comunicación oportuna y continua entre el sueño del proyecto y las comunidades, a fin de resolver y diligenciar todas las inquietudes, solicitudes, y reclamos de las comunidades.

7.4.6 MECANISMOS Y TÉCNICAS PARTICIPATIVAS

Conformar un equipo de trabajo conjunto, comunidad – dueño del proyecto, contratista, integrado por los representantes que seleccionen las diferentes instituciones. Una de las primeras tareas a realizar es definir los mecanismos y técnicas de participación al igual que una programación preliminar por desarrollar.

En cada uno de los programas que constituyen el plan de manejo ambiental se ha expresado de manera genérica que deberá fomentarse la participación y cooperación de la CVC y la comunidad para integrar las actividades del proyecto de la Nueva Pista del Aeropuerto con los programas que tanto la CVC como la comunidad tienen previstos en la zona y como complemento de lo anterior se menciona aquí que dicha participación y cooperación deberá ser extensivas para que se vinculen todas y cada una de las fuerzas vivas del municipio de Buenaventura.

7.4.7 RESPONSABLE

Aeronáutica Civil, representante del proyecto en Buenaventura

7.4.8 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

Este programa se llevará a cabo durante la etapa de Diseño, Construcción y Operación.

7.4.9 PRESUPUESTO

Los recursos técnicos y administrativos del funcionario de la Aeronáutica Civil se encontrarán dentro del presupuesto operativo del proyecto, al igual que los gastos que se generaran por el desplazamiento y ocupación de los representantes de la comunidad.

El costo anual estimativo de este programa es de \$ 20 millones anuales aproximadamente.

8. PROGRAMA DE GESTION DE TIERRAS

8.1 OBJETIVO

Presentar criterios y lineamientos de políticas para la adquisición de predios y servidumbres, que permitan lograr la viabilidad social del proyecto de construcción de la Nueva Pista del Aeropuerto de Buenaventura.

8.2 IMPACTOS A CONTROLAR

- Violentar principios o derechos del propietario o poseedor que puedan afectar su arraigo cultural, económico y social y el desarticulamiento de su entorno.
- Incertidumbre de muy diversas formas, en especial para aquellos que no tienen títulos de propiedad a pesar de la existencia de figuras jurídicas y el compromiso institucional para solucionar su situación.
- Liberar o intensificar conflictos preexistentes o latentes en la comunidad que afecta e incentiva intereses de todo tipo, por supuestos y expectativa frente al proyecto, las opciones de negociación o los valores.

8.3 DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil adelantando gestiones ante el Instituto Colombiano de la Reforma Agraria INCORA, tendientes a buscar la adjudicación de los predios donde se construirá la nueva pista, en razón que son terrenos baldíos, como también el hecho que se trata de un proyecto de utilidad pública y los grandes beneficios que traería para la Región del Pacífico Colombiano.

Actualmente el INCORA se encuentra estudiando la posibilidad de adjudicar a la Aerocivil los terrenos necesarios para la construcción de la nueva pista.

Una vez INCORA defina la adjudicación de los predios, la Aeronáutica Civil acatará lo dispuesto por la Ley y desarrollará el siguiente plan de gestión de tierras, el cual busca, desarrollar estrategias, criterios y metodologías de concertación con la comunidad.

El plan de gestión de tierras busca desarrollar una estructura organizacional que tienda y administre los conflictos sociales generados por las obras, y las relaciones entre la Aeronáutica Civil y la comunidad, para contar con políticas que se fundamenten en el reconocimiento de los derechos de los afectados y faciliten lograr un acuerdo con los propietarios de inmuebles o poseedores y la comunidad negra del área de influencia directa.

La Aeronáutica Civil dentro de la política social del Plan de Gestión Social adopta los siguientes lineamientos.

- Optimizar el diseño definitivo del proyecto con criterio ambiental, de tal manera que se minimice la población a afectar y las áreas de construcción de la nueva pista y obras complementarias.
- Conformar un comité integrado por representantes de la Aeronáutica Civil, la Comunidad y la Alcaldía de Buenaventura, con personal idóneo para la atención de los propietarios y/o poseedores, la negociación con los afectados por la obra, con la misión de ser además los interlocutores permanentes y directos.
- Reconocer que la comunidad objeto para negociar son las comunidades del área de influencia Directa.
- Informar clara y oportunamente a cada propietario, poseedor y la comunidad local sobre la ejecución del proyecto, describiendo para los casos en que se requiera, el proceso a seguir para la negociación de predios y servidumbres, creando mecanismos de comunicación de doble vía.
- Generar una imagen, ante la comunidad afectada, de seriedad y confianza de la Aeronáutica Civil, a partir del cumplimiento oportuno de las obligaciones y compromisos concertados con los propietarios y comunidades involucradas teniendo como marco de acción las normas de la organización y legales establecidas en el país.

- Responder ante los propietarios y la comunidad por todos los daños y perjuicios originados tanto por causa del proyecto, como por los funcionarios y contratistas que lo desarrollan. Los causados por negligencia o descuido de los contratistas deben ser de responsabilidad de ellos y así deben de estar especificados en los contratos suscritos.
- Lograr el compromiso de los empleados y contratistas con la responsabilidad de la Aeronáutica Civil frente a la comunidad y el medio ambiente.

8.4 NEGOCIACIÓN DE PREDIOS Y SERVIDUMBRES

8.4.1 ACCIONES PREVIAS

Junto con la información que se le da a la comunidad sobre el proyecto se debe hacer explícito que es necesario contar con la decisión de la comunidad igualmente es preciso conocer la valoración simbólica y los criterios de uso culturales y sociales de la tierra y la naturaleza para evitar al máximo situaciones adversas y conflictivas.

8.4.2 PROCEDIMIENTOS A SEGUIR:

1. Tramitar directa o indirectamente permisos de acceso con los propietarios y comunidades impactadas directamente por el proyecto

para el levantamiento de información básica de campo requerida en el diseño definitivo del proyecto.

2. Para el efecto la Aeronáutica Civil y la comunidad harán un Censo e Inventario del número de personas y predios del área de influencia directa el cual contempla la siguiente información:

a) Identificación del predio

- Nombre del predio
- Documento de identidad
- Ubicación del predio
- Destino del predio
- Material de construcción del predio
- Área de la vivienda
- Tipo de asentamiento

b) Composición familiar

- Nombre, parentesco, ocupación, edad, sexo, escolaridad
- Tipo de ocupación
- Numero de familias en el predio

Dentro de los avances de este programa se han realizado encuestas socioeconómicas a las comunidades de Calle Larga y la Variante. Un muestreo de las encuestas se anexan al presente estudio.

3. Estimación del monto a compensar por los cultivos permanentes y especies maderables que se destruyan con el montaje de la obra, en caso de daños adicionales en cultivos semipermanentes y transitorios se compensaran los mismos.
4. En caso que se requiera la construcción de accesos temporales para circulación de vehículos u otras actividades, el contratista de la obra deberá tener en cuenta los siguientes criterios para la valoración de pagos en forma separada a la negociación de servidumbre; para tránsito de vehículo se construyen carretables sin especificaciones técnicas, con anchos que varían de cuatro (4) a seis (6) metros. Con la construcción de accesos carretables se pueden causar daños a instalaciones como; desagües, construcción de pozos de almacenamiento de agua lluvia, corte de causes naturales, etc. En todos los casos el contratista deberá reponerlos o adecuarlos inmediatamente en iguales o mejores condiciones.

8.5 CRITERIO PARA ESTABLECER LOS VALORES A PAGAR POR SERVIDUMBRES:

En caso de requerirse la negociación de servidumbres, se determinará el valor de la zona de servidumbre mediante el empleo de metodologías que consideran factores como las características del inmueble, la depreciación o valoración causada en el predio por el proyecto y el valor comercial de la propiedad, tal que se pague por servidumbre un valor que compense el grado

de afectación del inmueble, o beneficio si lo hubiere; en el caso de las comunidades que habitan en el área de influencia directa.

5. Se debe definir una política de gestión social y los mecanismos de seguimiento y control de la misma. Incorporando en la política los derechos a participar en el diseño de los planes y programas sociales para prevenir, mitigar o compensar los impactos ambientales del proyecto, incluyendo además los aspectos específicos de negociación con la comunidad, el grado de complejidad del proceso de concertación, el cronograma para su realización y los mecanismos para la toma de decisiones.

8.6 AFECTACIONES DURANTE CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA PISTA

Una comisión conformada por técnicos y propietario definirán los lotes afectados. Se levantarán inventarios de daños, se pactan, se surten las compensaciones en el menor tiempo posible.

Se requiere que las relaciones de la Aeronáutica Civil con la comunidad no se afecten por los contratistas, esto se logra mediante la vigilancia y presencia permanente de los funcionarios de la dependencia responsable en los frentes de obra con apoyo de los administradores del proyecto y sobre la base de cumplimiento oportuno de compromisos contractuales pactados, atención

oportuna y eficaz a reclamos y conflictos que surjan por las obras. Con este objeto se le debe exigir al contratista un paz y salvo de haber cumplido con los compromisos con la comunidad afectada, y no tener obligaciones pendientes.

Para la liquidación del contrato de construcción es indispensable que la dependencia responsable, previa verificación del cumplimiento de compromisos pendientes con propietarios a cargo del contratista, expide el paz y salvo definitivo al contratista.

8.7 METAS

Realizar una gestión social apropiada que reconozca la legitimidad de los intereses y planteamientos de la comunidad para dar la respuesta más adecuada a sus características y necesidades, tal que permita administrar los impactos a la comunidad afectada por el proyecto y se logre la viabilidad social del proyecto durante su vida útil.

8.8 MECANISMOS Y TÉCNICAS PARTICIPATIVAS

El representante de la Aeronáutica Civil, Alcaldía y los representantes del Concejo Comunitario mediante el programa de participación ciudadana, tiene la función de controlar y fiscalizar las decisiones y acciones tomadas dentro del plan de gestión social.

8.9 RESPONSABLES

Aeronáutica Civil, representante el proyecto en Buenaventura, Alcaldía de Buenaventura.

8.10 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

Se deberá contemplar dentro de los costos generales del proyecto. No existe información que permita presupuestar adecuadamente este programa, ya que los montos surgirán de concertación entre los actores par definir los valores que cuantifique el costo de oportunidad y otros conceptos subjetivos.

9. PROGRAMA DE ESTRATEGIAS DE TRASLADO DE FAMILIAS POR AFECTACIÓN DE SUS VIVIENDAS

9.1 OBJETIVOS

Brindar suficientes oportunidades para asistir a los reubicados en sus esfuerzos por mejorar sus anteriores estándares de vida.

Minimizar el impacto causado por el desplazamiento de las familias (desarraigo socio cultural).

9.2 IMPACTOS A CONTROLAR

- Deterioro de las condiciones de vida de las familias afectadas
- Pérdida del arraigo social y cultural de las familias desplazadas
- Alteración en actividades productivas por desplazamiento
- Deterioro de las condiciones psicoafectivas

9.3 DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

9.3.1 AERONAUTICA CIVIL

La Aeronáutica Civil realizara la adquisición de los predios afectados a que halla lugar de acuerdo a los requerimientos de Ley y los alcances que como

institución del Estado encargada de la administración y vigilancia de las operaciones aeronáuticas en el territorio colombiano le sean permitidos.

9.3.2 ALCALDÍA DE BUENAVENTURA Y FUERZAS VIVAS DE LA REGION

La Alcaldía y la oficina de planeación y demás entes gubernamentales deberán facilitar y prestar su apoyo par el traslado y reubicación de las familias, para lo cual deberán cumplir los siguientes criterios:

9.3.3 DIAGNOSTICO DE LA POBLACIÓN POR DESPLAZAR

Se cuenta con el inventario realizado en la Línea Base. Dado que el desplazamiento de población de Calle Larga es uno de los impactos socioeconómicos más severos, es indispensable tener un amplio y profundo conocimiento de las características de la población a impactar, así como de la comunidad de la que forma parte, par mitigar y compensar la afectación.

9.3.4 EVALUACIÓN PERSONALIZADA

A las personas y familias que se puedan ver afectadas por el desplazamiento deben tenerse en cuenta las siguientes características:

9.3.5 CAPACIDAD DE GESTION

Este aspecto hace referencia a la capacidad de gestión de la persona afectada para buscar, seleccionar y negociar un nuevo inmueble.

Esta capacidad de gestión esta asociada al nivel educativo, socio-económico y a las habilidades desarrolladas por la persona en su historia previa.

No necesariamente las dos primeras garantizan una alta capacidad de gestión, ya que si no se han enfrentado situaciones similares no se han desarrollado habilidades en estos aspectos, aunque pueden suplirlo con la contratación de una buena asesoría. Por el contrario, una persona con bajo nivel educativo y socio-económico ha podido desarrollar una excelente capacidad de negociación si ha tenido experiencias en estos aspectos.

9.3.6 CAPACIDAD DE ADAPTACIÓN

La capacidad de adaptación esta determinada por patrones culturales, la edad y por la historia previa de las personas afectadas de cambios en su lugar de vivienda, a mayor edad, menor capacidad de adaptación.

Historia previa de cambios; las personas que por diferentes razones han cambiado su lugar de vivienda dos o más veces, poseen repertorios conductuales que les facilitan la adaptación a un nuevo lugar.

Patrones culturales: Existen grupos étnicos que tienen patrones culturales muy fuertes que les generan un arraigo muy grande a su tierra, lo cual les impide su adaptación a nuevos lugares.

9.3.7 VULNERABILIDAD Y ALTERNATIVAS DE REASENTAMIENTO

La combinación de las diferentes dimensiones que toman las variables anteriores en una población específica, determina su grado de vulnerabilidad ante el desplazamiento, o sea, el grado en que una persona o grupo humano puede asimilar y manejar los impactos enfrentados con el desplazamiento forzoso.

9.3.8 DEFINICIÓN DE ALTERNATIVAS DE REASENTAMIENTO

Una vez analizadas las variables anteriores y sus diferentes combinaciones, se pueden definir las alternativas de solución para el reasentamiento. A grandes rasgos, se pueden plantear dos grandes tipos de alternativas:

9.3.9 REASENTAMIENTO DIRIGIDO

En general, esta alternativa se elige cuando existe una alta vulnerabilidad ante el desplazamiento, y las condiciones de la región y de las personas no

permiten que con la indemnización de sus bienes y una asesoría puedan relocalizarse con éxito.

9.3.10 ASESORIA PARA EL REASENTAMIENTO

Generalmente se aplica cuando la vulnerabilidad ante el desplazamiento es baja.

Para definir las diferentes alternativas es fundamental analizar detallada y cuidadosamente los resultados del diagnóstico socioeconómico de la población objetivo.

9.3.11 CONCERTACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

Una vez definida la alternativa, se deben presentar a la comunidad y al Consejo Comunitario para su validación, concertación y aceptación preliminar. Se pueden establecer subgrupos con base en características determinadas con las mencionadas anteriormente y plantear soluciones específicas para cada uno de ellos. Esta presentación es importante efectuarla en reuniones comunitarias, y posteriormente, analizarlas con cada familia o con cada unidad social para determinar su grado de aceptación.

9.3.12 PROYECTOS PARA LAS ALTERNATIVAS DE REASENTAMIENTO

Cada una de las alternativas de reasentamiento planteadas implican unos proyectos diferentes.

Dentro de los proyectos que se pueden encontrar en un Reasentamiento Dirigido se encuentran los siguientes:

INFORMACIÓN: Una de las mejores maneras de disminuir el stress que genera el desplazamiento involuntario es brindándoles a las personas información veraz, clara y oportuna sobre todo proceso.

ADQUISICIÓN DE TIERRAS: Asesoría y acompañamiento en este proceso.

INFRAESTRUCTURA: Este proyecto se refiere a la construcción de viviendas y servicios para los desplazados. Las características culturales son muy importantes para el diseño de las viviendas.

TRASLADO: El traslado, más cuando se trata de procesos masivos, debe ser programado para colaborarles a los desplazados, apoyarlos en este momento que es uno de los más críticos y facilitar el cumplimiento del cronograma de la obra.

APOYO A LA TRANSICIÓN: Este es otro de los momentos más difíciles que requiere tanto apoyo social como económico, especialmente en los casos en que las fuentes de ingresos se han alterado y las comunidades deben recomenzar.

REINCORPORACION ECONOMICA Y SOCIAL: Si no hay un apoyo decidido, los desplazados no podrán lograr esta reincorporación al nuevo medio.

9.3.13 METAS

Oportunidades para asistir a los relocalizados en sus esfuerzos por mejorar sus anteriores estándares de vida y ganar capacidad, o al menos, restaurarla. A las personas desplazadas se les debe: a) compensar por sus pérdidas y sus costos de relocalización, b) brindar oportunidades para compartir los beneficios generados por el proyecto, y c) asistir en el traslado al sitio de reubicación y en el periodo de transición.

El programa de Reasentamiento deberá acoger, por derecho propio de habitar y usufructuar el territorio, a todas las personas, familias grupos o unidades culturales, cuyo desplazamiento involuntario les obligue a abandonar su sitio de trabajo, de vivienda o ambos, independientemente del tipo de tenencia sobre el bien afectado.

Con base en las particularidades étnicas, económicas y socioculturales de la población, y de acuerdo con sus necesidades y características, se deben diseñar diferentes alternativas para su reasentamiento.

El programa de Reasentamiento debe respetar, reconocer y acoger los estilos propios de desarrollo de las comunidades afectadas, sus patrones ideológicos y culturales, y sus estrategias adaptativas de vida.

El programa de Reasentamiento deberá restablecer las características socioculturales de las comunidades afectadas, mejorando sus condiciones de vida.

Se deben evaluar los impactos originados por el reasentamiento de la población sobre las comunidades receptoras y el ambiente físico-biótico, y diseñar medidas mitigatorias y compensatorias para su manejo, propiciando la integración de ambas comunidades.

El diseño, ejecución y evaluación periódica del Programa de Reasentamiento será responsabilidad de la Alcaldía Municipal y las fuerzas vivas de la ciudad de Buenaventura.

9.3.14 MECANISMOS Y TECNICAS PARTICIPATIVAS

La Aeronáutica Civil, la Alcaldía y los representantes del Consejo Comunitario tendrán la función de controlar y fiscalizar las decisiones y acciones tomadas dentro del plan de gestión social..

9.3.15 RESPONSABLES

La Aeronáutica Civil se encargara de los pagos sobre los predios afectados de acuerdo a los requerimientos de la Ley y lo permitido como institución del Estado encargada de la administración y vigilancia de las operaciones aeronáuticas en el territorio colombiano.

La Alcaldía y la oficina de planeación y demás entes gubernamentales deberán facilitar y prestar su apoyo para el traslado y reubicación de las familias.

9.3.16 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

Durante la ejecución de las obras programadas, el cronograma general del Programa de Reasentamiento debe incluirse dentro del cronograma general de la obra, para evitar dificultades por falta de coordinación, las cuales pueden ocasionar retraso en la terminación de la obra, y a enfrentar problemas muy serios y sobrecostos.

9.3.17 PRESUPUESTO

Se hará con recursos y personal de la Aeronáutica Civil y la Alcaldía Municipal de Buenaventura.

Se estima la contratación de asesoría profesional de una trabajadora social por un valor de \$ 25.000.000 por un periodo de una año.

10. VINCULACION DE MANO DE OBRA LOCAL

10.1 OBJETIVO

Vincular mano de obra tanto calificada como no calificada de las comunidades del área de influencia socioeconómica directa e indirecta en las obras constructivas.

Permitir el mejoramiento parcial de la calidad de vida de algunos pobladores y profesionales de la región mediante la generación de empleos y de ingresos, tanto por parte del contratista como de la interventoría, buscando evitar así migración de otras zonas del Departamento y del país.

10.2 IMPACTOS A CONTROLAR

- Minimizar cualquier tipo de conflicto en la construcción del proyecto
- Disminuir cualquier posibilidad de disminución de ingresos económicos debido a la construcción del proyecto.
- Aumento del índice de inflación local por la demanda de servicios
- Aumento de la población a lo largo de la vía a construir

10.3 POBLACIÓN BENEFICIADA Y COBERTURA ESPACIAL

Durante la etapa de construcción se tendrá en cuenta especialmente para la contratación de mano de obra calificada y no calificada a la comunidad de Calle Larga, la Variante, Zacarías, y las personas que no habitan en estos sectores pero tienen terrenos en el área que afecta el proyecto, así como a los profesionales de la región quienes tendrán prioridad en el momento de las licitaciones.

10.4 DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

Con respecto a la contratación de mano de obra no calificada se deberá adelantar una reunión con los Consejos Comunitarios de Calle Larga y Zacarías, para llegar a un acuerdo de los siguientes temas:

1. Personal requerido par el desarrollo de la obra y requisitos necesarios para su contratación, especificando claramente el tipo de vinculación el tipo de pago y las prestaciones legales a las que tiene derecho.
2. Tipo de requisitos legales par su vinculación laboral. Dentro del estudio socioeconómico realizado para la línea base del presente estudio se detectó que la mayoría de habitantes de área de influencia directa e indirecta no poseen los documentos legales que exige la normatividad sobre esta materia, conscientes de esta debilidad se desarrollará un subprograma que estará a cargo del departamento de asuntos

comunitarios el cual brindara todo el apoyo necesario a estas personas para la consecución de sus papeles.

10.5 MECANISMOS Y TÉCNICAS PARTICIPATIVAS

La Aeronáutica Civil exigirá al contratista la prioridad de contratación de mano de obra local en conjunto con los representantes del Concejo Comunitario, a su vez este ultimo podrá controlar y fiscalizar las decisiones y acciones tomadas dentro del plan de gestión social.

10.6 RESPONSABLE

Contratista, Aeronáutica Civil, representante del proyecto en Buenaventura

10.7 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

Durante la construcción del proyecto y su etapa de operación

10.8 PRESUPUESTO

Los estipulados para contratación de mano de obra.

11. RESEÑA HISTORICA Y ASPECTOS GENERALES DEL CORREGIMIENTO DE ZACARIAS

11.1 Caracterización Social del Corregimiento de Zacarías según la investigación de la Aeronáutica Civil a través de la firma A.G. CONSULTORES.

El área de influencia directa donde se construirá la nueva pista del aeropuerto está ubicada en el corregimiento de Zacarías, específicamente en la vereda Calle Larga y el sector denominado la " Variante", dicho corregimiento se encuentra situado en el área rural del municipio de Buenaventura a 19 kilómetros de distancia sobre la antigua carretera que conduce a Cali. La información socioeconómica de estas dos comunidades, ubicadas dentro y cerca del área del proyecto aparece consignada en este numeral.

De acuerdo a los primeros estudios realizados, se estima que el total de las edificaciones de la comunidad de Calle Larga ubicadas en la margen derecha del río serán objeto de intervención directa, ya que se encuentran dentro del área destinada para la nueva pista.

Los aspectos como número, ubicación, características, procedencia, nivel de arraigo, condiciones y lazos de consanguinidad, el estado de salud, nivel de comercialización, y el grado de dependencia del entorno social de las familias que habitan el territorio, serán desarrollados en los siguientes numerales.

La información primaria plasmada en este estudio se obtuvo por medio de entrevistas formales e informales con líderes y personas de la comunidad, la observación directa, y la aplicación de 85 encuestas a las familias ubicadas tanto en la zona de influencia directa como indirecta, lo cual incluye la vereda Calle Larga y “ la Variante ”, además de algunos propietarios que no residen en el lugar pero cuentan con predios dentro del trazado de la pista.

Alguna información sobre datos específicos de la vereda Calle Larga fueron tomados del libro que recoge la historia de la comunidad, elaborado en el año 1998 como requisito para constituirse como Consejo Comunitario.

11.2 Demografía

No se cuenta con registros sobre estadística poblacional del sector de influencia directa, no obstante de acuerdo con la información recolectada en campo se han presentado en los últimos años una tendencia al decrecimiento en el número de habitantes debido a necesidad de buscar nuevas fuentes de trabajo, lo que ha ocasionado el desplazamiento de algunas familias del sector. La población total del área de influencia asciende a 253 habitantes (Tabla No. 8), de los cuales, 127 personas corresponde a Calle Larga, y 126 personas a la “ Variante”. Es necesario anotar que dentro de la población de Calle Larga se incluyeron las cuatro familias que viven al otro lado del río (sobre la margen izquierda, quienes también se verían afectados con el

proyecto, puesto que la única vía de acceso utilizada por ellos es la pista del aeropuerto).

Existe una población flotante de vereda Calle Larga, la cual se viò obligada a dejar el lugar motivada por la búsqueda de mejores oportunidades laborales, el estudio de los hijos o sencillamente para mejorar sus condiciones de vida. Un porcentaje considerable de estas familias cuentan con predios y cultivos dentro del área de influencia directa. Esta población asciende aproximadamente a 350 personas.

Tabla No. 8 Número de habitantes y Familias.

Comunidad	No. habitantes	No. De Familias
Calle Larga	126	25
La Variante	127	30
Total	253	55

11.3 Estructura Poblacional

Todos los habitantes de Calle Larga y la Variante pertenecen a la etnia negra y están constituidos en Consejo Comunitario. Al interior de estas comunidades existen fuertes lazos de parentesco y consanguinidad, prueba de ello es la frecuencia de apellidos como Mina, Mosquera y Mondragón.

La mayor parte de la población ubicada tanto en la zona directa como indirecta está conformada por nativos que fueron colonizando tierras desde principios de siglo en todas las inmediaciones y riveras del río Dagua, desplazándose poco a poco hacia terrenos más firmes debido a las constantes crecientes del río; son procedentes de la Costa Pacífica y especialmente del río Naya, sitio que aportan un porcentaje considerable de migrantes. Los primeros pobladores de Calle Larga fueron las familias de Aniceto Riascos y Luis Mercedes Castro; el primer asentamiento de estas dos familias se dio en el sitio denominado la Loma de la Cruz, y posteriormente se trasladaron a la parte baja del río por la cercanía a la carretera principal, en esa época la " Simón Bolívar.

En la Variante el señor Clímaco Mosquera, fue la primera persona en llegar al sector y venderle a quienes habitan actualmente, por tal razón los propietarios cuentan con documento de compraventa y quienes no lo poseen son descendientes del señor Clímaco.

11.4 Estructura Familiar

El promedio de personas por familia muestra una clara tendencia a la disminución del número de miembros que conforman el hogar, de esta forma se está pasando de familias numerosas con fuertes lazos de solidaridad y apego a familias pequeñas e independientes. Se presenta una cantidad considerable de familias de tipo nuclear (47), lo cual contrasta con los pocos

casos de familia extensa (8), esto es significativo con relación a tendencias anteriores, marcadas por alto grado de hacinamiento, donde convivían abuelos, tíos, nietos y sobrinos.

Si bien es cierto que la población de hombres es superior a la población femenina, no existe una marcada diferencia entre estas dos. La población infantil residente en la zona de influencia directa e indirecta predomina sobre los otros grupos poblacionales.

Tabla No.9 Tipo Familia

Tipo de Familia	Calle Larga		La Variante	
	No.	%	No.	%
Nuclear	21	84%	26	86.7%
Extensa	4	16%	4	13.3%
Total	25	100	30	100

Tabla No.10 Promedio de Miembros en la Familia

Comunidad	Promedio miembros
Calle Larga	5.0
La Variante	4.2

Tabla No.11 Distribución por sexo

Grupos de edad	Calle Larga		La Variante	
	No.	%	No.	%
Hombres	69	54.8%	65	51.1%
Mujeres	57	45.2%	62	48.9%
Total	126	100	127	100

Tabla No. 12 Distribución por edad

Grupos de edad	Calle Larga		La Variante	
	No.	%	No.	%
Niños de 0 a 12 años	47	37.3%	46	36.2%
Jóvenes de 13 a 22 años	26	20.6%	35	27.5%
Adultos de 23 años en adelante	53	42.1%	46	36.3%
Total	126	100	126	100

11.5 Estructura de los servicios públicos

Uno de los principales aspectos a tener en cuenta es que a partir de la constitución del Consejo Comunitario, se iniciaron las diligencias pertinentes par tratar de satisfacer las necesidades más sentidas en lo referente a los servicios públicos.

11.6 Acueducto

Actualmente las dos comunidades no cuentan con este servicio, sin embargo por gestiones del Consejo Comunitario de Calle Larga, la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca C.V.C Buenaventura, ha destinado recursos por valor de \$ 5.600.000 para elaborar el diseño de acueducto en este sector.

Este proceso se encuentra suspendido a raíz del proyecto de la construcción de la pista, pues se desconoce si la población será reubicada y la definición del nuevo sitio. De igual manera la quebrada que surtiría el acueducto (Porquera) presenta demasiada turbiedad debido a la explotación permanente de oro en su cauce y vertientes.

El agua para consumo humano se obtiene de la Quebrada la Porquera, la cual se encuentra muy cerca del caserío de Calle Larga, sin embargo la principal fuente de abastecimiento en los dos sectores es el agua de lluvia. El río Dagua

es utilizado solamente para lavar la ropa, aunque en ocasiones esta actividad se dificulta un poco, debido principalmente al enturbiamiento del agua por las fuertes lluvias. Los habitantes de la Variante por su parte, se desplazan hasta la quebrada Podogó para abastecerse del agua con que preparan los alimentos, y algunas veces va a lavar cuando el río está muy sucio. Ninguna de las familias encuestadas hierva el agua para tomar, aduciendo que presenta un sabor desagradable, a pesar de ello no se presentan muchos casos de parasitosis y diarrea.

11.7 Alcantarillado

Tanto la vereda Calle Larga como la Variante no cuentan con servicio de alcantarillado, los desechos residuales son eliminados en la parte posterior de las viviendas a campo abierto, solamente cinco viviendas de las dos comunidades están provistas de letrina.

11.8 Deposición de Basuras

La vereda Calle Larga y el Corregimiento de Zacarías no cuentan con este servicio; las basuras son depositadas como abono en los árboles cercanos ubicados en la parte posterior de las viviendas, las bolsas plásticas y los papeles son quemados en el fogón.

11.9 Energía Eléctrica

Este servicio solamente se presta en la Variante a través de la Empresa de Energía del Pacífico EPSA, la cual realiza un cobro bimensual por el servicio prestado. Las familias usuarias prefieren preparar los alimentos en fogón de leña, pues consideran que los costos de energía son demasiado elevados.

Con gestiones adelantadas por la junta directiva del Consejo Comunitario de Calle Larga, ante la Gobernación del Valle, se ha logrado la asignación de \$ 96.000.000 para la ejecución del proyecto de electrificación según vigencia 2002. Aunque el contratista se hizo presente en la comunidad para iniciar la obra, ésta se encuentra suspendida esperando los resultados del proyecto de construcción de la pista.

11.10 Medios de Comunicación

La radio es el único medio utilizado por los habitantes de Calle Larga; la emisora más sintonizada es en la frecuencia F.M (emisora Cascajal Estéreo y Radio Buenaventura) y los programas más escuchados son los noticieros y musicales. En la Variante por tener suministro de energía se cuenta con radios y unos pocos televisores (6) donde se observan solamente los canales nacionales.

11.11 Telefonía

Las dos comunidades ubicadas como zona de influencia directa e indirecta no poseen servicio de telefonía rural, para hacer uso del teléfono público deben desplazarse hasta un granero ubicado en el sector principal del corregimiento de Zacarías.

11.12 Estructura de la Vivienda

Las viviendas de Calle Larga se encontraban ubicadas inicialmente en cercanías al río Dagua, sobre la margen derecha, sin embargo las constantes crecientes que éste presenta, han hecho que los moradores se hayan ido desplazando hasta el sitio donde se localizan actualmente.

La madera es el material predominante en la construcción de las viviendas, las cuales tienen en promedio dos habitaciones; el piso está conformado por barro, piedra o en pocos casos de cemento. Estas viviendas se encuentran distribuidas en cuatro conglomerados, siendo uno de ellos el ubicado al otro lado del río (sobre la margen izquierda) donde se cuenta con cuatro viviendas. La mayor cantidad de población se encuentra congregada en la parte más distante del río, contándose actualmente con 16 viviendas, de las cuales dos se hallan inconclusas (Tabla No. 13)

Tabla No. 13 Materiales de la Vivienda

Material	Calle Larga		La Variante	
	No.	%	No.	%
Madera	23	71.9%	8	25.8%
Madera - Cemento	9	28.1%	19	61.3%
Cemento			4	12.9%
Total	127	100	126	100

Cabe destacar que estas viviendas no presentan ningún tipo de seguridad, y alguna de ellas están incompletas en su estructura, sin embargo esto denota el grado de armonía, paz y convivencia que existe en la comunidad, donde a pesar del desempleo y la cantidad de necesidades insatisfechas, sus pobladores manifiestan que tienen lo más importante para vivir "asistencia alimentaria y paz"

En referencia a la Variante, las 31 viviendas se encuentran ubicadas a ambos lados de la vía principal contiguo a la balastera, es por ello que este sector también es conocido como "La Balastera". Un 95% de las viviendas presentan piso de cemento, y el material predominante en las construcciones es la madera. Solamente una vivienda se encuentra deshabitada.

11.13 Infraestructura de Servicios Sociales

11.13.1 Salud

El puesto de salud que existe actualmente en la vereda Calle Larga fue construido hace diez (10) años con el apoyo del propietario de la balastera Zacarías y el esfuerzo propio de la comunidad. Su construcción está inconclusa y carece totalmente de dotación, razón por la cual no se encuentra funcionando. El promotor de salud, quien presta sus servicios hace seis (6) años, cumple sus funciones de manera ambulatoria a través de visitas domiciliarias. Los habitantes de este sector, en caso de consulta por enfermedad o accidente acuden a los centros de Salud Matía Mulumba o al de la Independencia, estos últimos ubicados en el continente de la cabecera municipal. Los casos de enfermedades leves o malaria son atendidos por el promotor de salud, quien hace la respectiva remisión o toma la gota gruesa y suministra el tratamiento (para la malaria).

Igual situación se presenta con los habitantes de la Variante, con la diferencia de que ellos no cuentan con puesto de salud en el sector, siendo necesario desplazarse hasta la vía principal donde se encuentra el centro de atención.

Las campañas de salud siempre se llevan a cabo en el puesto de salud de Zacarías, a donde deben acudir tanto los habitantes de Calle Larga como los de la Variante.

Entre las enfermedades más frecuentes padecidas por la población tanto infantil como adulta, se presenta la malaria o paludismo en primer nivel, seguida de la diarrea, gripa u la desnutrición especialmente en los niños.

11.13.2 Educación

La escuela "Doris de Muñoz" de la vereda Calle Larga funciona aproximadamente hace 12 años, cuenta en la actualidad con 50 niños y niñas de los grados cero a quinto. Posee solamente un aula de clases y se encuentra en regulares condiciones, no dispone de baños para los estudiantes y tampoco tiene patio de recreo.

Aunque la escuela es de nómina Departamental no se cuenta con la profesora titular del cargo, quien debió ubicarse en el plantel de Zacarías por problemas de salud. En vista de esta situación la comunidad solicitó la colaboración de la docente Paulina Mosquera para que dictara las clases con el compromiso de aportarle el transporte, sin embargo son muchos los padres que no cuentan con el dinero para cancelar lo acordado, razón por la cual la maestra sólo hace presencia los días que alcanza el dinero para movilizarse. Esta situación es considerada como una de las problemáticas que más afecta a la comunidad (Tabla No.14).

En relación con la básica secundaria no existe en este sector ningún plantel, los tres niños que cursan estos niveles deben desplazarse hasta el colegio

oficial Atanasio Girardot ubicado en el corregimiento de Zacarías. Este trayecto dura aproximadamente una hora de camino.

Tabla No. 14 Nivel Educativo

Grupos de edad	Calle Larga		La Variante	
	No.	%	No.	%
Analfabeta	3	2.4%	23	18.2%
Primaria	76	59.8%	58	45.6%
Secundaria	16	12.6%	8	6.3%
No aplica	30	23.6%	21	16.5%
Niños sin estudio	2	1.6%	17	13.4%
Total	127	100	126	100

En las dos zonas de influencia la preescolar se cumple a través del programa "Hogares Comunitarios", orientado por el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar. Asisten 12 niños a cargo de una madre comunitaria, los cuales son atendidos de 8:00 a.m. a 4:00 p.m.

Todos los niños de la Variante acuden al colegio Anatasio Girardot, donde también se dicta la básica primaria. En este colegio se cursa hasta 9° grado. La precaria condición económica de los padres hace que 17 niños y niñas que se encuentran en edad escolar no asistan a la escuela.

El nivel educativo de la población es bastante bajo, siendo significativo la cantidad de personas que no poseen ningún grado de escolaridad, al igual que un porcentaje considerable de los habitantes solo cuenta con algunos grados de primaria. Un pequeño grupo ha cursado varios años de secundaria y 2 personas han culminado el bachillerato.

Es necesario destacar que dentro de las familias propietarias que no residen en la zona de influencia se encuentran técnicos y profesionales de diversas áreas, los cuales pueden ser tenidos en cuenta al momento de la fase constructiva del proyecto.

11.13.3 Recreación

No existe ningún sitio de recreación en la comunidad de Calle Larga, sin embargo sus habitantes practican el fútbol en la pista del aeropuerto, aprovechando los días que no están programados para vuelos y preferiblemente en las noches. De igual manera nadar en el río, las tertulias en grupos, el juego de dominó y bingo por parte de las mujeres, se constituye en las únicas actividades de diversión y ocupación del tiempo libre con que cuenta la población.

En la variante se cuenta con una cancha de fútbol construida por los habitantes de la comunidad, la práctica de éste deporte además de la natación en el río

Dagua son las únicas actividades realizadas por los pobladores para ocupar el tiempo libre. Ante la "desunión" de la comunidad poco se reúne a compartir en grupo.

11.13.4 Infraestructura Vial y Medios de Transporte

La pista del aeropuerto se constituye en la única vía de acceso a la vereda Calle Larga. Al interior de la comunidad existen una calle principal, la cual se encuentra embastrada en algunas partes y en mal estado, el desplazamiento de un sitio a otro se hace por caminos de barro.

El río Dagua también es utilizado como vía de acceso por las volquetas que transportan material de arrastre, siendo aprovechado por algunos pobladores para movilizarse en estos vehículos, ya que no tienen ningún costo.

Las personas ubicadas al otro lado del río se transportan en canoas pequeñas hasta la parte principal de Calle Larga.

La vía de penetración hacia la Variante se encuentra en muy mal estado, sobre todo en su primer tramo y al final de esta. Es transitada por volquetas que se desplazan hasta el río Dagua con el propósito de transportar material de río. Está construida en balastro y tiene aproximadamente cinco (5) metros de ancho y 1200 metros de largo, los cuales culminan en el río. De acuerdo a lo

manifestado por los habitantes, el mal estado de la vía obedece a la desunión de la comunidad.

Para desplazarse hacia la vereda Calle Larga o la "Variante" desde el casco urbano de Buenaventura, es necesario abordar vehículos tipo jeep denominado "carpati" por valor de \$1.000; éste es el único medio de transporte público que pasa por el corregimiento de Zacarías, sitio desde el cual se toma media hora por la carretera que conduce hacia el aeropuerto.

11.14 Aspectos Culturales

Las prácticas culturales como la danza, la música, la poesía, y otras expresiones de mucho arraigo en las comunidades de la costa pacífica y de reconocida trayectoria en el ámbito nacional e internacional por su riqueza creativa y su diversidad, ha sido diezmada por la incidencia de la religión evangélica que no permite este tipo de manifestaciones artísticas y culturales.

En tiempos anteriores (hace aproximadamente 5 años) se celebraban las fiestas patronales de San Buenaventura, la Virgen del Carmen, y Carta Santa, sin embargo este tipo de actividades no eran compartidas por las personas que hacían parte de la religión evangélica.

A diferencia de Calle Larga, los habitantes de la Variante celebran todas las fiestas patronales, para lo cual deben desplazarse hasta el sector central del corregimiento.

En razón de que ancestralmente estas tierras han pertenecido a familiares de los actuales moradores, se aprecia un gran arraigo hacia ellas, motivo por el cual las personas no desean desplazarse a otros lugares demasiado apartados, sin embargo es fundamental que la comunidad conozca los riesgos que afrontaría al estar cerca del aeropuerto.

11.15 Religiosidad

A pesar que en Calle Larga no se cuenta con una iglesia dedicada al culto evangélico, el 94.4% de sus habitantes permanece a la congregación "Templo de Belén". Entre sus creencias se tiene el no realizar ningún tipo de celebración de fiestas patronales, ni trabajar los días sábados, dado que se reúnen en la iglesia donde ayunan durante todo el día.; para tal efecto deben desplazarse hasta el corregimiento de Zacarías donde está ubicada la iglesia.

Aún hace parte del culto religioso la ceremonia que se realiza en torno a la muerte de un niño o "angelito", este ritual o "chigualo" se lleva a cabo durante toda la noche, entonando cantos alegres y tradicionales por los asistentes. Este ritual obedece a que es un alma que llega al cielo libre de pecados.

11.16 PROCESOS ECONÓMICOS

11.16.1 Formas de Tenencia de la Tierra

Existe una notoria tendencia por la ocupación del territorio desde temprana edad, puesto que los jóvenes se independizan de sus padres para conformar nuevos hogares y de esta forma construyen una vivienda de su propiedad, actividad que se facilita por la disposición del recurso maderable y el material de arrastre que se encuentra en su entorno, además de la destreza para la construcción.

Esta situación ha incidido en variables como la tipología de familia, donde la familia nuclear está representada en un 85.45% contrastando con lo que ancestral e históricamente se ha manejado en la costa pacífica, cual es el predominio de la familia extensa.

Las comunidades negras en el municipio de Buenaventura hacen parte de lo que hoy la Ley 70 de 1993 denomina como La Cuenca del Pacífico, y por ende tienen derecho a solicitar titulación colectiva. El proceso para tal fin se encuentra definido en el Decreto Reglamentario 1745 de 1995. Actualmente en el municipio existen 32 Consejos Comunitarios, y se han reconocido cuatro (4) títulos colectivos. En la Tabla No. 15 se indican los nombres de los propietarios de predios.

Tabla No. 15 Listado de Propietarios

No.	Propietario	No.	Propietario
1	Adela Viveros	39	Víctor Manuel Riascos
2	Adelina Garcés	40	Virgilio
3	Arcenio Mosquera Mondragón	41	Calle Larga y Otros
4	Asunción Angulo	42	Eliécer Delgado
5	Baldíos Zacarías	43	Humberto
6	Carmen	44	Francisco Lerma
7	Cesar Delgado	45	Jorge Rentería Cuero
8	Dionel	46	María Naya Viveros
9	Fabio Longa	47	Ariel Riascos
10	Federico Hinestroza	48	Luis Alberto Zamora
11	Félix Mina Murillo	49	Elodia Albornoz
12	Gerardo Mina	50	Benicia Delgado
13	Harrinson Caicedo	51	Felipe Garcés
14	Juan Eduvigés Ocorpó	52	Cesar Delgado
15	Juan Pablo Sinisterra	53	Ciro Angulo
16	Julio Cesar Castro	54	Jorge Rentería Cuero
17	Luis Aldemar Granados	55	María Naya Viveros
18	Luis Antonio Hinestroza	56	Mondragón y otros
19	Luis Antonio Mina	57	Rumaldo Longa
20	Luis Hernando Mina	58	Felipe Garcés
21	Luis Marino Mosquera	59	Obdulia Poirama y Genaro Hurtado
22	Manuel Enrique Balanta	60	Ciro Angulo
23	Manuel Mosquera	61	Roberto Grueso
24	Marcos Aragón	62	Orfelina Victoria Hinojosa
25	María Alejandra Panameño	63	Jeremías Ocoró
26	María Betty Mosquera	64	Heliodoro Ramírez
27	Mario Riascos Mondragón	65	Mondragón
28	Nelson Mina	66	Heberto Garces
29	Nicolás Arboleda	67	Otilia Martínez
30	Ramón Delgado	68	Mercedes Díaz de Abadía
31	Ricaurte Gamboa	69	Ramón Delgado
32	Salomé Zamora	70	María Santo Sinisterra
33	Salvador Aragón	71	Ciro Montaña
34	Samuel Mondragón	72	Luis Antonio Mina
35	Sebastián Delgado	73	Pablo Julian Ocoró
36	Sixta Mosquera	74	José Angulo
37	Trífilo Viveros	75	Jorge Rentería
38	Urbano Mondragón	76	María Naya Viveros

El sitio destinado para la construcción de la pista del aeropuerto ha sido considerado por el Consejo Municipal de Buenaventura como zona de baldíos, sin embargo este mismo territorio fue solicitado en titulaciones colectiva al INCORA por el Consejo Comunitario de Calle Larga hace aproximadamente tres años (junio de 1998). Es así como la vereda Calle Larga, considerada área de influencia directa del proyecto es susceptible de ser titulada colectivamente a una comunidad negra, toda vez que existen asentamientos históricos y ancestrales de familias de ascendencia afro colombiana en tierras baldías, que constituyen su hábitat y sobre las cuales desarrollan en la actualidad sus prácticas tradicionales. Tal situación es importante tenerla en cuenta al momento de la negociación con los poseedores y propietarios.

Lo anterior se ve reflejado al solicitar la documentación que acredite la propiedad de la tierra, pues son muy pocas las personas que cuentan con un título de propiedad, una escritura de compraventa o escritura de posesión. (Ver listado de propietarios y poseedores).

Para las familias la validez de la propiedad está acreditada por el derecho de dominio y posesión que han tenido sobre las tierras durante más de treinta, cuarenta y sesenta años, tiempo en el cual se han dedicado a sus cultivos y han vivido de ellos luchando contra todas las inclemencias de la naturaleza.

En la zona de influencia directa la mayor parte de los habitantes cuenta con documento de compraventa realizada por el señor Clímaco Mosquera; como

se mencionó anteriormente, solamente los descendientes de él poseen escritura de posesión y dominio.

11.16.2 Procesos Productivos

Sin lugar a dudas la actividad económica predominante en la zona es la extracción de material de río o material de arrastre, esta actividad es realizada sin distinción de sexo y edad, aprovechando así un recurso natural propio del entorno, convirtiéndose en la principal fuente de sustento familiar. Del río Dagua se extraen diversos materiales como arena, arenón, piedra, grava, gravilla y balasto.

Cuando se presentan lluvias fuertes y el río arrastra suficiente material es considerado como un buen momento para trabajar en la playa, de esta forma la mano de obra se incrementa con la participación de hombres, mujeres y niños, quienes ejecutan la actividad de manera solidaria, mejorando ostensiblemente sus ingresos, ya que por un día de trabajo pueden percibir desde \$ 5.000 hasta \$ 20.000 por persona. En este período el costo de los materiales fluctúa tendiendo a la baja, pero de igual manera es una situación positiva para los habitantes de Calle Larga y la Variante; en los períodos de escasez de material se incrementan algunos precios, especialmente el de la arena. En la Variante solamente los hombres realizan la extracción de material de arrastre, ya que las mujeres no participan de esta labor.

Los niños son autónomos en la manera de distribuir sus ingresos generados por el trabajo realizado, sin embargo los padres asumen una labor de orientación para que los gastos de acuerdo a las necesidades de los menores.

De la zona urbana de la cabecera municipal también se desplazan personas (especialmente hombres) a extraer material de río y poder ganarse unos pesos durante el día, usualmente son personas que han vivido en algunos de los dos sectores o tienen algún grado de consanguinidad, afinidad o amistad con los moradores de Calle Larga y la Variante.

Este trabajo se realiza de lunes a sábado, desde las 6:00 a.m. hasta las 5:00 p.m. siempre que acudan los conductores de las volquetas " volqueteros" a comprar material de río, algunas volquetas tienen capacidad para seis (6) metros cúbicos. Estos " volqueteros" se desplazan desde el área urbana del municipio de Buenaventura.

El ingreso de las volquetas al río Dagua se realiza por la Ventana, las cuales deben transitar por una vía que se encuentra en muy malas condiciones debido a que la comunidad no se preocupa por hacerle mantenimiento.

La extracción de material de río es complementada con actividades como la agricultura, el corte de madera o la minería, especialmente los días que el río crece y no se puede ingresar.

El rango que más distingue o ha distinguido las prácticas económicas de los habitantes de la zona (rural) del Pacífico ha sido el manejo sostenible que le ha dado a los recursos naturales, debido a que los patrones utilizados se derivan del conocimiento ancestral de las dinámicas productivas del territorio y de los alcances de su oferta de recursos minerales, vegetales y bióticos.

La agricultura es de pancoger, se cultiva principalmente chontaduro, caña, borjón, piña, yuca, naidí y cítricos entre otros. La gente tiene una o varias parcelas en el " monte " y los excedentes son llevadas a la Cabecera Municipal para su comercialización, aclarando que es más lo que se queda en la zona por los altos costos del transporte principalmente. En las viviendas se tienen cultivos, plantas alimenticias y frutales, también se utiliza la azotea, que es una especie de tarima; hecha con materiales de la zona, como las canoas viejas. Estas se levantan más o menos a un metro del piso con palos o pilotes de chonta y guadua y se tiende con corteza de diferentes árboles que sobran del corte de madera allí se siembran plantas medicinales, alimenticias y de protección al cuerpo y a la casa (sábila, albahaca - anamú, etc.). Las azoteas se hacen altas para que los animales no lo dañen o para que no se arruinen por las permanentes lluvias o crecientes que se dan en zona. El área mínima utilizada para las actividades agrícolas es aproximadamente de 10 hectáreas; extensión que se puede ampliar o reducir según la disponibilidad de especies vegetales o animales necesarias para el bienestar familiar, mientras que el rango para la recolección se estima entre 300 y 400 hectáreas, actividad en la que se obtienen las maderas para la elaboración de embarcaciones, viviendas,

herramientas, utensilios, juguetes; las palmas y lianas para la confección de la cestería.

El monte tiene también un lenguaje simbólico que permite su ubicación y uso. Su representación se ordena a partir de un eje imaginario horizontal adentro / afuera desde el río hacia el monte.

En el monte se realizan las mayores actividades, especialmente en la zona de " monte adentro ", la cual es utilizada por los hombres, para la recolección de frutos y plantas, también para la actividades de corte de madera y de cacería diurna o nocturna. La carne de animal de monte que más se consume es la de guagua, iguana y venado entre otras especies. Las mujeres utilizan el "territorio afuera" para sus labores de siembras, fabricación de bebidas, pesca, recolección y trabajos domésticos, espacio que también es utilizado por los niños para su esparcimiento y conocimiento previo del territorio.

En cuanto al aprovechamiento del recurso forestal, la forma cultural y tradicional utilizada por siempre fue la socolar o sea el corte en un bosque espeso solo de los árboles aptos para el mismo, los de determinada edad y altura cuidando así especies jóvenes y usando el mayor espacio posible para sembrar. Aquí hay que decir que esta práctica ha sido completamente alterada con el ingreso de los foráneos para la comercialización de la madera, quienes introdujeron la devastadora " moto sierra), la misma con la que se entra a cortar todo lo que se pueda y se vea. Espacios mínimos como el manglar se

encuentran completamente afectados y hoy el nativo tiene dificultades para utilizarlo para lo que ancestralmente ha sido para la construcción de viviendas y como zona de seguridad alimentaria.

Igual que como sucede para la caza y la recolección de plantas y frutos, en la pesca existen también diversidad de zonas aptas y exclusivas para el aprovechamiento del recurso. Las comunidades son las que tienen el conocimiento de las especies, de su hábitat y de sus ciclos de vida.

La práctica minera se hace aún en forma artesanal de aluvión y es una economía de hombres y mujeres que representan estas últimas una mayor representación en la actividad. La productividad de esta actividad alcanza entre el 55% y el 58%.

La dinámica económica que se da en la región alterna momentos de relativa prosperidad y de circulación del dinero en efectivo en coincidencia con la explotación intensiva de algunos recursos de mucha demanda en el mercado nacional e internacional y momentos de estancamiento, casi siempre normales, cuando estas disminuyen.

Para poder encarar esta situación de alta inestabilidad de la economía y del mercado regional del trabajo, las comunidades negras o en general los habitantes del pacífico, en especial los de la zona rural a menudo emigran, siguiendo las oportunidades que ofrecen las diversas economías de "enclave"

manteniéndose entre las que han sido llamadas estrategias " campesina de subsistencia " y " proletaria" (Whitten, 1974). La primera estrategia se centra en conseguir los recursos básicos, como algunos productos agrícolas y carne, imprescindibles para la satisfacción de necesidades de toda la familia y de los parientes con los que se haya contraído obligaciones. Al contrario, la segunda está basada en el valor monetario potencial de cualquier actividad laboral por cuenta de terceras personas y en la venta de bienes primarios. La ganancia aquí esta destinada generalmente a la compra de bienes que no son de subsistencia.

Las labores del hogar, la agricultura, la pesca y la minería, se constituyen en las actividades desarrolladas por las mujeres de Calle Larga; por su parte las mujeres de la Variante prefieren permanecer en la casa mientras el hombre se desplaza a la playa.

Es necesario anotar que actividades desarrolladas en menor escala como la minería, la pesca y la extracción de camarón chambero son labores que se realizan en la quebrada la Porquera, siendo ésta considerada con una fuente de alimentación y generación de ingresos.

Trabajos como las ventas ambulantes (2 personas), extracción de madera con motosierra (2), operador de equipo (1), soldador (1) y carpintero (1), son una alternativa de ocupación y de generación de ingresos para las familias asentadas en esta zona.

Tabla No. 16 Principales actividades económicas de los habitantes de la zona

Actividad	Calle Larga		La Variante	
	No.	%	No.	%
Palero	21	45%	14	43.75%
Otros (Agricultura, Minería, Empleado, Madre comunitaria, Oficios varios)	25	54.3%	18	56.25%
Total		100		100

Tabla No. 17 Material de río y costos por viaje

Material	Calle Larga	La Variante
Arena	\$ 35.000 a \$ 40.000	\$ 35.000 a \$ 40.000
Balasto	\$ 20.000	\$ 20.000
Piedra	\$ 35.000 a \$ 40.000	\$ 35.000 a \$ 40.000
Arenón	\$ 50.000	\$ 50.000
Grava	\$ 40.000	\$ 40.000
Gravilla	\$ 40.000	\$ 40.000
Balasto grueso	\$ 25.000	\$ 25.000

11.17 Organización y Presencia Institucional

11.17.1 Organización Comunitaria

A partir del reconocimiento del Consejo Comunitario como máxima instancia organizativa dentro de la comunidad, las otras organizaciones existentes fueron abolidas; tal es el caso de la Junta de Acción Comunal, y la Asociación de Usuarios Campesinos. El Consejo Comunitario de Calle Larga se

constituyó el 4 de abril de 1998, de conformidad con lo establecido en el artículo 5° de la Ley 70 de 1993 y el capítulo II del Decreto 1745 de 1995, siendo posteriormente reconocido el 5 de mayo del mismo año, según acta de registro # 005.

El Consejo Comunitario es orientado por una Junta Directiva, la cual está conformada de la siguiente forma.

Representante legal	Sr. José Rodrigo Mondragón
Presidente	Sr. Dionisio Mina
Tesorera	Sra. Silvia Mina
Secretaria	Sra. Colombia Martínez
Fiscal	Sr. Melquisedec Obregón

Esta Junta Directiva es apoyada por diferentes comités que coordina diversas actividades y contribuyen a la gestión del Consejo para satisfacer las necesidades más sentidas de la comunidad.

Así mismo existen en la vereda organizaciones como la Asociación de Padres de Familia que cuenta con cinco (5) miembros, perteneciente a la escuela Doris de Muñoz, y la Asociación de Mujeres Trabajadoras del Campo, la cual posee personería jurídica y cuenta con 19 miembros, su labor estuvo orientada hacia la cría de pollos, cultivos menores y huertas caseras con la asesoría de la

UMATA; cabe resaltar que la Asociación de Mujeres no se encuentra funcionando en la actualidad.

El sector de la Variante pertenece al Consejo Comunitario del corregimiento de Zacarías, por tal razón la Junta Directiva ha participado en todas las actividades pertinentes al proyecto de construcción del aeropuerto. Uno de los habitantes de la Variante hace parte de la Junta Directiva del Consejo Comunitario desempeñando el cargo de primer vocal (Ignacio Garcés). Dicha Junta está formada por las siguientes personas.

Representante legal	Sr. Héctor Valencia
Presidente	Sr. José Nolberto Banguera
Tesorero	Sr. Antonio Lamberto Vanín
Secretaria	Sra. Nelly Colombia Hurtado
Fiscal	Sr. Clodomiro Asprilla
Primer Vocal	Sr. Ignacio Garcés
Segundo Vocal	Sra. Yolanda Cuero

Igualmente por los respectivos coordinadores de las áreas de Salud, Educación, Recreación y deporte, Vivienda, entre otros, encargados de apoyar la gestión del Consejo para lograr el bienestar de la comunidad.

Es importante resaltar que en el corregimiento de Zacarías todavía hace presencia la Junta de Acción Comunal, conformada por las siguientes personas.

Presidente	Sr. Agustín Rodríguez
Tesorero	Sr. Arnulfo Copete
Secretaria	Sra. Amparo Ramos
Fiscal	Sr. José Maria Angulo

11.18 Clasificación de algunos conflictos generados por el proyecto

Conflicto Generado	Grado de Calificación
Perdida de su condición como Consejo Comunitario-Estatus Político	Alto
Desarticulación de la comunidad	Alto
Restricciones en el desplazamiento	Medio
Negociaciones inadecuadas	Alto
Restricciones para la siembra de árboles con altura limitada	Medio
Pérdida de credibilidad en los interlocutores válidos	Alto

11.18.1 Presencia Institucional

En la comunidad de Calle Larga, hacen presencia instituciones como la Alcaldía Municipal a través de la Secretaría de Salud (promotor de salud), la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca C.V.C, quien conjuntamente con el Consejo Comunitario adelantan campañas de protección y conservación de bosques además de la inversión social expresada en la asignación de recursos para el diseño del acueducto, de igual manera INSALPA con su programa de prevención y control de la malaria (toma de muestras de sangre y fumigación), y el Instituto Colombiano de Bienestar con el programa " Hogares de Bienestar ".

Estas mismas instituciones hacen presencia en el corregimiento de Zacarías de donde se irradia a la población de la Variante, siendo el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar quien hace presencia de manera directa en la zona con un hogar de Bienestar.

11.18.2 Desarrollo Territorial

Tanto la construcción de viviendas como los proyectos urbanísticos que representan un desarrollo para la comunidad, fueron suspendidos a raíz del proyecto, de igual manera aunque en esta primera etapa no se contemplan prohibiciones en los concerniente a la altura de los árboles, es una de las

inquietudes expresadas por la comunidad en los diferentes espacios de conversación.

11.18.3 Visión de la Comunidad

A través de la entrevista informal, la aplicación de las encuestas, y las diferentes conversaciones sostenidas con los habitantes de la comunidad, y quienes ya no residen en el sitio pero son propietarios, se pudo conjugar una gama de inquietudes y expectativas que presenta la población en lo referente al proyecto de construcción de la pista.

Los moradores de Calle Larga y la Variante son conscientes que no se puede obstaculizar el desarrollo del municipio y la región, pues con ello no sólo se beneficia Buenaventura sino también sus habitantes. Antes de conocer la existencia del proyecto, la comunidad tenía cifradas sus esperanzas en las gestiones realizadas por el Consejo Comunitario en cabeza de su Junta Directiva y su representante legal, quienes habían logrado la inclusión de la vereda en los proyectos de electrificación y desarrollo vial que adelanta la Gobernación del Valle, además de la solución de una necesidad apremiante como es el acueducto.

El problema que mayor impacto ha generado en la comunidad ha sido el proyecto de construcción de la pista del aeropuerto, no tanto por la

construcción en sí, sino por el desplazamiento de los habitantes de Calle Larga. Los problemas como falta de agua potable, dificultades para contar con profesor en la escuela, ausencia de una vía de acceso, y la carencia de energía pasaron a segundo plano. Se percibe desesperanza e inseguridad ante el camino a seguir.

Los habitantes ubicados en la zona de influencia directa no manifiestan temor por la realización del proyecto, más sí por los riesgos de su estructura y dinámica social y económica, además del desarraigo que padecerán ante el desplazamiento.

Las expectativas a nivel comunitario e individual se centran en los siguientes aspectos:

- ◆ Tenencia de la tierra. Los representantes de la Aeronáutica Civil deben reconocer que estas tierras siempre han sido de los ancestros de las personas que habitan actualmente el sector, razón por la cual no es necesario portar un documento si todos los vecinos se conocen entre sí y respetan la propiedad de los demás.

- ◆ Negociación de predios. La Aeronáutica Civil al realizar la negociación con cada uno de los propietarios debe tener en cuenta no sólo las afectaciones a los cultivos, edificaciones y terrenos, sino también los efectos colaterales que se ocasionan al hábitat en que se desenvuelven los

habitantes, a su forma de vida, sus tradiciones, su arraigo socio cultural, y en general las afectaciones emocionales que conllevan este tipo de desplazamientos.

- ◆ Beneficios sociales y económicos. La comunidad ubicada en la zona de influencia del proyecto, incluyendo los 70 dueños de predios que no residen en la vereda, debe tener una participación activa en la contratación de mano de obra calificada y no calificada, donde el trato sea preferencial para poder compensar de alguna manera los efectos causados por el proyecto, permitiendo además mejorar los ingresos de las familias afectadas.
- ◆ Reubicación de las familias desplazadas. En virtud de la convivencia por más de veinte años que han sostenido los miembros de esta vereda, donde comparten lazos de consanguinidad, afinidad y amistad, aspectos religiosos y culturales, se hace indispensable la reubicación de las familias en sitios definidos por ellos, en áreas apartadas de los espacios destinados para el aeropuerto y su zona de influencia.
- ◆ Contaminación por ruido y aire. Los habitantes ubicados en la zona de influencia indirecta se verían afectados en el momento de operación de la nueva pista, ya que las nuevas aeronaves serán de mayor capacidad y por ende el ruido ocasionado sería mayor, así mismo la contaminación

atmosférica causada por la emisión de gases de los aparatos rompería con el esquema de ambiente sano manejado por la comunidad.

NOTA: Los investigadores del proyecto considerando que la reseña histórica encontrada del Corregimiento de Zacarías coincide con la ya plasmada por la firma A.G. CONSULTORES, consideró prudente no transcribirla de nuevo.

12. CAPTURA Y TABULACION DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA A TRAVÈS DE LAS ENCUESTAS.

La metodología utilizada para el presente estudio fue la siguiente:

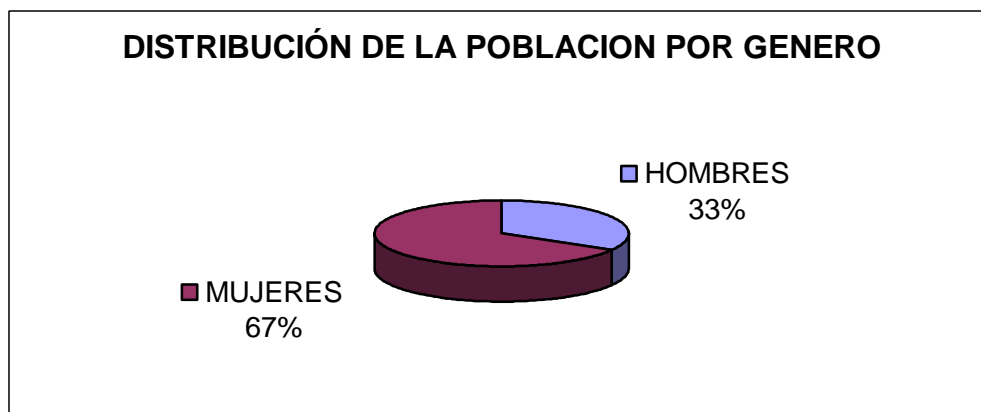
Población y muestra: Las comunidades posiblemente afectadas con el Proyecto son Calle Larga y Zacarías (Sector de la Variante **Balastreira**), las cuales ascienden a 253 personas constituyendo estas 55 hogares, de ellas se tomó una muestra de 39 personas representando a cada hogar (cabezas de familias), cada una de estas personas encuestada está representando a su núcleo familiar arrojando una muestra por familia del 70.9%.

Técnicas de recolección de información: con las familias se utilizó una entrevista semi-estructurada (ver anexo). En Calle Larga se realizaron veinte (20) entrevistas y en la Variante o “ Balastreira” se realizaron 19 entrevistas para un total de treinta y nueve (39).

La información obtenida se complementó con observaciones, entrevistas informales con líderes comunitarios y personas de la comunidad.

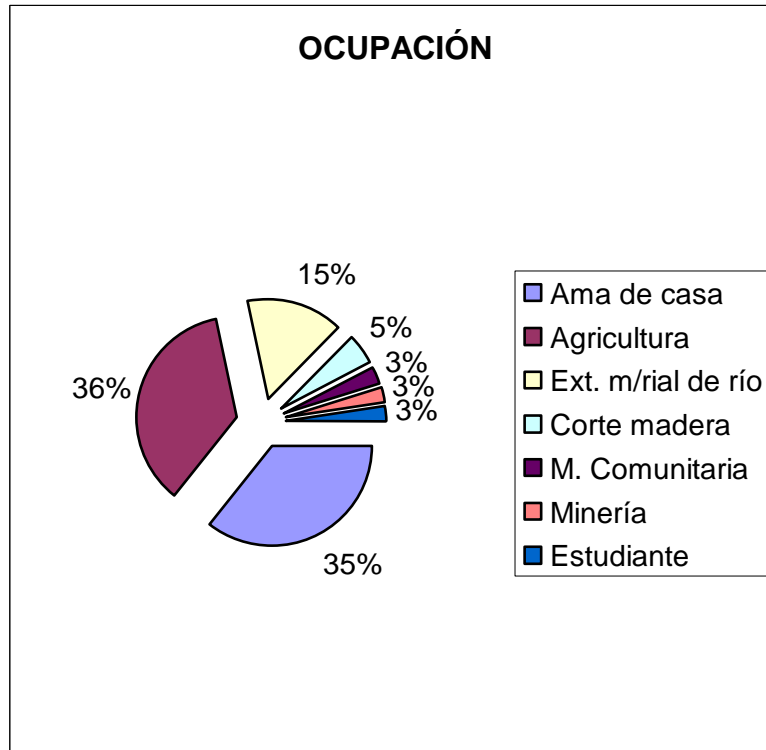
13. ANÁLISIS DE EXPECTATIVAS DE MEJORAR CONDICIONES DE VIDA DE LAS COMUNIDADES POSIBLEMENTE REUBICADAS CON LA AMPLIACIÓN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO “GERARDO TOBAR LÓPEZ” DE BUENAVENTURA

13.1 GENERO



En cuanto a la distribución de la población por género, se entrevistaron 26 mujeres las cuales representan el 67% de la muestra y 13 hombres estos representa el 33%; estos datos muestran una mayoría en el género femenino de hecho coincide con los datos encontrados por el DANE en el municipio de Buenaventura, aunque no en la misma proporción (48% son hombres, 52% mujeres), esto puede obedecer a que aunque muchas mujeres fueron entrevistadas en el ejercicio de su actividad productiva los hombres se encontraban trabajando más alejados de la comunidad.

13.2 OCUPACIÓN



La gráfica muestra como principales ocupaciones de los entrevistados la agricultura el 36% y ama de casa el 35%, lo cual está directamente relacionado con los datos del primer gráfico donde la mayoría de la población es femenina y estas dos actividades caracterizan éste género en la zona rural, la mayoría de las que se identificaron como amas de casa realizan también la agricultura pero no la identifican como su ocupación principal porque lo consideran parte de su quehacer doméstico.

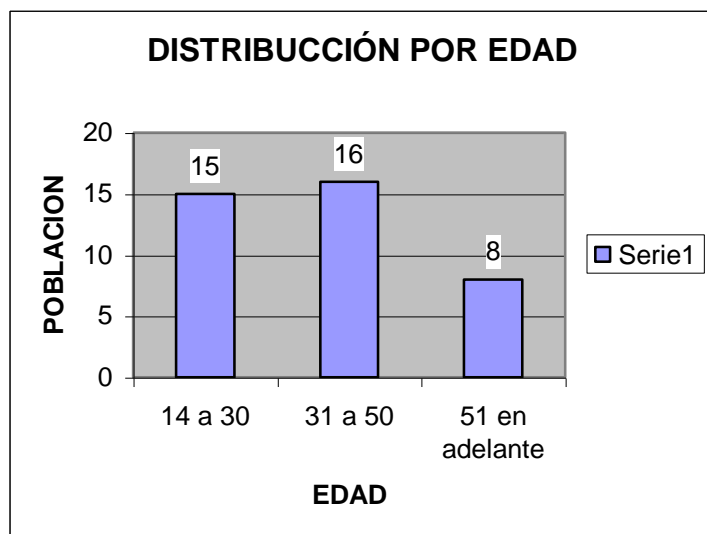
Cabe anotar que ésta población, al igual que otras comunidades rurales de la región, sus habitantes no se han especializado en una sola actividad productiva, son multiactivos porque el medio en el que viven así se los exige,

obtienen el sustento de su familia de lo que les provee la naturaleza, dependiendo la época realizan cacería, rocería, corte de madera, minería, pesca, en menor escala cría de pollos, venta de comida, elaboración de escobas. Teniendo cada uno, una actividad principal como lo muestra el gráfico anterior.

Seis personas correspondientes al 15% manifiestan que su actividad principal es la extracción de material de río, esta es una de las principales ocupaciones de los hombres y aparecen como importante actividad complementaria para las mujeres.

El corte de madera lo realiza sólo un 5% de la población, en otro tiempo fue una actividad representativa de la zona, pero a partir de la ley 70 de 1.993, la CVC viene restringiendo la tala de árboles, por lo cual ya son muy pocos los que realizan esta práctica, según información de los mismos pobladores.

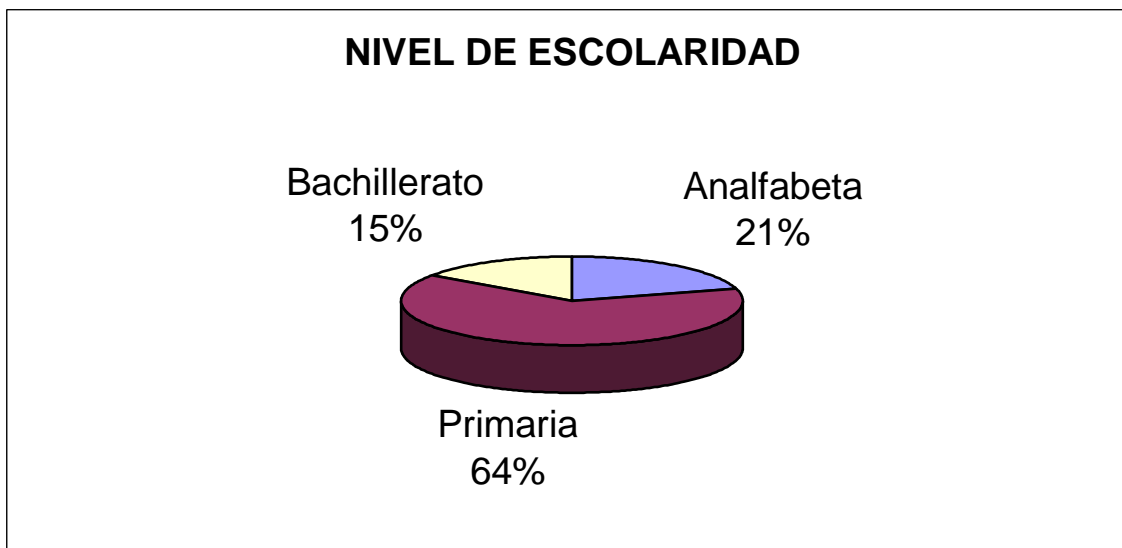
13.3 EDAD



En la muestra total de 39 entrevistados, el promedio de edad es de 38 años, entre 14 y 30 años está el 38.4% de las personas; entre 31 y 50 años el 41% y de 51 años en adelante se encuentra el 20.5%.

Los resultados anteriores muestran una población adulta que en su mayoría supera los 30 años el 61.5% lo cual incide significativamente en el arraigo a la tierra puesto que la mayoría de los entrevistados nació en el lugar donde aún habitan.

13.4 NIVEL DE ESCOLARIDAD



La mayoría de la población, el 64% tiene un nivel educativo entre primaria incompleta y primaria completa y el 21% es analfabeta, estas dos categorías representan el 84% de la población, lo que indica que es una comunidad con

bajo nivel de formación académica propio de los sectores rurales del municipio, aunque por la cercanía de ésta comunidad con la de Zacarías y con la zona urbana de Buenaventura se esperaban niveles de escolaridad superiores; sólo el 15% se ubica entre bachillerato incompleto y bachillerato completo.

Lo anterior condiciona una eventual reubicación de la comunidad, ya que se debe dar en una zona donde ellos puedan hacer lo que saben o se capaciten para defenderse en un medio diferente al que hoy viven si es el caso.

13.5 INGRESOS

El ingreso promedio en ésta comunidad es de \$ 309.851, éste no necesariamente lo reciben todo en dinero efectivo, está representado también en los productos que obtienen de la agricultura, la caza, la pesca etc, para el consumo de la familia.

Si se mira el nivel de ingresos de esta población desde los parámetros consumistas que rigen la vida de hoy, éste ingreso podría ser bajo, pero ubicándose en el contexto de la comunidad, ellos viven en un medio que no les ha creado necesidades suntuarias y además les proporciona la satisfacción de necesidades primarias como el alimento, el techo, la tranquilidad sin la mediación del dinero.

13.6 TAMAÑO DE LA FAMILIA

El tamaño promedio de la familia encontrado corresponde a 5 personas, rompiendo con el paradigma de que las familias del Pacífico son numerosas, esto obedece a que algunas de las familias de éstas comunidades ya los hijos dejaron su familia de origen para conformar su propio hogar.

13.7 TENENCIA DE LA TIERRA PARA PRODUCCIÓN

A. Tiempo de ocupación:

TIEMPO DE OCUPACIÓN	FRECUENCIA	%
Toda la vida	24	61.5
Más de 20 años	7	18.0
Entre 2 y 5 años	5	12.8
Sin tierra	2	5.1
Sin información	1	2.5
TOTAL	39	100

El 61.5 % de la población en cuanto a la tierra donde tienen sus fincas manifiestan que les ha pertenecido toda la vida porque han estado en su familia por varias generaciones; el 18% tienen una posesión de más de 20 años es por ello que esta comunidad manifiesta un profundo arraigo a su tierra

y consideran que es lo más valiosa que tienen además de ser una tierra bastante generosa por la gran variedad de productos que en ella se cultivan como son:

Cacao, caimito, guayaba, papachina, árbol del pan, plátano, yuca, caña, banano, chontaduro, borjón, chirimoya, piña, limón, maíz, coco, anón, guineo, pomarrosa, guanábana, aguacate, guaba, etc.

El 79.4% de la población utiliza estos cultivos para su consumo y el excedente lo comercializan lo cual les genera recursos económicos; el 15.3% sólo cultiva para el consumo de la familia.

Son muy pocas las personas que no tienen tierra para cultivo un 5.1% corresponde sobre todo a los que llevan poco tiempo en la zona.

B. Tenencia :

TENENCIA	FRECUENCIA	%
Propia	34	87.1
Prestada	3	7.6
No tiene tierra	2	5.1
TOTAL	39	100

En concordancia con el cuadro anterior el 87.1% de las personas son propietarias de los predios de cultivo pero la mayoría no posee título de

propiedad , algunos tienen una compraventa. Su tranquilidad ante la amenaza de ser reubicados radica, en que en esa tierra han estado toda su vida, la han poseído desde sus antepasados, la han cuidado y usufructuado sin necesidad de título, ellos saben que ese derecho lo protege la ley 70 de Comunidades Negras y están dispuestos a defender sus derechos ancestrales.

13.8 TENENCIA DE LA VIVIENDA:

TENENCIA DE LA VIVIENDA	FRECUENCIA	%
Propia	35	89.7
Prestada	4	10.2
TOTAL	39	100

El 89.7 % de las personas son propietarias de la vivienda, pero de este porcentaje el 15% el lote donde se encuentra su casa es prestado, éste fenómeno es muy importante a tener en cuenta en un eventual proceso de reubicación, porque generalmente los propietarios de los predios que se encuentran en préstamo para cultivo o para habitación no viven en la zona.

13.9 SIGNIFICADO DE LA TIERRA PARA LA GENTE:

La entrevista indagó a la comunidad sobre lo que significa la tierra que habitan para ellos, las expresiones de aprecio y de apego fueron muchas, le

dan un valor sentimental y un significado para su vida muy grande, “significa todo”, “algo muy importante”, “nuestra esperanza”, “algo especial”, sin tierra no somos nadie”, “es parte de mi vida”; la mayoría manifiesta que es el sustento, la fuente de trabajo de ellos y de su familia, les provee la comida diaria y recursos económicos “un árbol da hoy, mañana, y por mucho tiempo, en cambio la plata se acaba rápidamente” manifestó uno de los entrevistados; cultivar su tierra es parte de su vida, es lo que han hecho siempre y lo que desean seguir haciendo, muchos piden a Dios que el proyecto no se de para no tener que salir de su tierra donde nacieron y crecieron y han hecho su vida.

13.10 NEGOCIACIÓN DE PREDIOS

El 100% de la comunidad sabe de la posibilidad de que se ejecute el proyecto de ampliación de la pista del aeropuerto y que esto traería como consecuencia la salida de ellos de la tierra que ocupan.

A. Forma de negociación:

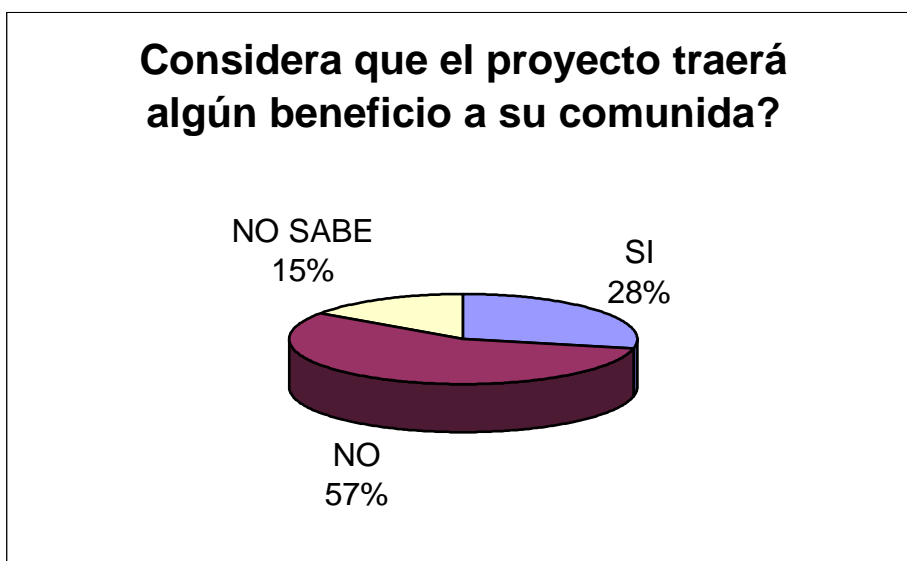
FORMA DE NEGOCIACIÓN	FRECUENCIA	%
A través del Consejo Comunitario	29	74.3
Individualmente	4	10.2
Equipo asesor	4	10.2
Abogado de su confianza	1	2.5
No sabe	1	2.5
TOTAL	39	100

La mayoría de las personas el 74.3%, consideran que al darse el proyecto la mejor manera de negociar con la Aeronáutica Civil es a través del Consejo Comunitario, porque consideran que representados por su organización territorial tienen más fuerza, más apoyo, los van a escuchar más, le darán mayor valor a su tierra, es más difícil que los engañen, piensan que el Consejo Comunitario tiene mayor conocimiento, los habitantes del sector de Calle Larga tienen confianza en esta organización.

El 22.9% opta por la negociación individual o por medio de un equipo asesor con el cual ellos se entiendan directamente y el 2.5% prefiere contratar un abogado de su confianza, los que se ubican en estas tres últimas respuestas

viven en su mayoría en el sector conocido como “la Balastreira” perteneciente al Corregimiento de Zacarías y por consiguiente al Consejo Comunitario de esa localidad según, manifiestan los entrevistados sus representantes no los tienen en cuenta para nada, por lo tanto no desean ser representados por ellos.

13.11 BENEFICIOS SOCIALES Y ECONÓMICOS



Respecto a si la comunidad ve en el proyecto de ampliación de la pista del aeropuerto algún beneficio social o económico para ellos, el 56.4% considera que no trae ningún beneficio a su comunidad, por el contrario los perjudica porque los desalojan de su terruño y les tocaría empezar de nuevo.

El 28% considera que si traerá beneficios en la medida que las obras pueden generar empleo en la etapa de construcción pero posteriormente no tendrían mayores oportunidades; o porque los recursos económicos que reciban les permitirá mejorar su nivel de vida en lo material, el 15% no sabe que opinar al respecto.

13.12 REUBICACIÓN DE LAS FAMILIAS

Lo concerniente a la reubicación de las familias se presenta el análisis separando los datos obtenidos en las dos comunidades entrevistadas : Calle Larga y Zacarías (Sector de la Balastrea).

Comunidad de Calle Larga

Lugar de reubicación	Frecuencia	%
Al otro lado del río	16	80
En el mismo lugar	4	20
TOTAL	20	100

Este resultado ratifica el arraigo a la tierra que viene mostrando la comunidad de Calle Larga, el 100% no quiere salir del lugar. Esto refleja el trabajo a nivel organizativo que se ha venido adelantando a través del Consejo Comunitario, quienes ante la posibilidad de reubicación, han escogido un lote de terreno al otro lado del río, el cual si bien les permite continuar en la Cuenca del mismo

Río (Dagua), presenta algunas desventajas de las cuales la mayoría es consciente como por ejemplo: el lote está ubicado en una loma, lo cual no permite el cultivo de algunos productos que si se dan en donde están actualmente, lo consideran inseguro para los niños por su topografía de montaña, el Río se constituiría en la única vía de acceso por lo cual en caso de una creciente de este no podrían movilizarse, pues no contarían con la construcción de un puente, según las conversaciones adelantadas hasta el momento con la Aerocivil.

El 62% de la población entrevistada considera que el lugar posible de reubicación les permitiría desarrollar todas las actividades productivas que realizan en sus terrenos actuales(agricultura, extracción de material de río, corte de madera, minería y cacería, entre otros).

El 23% considera que en éste lugar no podrían desarrollar todas las actividades productivas y el 15% restante no conoce las posibilidades productivas que ofrece el terreno.

Frente a la dotación de infraestructura con que contaría el terreno, el 71% de los entrevistados aspiran contar con servicios básicos como: energía, acueducto, telefonía, escuela, puesto de salud y otros (cancha, parque infantil, caseta comunal, guardería, templo, lavandería).

El 6% aseguran que no contarán con la anterior infraestructura de servicios básicos, el 23% no sabe si contarán con dicha infraestructura.

Comunidad “La Balstrera”

Lugar de reubicación	Frecuencia	Porcentaje
En la entrada de Zacarías	9	47.3
En Buenaventura	4	21
No sabe	6	31.6
TOTAL	19	100

Esta población no está siendo asesorada por su correspondiente Consejo Comunitario que es el de Zacarías, se han apoyado en el Consejo Comunitario de Calle Larga y en un Grupo Asesor que estos han contratado.

El 47.3% de la población entrevistada, manifiesta que han visionado como posible lugar de reubicación la entrada del Corregimiento, es decir aspiran a continuar en el mismo sector.

En cuanto a las actividades productivas que se podrían desarrollar en el posible sitio de reubicación el 36.8% considera que no se pueden realizar éstas. El 28.4% considera que sí pueden realizar estas actividades y el 34.7% manifiesta no saber.

Con relación a la infraestructura el 76.2% considera que si contará con servicios básicos como: vías carreteables, energía, acueducto, telefonía, escuela, puesto de salud y otros (iglesia, parque y salón comunal), pues este lugar por estar cercano a la ciudad ya cuenta con la mayoría de estos servicios, lo cual haría más fácil su acceso.

13.13 VISION DE FUTURO

A. Sentimiento con la situación actual.

Cómo se siente con la situación actual?	Frecuencia	%
Tranquilo	19	48.7
Amenazado	2	5.1
No sabe que hacer	2	5.1
Otros*	16	41
TOTAL	39	100

*Molesto, intranquilo, muy mal, angustiada, con temor, preocupada, confundido, aburrido, etc.

Estas comunidades tienen la característica de que la mayoría de sus habitantes son cristianos evangélicos, por lo cual no es extraño que pese al amor que le tienen a su tierra, y ante un futuro incierto el 48.7% manifieste que se sienten tranquilos (as), confían en Dios y su fe es su mayor fortaleza.

Sin embargo el restante 51.3% manifiesta una serie de sentimientos negativos frente a la situación que están viviendo, conocer la posibilidad del proyecto está incidiendo negativamente en ellos, se sienten amenazados, angustiados, no saben que hacer, molestos preocupados, temerosos, confundidos, etc. Estas comunidades se han visto afectadas porque algunos de los proyectos de infraestructura se encuentran en este momento paralizados a la espera de que se defina la situación, como son: la implementación del acueducto, de la energía eléctrica y la mejora en sus viviendas entre otros, la ampliación de la pista sin haber iniciado, ya cambió sus vidas.

B. Alternativas productivas

En qué otra actividad podría ocuparse si no tuviera la tierra?	Frecuencia	%
No sabe	15	38.5
Minería y Extracción Material de Río	6	15.4
Empleada doméstica	6	15.4
Corte de madera	3	7.7
En nada	2	5.1
Cambia de lugar	2	5.1
Otros*	5	12.8
TOTAL	39	100

*Colocar tienda, ventas, rocería, pesca, etc.

El 43.6% no sabe que podría hacer para subsistir si no cuenta con la tierra para cultivarla o considera que no se puede desempeñar en nada más; preocupa el 15.4% que optan por ser empleadas domésticas, porque implicaría irse a la ciudad donde el ritmo de vida es muy diferente al que están acostumbradas.

C. Si se da el proyecto, cómo visualiza en 5 años a:

❖ **Su comunidad.**

Cómo ve a su comunidad?	Frecuencia	%
Bien o mejor	16	41.0
Mal o peor	13	33.3
No sabe	10	25.6
TOTAL	39	100

❖ **Su familia.**

Cómo ve a su familia	Frecuencia	%
Bien o mejor	15	38.4
Mal o peor	9	23.0
No sabe	12	30.7
TOTAL	39	100

❖ **Ustedes mismos?**

Cómo se ve usted?	Frecuencia	%
Bien o mejor	18	46.1
Mal o peor	12	30.7
Igual	2	5.1
No sabe	7	17.9
TOTAL	39	100

En los tres niveles en los que se indagó a las personas, la mayoría manifiesta que después de ejecutado el proyecto ven en una mejor condición a su comunidad (el 41%) a su familia (el 38.4%) y a sí mismos (el 46.1%); si se relacionan estas respuestas con aspectos antes analizados, se deduce que en medio de la incertidumbre hay un gran anhelo, esperanza y sobre todo fe en Dios, que el proyecto por lo menos compense económicamente el perjuicio que les pueda causar, los que ven un futuro positivo se sustentaron en la posibilidad de tener dinero, una casa mejor y una comunidad con mayor dotación e infraestructura si se da la indemnización económica que ellos esperan.

Pero muy cerca de los porcentajes anteriores están quienes piensan todo lo contrario, ven a su comunidad (el 33.3%), a su familia (el 23.0%), y se ven a sí mismos (30.7%) en malas o peores condiciones sin tierra,

empobrecidos, tal vez desplazados de su territorio y sin la seguridad y tranquilidad con que vive hoy.

Hay un interesante porcentaje el 25% (en promedio) que está en una situación de incertidumbre en cuanto al futuro de su comunidad, de su familia y de ellos mismos si se da el proyecto, estos son los que se ubicaron en la casilla no sabe.

D. Qué va hacer con el dinero?

Qué va hacer con el dinero	Frecuencia	Porcentaje
Construir vivienda	16	41
No sabe	9	23
Montar un negocio	9	23
Invertir	3	7.7
Comprar vehículo	2	5.1
TOTAL	39	100

Al indagar sobre qué piensa hacer con el dinero que le den por la venta de los predios, la mayoría de la población entrevistada (41%) piensa construir otra vivienda en el sitio de reubicación.

Existe un 23% que no sabe o no ha pensado en qué podría invertir el dinero que le vayan a entregar, el otro 23% piensa montar un negocio, el cual la

mayoría habló de una tienda. Los que piensan invertir (7.7%) no saben aun en qué.

Aunque la mayoría (el 77%) ha pensado en algún tipo de inversión, es de anotar que el 97.4% manifestó no haber recibido ninguna orientación o asesoría en este aspecto, lo cual puede significar un riesgo dejar al azar el patrimonio familiar que ha sido fruto del trabajo de varias generaciones.

El 76% piensa que el dinero si cambiará a su comunidad, algunos creen que positivamente en las posesiones materiales y otros piensan que negativamente en la medida que el dinero cambia las formas de pensar.

14. ANÁLISIS DE ALGUNAS EXPECTATIVAS QUE TIENEN LAS COMUNIDADES FRENTE A LA REALIZACIÓN DE LA OBRA

- Las comunidades asentadas en el territorio donde se piensa llevar a cabo la ampliación de la pista del aeropuerto Gerardo Tovar López temen la reubicación de las viviendas ya que el sitio donde se ha planteado la misma, se considera a través de estudios que la tierra no es tan fértil como lo es donde viven en el momento y en éste orden, la calidad de vida va a desmejorar, es decir, sólo serviría para vivir pero no para cultivar.
- En el sitio donde se proyecta la reubicación sólo se puede acceder a través de una canoa ya que este es al otro lado del Río. A ésta situación la Aeronáutica Civil propone hacerle un puente colgante para que las comunidades se desplacen por él desde y hacia su territorio, a ésta propuesta la comunidad manifiesta que en momento de anegarse el río no podrán pasar por el puente colgante debido a que el riesgo es inminente tanto para la población adulta como para los niños, ésta no se ve como una solución acertada para la problemática visualizada.
- La forma como serán negociados los predios es otra incertidumbre para la comunidad, porque ya existe la historia de la primera construcción, llevada a cabo en el sitio, se militarizó el sector y se realizó la construcción, violando los derechos de la comunidad asentada en el territorio.

**15. SINTESIS DE LOS SECTORES DIRECTAMENTE
INVOLUCRADOS EN EL PROCESO.**

ASPECTO	COMUNIDAD	AERONÁUTICA	INVESTIGADORES
SOCIAL	Incertidumbre por el desarrollo de su hábitat y posible rompimiento de su hermandad constituida por la convivencia durante mucho tiempo	Se trasladan a otros predios rurales o a la ciudad mejorando su condición de vida.	Se altera la condición de vida del ser, abocándolo a situaciones totalmente ajenas para él.
ECONÓMICO	Se rompe totalmente con un ciclo económico, pues sus plantaciones no son susceptibles a traslados, serán taladas. No se podrá seguir extrayendo material de río. Se desconoce plan de compra	Se genera empleo en la etapa de construcción del aeropuerto.	Se coartan las posibilidades de un crecimiento económico. Se plantean soluciones a corto plazo. No hay un plan de retribución por las tierras y plantaciones.
AMBIENTAL	Se acaba con un alto potencial de los recursos naturales: fauna y flora. Se contamina la atmósfera, por ruido y gases.	No habrá contaminación ambiental por ruido ni por emisión de gases. La destrucción de la flora será mínima. La fauna emigrará a lugares cercanos.	No se presentan unos estudios científicos que demuestren que la población trasladada no sufrirá contaminación por ruido o gases.

SUGERENCIAS

Es importante que al darse el Proyecto, se tenga en cuenta la elaboración y puesta en marcha de un Plan de Mitigación que disminuya los impactos negativos sobre todo en el aspecto socio-productivo y que la comunidad reciba la orientación y asesoría necesaria para el manejo adecuado de los recursos económicos que recibirían por sus predios.

Es necesario tener en cuenta que la mayoría de las personas que habitan este territorio han nacido y han desarrollado su vida en ellos y se encuentran en estos momentos administrando el patrimonio familiar que les fue dejado por sus ancestros y de igual manera deseaban perpetuar su legado a las generaciones futuras, por lo cual dentro del Plan de Mitigación se debe trabajar el aspecto emocional de apego y arraigo a su tradición, su cultura, su relación con la tierra y en general a su modo particular de vida.

En los lugares de posible reubicación la agricultura, que es la actividad productiva que más se destaca porque de ella consumen y comercializan a la vez, se vería disminuida significativamente, por las características de los nuevos terrenos; por lo cual es importante capacitar y asesorar a las comunidades en otras formas de producción y de aprovechamiento de los recursos que se produzcan en estos lugares.

Los investigadores del proyecto consideramos que al realizarse la ampliación del Aeropuerto GERARDO TOVAR LOPEZ, ubicado en el corregimiento de

Zacarías en el municipio de Buenaventura, no todo lo que la comunidad puede describir como negativo lo es, en el fondo los investigadores visualizamos una gran oportunidad de hacer empresas para las comunidades ya que con el desarrollo de dicha obra, llegarán al sector empresas dedicadas al maquilado e industriales, también se construirán bodegas para las mercancías que hacen tránsito de llegada o de salida al Aeropuerto.

En este aspecto las comunidades se pueden convertir en socios estratégicos para la construcción de dichas edificaciones, aportando lotes de terrenos y los empresarios, aportarían el capital económico, de esta manera no se verían abocados a vender sus tierras y posterior a esto quedarían sin recursos económicos y sin tierras donde cultivar para sostener su familia como desde antaño lo han venido haciendo, pues con esta sociedad estratégica las comunidades tienen la oportunidad de generar recursos; ya que el Gobierno Nacional, establece prioridad para legalizar aquellos territorios de comunidades negras que hasta el momento no hayan sido legalizados por éstas.

BIBLIOGRAFÍA

- PLAN NACER – ALCALDÍA MUNICIPAL 1992
MUNICIPIO DE BUENAVENTURA
- CAMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA 2002
- ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL A.G. CONSULTORES 2002
- LEY 70 DE COMUNIDADES NEGRAS MINISTERIO DEL
INTERIOR 1993
- Sr. RODRIGO MONDRAGÓN REPRESENTANTE LEGAL CONCEJO
COMUNITARIO VEREDA CALLE LARGA. 2002
- Sr. HECTOR VALENCIA REPRESENTANTE LEGAL CONCEJO
COMUNIARIO CORREGIMIENTO DE ZACARIAS. 2002

ANEXOS

ENCUESTA

Objetivo: conocer el nivel de preparación que tiene la comunidad frente a la posibilidad de reubicación por la ampliación de la pista del Aeropuerto GERARDO TOVAR LOPEZ.

Fecha: _____

Datos generales:.

Nombre _____

Edad _____ Sexo _____ Ocupación _____

Nivel de Escolaridad _____

1. Composición familiar:

No. D.O	Parentesco	Edad	Sexo	Nivel de Escolaridad	Ocupación	Ingresos
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
					TOTAL INGRESOS	\$

2. Tenencia de la tierra:

2.1 Hace cuanto tiempo viene ocupando la tierra? _____

2.2 La tierra es: Propia _____ Prestada _____ Alquilada _____

2.3 La casa que habita es: Propia _____ Prestada _____ Alquilada _____

2.4 Si la tierra es propia, tiene titulo de propiedad (escritura de compra venta o escritura de posesión) Si _____ No _____

2.5 Qué significado tiene para usted el lugar que ocupa (La tierra):

3. Procesos Productivos:

3.1 Que productos cultiva? _____

3.2. Que hace con los productos: Consume _____
Comercializa _____ Consume/Comercializa _____ otros ____ cual _____

3.3 Que otras actividades productivas realizan _____

4. Negociación de predios

4.1. Usted conoce la posibilidad que existe de la ampliación de la pista del Aeropuerto? Si _____ No _____

4.2 Sabe que si esta se da, será necesario salir de la tierra que usted ha venido ocupando? Si _____ No _____

4.3 Cual cree que debe ser la forma de negociar mas acertada? A través del Consejo Comunitario _____ Individualmente _____ Otra ____ cual? _____ Por qué? _____

5. Beneficios sociales y económicos:

5.1 Cree que la ampliación de la pista traerá beneficios para la comunidad? Si _____ Cuales _____

No _____ Por qué? _____

6. Reubicación de las familias:

6.1 En caso de darse el proyecto de ampliación de la pista del Aeropuerto, cual cree que sería el mejor lugar para que la comunidad sea reubicada?

6.2 En este lugar se podrían realizar las siguientes actividades:

Agricultura _____ extracción de material de río _____ Corte de madera _____ Minería _____ Cacería _____

6.3 El lugar tendría: Vías Carreteables ____ Energía ____ Acueducto ____
Telefonía ____ Escuela ____ Puesto de Salud ____ Otros _____

6.4 El lugar de reubicación quedaría lo suficientemente alejado para que no se presente: Contaminación por ruido ____ Contaminación por aire ____

7. Visión de futuro:

7.1 Como se siente con la situación actual: Tranquilo/confiado_____ Amenazado_____ No sabe que hacer_____ Otro_____ Cual?_____

7.2 Si no tuviera esta tierra en qué otra actividad cree que se podría ocupar?_____

7.3 Si se da la reubicación, como ve su comunidad en 5 años? _____

7.4 Como ve a su comunidad? _____

7.5 Como se ve usted_____

7.6 Que va a hacer con los recursos que obtenga con la venta de su predio_____

7.7 Ha recibido orientación o asesoría sobre como empleará este dinero? Si_____ No_____

7.8 Cree que el dinero cambiará a su comunidad? Si_____ Como_____ No _____ Por qué _____

7.9 Cree que el dinero lo cambiará a usted? Si _____ Como_____ No _____ Por qué _____

Observaciones:
