0014

0014

72

INDICE GENERAL

CVC PLADEICOP
División Desarrollo Economico

CONTENIDO PAGINA

INTRODUCCION		
CAPITULO I	DEFINICION DEL TRABAJO DE CAMPO	3
CAPITULO II	DESCRIPCION SOCIOECONOMICA DE LOS NUCLEOS POBLADOS	16
2.1.	Comisión I	16
2.1.1.	Pichangal	16
2.1.2.	Candelillas de la Mar	17
2.1.3.	El Congal	18
2.1.4.	Cabo Manglares	19
2.1.5.	Tumaco	19
2.1.6.	Salahonda	21;
2.1.7.	Salahondita	22
2.1.8.	Majagual	23
2.1.9.	Sebastián de Belalcázar	24
2.1.10.	El Pital de la Costa	25
2.1.11.	Guachal	25
2.1.12.	Tasquita	26
2.1.13.	Mosquera	26
2.1.14.	Satinga	27
2.1.15.	El Charco	28
2.2.	Comisión II	29
2.2.1.	Guapi	29
2.2.2.	Santa Bárbara (Iscuandé)	31
2.2.3.	Rodea	32
2.2.4.	Chicopérez	32
2.2.5.	Puntabazán	33
2.2.6.	Limones	34
2.2.7.	Timbiquí	35
2.2.8.	Noanamito	35
2.2.9.	López de Micay	36
2.2.10.	El Coco	37
2.2.11.	Puerto Saija	38
2.3.	Comisión III	38
2.3.1.	Puerto Merizalde	38

C. V. C.
CEID Central
Collección Costa Pacífica

INDICE GENERAL

CONTENIDO PAGINA

2.3.2.	El Veneral	40
2.3.3.	San Antonio	40
2.3.4.	El Papayo	41
2.3.5.	La Fragua	41
2.3.6.	San Isidro	42
2.3.7.	El Pital	43
2.3.8.	Mallorquín	43
2.3.9.	El Tigre	43
2.3.10.	San José	44
2.4.	Comisión IV	45
2.4.1.	Virudó	45
2.4.2.	Pizarro	47
2.4.3.	Pepé	49
2.4.5.	Querá	50
2.4.6.	Sivirú	51
2.4.7.	Belén	52
2.4.8.	Torogomá	54
2.4.9.	Charambirá	54
2.4.10.	Cabeceras	55
2.4.11.	Palestina	56
2.4.12.	San Isidro	56
2.5.	Comisión V	57
2.5.1.	Nuquí	57
2.5.2.	Tribugá	59
2.5.3.	Jurubirá	59
2.5.4.	Chorí (y Utría)	60
2.5.5.	El Valle	61
2.5.6.	Bahía Solano (Ciudad Mutis)	62
2.5.6. a.	Cupica	63
2.5.7	Curiche	64
2.5.8.	Juradó	64
2.6.	Conclusiones	65
2.6.1.	Aspectos Sociales	65
2.6.2.	Aspectos Económicos	67
CAPITULO III.	RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS POR LAS COMISIONES DE TRABAJO	72

Copia No Controlada CVC

INDICE GENERAL

CONTENIDO		PAGINA
3.1.	Datos generales	74-101-107-112- 117- 122-127-138-147-153- 158-164-168-177- 183 -190- 196-200
3.2.	Datos de producción	88- 102- 108- 113- 118-123 129- 133- 140- 148- 154-159-164- 170- 178- 184- 191-199-
3.3.	Datos de acopio y comercialización	89- 109- 114- 119- 124-135-143- 150- 157- 160- 165-173-179- 186- 193 - 208.
3.4.	Datos de transporte	91- 105- 110- 115- 120- 125-136- 144- 151- 155- 161- 166-174- 180- 187- 194 - 211.
3.5.	Datos sobre el potencial económico	100- 106- 111- 116- 121-126-137- 146- 152- 156- 162-167-175- 181- 188- 195- 213.
CAPITULO IV	GENERALIDADES SOBRE MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS MEDIANTE EL CABOTAJE	216
4.1.	Tendencias en la movilización de carga y pasajeros a través del servicio de cabotaje- Período 1976-80	216
4.1.1.	Carga	216
4.1.2.	Pasajeros	218
4.2.	Características y condiciones de la demanda del servicio . 1980	249
4.2.1.	Carga (bienes)	249
4.2.2.	Pasajeros	252
4.3.	Comportamiento, análisis y proyecciones de la demanda del servicio de transporte en la Costa Pacífica	255

INDICE GENERAL

CONTENIDO		PAGINA
CAPITULO V	REQUERIMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE	279
5.1.	Demanda generada por el proyecto	279
5.2.	Demanda generada por otros proyectos	288
5.2.1.	Convenio Fronterizo Nariño- Putumayo	288
5.2.2.	Inventario forestal Río San Juan	293
5.2.3.	Proyecto URPA	295
5.2.4.	Estudio general sector agroindustrial litoral vallecaucano	295
CAPITULO VI	SELECCION DE CENTROS DE ACOPIO	
6.1.	Propuesta sobre flujo de comercialización con la creación de la Empresa de Cabotaje	305
6.2.	Estructura de los centros de acopio	306
6.3.	Centros de acopio	307
6.4.	Criterios de selección de centros de acopio	307
CAPITULO VII	DEFINICION DEL AREA DE COBERTURA E ITINERARIOS DE LA FLOTA DE CABOTAJE	309
7.1.	Determinación del número de embarcaciones	324
CAPITULO VIII	FLETES Y TARIFAS	326

Copia No Controlada CVC

INDICE DE CUADROS

No.	CONTENIDO	PAGINA
1	Zona Bahía Solano- Características de algunos po - blados	6
2	Zona Buenaventura Norte- Características de algunos poblados	7
3	Zona Buenaventura Sur- Características de algunos poblados	8
4	Zona Guapi- Características de algunos poblados	9
5	Zona Tumaco- Características de algunos poblados	10
6	Comisión I Tumaco . Resumen itinerario de viaje	11
7	Comisión II - Guapi. Resumen itinerario de viaje	12
8	Comisión III Buenaventura- Sur. Resumen itinerario de viaje	13
9	Comisión IV- Buenaventura Norte. Resumen itinerario de Viaje	14
10	Comisión V.-Bahía Solano. Resumen itinerario de viaje	15
11	Resultados de encuestas- Comisión I	24
12	Resultados de encuestas- Comisión II	101
13	Resultados de encuestas - Comisión III	127
14	Resultados de encuestas- Comisión IV	168
15	Resultados de encuestas- Comisión V	196
16	Datos sobre producción total estimada -1980	215-A

Copia No Controlada CVC

INDICE DE CUADROS

No.	CONTENIDO	PAGINA
17	Volumen de la demanda año 1976 - Movilización de carga con destino Buenaventura	219
17A	Volumen y procedencia de la carga hacia Buenaventura, año 1976	222
18	Volumen de la demanda año 1977 . Movilización de carga con destino Buenaventura	223
18A	Volumen y procedencia de la carga hacia Buenaventura. Año 1977	226
19	Volumen de la demanda año 1978. Movilización de carga con destino Buenaventura	227
19 A	Volumen y procedencia de la demanda, año 1979 . Movilización de carga con destino Buenaventura	230
20	Volumen de la demanda año 1979. Movilización de carga con destino Buenaventura	231
20 A	Volumen y procedencia de la carga hacia Buenaventura , año 1979	234
21	Volumen actual global de la demanda año 1980 . Movilización de carga con destino Buenaventura	235
21 A	Volumen y procedencia de la carga hacia Buenaventura año 1980	238
22	Movilización y procedencia de pasajeros por subzonas hacia Buenaventura , año 1976	240
22A	Movilización de pasajeros por costa hacia Buenaventura año 1976	243
23	Movilización y procedencia de pasajeros por subzonas . Destino Buenaventura, año 1977	241

C.V.C.
CEID Central
Colección Costa Pacífica

Copia No Controlada CVC

INDICE DE CUADROS

No.	CONTENIDO	PAGINA
24	Movilización y procedencia de pasajeros por subzonas . Destino Buenaventura, año 1978	242
24A	Movilización de pasajeros por costa hacia Buenaventura , año 1978	243
25	Movilización y procedencia de pasajeros por subzona . Destino Buenaventura, año 1979	244
25A	Movilización de pasajeros por costa hacia Buenaventura, año 1979	246
26	Movilización y procedencia de pasajeros por subzona Destino Buenaventura, año 1980	245
26A	Movilización de pasajeros por costa hacia Buenaventura año 1980	246
27	Movimiento de carga y pasajeros de las diferentes áreas hacia Buenaventura. Período 1976-80	247
28	Resultado global. Movimiento de carga y pasajeros Resumen quinquenio 1976-1980	248
29	Informe sobre desplazamiento de motonaves en el Pacífico Colombiano (Junio 5/78- abril 14/79)	258
30	Datos sobre movimiento de carga. 1976-1980 por cuatrimestres	266
31	Datos sobre movimiento de pasajeros 1976-1980 por cuatrimestres	266
32	Cálculo de la tendencia para el movimiento de carga	268
33	Cálculo de la tendencia para el movimiento de pasajeros	269

Copia No Controlada CVC

INDICE DE CUADROS

No.	CONTENIDO	PAGINA
34	Cálculo del promedio móvil de tres cuatrimestres para carga	271
35	Cálculo del promedio móvil de tres cuatrimestres para pasajeros	272
36	Cálculo del índice estacional para carga	274
37	Cálculo del indice estacional para pasajeros	275
38	Proyecciones de movimiento de carga en el litoral pacífico colombiano con ajuste estacional	277
39	Proyecciones de movimiento de pasajeros en el litoral pacífico colombiano con ajuste estacional	278
40	Demanda generada por el proyecto según resultados de encuestas. Para un año después de iniciada la empresa	285

Copia No Controlada CVC

INTRODUCCION

El presente informe detalla los resultados de la segunda fase del Estudio para la Creación y Organización de una Flota de Cabotaje en el Litoral Pacífico Colombiano en cumplimiento del contrato celebrado entre el Ministerio de Agricultura y la Fundación para el Desarrollo Integral del Valle del Cauca-FDI.

Esta fase denominada " Diagnóstico", pretende evaluar los planteamientos hechos en el primer documento con base en la información primaria proveniente de las comisiones de trabajo desplazadas hacia los más importantes centros poblados y productivos del litoral.

Para dar cumplimiento al objetivo propuesto se diseñó un plan de trabajo de campo, a través de cinco (5) comisiones integradas, cada una por tres personas , incluyendo en cada caso un motorista-mecánico. La cobertura geográfica de los recorridos coincide con la amplitud del litoral, lo cual da plena seguridad de los resultados y las conclusiones que se desprenden de los mismos. Las comisiones iniciaron labores teniendo como centro de operaciones los puertos de Tumaco, Guapi, Buenaventura y Bahía Solano, respectivamente.

El documento presenta valiosos datos acompañados de su respectivo análisis acerca de las características socio-económicas de los diversos nú

cleos poblados del litoral las distancias con relación a los centros de influencia subregional, los modos y medios de transporte, las condi - ciones que rodean la prestación del servicio de cabotaje, los itinera - rios, frecuencia de viajes, mecanismos de distribución y movimiento, tanto de carga como de pasajeros y finalmente información sobre el número mínimo necesario de embarcaciones para la flota de cabotaje.

Copia No Controlada CVC

CAPITULO I

DEFINICION DEL TRABAJO DE CAMPO

Con el propósito de verificar los planteamientos realizados en el primer informe del presente proyecto, acerca de las condiciones socio-económicas del Litoral Pacífico, se programó un plan de trabajo de campo que consideraba un recorrido pormenorizado desde Punta Ardita, la cual marca la frontera con Panamá, hasta la desembocadura del Río Mataje, límite con la República del Ecuador.

De igual trascendencia se estimaba la labor de acopio de información sobre el servicio de transporte marítimo costanero y fluvial. Sobre el particular se realizó un inventario de obras portuarias existentes en los diversos poblados, registro de matrículas de naves en las capitanías de puerto, descripción de las características principales de dichas embarcaciones, rutas, frecuencia de viajes, tipo de servicio, mecanismos de comercialización e identificación de centros de acopio a efectos de definir el sistema operacional de la proyectada flota de transporte.

Teniendo en cuenta la gran longitud del litoral pacífico y la subregionalización que de él se puede hacer con base en criterios topográficos, de

clima, relieve, condiciones de navegabilidad y polos de desarrollo, se subdividió la costa en cinco zonas para ser inspeccionadas por igual número de comisiones. Cada una de ellas tuvo un centro de operaciones que sirvió de base para su denominación, a saber :

Comisión I	Centro de operaciones	Zona de Campo
I	Tumaco	Pto. Merizalde- Río Tapaje (San Lorenzo- El Charco).
II	Guapi	Río Iscuandé- Río Micay (Santa Bárbara- López de Micay).
III	Buenaventura-Sur	Río Naya- Buenaventura (Puerto Merizalde-Buenaventura).
IV	Buenaventura-Norte	Buenaventura-Cabo Corrientes (Buenaventura-Cuevita) .
V	Bahía Solano	Cabo Corrientes- Punta Ardita (Nuquí- Juradó).

Cada comisión se desplazó a su área de trabajo durante diez (10) días en promedio. Para tal fin iban provistos de una guía que comprendía itinerarios, distancias, modos y medios de transporte, actividades económicas de los poblados de visita y previamente se habían concertado entrevistas con Alcaldes Municipales, funcionarios de Inderena, Incora, Caja Agraria, etc., con el objeto de intercambiar opiniones acerca del servicio actual de cabotaje y los programas previstos por

el Ministerio de Agricultura .

A continuación se detallan las principales características constatadas de las diversas zonas y el itinerario que se cubrió en las mismas.

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 1

BAHIA SOLANO- CARACTERISTICAS DE ALGUNOS POBLADOS

Municipio y/o vereda	Depto.	Sup. Km2	Población	Cabecera (%)	Resto (%)	Actividad econ. Ppal.	Actividades secundarias
Tribugá	Chocó		1.000	-	100	Agricultura	Pesca, madera
Bahía Solanó	Chocó	1.550	3.000	45	55	Turismo	Agricultura
Juradó	Chocó	992		40	60	Agricultura, madera	Pesca
Curiche	Chocó		600			Agricultura	Madera
El Valle	Chocó		1.200			Agricultura, ganadería	Pesca

Hospital	Centros de Salud	Aeropuerto	Correo Aéreo	Correo Nacional	Telecom	Energía Eléctrica
	Bahía Solano	Bahía Solano	Bahía Solano	Bahía Solano	Bahía Solano	Bahía Solano
				Juradó	El Valle	

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 2

ZONA BUENAVENTURA NORTE- CARACTERISTICAS DE ALGUNOS POBLADOS

Municipio y/o vereda	Dpto.	Sup. (Km2)	Población (1.980)	Cabecera (%)	Resto (%)	Actividad económica principal	Actividades Secundarias
Virudó	Chocó		462		100	Agricultura	Madera y pesca
Pizarro	Chocó	4.840	575	12	88	Agricultura de pancoger	-
Nuquí	Chocó	952	4.000	33	67	Madera, pesca	Agricultura
Cuevita	Chocó		77		100	Agricultura	Pesca
Sivirú	Chocó		622		100	Agricultura	Construción naval
Docordó			350		100	Agricultura	Maderas, artesanías

Hospital	Centros de Salud	Aeropuerto	Correo Aéreo	Correo Nal.	Telecom	Energía eléctrica
	Sivirú	Nuquí		Pizarro	Nuquí	Nuquí
	Pizarro			Nuquí	Pizarro	Sivirú (D)
	Nuquí					Pizarro (D)

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 3

ZONA BUENAVENTURA SUR- CARACTERISTICAS DE ALGUNOS POBLADOS

Municipio y/o vereda	Depto.	Sup. (Km2)	Población	Cabecera (%)	Resto (%)	Actividad económica principal	Actividades secundarias.
Merizalde	Valle		1.500	-		Agricultura	Madera
Veneral	Valle		800			Madera	Agricultura
Pital	Valle		1.000			Pesca	Madera
Mallorquín	Valle		200			Comercio	Pesca

Hospital	Centros de Salud	Aeropuerto	Correo Aéreo	Correo Nacional	Telecom	Energía eléctrica
Merizalde	Veneral					
	Merizalde			Merizalde	Merizalde	

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 4

ZONA GUAPI- CARACTERISTICAS DE ALGUNOS POBLADOS

Municipio y/o vereda	Depto.	Sup. (km2)	Población	Cabecera (%)	Resto (%)	Actividad económica principal	Actividades secundarias.
Guapi	Cauca	2.688	15.976	31	69	Agricultura y madera	Minería, pesca
Timbiquí	Cauca	1.812	14.136	7	93	Agricultura y madera	Minería y pesca
López de Micay	Cauca	3.101	19.138	7	93	Agricultura	Ganadería y minería.

Hospital	Centros de salud	Aeropuerto	Correo Aéreo	Correo Nal.	Telecom	Energía eléctrica
Guapi	López de Micay	Guapi	Guapi	López de Micay	López de Micay	Guapi
	Timbiquí		López de Micay	Timbiquí	Guapi	
	Guapi			Guapi		

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 5

ZONA TUMACO- CARACTERISTICAS DE ALGUNOS POBLADOS

Municipio y/o Vereda	Depto.	Sup. (Km2)	Población	Cabecera (%)	Resto (%)	Actividad económica principal	Actividades Secundarias
Tumaco	Nariño	1.211	112.892	44	56	Pesca, madera y agricultura	Ganadería
Salahonda	Nariño	-	2.500	80	20	Madera y agricultura (esta última es marginal)	Comercio
Mosquera	Nariño	1.717	1.250	5	95	Madera y agricultura (esta última es marginal)	Pesca
Satinga	Nariño		1.000	10	90	Madera	Pesca
El Charco	Nariño	2.095	1.800	28	72	Madera, agricultura y comercio.	Pesca
Cabomanglar	Nariño		350*	-	100	Pesca y agricultura (a nivel de subsistencia)	Madera

Hospital	Centros y/o puestos de salud	Aeropuerto	Correo Aéreo	Correo Nacional	Telecom	Energía eléctrica
Tumaco	Tumaco Salahonda Satinga	Tumaco Mosquera Satinga	Tumaco Mosquera Satinga	Tumaco El Charco Mosquera Satinga	Tumaco Tumaco	Tumaco Mosquera El Charco

* Incluídos población de Tumaco

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 6

COMISION I - TUMACO

RESUMEN ITINERARIO DE VIAJES

Itinerario	Distancia (horas)	-Vía	Actividad económica
Cali-Tumaco	1.00	Aérea	Pesca, madera y agricultura
Tumaco-Pichangal	6.00	Marítima	Pesca y madera
Pichangal-Cabo Manglares	2.00	Marítima	Pesca y agricultura
Cabo Manglares-Tumaco	4.00	Estero	Pesca y agricultura
Tumaco-Salahonda	2.00	Estero y Río Patía	Madera y agricultura
Salahonda-Salahondita	0.75	Estero y Río Patía	Madera
Salahondita-Majagual	1.00	Fluvial (Río Patía)	Agricultura y madera
Majagual-Sebastían de Belalcázar	0.75	Mar y esteros	Madera y agricultura
Sebastían de Belalcázar-El Pital	1.00	Estero y fluvial (Río Patía y Guandipa)	Madera
El Pital-Guachal	0.50	Fluvial (Río Patía)	Madera
Guachal- Tasquita	0.50	Mar, esteros y Río Patía	Madera
Tasquita-Mosquera	0.75	Mar y esteros	Madera y agricultura
Mosquera-Satinga	1.75	Fluvial (Río Satinga)	Madera
Satinga-El Charco	2.00	Esteros y Río Tapaje	Madera y agricultura
El Charco-Guapi	1.75	Estero, mar y fluvial (Río Guapi)	Madera y agricultura

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 7

COMISION II- GUAPI

RESUMEN ITINERARIO DE VIAJES

Itinerario	Distancia (horas)	Vía	Situación	Actividad económica
Cali-Guapi	0.75	Aérea	Estada	Agricultura, madera
Guapi-Iscuandé	2.00	Fluvial (2 bocanas)	Tránsito	Madera, agricultura
Iscuandé-Rodea	0.15	Fluvial	Tránsito	Madera
Rodea-Chico Pérez	1.00	Fluvial	Tránsito	Pesca
Chico Pérez-Bazán	1.00	Marítima	Tránsito	Pesca(harina de pesc.)
Bazán-Guapi	1.25	Marítima y fluvial	Estada	Agricultura, madera
Guapi-Limones	0.75	Fluvial (R. Guapi)	Tránsito	Madera y agricultura
Limones-Timbiquí	1.50	Fluvial, esteros, fluvial	Tránsito	Minería, agricultura
Timbiquí-Guapi	3.00	Fluvial, esteros, fluvial	Estada	Agricultura, madera
Guapi-Noanamito	4.25	Fluvial, esteros, fluvial	Tránsito	Madera, agricultura
Noanamito-El Coco	2.00	Fluvial y marítima	Tránsito	Pesca y agricultura
El Coco-Pto. Saija	0.75	Fluvial, esteros, fluvial	Estada	Agricultura y madera
Pto. Saija-Guapi	3.00	Fluvial, esteros, fluvial	Estada	Agricultura y madera
Guapi- Cali	0.75	Aérea	-	-

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 8

COMISION III

BUENAVENTURA - SUR

RESUMEN ITINERARIO DE VIAJE

Itinerario	Distancia (horas)	Vía	Situación	Actividad económica
Buenaventura- Merizalde* (viaje " por dentro")	6.00	Marítima	Estada	Maderas y agricultura (secundaria: pesca, madera aserrada, coco y plátano) .
Merizalde-San Francisco	2.00	Fluvial (Río Naya)	Estada	Agricultura (plátano)
San Francisco-Veneral	2.00	Fluvial (R. Yurumanguí)	Tránsito	Madera (aserrada)
Veneral-San Antonio	1.50	Fluvial (R. Yurumanguí)	Estada	Madera (tablones aserrados)
San Antonio -La Fragua	1.50	Fluvial (R. Cajambre)	Tránsito	Maderas (tablones y tablas)
La Fragua- San Isidro	1.50	Fluvial (R. Cajambre)	Estada	Madera
San Isidro - Pital	2.00	Fluvial (R. Cajambre)	Tránsito	Pesca
Pital-Mallorquín	1.50	Fluvial (R. Cajambre)	Estada	Comercio y minería
Mallorquín- El Tigre	2.00	Fluvial (R. Raposo)	Tránsito	Madera y agricultura
El Tigre- El Oro	3.00	Fluvial (R. Raposo)	Estada	Minería
El Oro-San José	2.50	Fluvial (R.Anchicayá)	Estada	Pesca y madera
San José - B/ventura	2.25	Fluvial	Estada	Actividad portuaria, comercio, pesca y madera

* Se contrata transporte regular.

Nota: El motorista se desplazará de vuelta hacia Merizalde.

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 10

COMISION V

BAHIA SOLANO

RESUMEN ITINERARIO DE VIAJE

Itinerario	Distancia (horas)	Vía	Situación	Actividad Económica
Cali-Medellín		Aérea	Tránsito	
Medellín-Solano		Aérea	Estada	
Solano-Juradó	8.00	Marítima	Estada	Agricultura (naranjas) y madera (cedro, caoba)
Juradó-Curiche	1.70	Marítima	Tránsito	Agricultura
Curiche-Coredó	0.50	Marítima	Tránsito	Madera
Coredó-Cupica	3.50	Marítima	Estada	Agricultura (naranjas)
Cupica-Solano	2.90	Marítima	Tránsito	Pesca, comercio y turismo ; (pesca blanca)
Solano-El Valle	2.45	Terrestre(M/N transbordo)	Estada	Agricultura (arroz y plátano
El Valle-Utría	0.35	Marítima	Tránsito	Pesca
Utría-Chorí	0.50	Marítima	Tránsito	Agricultura- pesca
Chorí- Jurubidá	0.75	Marítima	Estada	Agricultura, madera
Jurubidá- Nuquí	2.00	Marítima	Estada	Madera, caza, pesca, agricultura (arroz, coco, frutales)
Nuquí-El Valle	4.00	Marítima	Estada	Agricultura, (arroz, plátano)
El Valle-Solano	2.45	Terrestre (personas)		
		Marítimo (chofer y M/N)	Estada	Comercio, turismo

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 9

COMISION IV

BUENAVENTURA-NORTE

RESUMEN ITINERARIO DE VIAJE

Itinerario	Distancia (horas)	Vía	Situación	Actividad económica
Buenaventura-Virudó	10.50	Marítima	Estada	Agricultura, pesca y comercio
Virudó-Cuevita	0.50	Marítima	Estada	Agricultura
Cuevita-Virudó	0.50	Marítima	Estada	
Virudó- Pabazá	1.00	Marítima	Tránsito	Agricultura, madera y ganadería
Pabazá- Purrichá	1.00	Marítima	Tránsito	Agricultura, pesca
Purrichá- Pilizá	2.00	Marítima	Estada	Agricultura, pesca y ganadería
Pilizá- Pizarro	1.50	Marítima	Estada	Agricultura, comercio y empleomanía
Pizarro- Pepé	4.00	Fluvial (R. Baudó)	Tránsito	Agricultura
Pepé- Querá	1.50	Fluvial	Tránsito	Agricultura y ganadería
Querá- San Luis	1.50	Fluvial	Tránsito	Madera
San Luis - Pizarro	0.50	Fluvial	Estada	Agricultura y comercio
Pizarro- Usaragá	1.30	Marítima	Tránsito-	Agricultura
Usaragá- Sivirú	1.00	Fluvial (R. Docampadó)	Tránsito	Agricultura y madera
Sivirú- Belén	1.50	Marítima	Tránsito	Agricultura y pesca
Belén- Hijua	1.50	Fluvial	Estada	Agricultura y pesca
Hijua- Orpúa	1.00	Marítima	Tránsito	Agricultura y madera
Orpúa - Torogomá	1.30	Fluvial (R. San Juan)	Tránsito	Agricultura y madera
Torogomá-Charambiŕa	1.00	Fluvial	Tránsito	Pesca y agricultura
Charambirá- Cabeceras	2.00	Fluvial	Estada	Madera y agricultura
Cabeceras- Palestina	1.50	Fluvial	Tránsito	Agricultura y madera
Palestina-San Isidro	2.00	Fluvial	Tránsito	Madera y agricultura

Nota: El motorista se regresó en su embarcación hacia Buenaventura. La distancia en horas fue de 7. Cabe anotar que la autoridad administrativa en todas las localidades es el inspector de policía, a excepción de Pizarro que es la cabecera municipal del Bajo Baudó, donde la autoridad es el Alcalde.

Copia No Controlada CVC

CAPITULO II

DESCRIPCION SOCIOECONOMICO DE LOS NUCLEOS POBLADOS

2.1
Comisión I

Su área de campo estaba comprendida desde Pichangal, localidad situada en la vecina República del Ecuador, en los límites con Colombia y el Municipio de El Charco. Por lo tanto, el único centro urbano perteneciente al Departamento de Nariño, no incluído en la gira, lo constituye Santa Bárbara, sobre el Río Iscuandé .

Se iniciará la descripción a partir del extremo sur, o sea Pichangal.

2.1.1.
Pichangal

Inspección de policía adscrita, desde el punto de vista administrativo, al municipio de San Lorenzo, en la República del Ecuador.. Situada sobre la margen izquierda del Río Mataje, posee unas 69 viviendas habitadas por 700 personas dedicadas a diversas actividades, circunscritas al sector primario de la eco

Copia No Controlada CVC

nomía . En orden de importancia se destacan la silvicultura y la pesca artesanal, a nivel de subsistencia.

La comunidad posee dos escuelas con una población escolar cercana a los 100 alumnos asistidos por 3 profesores. Los servicios de salud son nulos y en caso de ser requeridos hay necesidad de desplazarse hasta la cabecera municipal.

Las condiciones naturales del terreno y la existencia de un pequeño muelle de madera (de 30 mts. de longitud), constituyen la infraestructura física de la región, que permite la entrada y salida de embarcaciones de 60 tons. de registro bruto.

2.1.2.
Candelillas de la Mar

Inspección de policía ubicada a orillas del Río Mataje y dependiente del Puerto de Tumaco.
Se encuentra a 15 minutos del anterior poblado, río arriba, desplazándose en una lancha de 40 H.P.

Sus habitantes - 800 aprox.- dedican su fuerza de trabajo al aprovechamiento de la piangua, la cual es comercializada a nivel local y con la vecina república.

Copia No Controlada CVC

Carece en absoluto de los más elementales servicios comunitarios tales como energía eléctrica, agua, alcantarillado, salud, correo, teléfono. En el aspecto educativo se ofrecen servicios en un local donde una maestra atiende 80 escolares.

Su antiguo nombre y con el cual figura en los mapas es Casas Viejas, siendo el de Candelillas del Mar, su nueva denominación.

El acceso a la localidad sólo se puede realizar por vía fluvial. Se advierte la poca capacidad de fondea que ofrece el río en el lugar, por lo cual la navegación se restringe para embarcaciones de diez tons. de capacidad de carga.

2.1.3.
Congal

Sitio de paso obligado para los transeuntes desde Pichangal y Candelillas del Mar hacia Tumaco. Su categoría se asimila a la Inspección de policía bajo la jurisdicción del Puerto de Tumaco, sus 236 habitantes alojados en 56 viviendas carecen totalmente de servicios básicos. La agricultura y la extracción maderera marginal, representan los sectores productores de la zona.

Se encuentra sobre la Costa Pacífico, en un espacio cerrado, que

ofrece facilidad de arribo y atraque de embarcaciones mayores.

2.1.4.
Cabo Manglares

Situado en cercanías de la desembocadura del Río Mira. Este centro poblado, con 332 habitantes, ubicados en 69 viviendas , carece de todos los servicios elementales de agua, luz y educación. La actividad básica es la pesca artesanal y en menor grado la agricultura de subsistencia .

El transporte hacia Tumaco , de los escasos excedentes comerciables, se puede realizar por " dentro " o sea, mediante la utilización de vías naturales navegables entrelazadas como los ríos y los esteros, en botes de madera de poca capacidad(3-5 tons. promedio) debido al calado relativamente bajo y la influencia sobre el nivel del agua desempeñado por las mareas.

2.1.5.
Tumaco

Segundo puerto colombiano sobre el Océano Pacífico . Tiene una una superficie de 3.760 Km^2 , 112.892 habitantes (según SEM - Seccional Costa Sur), 10.360 viviendas, 35 aserraderos bajo su jurisdicción , dos plantas productoras de triplex, chapas y madera contrachapada, una planta enlatadora de pescado, dos camaro

neras, diez comercializadoras de pescados y mariscos en general y por su ubicación está llamada a convertirse en un emporio de integración fronteriza y de distribución de víveres y alimentos de tierra fría en su área de influencia.

A través de Tumaco se moviliza el 27.47% de la producción forestal de la costa - 211.632 Mt^3 -; en cuanto a caza y pesca se genera el 39.38% del total regional - 1764 tons.- de acuerdo con los informes estadísticos del IDOC- 1973.

Puerto marítimo de tercera categoría para el cual el diagnóstico del Departamento Nacional de Planeación recomienda la reconstrucción de las partes afectadas por el terremoto- maremoto de diciembre de 1979, principalmente la relacionada con la zona paralela al muelle y el edificio administrativo. De otra parte se prevé la iniciación del estudio de obras tendientes al alineamiento del canal en dirección sur para mejorar las condiciones de profundidad de la bahía, con el fin de facilitar el atraque de barcos de 20 pies de calado.

A través de la carretera en afirmado que la une a Pasto se movilizan mensualmente unas 15 tons. de pescado seco-salado y por vía aérea salen alrededor de 100 tons. en el mismo perío

do . . Sede de la refinería petrolera, de allí se origina el oleo - ducto Transandino de la Texas Petroleum Company que trans - porta los crudos del Putumayo, centro del comercio de piangua, y jaiba con el Ecuador, lugar ideal para el establecimiento de una flota atunera, su zona rural es promisoria en relación con cultivos como el arroz, cacao, coco y palma africana y cerca de su cabecera se encuentra la zona de extracción de maderas de mayor volumen destinada a surtir los mercados del interior del país.

La isla sobre la cual se encuentra la población de Tumaco pre - senta graves problemas en relación con la dotación de servicios públicos y no ofrece espacio para sostener una ampliación signi ficativa en la producción manufacturera.
A pesar de no tener un radio de cobertura muy amplio, sus ser vicios básicos aventajan enormemente sus similares de la cos ta nariñense y por ello se presenta como centro de atracción en general.

2.1.6.
Salahonda (Pizarro)

Municipio ubicado a un lado del último brazo sur del río Patía , sobre su desembocadura. La cabecera consta de 367 viviendas

donde se alojan 2.060 habitantes; la principal actividad económica la constituye el aprovechamiento de la madera seguida de la agricultura, a nivel de pan coger. Sobre su jurisdicción se encuentran localizados 10 aserríos cuya producción se destina hacia el mercado nacional, vía Buenaventura. Los flujos de carga se originan bajo compromisos de compra y venta, pactados con anterioridad al momento de los embarques respectivos.

Los servicios comunitarios se reducen a cuatro escuelas y un colegio atendido por una planta de 20 docentes que ofrecen educación a la población juvenil de Salahonda, Salahondita, El Pital y El Guachal; en relación con la asistencia social se da atención médica profesional cada 8 días y de primeros auxilios a diario en el puesto de salud dependiente de la Seccional de Nariño.

Presenta problemas de navegación y sólo es posible la entrada por la bocana cuando la marea lo permite. Los buques de cabotaje actuales que frecuentan los aserraderos del lugar tienen una capacidad de carga promedio de 50 tons.

2.1.7.
Salahondita

Inspección de policía situada sobre uno de los brazos del Río Pa

tía. Consta de 16 viviendas y 110 habitantes dedicados, en su mayoría, al aprovechamiento del bosque, mientras que la pesca y la agricultura son actividades marginales que aseguran su supervivencia.

Carece en absoluto de servicios básicos. La bocana sobre la cual se encuentra ubicada se considera equilibrada , con profundidad permanente y por lo tanto la navegación a través de dicha vía no depende de los cambios en el nivel del mar. El servicio de transporte mayor se encuentra representado en los buques de transporte de madera con destino principal en Buenaventura. Río arriba se encuentra el caserío Hojas Blancas, donde habitan 161 personas agrupadas en 12 viviendas cuya ocupación es de naturaleza similar a la reseñada en el presente lugar.

2.1.8.
Majagual

Corregimiento adscrito al Municipio de Mosquera , que cuenta con 48 viviendas ocupadas por 196 personas. Se ubican sobre una de las desembocaduras del Río Patía y al igual que en los casos anteriores, tal localización corresponde con la necesidad del medio natural de transporte derivado de la inexistencia de otra alternativa en este sentido. Dicha bocana , al igual que la de Salahon

dita, no ofrece dificultades mayores de navegabilidad.

Es el campo educativo, el único en el cual se ofrecen servicios a la comunidad escolar- 20 niños- por parte de dos profesores de primaria.

Sobre las actividades económicas, el desarrollo agrícola y maderero se encuentra íntimamente ligado con la productividad de sus habitantes y los mecanismos de comercialización de sus productos de acuerdo con las piniones del corregidor de la localidad.

2.1.9.
Sebastián de Belalcázar

? Municipio fundado hace un año, sobre un estero que se comunica con el Río Patía. Se proyecta como uno de los núcleos de mayor futuro puesto que su planteamiento urbano consideró redes de acueducto y alcantarillado, además de servicios de luz eléctrica . Lo habitan 748 personas agrupadas en 108 viviendas, su ocupación primordial la derivan del sector forestal intercaladas con acciones agrícolas. Para su localización definitiva se tuvo en cuenta la necesidad de prever el medio de transporte ancestral de la zona y por ello la profundidad del lugar de arribo de las naves no representará mayor dificultad para las maniobras de navegación.

Copia No Controlada CVC

2.1.10.
El Pital de la Costa

Poblado ubicado sobre la convergencia de los ríos Guandipa y Patía. Pertenece al municipio de Pizarro (Salahonda), consta de 112 viviendas en las cuales habitan 100 personas aproximadamente.

Los servicios de salud y educación se prestan por intermedio de un médico cada 8 días con sede en Tumaco y cuatro docentes alojados en el propio poblado, respectivamente. No cuenta con servicios de agua y alcantarillado pero sí tienen acceso a luz, gracias a una planta eléctrica en perfecto funcionamiento.

La extracción de la madera y el comercio son los pilares de su economía . Según las versiones de sus moradores existe estrecha dependencia con relación al puerto de Buenaventura.

2.1.11.
Guachal

Inspección de Policía dependiente de la municipalidad de Tumaco.

Situada sobre uno de los brazos del Río Patía, cuenta con 132 habitantes agrupados en 40 viviendas, construídas en madera, carecen de todos los servicios elementales y obtienen escasos

Copia No Controlada CVC

ingresos a través de la silvicultura.

Las embarcaciones de 30 t.t. de registro bruto pueden arribar a la localidad de acuerdo con la influencia favorable de la marea alta.

2.1.12.
Tasquita

Poblado que carece de los servicios elementales requeridos por la comunidad. En él viven 186 personas sobre 32 viviendas distribuídas sobre una margen de uno de los brazos del río Patía.

Su población es " flotante", se desplazan a realizar cortes y transporte de trozas, principalmente sobre la región del río Sanquianga.

El acceso al poblado no es dificultoso ya que se ha formado el canal natural de navegación sobre la zona intermedia del canal del río.

2.1.13.
Mosquera

Municipio ubicado sobre un estero comunicado con el Río Patía. La autoridad está representada por un Alcalde y un distrito po

C.V.C.
Central

Copia No Controlada CVC

licial; posee un puesto de salud atendido temporalmente por un médico titulado; la educación se presta a través de dos escuelas y un colegio cuya enseñanza media cobija hasta el cuarto curso.

Cuenta con 850 habitantes alojados en 150 viviendas, casi en su totalidad construídas sobre madera. Bajo su jurisdicción se hallan localizados 6 aserríos que demandan el servicio de transporte con destino hacia Buenaventura, principalmente de M/NS de 40 tons. de capacidad de bodega.

2.1.14.
Satinga (Olaya Herrera)

Municipio maderero por excelencia, localizado sobre el río Sanquianga.

La cabecera o caso urbano consta de 147 viviendas ocupadas por 1000 habitantes en promedio.

Sobre esta zona se adelanta el mayor esfuerzo de aprovechamiento del bosque ya que los 27 aserríos situados en su vecindad, operan continuamente y por ende demandan intensamente el recurso forestal.

Copia No Controlada CVC

El comercio de víveres y de madera con relación a Buenaventura es permanente ya que es la zona del litoral con mayor densidad de industrias del aserrado.

Por ser centro maderero de primer orden, se convierte inmediatamente en el nodo principal del flujo de carga de doble vía con el puerto de Buenaventura. A una hora de Satinga se encuentra el poblado de la Vigía, a cuyo frente resalta la Bahía Sanquianga, una de las más profundas de todo el continente americano. La localidad cuenta con servicios de correo, salud (médico permanente), agua y educación a nivel primario.

2.1.15.
El Charco

Municipio en la fase de reconstrucción después del terremoto-maremoto de diciembre de 1979.

Situado a orillas del Río Tapaje, posee buenas comunicaciones, puestos de salud, escuelas y un colegio de bachillerato. En sus 335 viviendas se alojan 2000 habitantes cuya actividad económica central está representada por la extracción de la madera siendo la agricultura, el comercio y la reconstrucción naval, otras fuentes de ingresos importantes.

Copia No Controlada CVC

Conjuntamente con la zona de Satinga se puede considerar uno de los lugares más frecuentados por los barcos de cabotaje. No presenta problemas para la entrada y salida de motonaves mayores que suelen arribar en procura del transporte de la madera y eventualmente de personas y otros productos agrícolas.

El Charco, de recibir la zona una empuje económico, está llamado a convertirse en un centro comercial ligado con Buenaventura, ya que es paso obligado de M/NS con destino hacia los poblados río arriba y de regiones circunvecinas con el Patía.

2.2.
Comisión II

2.2.1.
Guapi

Municipio caucano ubicado sobre el río del mismo nombre, cuenta con aproximadamente 27.000 habitantes de los cuales el 30% están localizados en el casco urbano. La infraestructura física y social es relativamente buena si se le compara con los demás poblados de la Costa Pacífica. Se notan los servicios hospitalarios, educativos, bancarios, de comunicaciones, de capitanía de puerto, Inderena, Incora y Aeronáutica Civil.

El agua no es potable, la luz se suministra durante 5 horas dia

Copia No Controlada CVC

rias , el alcantarillado no existe y el río amenaza gravemente una de las vías principales del municipio.

El acceso a la población está restringido a dos modos de transporte que son el marítimo y el aéreo. El primero de ellos es cumplido por motonaves contratadas especialmente. Semanalmente el arribo se hace por parte de dos motonaves en promedio de 60-80 tons. de registro bruto, procedentes de Buenaventura. El transporte aéreo se realiza a diario por una aerolínea privada y cada dos días por las empresa oficial Satena.

Con relación al cabotaje, la Capitanía de Puerto estima que el servicio en cuanto a frecuencia de viajes y capacidad de carga se realiza en forma normal. El obstáculo del transporte menor radica en la inseguridad, en el abastecimiento de combustible, el cual se presta por parte de un comerciante , quien fija los precios a su libre albedrío.

La población económicamente activa se concentra, a nivel de la cabecera municipal , en empleos oficiales, docencia, comercio, servicios generales y una empresa pesquera. A nivel rural, las actividades económicas básicas están representadas en aprovechamiento forestal, la agricultura y la pesca sobre todo cama-

Copia No Controlada CVC

ronera; la pesca blanca se aprovecha en forma artesanal. La agricultura está representada básicamente en el cocotero. El aprovechamiento forestal, más concretamente los aserraderos, resultaron seriamente afectados por el terremoto-maremoto, acaecido a finales del año pasado, además la desorganización en el mercado de los productos forestales en Buenaventura, ha afectado gravemente esta industria.

2.2.2.
Santa Bárbara (Iscuandé)

Este municipio se encuentra localizado a orillas del río Iscuandé en el Departamento de Nariño. Habitan en la cabecera municipal unos 4.000 habitantes. No posee acueducto, hay sólo una escuela y un colegio de bachillerato con enseñanza hasta el cuarto curso. Las actividades económicas están representadas en el aprovechamiento forestal, la minería, la agricultura y la pesca a nivel artesanal. El río no presenta obstáculos graves para la navegación y prueba de ello es que permite fácilmente la presencia de M/NS de hasta 200 tons. de registro bruto. Cuando estaba en pleno apogeo la planta maderera de Rodea, la motonave Río Iscuandé visitaba la localidad una vez por semana.

Copia No Controlada CVC

2.2.3.
Rodea

Sobre el Río Iscuandé se encuentra la vereda denominada Rodea. Nació hace siete años, como producto del establecimiento de una planta de molduras y machimbres; alrededor de la planta han surgido unas 10 viviendas cuyos moradores alternan el trabajo de la madera con alguna actividad agrícola. La planta posee la más moderna maquinaria para la produccción de madera aserrada, machimbre, molduras y palos de escoba. En la actualidad opera con una eficiencia del 10% siendo inminente su quiebra, todo esto debido a las pérdidas sufridas con ocasión del terremoto-maremoto que azotó la costa pacífico y al país en general en diciembre de 1979. A lo largo del río se pudo constatar su buen caudal y equilibrio, lo cual permite la entrada hasta la cabecera municipal de barcos de cerca de 250 tons. de registro bruto.

2.2.4.
Chicopérez

Se encuentra a una hora de distancia de Rodea sobre la bocana del río Iscuandé . Pertenece al municipio de Santa Bárbara y está integrado por 300 personas alojadas en unas 18 casas de madera. Se desenvuelven en la pesca y produccción de coco.

Copia No Controlada CVC

Posee una escuela pero no funciona en la actualidad, no hay puesto de salud, ni de policía; deben navegar cerca de una hora para recoger agua dulce y la producción que obtienen, en la mayoría de los casos es para el autoconsumo .

Sólo es posible el arribo de embarcaciones menores, no posee infraestructura portuaria de ninguna clase y los excedentes comerciables -hasta hace un año, representados en el cocotero -, debían trasladarse hacia los municipios de El Charco y Guapi.

2.2.5.
Puntabazán

Sede de la fábrica de harina de pescado " Pescarina Ltda.", la cual es la única de este tipo que existe en el país; se encuentra a la orilla del Océano Pacífico y territorialmente circunscrita al municipio de El Charco, Departamento de Nariño .

La planta opera bajo serias dificultades, eficiencia del 10% y por lo tanto su producto no compite internacionalmente; escasamente abastece el mercado nacional, dada la baja calidad del producto final. En forma marginal elabora aceite de pescado.

No presenta problemas de servicio de transporte . Cada vez

Copia No Controlada CVC

que se requiere hay una motonave (Nombre: " Iván ", TRB), dispuesta a ofrecer el servicio, además de movilizar, de manera opcional, pasajeros hacia Buenaventura.

2.2.6.
Limones

Corregimiento bajo la jurisdicción del municipio de Guapi. Lo habitan 2.000 personas aproximadamente, situado a 45 minutos de la sede municipal, desplazándose en una lancha con un motor fuera de borda, posee dos escuelas con capacidad para 300 alumnos, no tiene centro de salud y el servicio de erradicación de la malaria se presta dos veces al mes.

Las actividades económicas se fundamentan en la madera y la agricultura, en el poblado hay dos aserríos de mediana capacidad y la actividad agrícola se fundamenta en la producción de coco y plátano .

Aseguran que el problema número uno de la comunidad es el transporte. En este sentido deben condicionarse a los horarios y tarifas que estipulen los barcos que movilizan la madera de los aserríos.

Copia No Controlada CVC

2.2.7.
Timbiquí

Municipio caucano situado a 1 1/4 hora de la bocana que forma el río de su mismo nombre.

El agua suministrada a la población proviene del río , la energía eléctrica es suministrada de un modo irregular, posee dos centros de salud atendidos por un médico de un modo permanente , el colegio alberga cerca de 400 estudiantes.

Las actividades económicas sobresalientes corresponden a la madera, por medio de siete aserraderos, la agricultura por medio de cultivos de coco, caña, papachina y plátano y la minería sobre la cual existe en estos momentos la fiebre del oro, la cual está desalojando brazos incorporados a otras actividades productivas. El río es bien equilibrado y posee caudal regular, lo cual facilita el arribo de buques de hasta 200 tons. A pesar de no haber consistencia en la periodicidad de los viajes, se puede fijar, de manera tentativa, un rango de 15-20 días. La finalidad básica de los mismos es el transporte de la madera aserrada hacia Buenaventura.

2.2.8.
Noanamito

Pertenece al municipio de López de Micay y está ubicado sobre uno de los brazos del río del mismo nombre. En el poblado habitan unas 300 personas dedidas básicamente al corte y producción de polines y algo de agricultura.

Paso obligado del comercio de doble vía Micay-Buenaventura . Sinembargo la mayor riqueza agrícola de riberas de este río se encuentra cerca de la ribera municipal mientra s que en terrenos aledaños a la bocana sobresale la producción de caña. No se observa mayor movilización de carga, con excepción de la derivada de la producción de dos aserríos circunvecinos.

2.2.9
López de Micay

Municipio situado sobre el río del mismo nombre, posee una población aproximadamente de 1.500 personas en la cabecera municipal. Cuenta con los servicios de un médico permanente el cual debe cubrir las distintas veredas y corregimientos; hay tres escuelas y un colegio , carece de todos los servicios públicos . Su economía está centrada en la producción agrícola descollando cultivos tales como la caña, plátano y maiz. La minería y en especial la explotación aurífera es otro de los ren -

Copia No Controlada CVC

glones fundamentales.

Es notorio el movimiento de productos agropecuarios con destino hacia Buenaventura. El tramo es de difícil acceso por los desniveles del río y en varios lugares se requiere de maniobras especiales a efectos de continuar el recorrido. Sus moradores recomiendan la finalización de la carretera que los uniría a Popayán como elemento clave para desembotellar dicha subregión caucana.

2.2.10.
El Coco

Caserío situado sobre la bocana del Río Saija, pertenece al municipio de López, consta de 10 viviendas ocupadas por 50 habitantes. No existe ningún servicio público, la pesca se constituye en su actividad económica central y es efectuada en grupos; la agricultura es una actividad marginal.

En cuanto a elementos de transporte, no posee infraestructura mínima requerida y el desplazamiento de la producción se hace cada tres días en promedio, en M/NS de 6-9 tons. de capacidad de bodega. Su ubicación no permite el atraque de embarcaciones de mediano y gran calado.

2.2.11.
Puerto Saija

Corregimiento situado a orillas del río que lleva su misma de - nominación, encontrándose circunscrita al municipio de Timbiquí, distante 163 Kilometros vía marítima de B/Tura. En el poblado existen dos aserríos que poseen una capaci - dad promedio de producción de 3.000 polines mensuales ; los cultivos sobresalientes son el cocotero, caña de azúcar, arroz, maiz y papachina.

Cuenta con 250 hab.

El transporte, al igual que en toda la región, se debe a un producto en especial: la madera aserrada. La frecuencia en el arribo de las naves depende las negociaciones de los dueños de aserraderos con intermediarios de Buenaventura. El comercio agrícola y la movilización de pasajeros tiene una participación marginal.

2.3.
Comisión III

2.3.1.
Puerto Merizalde

Corregimiento deBuenaventura ubicado sobre el Río Naya, cuenta con 1.500 habitantes que viven en 220 casas. Cuenta con ser

vicios de salud, en un hospital muy bien dotado y organizado ; educación a través de una escuela; telecomunicación a través de Telecom y posee los servicios de instituciones tales como el Sena, Inderena y el Instituto Matía Mulumba.

Sus actividades principales son básicamente la agricultura y la madera, descollando en la primera de ellas la producción de maíz, chontaduro, plátano, banano y la papachina. En la actividad forestal juegan papel sobresaliente la extracción de trozas y el aserrío en forma manual. Algunas actividades menores son el comercio y la producción pecuaria.

Otros sitios de visita fueron las veredas siguientes : El Cacao, El Trueno, Pastico, Caburrí, Santa María, El Carmen, San Antonio, Callelarga, Marruchá y San Francisco. De estos lugares puede decirse que su población está localizada a lo largo de la ribera del río y sus pobladores ejercen iguales actividades económicas a las de Merizalde. Ninguno de estos caseríos posee más de 25 viviendas, ni 250 habitantes.

Desde San Francisco del Naya, el transporte fluvial es la única modalidad de servicio posible para la comunidad. Con excepción del fletamiento de barcos por parte de los aserríos, la

Copia No Controlada CVC

movilización de la producción agropecuaria es asumida por lanchas y lanchones de escasa capacidad de carga.

2.3.2.
El Veneral

Corregimiento situado sobre el Río Yurumanguí, cuenta con 80 viviendas y 800 habitantes aproximadamente, posee servicios de salud y educación, más no así con servicios públicos tales como agua, alcantarillado y energía eléctrica. Sus principales actividades económicas se centralizan en la agricultura y la madera. Su ubicación con respecto a la bocana permite el acceso de embarcaciones de aproximadamente 15 tons. de registro neto. Una particularidad en la región es el predominio en este caserío, de embarcaciones menores.

2.3.3.
San Antonio

Caserío ubicado sobre el Río Yurumanguí que cuenta con 96 familias y 750 habitantes. Sus actividades principales están representadas en el aprovechamiento forestal y la agricultura.

Existen dos corregimientos río arriba, de relativa importancia por su participación en la explotación maderera y minera, son

Copia No Controlada CVC

éstos Juntas y San Jose´.

A pedido de los aserraderos, las motonaves que arriban sobre el Veneral, penetran hasta la localidad.

2.3.4.
El Papayo

Localidad cuya población no pasa de 200 personas y 25 viviendas; están dedicados exclusivamente a la extracción de madera y la agricultura. Es un corregimiento que no cuenta con ningún tipo de servicio público.

El transporte se suministra bajo la modalidad de contrato previo, según el cual los responsables de los barcos se comprometen a estibar carga (madera principalmente), bajo la garantía de negociación concertada con anterioridad en el Puerto de Buenaventura.

2.3.5.
La Fragua

Localidad situada sobre el Río Cajambre y dedicada exclusivamente a la industria de la madera; la única concentración de población económicamente activa que existe labora en el aserrío

Copia No Controlada CVC

del poblado . Demandan el servicio de transporte cuando el propietario del aserrío ha dispuesto un negocio con los comerciantes madereros de Buenaventura y/o el interior del país. De otra parte se requiere con urgencia, de repuestos y víveres para la comunidad dependiente de la planta.

2.3.6.
San Isidro

Localidad de aproximadamente 130 personas y 25 familias, las cuales centralizan sus actividades principalmente en la extracción de madera en forma de trozas y algunos cultivos agrícolas como la papachina, el chontaduro y la caña. La única organización en esta localidad es la junta de acción comunal , quien vela por los intereses de sus habitantes.

Aguas arriba del río Cajambre, se encuentran dos localidades de relativa importancia y producción semejante: El Banco y Salazar.

En relación al transporte, se asimilan las anotaciones realizadas a las demás poblaciones madereras.

Copia No Controlada CVC

2.3.7.
El Pital

Corregimiento con un promedio de 350 personas agrupadas en 74 viviendas. Su actividad principal es la pesca y la madera, cuenta con un puesto de salud recién construído y una escuela.

La economía es de subsistencia y por ello no se observa mayor movimiento de productos agroforestales. La cercanía con Buenaventura induce el autoservicio en materia de transporte, a partir de embarcaciones de poco calado.

2.3.8.
Mallorquín

De 20 viviendas y 200 personas aproximadamente, este corregimiento tiene como actividad principal la pesca y la madera. Está situado sobre la bocana del río del mismo nombre , lo cual facilita el acceso de embarcaciones de cabotaje.

De condiciones muy similares al Pital. Las anotaciones sobre transporte son verdaderas en ambos casos.

2,3,9.
El Tigre

Poblado de aproximadamente 60 viviendas y 400 personas ubi -

Copia No Controlada CVC

cado sobre el Río Raposo, su actividad principal es la produc - ción de madera en forma de trozas y la agricultura con mayor énfasis en el chontaduro.

Como poblados cercanos y de alguna influencia y participación en la producción se encuentran: San Francisco, El Oro y Callehonda.

El transporte de madera en trozas se ha popularizado por las promesas de compra de Cartón de Colombia. El medio que se utiliza en este caso es el denominado remolcador que enfrenta usualmente menos dificultades para su desplazamiento con las naves avituadas con quillas.

2.3.10.
San José

Localidad situada a orillas del Río Anchicayá, tiene aproximadamente una población de 320 personas agrupadas en 40 viviendas; se dedican básicamente al cultivo del plátano, chontaduro y árboles frutales. Aprovechando las épocas de invierno, como en toda esta zona, se aprovecha la selva a fin de obtener trozas que luego serán comercializadas en Buenaventura. El río no presenta problemas de navegación para embarcaciones de 12.tons.

Copia No Controlada CVC

de registro bruto, las cuales frecuentan el lugar cada semana.

2.4
Comisión IV

a. Marítima

2.4.1.
Virudó

Esta localidad está situada en Cabo Corrientes. Es una población de 462 habitantes y un número de viviendas de aproximadamente 141.

Cuenta con un puesto de salud no muy bien dotado y poco organizado; educación a través de una escuela; no existe sede de telecomunicación, como tampoco los servicios de instituciones representadas como Inderena, Caja Agraria.

Sus actividades principales son básicamente la agricultura, la madera y la pesca. Siendo en la primera de ellas : el plátano , arroz, maiz y coco las más importantes. En la actividad forestal juega papel sobresaliente un aserrío y en menor escala la extracción de trozas, debido a la carencia de mano de obra. La pesca es una actividad que se desarrolla para el consumo inter-

Copia No Controlada CVC

no; causa de lo anterior es la poca tecnología y la falta de re - cursos.

Cabe anotar que estas actividades y, principalmente la segunda, no son desarrolladas directamente en el caserío sino en lugares alejados del mismo. La extracción la realizan sus moradores y su transformación se lleva a cabo en el único aserrío que hay en la región.

Como siguiente sitio de visita se escogió Cuevita, ubicada tam - bién en Cabo Corrientes y distante de Virudó 30 minutos nave - gando por esteros .

Su número de viviendas no pasa de 50 y su población es de apro_ ximadamente 78 habitantes.

Su actividad principal es la agricultura: arroz, plátano y maiz , los más destacados.
La bocana es realtivamente profunda y de ello deriva la no peli- grosidad del tránsito por la misma.

Los moradores de estos dos caseríos determinaron, a través de las encuestas, como posible centro de acopio a Virudó por - que ofrece menos peligro para transportadores y posee gente de

Copia No Controlada CVC

mayor capacidad para su manejo .

Cada vez que se establece un contrato de compra y venta de tablones en Buenaventura, zarpa un buque maderero hacia el poblado. Ello ocurre en promedio cada 45 días.

2.4.2.
Pizarro

Cuenta aproximadamente con 202 viviendas y 754 habitantes. Representa la cabecera del municipio Bajo Baudó, posee servicios de salud, dotado de un médico y cinco enfermeras; educación a través de escuelas y colegio sede de telecomunicación a través de Telecom ; servicios de instituciones representadas allí mismo como la Caja Agraria, quien adelanta un programa crediticio y SEM por intermedio de un Distrito de Erradicación de la misma. También cuenta con juzgados e inspecciones de policía, lo mismo que Alcaldía y Registraduría Municipal.

La mayoría de los moradores se dedican a la empleomanía oficial y la minoría (20%) se dedica a la agricultura. Esto es debido a la falta de recursos técnicos y escuelas agropecuarias. Lo poco que se cultiva consiste en : plátano, arroz y maiz.

Copia No Controlada CVC

No cuenta con servicios de energía ni de agua; existe la posibi - lidad de construir un acueducto a corto plazo.

En cuanto al comercio, existen pequeños negocios cuya finalidad es abastecer a la población de víveres para la alimentación, la cual es escasa.

Cabe anotar que el transporte a esta zona se hace difícil por el peligro que encierra la bocana. Ante este hecho el transporte de la madera se efectúa por intermedio de remolcadores que pue - den enfrentar variaciones en el nivel del mar. Un barco de cabo taje normal tendría mayores tropiezos por su diseño que exige normalmente un nivel de profundidad mayor.

Entre Virudó y Pizarro existen corregimientos alternos, ellos son : Pabazá, Purrichá y Pi lizá.

Su número de viviendas no es mayor de 40 y su promedio de moradores por vivienda es de cuatro personas. La distancia entre un lugar y otro no es mayor de 2 horas y sus actividades principales son similares a la descrita en Virudó.

La localidad más importante de estos sitios es Pilizá y su distancia desde Pizarro es de 1-1/2 horas con una canoa y en mo

Copia No Controlada CVC

tor de 40 H.P.

Existe un corregimiento distante de Pizarro 1-1/2 hora llamado Usaragá dedicado al cultivo de arroz. En estos momentos se construye el canal para el estero que comunica Pizarro con este corregimiento, el cual será la principal vía de transporte para la comercialización de sus productos.

b. Zona del Río Baudó

A lo largo de este río fueron visitadas las localidades de Pepé, Querá y San Luis.

El principal sitio a lo largo de este río es la localidad de Pie de Pató seguido de Arenal, Pepé y Querá.

2.4.3.
Pepé

Cuenta aproximadamente con 25 viviendas y 121 habitantes. Su distancia desde Pizarro es de aproximadamente 4 horas , en lancha con motor de 40 H.P., permitiendo el acceso hasta sus riberas , de embarcaciones de cabotaje de aproximadamente 10 tons. netas. No posee servicios de salud, energía, acueduc-

Copia No Controlada CVC

to ni educación.

Sus principales actividades económicas se centralizan básica - mente en la agricultura y la ganadería, siendo en la primera de ellas el plátano, arroz y banano los más destacados; y para la actividad pecuaria: cerdos y gallinas.

2.4.5.
Querá

Población de aproximadamente 25 familias y 150 habitantes; sus actividades principales son similares a las descritas en Pepé pe ro en una mayor escala. Su distancia a Pizarro es de 2-1/2 ho - ras aproximadamente.

Carece de servicios de salud y educación, lo mismo que de ener gía y acueducto.

La frecuencia del servicio de cabotaje de M/NS de 15 tons. de peso bruto para la movilización de los habitantes y los produc- tos de esta zona es de un mes aproximadamente, debido a la de ficiencia y carencia de medios de transporte.

La única organización en esta localidad es la Junta de Acción Comunal, que vela por los intereses de sus habitantes y de quie nes se obtuvo la información.

Copia No Controlada CVC

Existe un corregimiento de relativa importancia- hacia abajo - llamado San Luis, aproximadamente a 1.5 horas de Querá el cual se dedica principalmente a la extracción de madera y su transformación; la producción de este sitio es transportada en botes hasta Buenaventura. Estas embarcaciones movilizan aproximadamente 1.500 tablones por motonave con una frecuencia de viajes de cada 15 días.

c. Zona de Docampadó

A lo largo de esta zona se visitaron las localidades de Sivirú , Puerto Abadía, Beleń y Orpúa.

2.4.6.
Sivirú

Es la localidad, junto con Pizarro, más importante de esta comisión.

Cuenta con los servicios de salud, educación a través de una escuela, más no así con servicios de energía por estar la planta eléctrica en reparación.

Sus principales actividades económicas se centralizan básica - mente en la agricultura y la pesca siendo en la primera de ellas

Copia No Controlada CVC

la caña, arroz, plátano y maiz los más destacados y para la actividad de pesca la corvina, pargo y bagre.

Su distancia desde Pizarro es de aproximadamente 2-1/2 horas en motor de 40 H.P. Es la bocana que menos peligro ofrece para la navegación. Una de las principales particularidades de esta región es que predominan embarcaciones- botes de cabotaje, en total de 7 que movilizan la mayor cantidad de los productos de la zona, aproximadamente 18 tons. por motonave con una frecuencia de viajes de cada 15 días.

Es una población de 622 habitantes, con 274 viviendas aproximadamente y un promedio de 3 personas en cada una. Su distancia aproximada a Buenaventura es de unas 6 horas en motor de 40 H.P.

2.4.7.
Belén

Localidad dedicada prácticamente a la agricultura con características similares a los demás poblados con la diferencia que la producción a gran escala la realizan los cholos, los cuales la venden en Hijua, Puerto Abadía y Sivirú.

Existe un promedio de 121 habitantes y 45 viviendas; los sitios

Copia No Controlada CVC

de comercialización los ubican principalmente en Sivirú e Hi - jua (Pto. Abadía), debido a los costos de transporte hasta Buenaventura u otras regiones .

Aguas arriba del río se encuentra un aserrío , el más importante de la región . Su producción es de aproximadamente 4.000 tablones mensuales y el precio unitario es de $120 /tablón. Las épocas de transporte de este tipo de productos, al igual que en el resto de la costa, está supeditada principalmente ápoca de producción.

Más adelante del aserrío encontramos las localides de Puerto Abadía y Orpúa de relativa importancia y de producción semejante, distantes entre sí 1-1/2 hora.

En los cultivos hay en promedio una pérdida del 30% debido a la falta de transporte en las épocas de cosecha y por falta de pes - ticidas para proteger la producción del ataque de plagas.

d. Zona del Río San Juan

A lo largo de este río se visitaron las localidades de Torogomá, Charambirá, Cabeceras, Palestina y San Isidro, siendo las características de cada una de ellas las siguientes :

Copia No Controlada CVC

2.4.8.
Torogomá

De unas 33 viviendas y aproximadamente 110 habitantes dedicados a la actividad de agricultura principalmente plátano , arroz y coco. El producto forestal son las trozas que son llevadas en balsas a los aserríos cercanos.

Esta actividad se lleva a cabo en menor escala por la carencia de medios adecuados para cortar la madera.

Aproximadamente cada 3 meses un buque maderero de 30 tons. de capacidad de bodega suele llegar a este sitio para transportar la madera posteriormente a Buenaventura. Existe una cooperativa que se dedica a la producción de coco y de quienes se obtuvo la información correspondiente.

2.4.9.
Charambirá

Es una localidad de aproximadamente 100 habitantes reunidos en 23 familias dedicadas básicamente a la pesca: cherna, tiburón y corvina.

Es importante añadir que esta localidad está situada en una de

Copia No Controlada CVC

las bocanas del río San Juan, bastante profunda que se presta para la navegación y que por consiguiente puede desempeñar fácilmente la actividad pesquera.

En cuanto a la pesca se capturan en promedio 12 tons. mensuales. Tienen dificultades para el almacenamiento ya que no disponen de un cuarto frío para la conservación de la pesca. La frecuencia de los viajes hacia Buenaventura es de cada 10 días y lo realizan directamente en sus canoas de 2 tons. efectuados principalmente por mar .

2.4.10.
Cabeceras

Cuenta aproximadamente con 34 viviendas y 132 habitantes , carece de servicios de salud, energía y agua potable más no así de educación.

Su principal actividad económica se centraliza básicamente en la madera, que es llevada a cabo por una cooperativa llamada "Cooperativa Agropecuaria del Bajo San Juan".

Es importante anotar que el transporte se lleva a cabo cada vez que esté lista la carga; la frecuencia de viajes es de un mes ,

bien sea hasta San Isidro o Buenaventura. Estas embarcaciones movilizan más o menos 4.000 tablones mensuales; su distancia aproximada a Buenaventura es de unas 5 horas en motor de 40 H.P. y a San Isidro 2-1/2 horas en las mismas condiciones .

2.4.11.
Palestina

Localidad relativamente pequeña, dedicada principalmente al cultivo de banano y maiz y a la cría de cerdos.

En los cultivos, principalmente el maiz, hay en promedio una pérdida del 40% debido a la falta de transporte y sitio adecuado de almacenamiento. Hay ocasiones que el producto se tiene que almacenar durante 8 meses.

No existen servicios de salud, energía, agua, bancarios, pero sí educativos, a través de una escuela.

2.4.12.
San Isidro

Los principales productos que podemos anotar son los siguientes: madera, combustible y abarrotes en general.

Esta localidad está situada de Buenaventura a una distancia de

Copia No Controlada CVC

2 -1/2 horas por carretera y 7 horas por río y mar.

Existe una flotilla de botes de aproximadamente 10 tons. netas por embarcación, las cuales se dedican principalmente al transporte de la madera desde los aserríos hasta San Isidro y de este sitio se transporta en camiones hacia Buenaventura o al interior del país.

2.5.
Comisión V

2.5.1.
Nuquí

Municipio chocoano situado a orillas del Océano Pacífico - Centro poblado de mayor importancia en la zona comprendida entre Cabo Corrientes y Bahía Solano. Predomina al igual que en toda la Costa, la población negra acompañada de una minoría de mestizos y blancos.

Las fuentes de empleo e ingresos se limitan a la acción directa sobre los recursos naturales y, en particular, de los sectores agrícolas , pesquero y forestal. Estas acciones se realizan a nivel de economía de subsistencia, debido a la ausencia de tecno -

Copia No Controlada CVC

logía apropiada y la inaccesibilidad con respecto a los centros poblados del interior del país.

La actividad agrícola se concentra en el arroz, plátano y frutales; la pesca blanca es la base de la dieta proteínica local y la extracción de especies arbóreas se hace previa localización de las manchas. A nivel marginal se efectúan acciones a nivel del comercio y la porcicultura.

Nuquí, con 2.000 habitantes, cuenta con servicio hospitalario por un médico y una enfermera; posee colegio de bachillerato, Telecom, ICA, Indefena, Juzgados, Oficina de Recaudación de Impuestos y Registraduría de Estado Civil. Carece de servicio de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica.

La infraestructura portuaria es nula, los arribos de embarcaciones son irregulares en el tiempo y se suele afirmar que hace 25 ó 35 días no visita la localidad embarcación mayor de algún tipo. El acceso para las naves de gran calado no se dificulta debido a la buena profundidad que presenta su costa.

En Nuquí se habla de la importancia del corregimiento de Arusí, ubicado sobre Cabo Corrientes. Sobresale por la gran acti-

Copia No Controlada CVC

vidad del sector agrícola - coco, plátano, banano y arroz- y la construcción naval en baja escala.

2.5.2.
Tribugá

Corregimiento adscrito al municipio de Nuquí; ubicado sobre el río de su mismo nombre y habitado por 1.000 personas agrupadas en 80 viviendas levantadas en madera.

La economía de subsistencia se basa en el aprovechamiento de los recursos naturales de la región. Como consecuencia de no contar con servicios comunitarios, se presentan altos índices de analfabetismo y morbilidad, que obviamente repercuten sobre la productividad de sus moradores. Las deficiencias también alcanzan el sector del transporte, totalmente irregular, en cuanto a la frecuencia del servicio, su calidad y la seguridad de las travesías.

2.5.3.
Jurubirá

Corregimiento de Nuquí, situado sobre la bocana del río Jurubirá. En 250 viviendas se agrupan sus mil quinientos habitantes. Con infraestructura similar a la del vecino Tribugá, este

Copia No Controlada CVC

caserío centra su economía en la agricultura . Como elemento de autoconsumo se desarrolla la actividad pesquera.

La extracción de maderas es marginal a falta de aserríos. Como consecuencia de lo anterior surge la carencia del servicio de transporte, el cual " se presta" en toda la costa básicamente como producto del asentamiento de aserríos a lo largo del litoral.

Se destaca, en este poblado, el constituirse en el único caserío que sin ser municipio posee servicio de luz a través de una planta Diesel obtenida en la localidad, gracias al esfuerzo mancomunado.

2.5.4.
Chorí (y Utría)

Vereda dependientes del municipio de Nuquí.
Su población es " flotante " y se encuentra dispersa en las zonas agrícolas y pesqueras. Utría se encuentra sobre una ensenada y no presenta dificultad para la navegación de naves de mediano calado, las cuales esporádicamente frecuentan la región por la falta de contratos previos que aseguren la carga de los mismos.

Copia No Controlada CVC

2.5.5.
El Valle

Corregimiento adscrito al municipio de Ciudad Mutis (más conocido como Bahía Solano), situado sobre la bocana del Río Valle.

Entre El Valle y Bahía Solano hay comunicación vial de aproximadamente 18 Km. de longitud, tal carretera, en afirmado, es la única en el Litoral Pacífico Chocoano.

El Valle, con 1500 habitantes, es la despensa agrícola de Bahía Solano. Zona fértil y apta para casi todo tipo de cultivo, existe abundante cría de ganado vacuno y porcino y presenta, además, enormes posibilidades para complejos madereros que aprovechen racionalmente las manchas de cedro localizadas sobre terrenos aledaños.

El presente poblado se constituye en un sitio ideal para el establecimiento de un centro de acopio de bienes perecederos y por lo tanto, punto neurálgico para definir los itinerarios sobre su área de influencia. El tránsito a nivel marítimo hacia Bahía Solano tropieza con serias dificultades y por ello tiene prioridad entre sus habitantes el modo carretero.

Copia No Controlada CVC

En términos de un mercado ampliado se hace inaplazable la decisión de programar el servicio de cabotaje que comunique periódicamente con el Puerto de Buenaventura.

2.5.6.
Bahía Solano (Ciudad Mutis)

Centro de referencia de la Costa Pacífica en su parte norte. Comunicada por vía aérea con el interior, a través de dos (2) líneas aéreas. Ubicado sobre la bahía que lleva su denominación popular, se constituye en un puerto natural óptimo que no presenta problemas para la navegación aparte de contar con ayuda de faros y boyas.

Contrariamente a lo previsto, en el aspecto productivo no descolla la municipalidad exceptuando la actividad pesquera que genera márgenes comerciables con destino a Antioquia. Su población se abastece de El Valle y en materia de víveres y abastos de lo proveniente por vía aérea desde Cali y Medellín, además de la mercaderia de los esporádicos buques que parten desde Buenaventura.

El sector público es el primer generador de empleos en la cabecera municipal.

Copia No Controlada CVC

En Ciudad Mutis tienen sede 35 entidades oficiales ; otro sector consolidado es el comercial ya que se constituye en el centro geográfico de la zona comprendida entre Cabo Corrientes y la frontera con Panamá.

Los servicios públicos son precarios. En materia de salud se observa un hospital en vía de ensanche; carece de agua potable y luz ; el servicio telefónico evita el aislamiento de poblados cercanos por este medio; posee cinco escuelas, colegio de enseñanza media y es sede del Centro de Prácticas Pesqueras de la Universidad Tecnológica , ubicada en la capital del Chocó.

2.5.6. a.
Cupica

Corregimiento dependiente de Bahía Solano, situado sobre el golfo que dio lugar al nombre del poblado. Sus 2.000 habitantes desempeñan en su mayoría acciones en el sector agroforestal . En el poblado es frecuente la producción para autoconsumo e intercambio a nivel local de coco, plátano, arroz y maiz y la extracción de trozas de variadas especies arbóreas. La labor extractiva puede ser contínua pero sufre graves " paros", debido a la inexistencia de aserraderos en la localidad y los problemas que afectan la comercialización de los productos semielaborados

Copia No Controlada CVC

en Buenaventura.

2.5.7.
Curiche

Sede de la Compañía Alfemar del Pacífico que pretende el aprovechamiento de los recursos pesqueros y agrícolas de la región. Han adelantado enormes sembradíos de plantaciones de coco y avituallado debídamente a los pescadores en previsión de un amplio mercado en el Departamento de Antioquia. En un futuro cercano, gracias a las inversiones allí realizadas, será un importante polo de desarrollo, ejemplo de las demás poblados circunvecinos. A nivel de las directivas de la empresa, se pretende dotar el poblado de eficientes sistemas de comunicación concretándose, por el momento, una pista de aterrizaje para avionetas provenientes de Bahía Solano y de la ciudad de Medellín .

Su ubicación sobre la zona marítima favorece la entrada y salida de buques de mediano calado.

2.5.8.
Juradó

Primer municipio de Colombia cuando se ingresa desde Panamá por vía marítima sobre el Océano Pacífico .

Copia No Controlada CVC

2.6. Conclusiones

2.6.1. Aspectos Sociales

Entre los habitantes del Litoral Pacífico Colombiano se encuentra variedad de razas, entre ellas negros, indios, mestizos y blancos. Predomina la raza negra, con aproximadamente el 95% de la población , la cual presenta costumbres, hábitos y tradiciones similares en toda la costa. Estos se localizan en los principales poblados y la mayoría en una situación sui-géneris de pobreza . En el área rural , dispersos asentamientos humanos ubicados en áreas selváticas aledañas a los ríos y a la costa.

Se presentan en el Litoral bajos niveles de salubridad, higiene y nutrición, los cuales contribuyen a que el índice de mortalidad sea elevado, siendo las cuasas principales : las enfermedades gastrointestinales , la desnutrición y enfermedades del aparato respitatorio. Los escasos servicios de salud se han concentrado en los poblados de mayor densidad habitacional como Guapi, Tumaco, El Charco, Pizarro y Bahía Solano. Esta situación ha hecho que en las áreas rurales las gentes acudan a curanderos y yerbateros lo cual no es ninguna garantía para el pleno bienestar de la comuni-

Copia No Controlada CVC

dad.

Lógicamente las precarias condiciones de salubridad e higiene son determinantes e influyen directa y proporcionalmente en la baja producción de la zona y la poca eficiencia de la mano de obra.

La no continuidad de los médicos, odontólogos y enfermeras en el Litoral ha hecho que se presenten situaciones anormales, por ejemplo mientras en el Valle del Cauca existen 1.503 habitantes por médico; 12.883 habitantes por odontólogo y 1.049 por enfer - mera, en la Costa Pacífico se presentan 14.282 habitantes por médico, 40.465 habitantes por odontólogo y 3.237 por enfermera.

El nivel educacional de la zona es sumamente bajo si se compara con el del resto del país. Aún así los centros urbanos del Litoral se encuentran en una mejor situación que los del sector rural o poblado en donde el analfabetismo es mucho más pronunciado ; igual situación se presentan en lo que respecta a diserción estu - diantil.

De otro lado, la relación profesor-alumno para el país es actualmente de 1 a 29 y en la Costa Pacífico es de 1 a 48 , lo cual permite apreciar la magnitud del problema educativo confirmando

Copia No Controlada CVC

que es más grave en las áreas rurales .[1/]

El estado habitacional de la zona acusa serias deficiencias, tanto en el sector urbano como en el rural.

2.6.2.
Aspectos económicos

La principal fuente de empleo e ingresos de la población la constituye el sector primario de la economía (pesca, madera y agricultura) , destacándose la tala y aserrado de la madera, en su primera transformación .

La mayor parte de la población se halla en un nivel de mera subsistencia. Todo esto ocurre a pesar de existir gran diversidad de especies forestales y debido al uso de técnicas tradicionales poco adecuadas para la extracción. Esta falla tecnológica y de poco conocimiento forestal más que beneficiar al sector ha obstaculizado su desarrollo .

La actividad pesquera es de gran importancia por ser la fuente principal de alimentacióny la segunda en lo que a generación de empleo se refiere, además de haber contribuído en la ubicación de los asentamientos humanos. También presenta un futuro promisorio la pesca artesanal e industrial.

Fuente: DANE, IDOC (1976-1979)

Copia No Controlada CVC

La actividad agropecuaria está desarrollada a nivel tradicional-doméstica, presentando por lo tanto una baja producción la cual se da a nivel de autoabastecimiento.

La minería se encuentra poco desarrollada en la zona por el desconocimiento y ubicación de este recurso natural no renovable y por la forma rudimentaria de su explotación, ejemplo claro lo constituye el conocido mazamorreo del oro. En consecuencia, se puede afirmar que la economía de la zona es eminentemente primaria, en la mayoría de los casos a nivel de subsistencia. No obstante el escaso desarrollo de la Costa Pacífico ha hecho que tradicionalmente se asegure que la zona es de escaso potencial productivo, cuando en realidad es la principal fuente abastecedora del recurso forestal del país y presenta un alto potencial de aprovechamiento del recurso ictiológico y además grandes posibilidades para el levante de aves de corral y ganado porcino.

El sector secundario de la economía está representado por la actividad manufacturera, la cual está circunscrita al subsector artesanal que a su vez reune una serie de actividades que refuerzan los ingresos familiares: la industria pesquera a nivel artesanal, que está constituída por pescadores que individualmente desarrollan una actividad ya tradicional siendo a su vez pequeños empresarios;

Copia No Controlada CVC

la industria pesquera a nivel comercial, la cual ha venido crecien do aceleradamente debido a la vinculación de empresas con capital privado, lo que a su vez garantiza equipo apropiado y mercado ase gurado ; la industria pesquera exportadora, de gran desarrollo ini cial debido a las inversiones realizadas y riqueza en cuanto al re- curso pero hoy en día venida a menos debido a los imprevistos de la naturaleza y a la industria maderera (aserríos mecanizados y manuales, plantas de molduras, chapas, machimbres y pulpa para papel y cartón) .

El comercio y el transporte son los representantes del sector ter ciario ; el comercio se desarrolla a nivel de todos los productos y en todas las formas de intercambio de los diferentes bienes que lle gan y salen del Litoral. Se realiza el intercambio comercial por medio del cabotaje especialmente y ante la escasez de vías de co - municación, el alejamiento de los principales centros comerciales y el poco volumen que se puede mover por medio de la aviación exis tente.

El transporte fluvial y marítimo es la base de la comercialización regional debido al amplio radio de acción que posee, pues puede contactar la región con el país y el exterior en un momento dado. Además es el modo óptimo para movilizar bienes y personas en

Copia No Controlada CVC

la costa pacífico ante la casi ausencia del transporte terrestre de la zona, la no existencia de planes concretos viales para el litoral y los bajos costos comparativos de modo marítimo-fluvial ante el carreteable. El aéreo cuenta con alguna importancia, sobre todo en pasajeros, pero en zonas restringidas como Tumaco, Guapi y Bahía Solano que disponen de aeropuertos que operan bajo normas mínimas de seguridad.

En cuanto a servicios tales como acueducto, alcantarillado, energía, telégrafo y teléfono, se puede afirmar como en situación de déficit para todo el Litoral a excepción de algunos centros en los cuales estos se prestan con grandes limitaciones y contratiempos.

Servicios portuarios aceptables para tender el movimiento de carga y pasajeros sólo existen en Tumaco y Buenaventura, presentándose condiciones estrictamente naturales en otros poblados, como Bahía Solano, Nuquí y Guapi, mientras que en otros el arribo y zarpe de embarcaciones se da bajo condiciones de seguridad basadas en la pericia y conocimiento que tenga del lugar a tripulación de las motonaves.

Copia No Controlada CVC

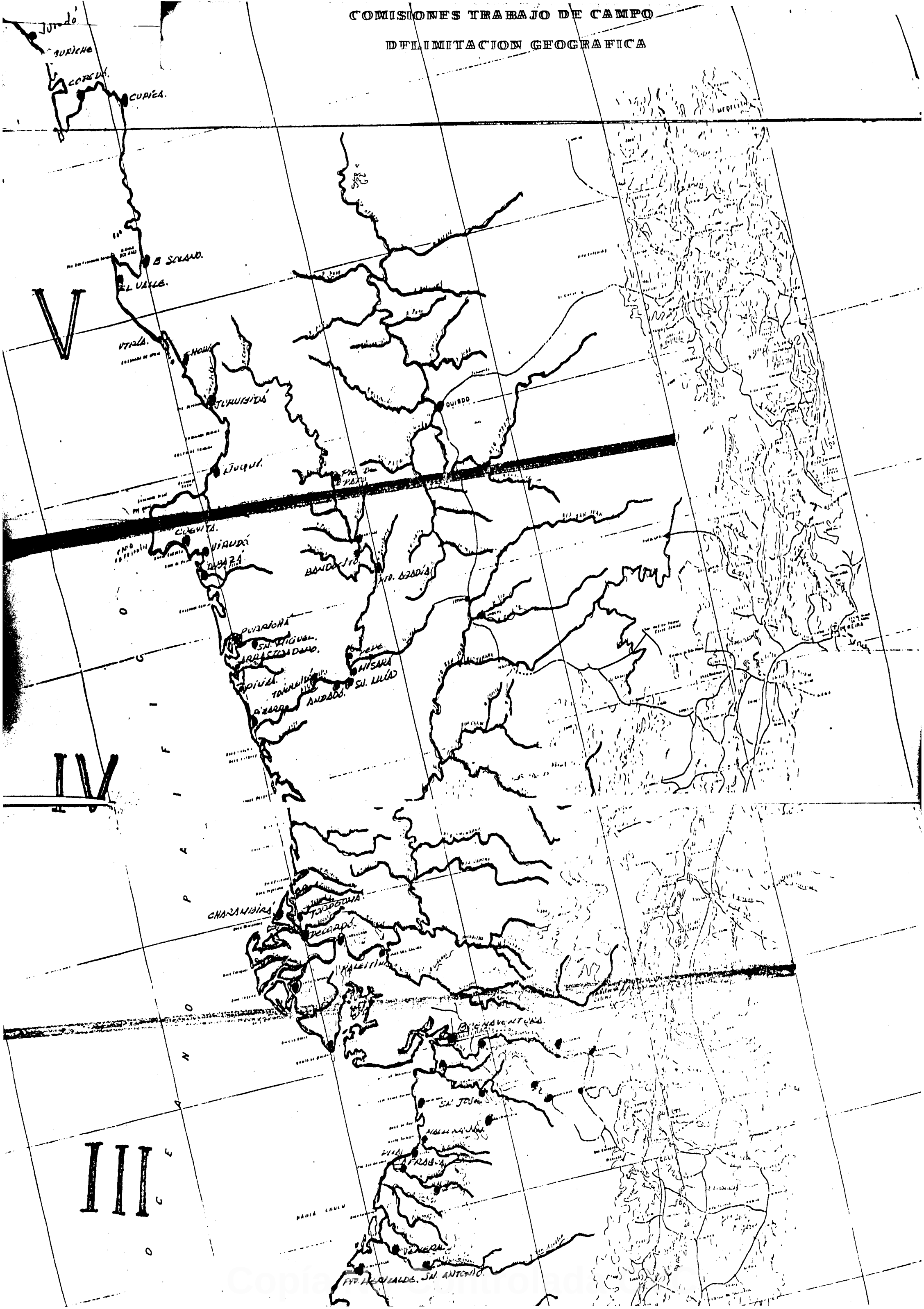
En su cabecera se encuentra aproximadamente un número de 2500 habitantes ; se constituye en el centro de una zona de 51.000 has. aptas para la agricultura de las cuales sólo 2500 en producción extensiva.

Se presume un papel de mayor importancia en un futuro inmediato ya que existe a su alrededor una enorme reserva forestal además de la posibilidad real de ofrecer productos agrícolas , básicamente con destino a Buenaventura. Su distanciamiento geográfico ha impedido el despegue económico de esta localidad, cuya accesibilidad se dificulta por la existencia de riscales o islotes en plena vía de entrada. Sobre la bocana se han presentado diversos accidentes, por lo cual se sugiere la acción y definición de itinerarios previa idoneidad de navegación de parte del personal a concretarse en la mencionada empresa.

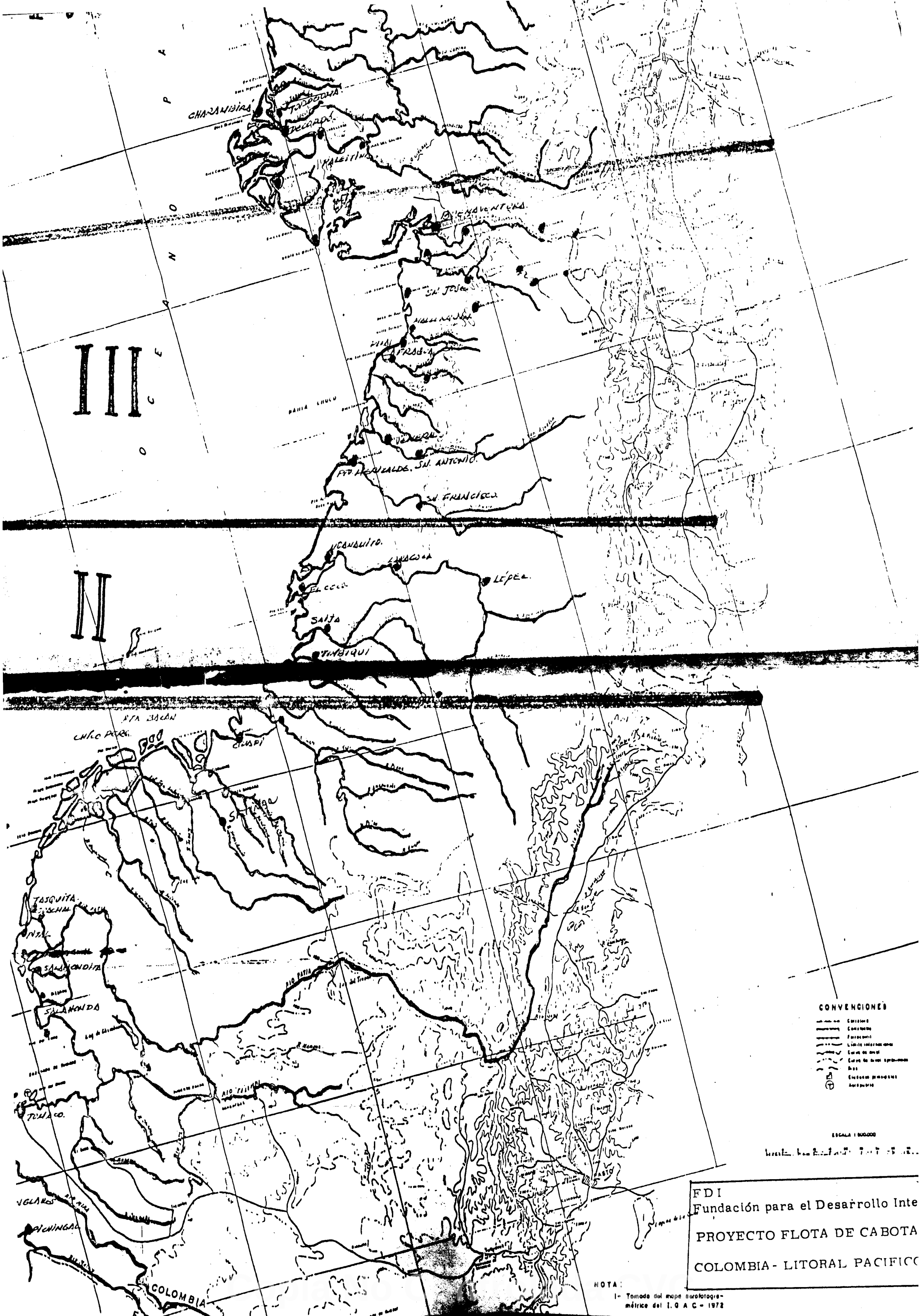
Copia No Controlada CVC

COMISIONES TRABAJO DE CAMPO

DELIMITACION GEOGRAFICA



Copia Instituto


III
II
CHAMBIRA
TUMACO
SAN JOSE
PTO. HERVALDE
SAN ANTONIO
SAN FRANCISCO
LEPEA
SALTA
TIMBIQUI
PTA. BACON
CHICO PERIC.
TASQUITA
SALAHONDA
RIO PATIA
RIO TAPAJAL
TULCO
COLOMBIA
CONVENCIONES
ESCALA 1:500.000
FDI
Fundación para el Desarrollo Inte
PROYECTO FLOTA DE CABOTA
COLOMBIA - LITORAL PACIFICO
NOTA:
1- Tomado del mapa aerofotogra-
métrico del I. G. A. C. - 1972

CAPITULO III

RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS POR LAS COMISIONES DE TRABAJO DE CAMPO

En el presente capítulo se detallan los resultados de las encuestas realizadas por las cinco (5) comisiones que se desplazaron a las diferentes zonas en que se dividió el litoral pacífico colombiano , para efectos del presente estudio.

Cada encuesta arrojó resultados sobre los distintos poblados relacionados con :

- Datos generales .- Ubicación geográfica, actividad económica principal, población, servicios comunitarios que existen en el núcleo poblado y la distancia a la bocana más cercana o en su defecto, a Buenaventura.

- Datos de producción.- Incluye la actividad económica, sus productos , el monto de la producción, el destino que se le dá a la mísma y la época de la cosecha.

  Cabe anotar la importancia que tiene el cuadro N . 16, el cual

contiene datos de producción total estimada por área de comisión y por productos.

- Datos sobre transporte de producción.- Hace referencia al modo de transportar la producción, clase de embarcación, frecuencia, fletes y tarifas para carga y pasajero.

- Datos sobre acopio y comercialización .- Fste punto hace alusión al centro de acopio posible, al destino de los productos, a la clase de comprador y cuáles requieren de almacenamiento y conservación. -

- Datos potenciales .- Esta parte presenta las recomendaciones sobre el medio de transporte, las expectativas generadas por el proyecto, potencial económico y algunas observaciones acerca de la realización del proyecto. -

Copia No Controlada CVC

3.1. COMISION I
3.1.1. Zona de Tumaco
3.1.1. A. Datos Generales

Corregimiento	Vivienda	Ubicada sobre	Habitantes	Servicios	Actividades	Distancia a Tumaco	Potencial
Tumaco	10.360	Mar	62.160	Tiene servicio médico, hospitalario, de comunicaciones y de comercio.	Pesca, madera, industria maderera.	-	Agricultura Incrementar la P^n
El Milagro (proyectada)	35	Río	190	-	Pesca, agricultura.	4.5 hrs.	Incrementar la P^n
Cabo Manglares	69	Mar	332	-	Pesca, agricultura	4.0 hrs.	
Congal	93	Estero del Río Mira	330	Inspección Departamental y escuela	Agricultura, madera, pesca.	5.0 hrs.	
San Jacinto	2	Mar	-	-	Comercio	5.5. hrs.	
Candilejas	-	Río Mataje	800	Escuela	Pesca	7.0 hrs.	
Chajal	10	Estero	60	-	Agricultura, pesca		
Chaní	-	Río Chajal	-	-	Agricultura		
Guabal	-	Río Mira	-	-	Agricultura, pesca, madera.	5.0 hrs.	

Copia No Controlada CVC

3.1.1. B. DATOS DE PRODUCCION (GLOBALES)

Corregimiento.	Actividad	Productos	Producción	Procedencia.	Destino del producto % local	% Otros	% Pérdidas	Epocas de cosecha	Problemas
Tumaco	Pesca	.Corvina		Tumaco	43	95.7		Abril	Costos alto
		.Sierra		"	43	95.7		Mayo	y precios b
		.Mariscos	19.000	"	43	95.7		Junio	jos
		.Pesca blanca	kgs. al mes	"		100.0		Julio	
				"		100.0			
		.Langostino		"		100.0			
		.Camarón		"		100.0			
Tumaco	Madera	Sajo	380 bloques/dia	Tumaco		100.0		Oct-En.	
		Tangare	380 bloques/día		-	100.0	-		
		Virola	380 Bloques	"	-	100.0	-	Oct-En.	El transpor
		María	380 Bloques	"	-	100.0	-	Oct-En.	es muy car
	Industria Maderera	Cuangare		Tumaco	70.6	29.4		Oct-En.	El transp
		Sajo	27 ton/sem.	"	70.6	29.4		Oct-En.	es muy car
		Virola			50.0	50.0		Oct-En.	
		Cedro		"	50.0	50.0		Oct-En.	
El Milagro	Pesca	Corvina	10.000 Kilos/	El Milagro					Se necesita
		Sierra	mes	"					forma de al
		Pelada		"	1.2	98.8			cenamiento
		Pargo		"					tan cuartos
		Tiburón		"					
		Verrugate		"					

Copia No Controlada CVC

Corregi - miento)	Actividad	Productos	Producción	Procedencia	Destino del producto % local	% Otros	% Pérdidas	Epocas de cosecha	Problemas
El Milagro	Agricultura	Cacao	6 bultos/mes	El Milagro	100	100	-	Semestral	
		Arroz	Subsistencia	"	100	-	-	Anual	
		Coco	Subsistencia	"	100	-	-	Constante	
		Plátano	Subsistencia	"	100	-	-	Constante	
Cabo Manglares		Corvina	3.100 Kilos/mes	C. Manglares	-	100	-	Constante	
		Sierra			-	100	-	Constante	
		Pelada			-	100	-	Constante	
		Pargo		"	-	100	-	Constante	
		Tiburón		"	-	100	-	Constante	
		Verrugate		"	-	100	-	Constante	
		Mariscos		"	-	100	-	Constante	
		Langostino		"	-	100	-	Constante	
	Agricultura	Cacao	150 kilos/6 mes	C. Manglares	-	100	-	Semestral	
		Coco	Subsistencia		100	-	-	Constante	
		Naranja	Subsistencia	"	100	-	-	Constante	
		Limón	Subsistencia	"	100	-	-	Constante	
Congal	Madera	Cuangare	2500 trozas/mes	Congal	100	-	-	Con marea alta	
		Sajo	2500 trozas/mes	"	100	-	-	"	"
		Nato	2500 trozas/mes	"	100	-	-	"	"
		Chanel	2500 trozas/mes	"	100	-	-	"	"

Copia No Controlada CVC

Corregimiento	Actividad	Productos	Producción	Procedencia	Destino del producto % local	% Otros	% Pérdidas	Epocas de cosecha	Problemas
Congal	Agricultura	Cacao	260 bultos/mes	Congal	-	60	40	Semestral	Falta transporte
		Plátano	3200 raciones/m.	" "	-	60	40	Constante	
		Coco	10.000 cocos/m	"	-	60	40	Constante	
		Yuca	Subsistencia	"	100	-	-	Trimestral	
		Caña	Subsistencia	"	100	-	-	Anual	
	Pesca	Lisa	83.3 kilos/15 días	Congal	50	50	-	Constante	-
		Pelada	83.3 " "	Congal	50	50	-	"	
		Colorado	83.3 " "	Congal	50	50	-	"	
San Jacinto	Comercio	-	$16.000	S. Jacinto	100		-	C/15 ó 20 días	-
Candelillas	Pesca	Lisa	160 kilos/mes	Candelillas	-	100	-	Constante	
		Pargo	" "	"	-	100	-	"	
		Corvina	" "	"	-	100	-	Constante	
		Pelada	" "	"	-	100	-	"	
		Bagre	" "	"	-	100	-	"	
				"					
Chajal	Agricultura	Coco	600 cocos/15 días	Chajal	-	100	-	Constante	Fluctúan bastante los precios
		Plátano	Subsistencia	Chajal	100	-	-	"	
	Pesca	Jaiba	300 Kgs./mes	Chajal	30	70	-	Constante	Los precios dependen de la cantidad de pescado que exista
		Camarón	1200 Kgs./mes	"	7.5	92.5	-	"	

Copia No Controlada CVC

Corregimiento	Actividad	Productos	Producción	Procedencia	Destino del producto % local	% Otros	% Pérdidas	Epocas de cosecha	Problemas
Chanĭ	Agricultura	Cacao	39 bultos/3 meses	Chanĭ	20	70	10	Oct-Feb.	Económicos y plagas
Guabal	Agricultura	Cacao Caña Arroz	500 Kilos c/6 mes.	Guabal	-	100	-	Semestral	-
	Madera	Guangare Sajo	100 trozas/mes 100 trozas/mes	Guabal "	50 50	50 50	- -	Con marea alta	-
		Lisa Colorado Corvina	250 kilos/mes	Guabal " "	- -	100 100	- -	Constante Constante	-

Copia No Controlada CVC

3.1.1.C. - DATOS DE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Corregimiento	Centro de Comercialización	Producto	Destino de producción	Clase de	Almacenamiento	Conservación.	Problemas
Tumaco	Tumaco Salahonda B/ventura	Corvina	95.7% inter. del país	Intermediario	x	x	Falta de energía eléctrica. El principal problema no es el almacenamiento sino el mercadeo
		Sierra	96.7% Bogotá	"			
		Mariscos	96.7% inter. del país	"	x	x	
		Pesca B.	100 % Bogotá, Costa Atl.	"	x	x	
		Langostino	100% Bogotá	"	x	x	
		Camarón	100% Bogotá, Costa Atl.	"	x	x	
		Bloques:					
		Madera	100% Palmira e interior del país	Industrias Metálicas de Palmira e intermediarios	x	x	Se les dificulta almacenar por lo reducido del espacio
		Industria :					
		Guangare	29.4% Bogotá	Intermediario	x		
		Sajo	29.4% Bogotá	"	x		
		Virola	50% Bogotá	"			
		Cedro	50% Bogotá	"	x		
Cabo Manglares	- Tumaco	Corvina	100% Tumaco	Intermediario	x	x	
		Sierra	100% Tumaco	"	x	x	
		Pelada	100% Tumaco	"	x	x	

Copia No Controlada CVC

Corregimiento	Centro de Comercialización	Producto	Destino de producción	Clase de Comprador	Almacenamiento	Conservación	Problemas
Cabo Manglares	Tumaco	Pargo	100% Tumaco	Intermediario	x	x	
		Tiburón	100% Tumaco				
		Verrugate	100% Tumaco	"	x	x	
		Mariscos	100% Tumaco	"	x	x	
		Langostino	100% Tumaco	"	x	x	
		Cacao	100% Tumaco	"	x	x	
	Los productos que no aparecen aquí, se utilizan para el consumo del poblado						
Congal	Congal	Cacao	60% Tumaco	Al que mejor	x		No hay sitio adecuad
		Plátano	60% Tumaco	pague	x		para el almacenamie
		Coco	60% Tumaco	"	x		to.
	La madera la venden a los aserradores cercanos al poblado						
		Lisa	50% ,Tumaco	Intermediario	x	x	
		Pelada	50% Tumaco	"	x	x	
		Colorado	50% Tumaco	"	x	x	
	Los productos que no aparecen aquí, se utilizan para el consumo del poblado						
Candelillas	Tumaco	Lisa	100% Río Mira	Mayoristas	x	x	La dificultad de tran
		Pargo	100% Río Mira	"	x	x	porte imposibilita la
		Corvina	100% Río Mira	"	x	x	comercialización co
		Pelada	100% Río Mira	"	x	x	Tumaco.
		Bagre	100% Río Mira	"	x	x	

Los demás poblados son similares a los anteriores

Copia No Controlada CVC

3.1.1. D. DATOS SOBRE TRANSPORTE

Corregimiento	Transporte de producción	Tipo de embarcación.	Número	Frecuencia de viaje	Uso	Flete Persona	Flete Carga
Tumaco	Marítima hasta B/ventura y terrestre desde B/ventura hasta Palmira, Bogotá, y Costa Atlántica	M/NS. refrigerados, lanchas con motores fuera de borda	-	Cada tres días	Transporte personas y carga	-	$4000 ton. a Bogotá $2000 ton. a Palmira $10 Kgr. a B/vent.
Cabo Manglares	Fluvial hasta Tumaco	Botes	-	Cada 15 días	Transporte personas y carga	$150 a Tumaco	$1000 ton. a Tumaco $100 bulto de 50 kil a Tumaco
Candelillas	Fluvial hasta el Río Mira	Lancha con motor fuera de borda			Transporte personas y carga	$200 a Tumaco	$50 c/arroba a Tumco

Copia No Controlada CVC

3.1.1. E. - DATOS POTENCIALES

Corregimiento	Actividad	Medios de Transporte	Expectativas generales para el Proyecto	Observaciones
Tumaco	Por la infraestructura que posee está llamado a desempeñar un papel de importancia en el desarrollo del litoral, pues consta de buenos servicios médicos, hospitalarios comunicaciones y comercio. Su potencial de producción, consumo y necesidad de un medio adecuado y permanente que le permitirá una fácil comunicación con su zona de influencia.	Se recomienda embarcaciones de hierro, de 10 tons. y de 25 a 30 mts. de slora. También se recomiendan embarcaciones de 25 tons. y 12 a 15 mts. de slora. El concepto de mixto introduce la exclusividad de transporte de personas y productos agrícolas. Cuando se transporta madera no es conveniente transportar personas.	La flota de cabotaje deberá prestar los servicios de correo, médico, servicio mixto y pasajeros y carga, etc. Comercialización de combustibles y lubricantes.	El servicio de cabota; debe tener un sistema de refrigeración para el transporte de productos y fungibles, además se necesita movilizar, en sus perspectivas futuras, hasta 1 tons. /mes.
Cabo Manglares	Se incrementará la P^n en un 20%	Se recomiendan embarcaciones de hierro de 30 tons. 25 mts. de slora.	La flota de cabotaje deberá prestar los servicios de correo, médico, capacitación etc. En general todos los servicios que tengan bienestar a la región.	-

Copia No Controlada CVC

Corregimiento	Actividad	Medios de Transporte	Expectativas generales para el proy.	Observaciones
Congal	Tiene una ubicación importante y es sitio de paso obligado en el recorrido Sn. Jacinto (destruido) y Tumaco viniendo de Candelillas . Se aumentará la P^n en un 30%.	Su ubicación facilita el atraque de embarcaciones mayores.	La flota de cabotaje debería prestar los servicios de correo, médico, capacitación, créditos, etc.	-
Candelillas	-	-	La flota de cabotaje debería prestar servicios tales como: médico, correo, etc.	-
Milagro	Ante las facilidades de comercialización incrementaría la producción y adaptaría mayor cantidad de tierra- en un 30%-.	Se recomiendan embarcaciones de aluminio o fibra de 2 tons . y 15 mts. de slora.	La flota de cabotaje debería prestar servicios como : médico, educación, comunicación. Facilidad para la adquisición de quipos de pesca y técnicas pesqueras.	A pesar de que existe una escuela en Milagr se presenta un alto índice de ausentismo d los profesores y frecu temente permanecen c rradas. Formación de cooperativas.

Copia No Controlada CVC

3.1.2.A. DATOS GENERALES

Poblado	Vivienda	Ubicada sobre	Habitantes.	Servicios	Actividades	Potencial	Distancia a Tumaco
Salahonda	367	Estero del Río Patía	2060	Educativos (4 escuelas y 1 colegio)- 1 puesto de salud	Madera, agricultura, pesca		2 horas
Salahondita	16	Río Patía	110	Educativos (escuela semidestruída)	Pesca, madera, agricultura		2.8 horas
Hojas Blancas	23	Río Patía	161	Carece de todos los servicios.	Pesca, agricultura, madera		3.0 horas
Majagual	74	Río Patía	412	Carece de todos los servicios- escuela destruída	Madera, agricultura.		3.75 horas
Sebastían de Belalcázar	108	Estero del Río Patía	748	Educativo (escuela sin maestra)	Madera, pesca, agricultura	Acueducto, energía, alcantarrillado.	5.0 horas
El Pital	112	R. Guandipa	1.000	Educativo, planta eléctrica y médico	Madera, Cio.	Construc. Puesto de Salud	6.0 horas
Guachal	40	Río Patía	320	Carece de todos los servicios elementales. Hay escuela pero no hay maestra	Madera, agricultura		6.5 horas

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Producción	Procedencia	Destino del producto % local	% otros	% pérdidas	Epoca de cosecha	Problema
Salahonda	Agricultura	Arroz	30 bultos/año	Salahonda-Salahondita	100	-	-	Feb.	Se requieren crédito.-
		Coco	120 cocos/semana	"	100	-	-	Todo el año .	
			No hay datos	"	-	-	-		
		Plátano	20 raciones/15 días	"	100	-	-	"	-
	Pesca	Corvina	365 kilos/día	Salahonda	100	-	-	Invierno	-
		Pargo	170 kilos/día	Salahonda y Salahondita	100	-	-	"	-
		Róbalo	365 kilos/día	"	100	-	-	"	-
		Camarón	154 kilos/día	Salahonda	-	100	-	Feb-Jul.	-
		Pelada	200 kilos/día	"	100	-	-	Epoca de cuaresma	-
		Machetazo	200 kilos/día	"	100	-	-	"	-
		Bagre	200 kilos /día	"	100	-	-	"	-
	Madera	Guangare	500 trozas/mes	Salahonda	50	50	-	Invierno	-
		Sajo	500 trozas/mes	"	100	-	-	Todo el año	-
	Ganado	Criollo (porcino)	30 cabezas	Salahondita	20	80	-	Todo el año	-
Salahondita (datos globales)	Agrícola	Coco	80 cocos/semana	Salahondita	20	80	-	Todo el año	-
		Arroz	42 bultos/año	"	20	80	-	"	-
		Cacao	42 bultos/año	"	20	80	-	"	-

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Producto	Producción	Procedencia	Destino del producto %	%	% Pér-	Epoca de cosecha	
Salahondita	Pesca	Lisa	165 kilos/semana	Salahondita	15	85	-	En. a Marz.	
		Róbalo	170 kilos/semana	"	15	85	-		
		Ba gre	165 kilos/semana	"	15	85	-		
Majagual (datos globales)	Agrícola	Coco	6000 cocos/semanal	Majagual	-	100	-	Todo el año	
		Arroz	200 bultos/año	"	-	100	-	Abril	
		Cacao	200 bultos/año	"	-	100	-	Todo el año	
		Corvina	2500 kilos/cuaresma	"	100	--	-	Epoca de cuaresm	
		Bagre	2500 kilos/cuaresma	"	100	-	-	" "	
		Machetazo	2500 kilos/cuaresma	"	100	-	-	" "	
		Pelada	2500 kilos/cuaresma	"	100	-	-	" "	
	Existen problemas de transporte. Además tienen el problema de los barcos pesqueros que se acercan demasiado a las orillas y rompen las redes								
Sebastián de Belalcázar	Agrícola	Cacao Arroz	Subsistencia	El Pital	-	-	-	Todo el año	Toda produ agric no se de po ficult en la merc zació

Poblado	Actividad	Producto	Producción	Procedencia	Destino del producto	Epoca de	Problemas

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Produccion	Procedencia	Destino del prod. % local	% otros	% perd.	Epoca de cosecha	Problemas
El Pital (datos muestrales)	Agrícola	Cacao	Subsistencia	El Pital	-	-	-	Constante	Falta de control de malezas y técnicas de recolección.
		Arroz	560 bultos/año	"	100	-	-		
		Coco	3600 unid/mens.	"	100	-	-		
		Plátano	Subsistencia	"	-	-	-		
	Madera	Peinemono		"	-	100	-	Invierno	
		Cedro		"	-	100	-	"	
		Machare	6400 tablones/mes	"	-	100	-	"	
		Nato		"	-	100	-	"	
		Sajo		"	-	100	-	"	
		Guangare		"	-	100	-	"	
		Virola		"	-	100	-	"	
	Comercio	Víveres	-	-	50	50	-	Constante	Transporte
		Abarrotes	-	-	50	50	-	"	
Guachal (datos globales)	Agrícola	Cacao	680 kilos/quinc.	Guachal	50	50	-	"	Dificultad
		Coco	24000 cocos/quinc.	"	50	50	-	"	Transporte
	Pesca	Pargo	300 kilos/semana	"	100	-	-	Ag.-Sep.	No se tiene recursos para realizar esta activid
		Róbalo	" "	"	100	-	-		
		Corvina	" "	"	100	-	-	" "	
		Machetazo	" "	"	100	-	-	" "	
		Verrugate	" "	"	100	-	-	" "	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Producción	Procedencia	Destino del prod. % local	% otros	% pérd.	Epoca de cosecha.	Problemas
Salahondita	Pesca	Lisa	165 kilos/semana	Salahondita	15	85	-	En. a Marz	
		Róbalo	170 kilos/semana	"	15	85	-		
		Bagre	165 kilos/semana	"	15	85	-		
Majagual (datos globales)	Agrícola	Coco	6000cocos/semanal	Majagual	-	100	-	Todo el año	
		Arroz	200 bultos/año	"	-	100	-	Abril	
		Cacao	200 bultos/año	"	-	100	-	Constante	
		Corvina	2500 kilos/cuaresma	"	100	-	-	Cuaresma	
		Bagre	2500 kilos/cuaresma	"	100	-	-	"	
		Machetazo	2500 kilos/cuaresma	"	100	-	-	"	
		Pelada	2500 kilos/cuaresma	"	100	-	-	"	
	Existen problemas de transporte. Además tienen el problema de los barcos pesqueros que se acercan demasiado a las orillas y rompen las redes								
Sebastián de Belalcazar (datos muestrales).	Agrícola	Coco	960 cocos /mens.	S. de Belalcazar	100	-	-	Constant.	Toda la pro agríc. no s vende por d ficultades e la comercia lización
		Arroz	Subsistencia	" "	-	-	-	Abril	
		Plátano	120 rac. /quince.	" "	100	-	-	Constant.	
		Maiz	Subsistencia	" "	-	-	-	Abril	
	Pesca	Róbalo	37.5 kilos/cuaresm.	" "	50	50	-	Cuaresma	
		Corvina	37.5 Kilos/cuaresm	" "	50	50	-	"	

Copia No Controlada CVC

3.1.2. C. DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino de la producción	Clase de Comprador	Almacenamiento	conservación.	Problemas
Salahonda	Salahondita	Camarón	Todo lo venden en Tumaco	Camaroneros		x	
		Madera	50% lo venden en Majagual	Dueños de aserr.	x		El precio lo fija el comprador
		Coco	100% intermediario	Mayoristas	x		Existe dificultad para transporte y almacenamiento.
		Arroz	Poblado que a su vez lo revende en el poblado en otros aserríos	Mayoristas	x		
Los demás productos se venden a los consumidores del mismo poblado							
Salahondita	Salahonda	Coco	= el 80% lo venden en Salahonda.	Consumidores	x		La producción agrícola ha disminuído por causa del terremoto.
		Arroz			x		
		Cacao					
		Lisa Róbalo Bagre	La mayor parte la vende en Tumaco y Salahonda	Intermediarios		x	La pesca es fluctuante.
Majagual	Majagual	Coco	Vende todo a los diferentes compradores que vienen de B/vent. y del Patía	Pobladores			
		Arroz		Pobladores	x		
		Cacao		Mayoristas			

Copia No Controlada CVC

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino de la producción	Clase de Comprador	Almacenamiento	Conservación.	Problemas
Sebastián de Belalcazar	S. de Belalcázar.	Róbalo Corvina	Comerciantes de otros poblados que vienen a comprar	Comerciantes		x	La Pn agrícola no se vende por dificultad en la comercialización.
Los pobladores El Pital y Guachal, son similares a los descritos anteriormente							

Copia No Controlada CVC

3.1.2. D.- DATOS SOBRE TRANSPORTE

Poblado	Transporte de producción	Clases de embarcación	Frecuencia	Uso	Flete	
					Persona	Carga
Salahonda	Lo poco que venden lo transportan por vía marítima hasta Tumaco y Majagual	Botes de madera con capacidad de transportar 2.5 tons.	1 vez por semana	Transporte de Pn y personas	$120/persona	$60 bulto de 50 kgr.
Majagual	Fluvial= R. Patía y compradores que vienen de B/ventura	Hay dificultades ya que no se dispone de medios de transporte.	-	-	$400 B/vent.	$30 bulto B/ventura.

Los otros poblados son similares a Majagual . No se vende porque se carece de medios de transporte. Lo poco que se vende se lo llevan los compradores de Buenaventura y del Patía. Ellos mismo vienen a comprar.

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Medios de transporte	Expectativas que genera el proyecto	Observaciones
Salahonda	Se consiguió incrementar la P^n en un 100%.	Se recomiendan embarcaciones de hierro con tonelaje neto de 35 H . y que preste servicios de carga. Se recomiendan buques como el Titanic que tienen entrada hasta los poblados y algunos aserríos.	Manejo y consecución de almacenamiento y conservación de productos hasta que se puedan comercializar, que presten servicios de comunicación y crediticios.	El poblado tiene un canal de acceso que cuando baja la marea se dificulta su navegación por ese sitio.
Salahondita	Se duplicará la P^n	Se recomiendan embarcaciones de hierro o madera con tonelaje neto de 180 toneladas.	Comercialización de vehículos de primera necesidad . Urge la consecución de cuartos fríos para la conservación de la producción.	Poco desarrollo productivo por la carencia de transporte.
Majagual	Se incremen-	Se recomiendan embarcaciones de hierro tipo pangón con ton. neto de 35 tons.	Se necesita que el servicio integre la comercialización de abarrotes, gasolina, sal e insumos que necesitan en la región.	En esta zona se hace indispensable navegar con marea alta.
El Pital	Se incrementará la P^n en un 30%	Se recomiendan embarcaciones de hierro con una capac. neta de 80 tons.	Se presten servicios de carga, pasajeros; asistencia médica, educativa	La falta de transporte regular está en todas las activid des de la región desde las productivas hasta las relaci nadas con la educación y sal No existen profesores por l dificultad de transporte .

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Medios de transporte	Expectativas que genera el proyecto	Observaciones
San Sebastián	Se duplicará la P^n	Son recomendables embar - caciones de madera o de hierro con una capacidad neta de 120 tons.	Comercialización de pro - ductos de la región y transporte de pasajeros y de carga.	Se hace necesario la localización de un aserrío en una zona cercana al poblado.

Copia No Controlada CVC

3.1.3. A. - DATOS GENERALES

Poblado	Viviendas	Ubicada sobre	habitantes	Servicios	Actividades	Potencial	Distancia a Tumaco ("Viaje por dentro
Tásquita	35	Estero del R. Patía	150	Educativo y erradicación	Madera		70 horas
Mosquera	250	Estero del R. Patía	1.505	Alcaldía- Puesto de Salud (educativo: Pria. y Bto.)	Agricultura Madera		7.75 hors
Satinga	400	Río San - quianga	2.000	Alcaldía, Puesto de Salud , Correo postal.	Madera, agricultura, Cio.	Acueducto	8.50 hrs.
El Charco	355	Río Tapaje	1.745	Posee puesto de Salud, escuela primaria , colegio de Bto., Alcaldía, servicio de comunicación.	Madera, agricultura, comercio, pesca.	Cacao (experimentación)	10.50 hrs.

Copia No Controlada CVC

3.1.3. B. - DATOS SOBRE PRODUCCION (DATOS GLOBALES)

Poblado	Actividad	Producto	Producción	Procedencia	Destino del produc. % local	% otros	% pérdidas	Epoca de cosecha	Problemas
Tásquita	Agrícola	Coco	8.000 kgs/año	Tasquita	-	100	-	Constante	
		Plátano	350 rac./año	"	-	100	-	"	-
		Piña	8.000 Kg/año	"	-	100	-	"	
		Cacao	8.000 kgs/ año	"	-	100	-	"	
		Arroz	112 bultos/año	"	-	100	-	Septiembre	
		Maiz	112 bultos/año	"	-	100	-	Febrero	
	Madera	Sajo	250 trozas/mes	Tasquita	100	-	-	Invierno	
		Cuangare	"	"	100	-	-	"	
		Roble	"	"	100	-	-	"	-
		Chimbuza	"	"	100	-	-	"	
	Pesca	Pargo	125 kilos/cuares.	Tasquita	100	-	-	Cuaresma	Se necesita crédito para obtener los utensilios de pesca.
		Corvina	125 kilos/ "	"	100	-	-	"	
		Lisa	125 kilos/ "	"	100	-	-	"	
		Verrugate.	125 kilos/ "	"	100	-	-	"	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Producto	Producción	Procedencia	Destino del prod. % local	% otros	% pérdidas	Epoca de cosecha	Problemas
Mosquera	Agrícola	Coco	360 cocos/mes	Mosquera	50	50	-	Cuaresma	Existe la plag del anillo roj que ataca el co.
		Plátano	Subsistencia	"	100	-	-	Constante	
		Arroz	Subsistencia	"	100	-	-	Abril	
	Pesca	Variada	1250 kilos/día	"		100	-	Invierno	
			La pesca incluye especies tales como : pargo corvina, bagre, róbalo, lisa						
Satinga	Agrícola	Plátano	4000 rac./quinc.	Satin.-Tasquita	100	-	-	Constante	La producción es poca ya qu la explotación maderera ha desplazado a agricultura.
		Coco	Subsistencia	Satin.-Mosquera-Tasq.	100	-	-	Constante	
		Maiz	Subsistencia	" " "	100	-	-	Febrero	
		Arroz	Subsistencia	" " "	100	-	-	Abril	
		Cacao	Subsistencia	" " "	100	-	-	Anual	
	Madera	Guangare	7500 trozas/mes	Satinga	100	-	-	Ab.-Jun.	Existen más de 30 aserrío
		Sajo	7500 " "	"	100	-	-	" "	
		Cedro	7500 " "	"	100	-	-	" "	
		Peinemono	7500 " "	"	100	-	-	" "	
El Charco	Agrícola	Plátano	20.000 rac./mes	El Charco	-	100	-	Constante	Faltan crédito
		Banano	20.000 rac./mes	"	-	100	-	"	
		Naranja	Subsistencia	"	100	-	-	"	
		Coco	20.750 doc./año	"	100	-	-	Anual	
		Yuca	Subsistencia	"	100	-	-	-	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Acti - vidad	Produc- to	Producción	Procedencia	Destino del producto % local	% otros	%pérdidas	Epoca de cosecha	Problemas
El Charco	Ma - dera	Cedro	12.800 tab. / mes	El Charco	-	100	-	Invierno	Se tienen problemas de transporte y de f naciación.
		Sajo	12.800 " "	"	-	100	-	"	
		Guangare	12.800 " "	"	-	100	-	"	
		Sande	12.800 " "	"		100	-	"	
		Pangare	12.800 " "	"	-	100	-	"	
	Pesca	Corvina	10 ton. / día	Arte - "	30	70	-	Constante	Se necesita transpo: la producción
		Pargo rojo	10 ton. / día	sanal "	30	70	-	"	
		Pelada	50 ton. / día	Inpescol "	30	70	-	"	
		Lisa	50 ton. / día	Inpescol "	30	70	-	"	
	Comer_ cio	Mercancía	-		100	-	-	"	El actual servicio d transporte además ser inadecuado es i suficiente para tran la producción.

Copia No Controlada CVC

3.1.3. C. - DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino de producción	Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación.	Problemas
Tasquita	Tasquita	Coco Plátano Frutales Arroz Maiz	Todo se vende en Satinga y B/ventura en los mercados.	Comerciantes y mayoristas	x	x	Falta de recu sos técnicos
		Pesca	Se vende en Satinga a navos y consumidores.			x	Se carece de cuartos fríos
Mosquera	Mosquera	Coco	Se vende en Satinga a los nativos.		x		
		Pesca	Se vende en Satinga a los pobladores			x	
Satinga	-	Plátano	Se vende en B/ventura	Mayoristas			
El Charco	B/ventura	Madera	Se vende a mayoristas en B/ventura		x		
		Pesca	Se vende al interior del país por intermedio de Inpescol			x	Carece de cu to frío y de s
		Plátano	Se vende en B/ventura, Guapi e Iscuandé	Mayoristas			
		Coco			x		Falta crédito

Copia No Controlada CVC

3.1.3.D. DATOS SOBRE TRANSPORTE

Poblado	Transporte de producción	Clase de embarcación	Frecuencia de viaje	Motivo	Flete Persona	Flete Carga
El Charco	Marítimo hasta Buenaventura y fluvial hasta Iscuandé.	Botes de madera de capacidad neta de 200 mt^3 y 60 pasajeros	Cada 15 días	Transporte de madera y de personas	$600 B/vent.	$60-80 B/ventura
Satinga	Marítimo hasta B/vent. Hay barcos (18) que compran la madera.	Botes de madera, capacidad : 4 tons.	Quincenal	Transporte de productos y pers .	$500 B/vent.	$50/bulto B/ventura.
Mosquera	Lo poco que se vende en Satinga se transporta por río hasta ese sitio	Botes de pequeño calado y poca capacidad (2-4 tons. netas).	Cada 8 días, dependiendo de la carga	Transporte de pescado, personas y otros produc.	$400 B/vent. $150 Satinga	$80 Tumaco $50 B/ventura
Tasquita	Marítimo hasta B/vent. y fluvial hasta Satinga y riberas del río Patía.	El transporte se hace en pequeñas canoas y botes de otras personas, de mediana y pequeña capacid.	Cada vez que hay productos para llevar a otros sitios.	Transporte de productos y personas	$400 Tumaco. $500 B/ven.	$ 50 Tumaco $100 B/vent.

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Medio de transporte	Expectativas que genera el proyecto	Observaciones
Tasquita	Se incrementa la P^n en un 100%	Se recomiendan embar - caciones de madera o hie rro con una capacidad ne ta de 30 tons.	Comercialización de víveres y abarrotes , Que se presten servi cios de comunicación y salud.	Se necesitan créditos para obtener los uten silios de pesca.
Mosquera	Se incrementará la P^n en un 100%	Se recomiendan embarcaciones de madera o hierro de 60 tons. y 60 pies de slo ra.	Los servicios que debería prestar la flota de cabotaje serían : médico, correo, capa citación, comerciali - zación, combustible.	Buques que entren a las poblaciones . Mejor llegada de aviones
El Charco	Se va a contruir un muelle para agilizar más el atracadero de los buques , ya que es el sitio a donde más llegan los buques que actualmente hacen cabotaje en la costa pa cífica. Se duplicaría la P^n (cacao).	Se recomiendan embarca - ciones de hierro de 80 tons. y 60 pies de slora. También se recomiendan embarcacio nes de 200 tons. y 65 pies de eslora.	Los servicios que debería prestar la flota de cabotaje serían : médico, correo, etc. Una entidad bancaria: Ban-Popular y una a nivel de capacitación.	El Cho[illegible] abastece con productos agrícolas a otros municipios como Guapi e Iscuandé.

Fuente : FDI.

Copia No Controlada CVC

3.2 COMISION II
3.2.1 Zona de Guapi
3.2.1.A. Datos Generales

Poblado	Cáracter Admtvo.	Vivienda	Ubicada sobre	Habitantes	Servicios	Actividades	Distancia	(con rel. a Guap
Guapi (C)	Municipio	1.000	Río Guapi	26.880 (32u) (68r)	Luz racionada, salud, educación, comunicación, servicio de bancos, transporte áereo y marítimo, Incora, Caja Agraria, Inderena, Coadepal y Redmar.	Agricultura Madera Pesca	-	-
Limones	Vereda de Guapi	150	Río Guapi	2.000	Educación	Agricultura Madera pecuaria	0.75	Horas de Cali

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area (has)	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Guapi	Agricultura	Coco	1.463	123.470 doc/año	Guapi	10%	70%	20%	Constante	La carga ha dism nuído considerabl mente debido a l Plaga de amarill royo del coco
		Plátano	18	2.190 rac/año	Guapi	100%	100%	-	"	
		Arroz	30	4.000 Bultos/a.	Guapi	100%	-	-	Anual	
		Cítricos		Consumo	"	100%	-	-	"	
		Maíz	146	Consumo	" "	100%	-	-	Anual	
		Caña		Consumo	"	100%	-	-	"	
		Pastos		Consumo	"	100%	-	-	Constante	
	Pesca	Camarón	-	12.000 Kilos	Guapi	15%	85%	-	Ene-Junio	Precio de combus ble, piratería de tro del mar, deb a la falta de una entidad que vigil
		Langostino	-		"	15%	85%	-	"	
		Tigre	-		"	15%	85%	-	"	
		Titi	-		"	15%	85%	-	"	
		Calamar	-		"	15%	85%	-	"	
		La actividad maderera está en la zona rural								
	Madera	Sande		18.000 tablones / mes Corresponde a un aserradero situado a 20 min. de la cabecera.	Guapi	-	100%	-	Nov.-Ene. Mayo-Jun.	Suministro irregul del combustible y precio de la mad ra manipulado p intermediarios

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area (has)	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Limones	Agricultura	Plátano	-	Consumo	Limones	100%	-	-	Constante	Falta asistencia técnica
		Coco	-	Contabilizado dentro de los datos de Guapi	"	100%	-	-	"	
	Madera	Sande	-	16.800 tablones mes. Corresponde a la producción de los dos aserrios en el área	Limones	-	100%	-	Todo el año	Falta de suminis de madera
		Tangare	-		"	-	100%	-	"	
		Sayo	-		"	-	100%	-	"	
		Nato	-		"	-	100%	-	"	
		Cuangare	-		"	-	100%	-	"	
	Pecuaria	Cerdo	-	30 Cabezas	Limones	90%	10%	-	Constante	Falta de crédito
		Gallinas	-	20	"	90%	10%	-	"	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino de Producción		Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación	Problema
Guapi	Guapi	Coco	70%	B/V.		X	X	
		Camarón	85%	Estados Unidos	Directo	X	X	
		Langostino	85%	Estados Unidos	Directo	X	X	
		Tigre	85%	Estados Unidos	Directo	X	X	
		Titi	85%	Estados Unidos	Directo	X	X	
		Calamar	85%	Bogotá	Intermediario propietario de las embarcaciones de cabotaje	X	X	
		Sande	100%	B/V.		X		
		Tangare	100%	B/V.		X		
		Sayo	100%	B/V.	" "	X		
		Nato	100%	B/V.	" "	X		
		Cuangare	100%	B/V.	" "			
		Cerdos	10%	Limones vende a Guapi	" "			
		Gallinas	10%	Limones vende a Guapi	' "			

Los productos que no aparezcan son para el autoconsumo

Copia No Controlada CVC

Poblado	Transporte de la producción	Clase de embarcación	No.	Frecuencia de viaje	Uso	Fletes Persona	Carga
Guapi	Fluvial hasta la Bocana y marítimo hasta B/vent.	Hay barcos hasta de 100 t.t. de R.Bruto (cerca de 30/m/ns.)	3	22/mes	Personas cargas	$480 B/V.	$50.000 por embarcación (maderas y/o coco)
Limones	Fluvial hasta la Bocana y marítimo hasta B/vent.			Una vez por semana con Guapi y por ende con B/ventura.	Personas cargas	$550 B/V, $200 Guapi	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medios de Transporte	Actividades Económicas	Expectativas Generadas por el Proyecto	Observaciones
Guapi	Motonaves con casco de madera 80 toneladas de capacidad de bodega	Cocotera mediante el control de plagas y enfermedades para elevar en un 50% la producción actual	Servicios comunitarios (salud - comunicación)	Solicita la terminación del muro del malecón, el suministro regular de combustible
Limones	Embarcaciones de 60 toneladas con una frecuencia de 1 vez por semana	Producción de coco y plátano, incremento en un 20%	Servicios comunitarios como salud - comisariatos	Asistencia técnica para las labores agropecuarias.

CVC PLADELCOP Planeación Desarrollo Económico

Copia No Controlada CVC

Poblado	Carácter Admtvo.	Viviendas	Habitantes	Ubicada sobre	Servicios	Actividades	Distancias a Guapi
Iscuandé	Municipio	375	15.300 (25u-75r)	Río Iscuandé	Educación, puesto de salud, Caja Agraria, Telecom, servicio luz Planta Diesel, y agua lluvia	Madera Minería Agricultura	2:00 horas
Rodea	Vereda (Iscuandé)	50	600	Río Iscuandé	Educación	Madera (machimbre)	1:45 horas
Chico Pérez	Vereda (Iscuandé)	18	300	Mar	Educación	Pesca	0:75 horas
Bazán	Vereda del Charco	10	120	Mar	Educación	Pesca	0:75 horas

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area (has)	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Iscuandé		Cuangare	-		Iscuandé	5%	95%	-	Oct-Dic.	-
	Madera	Sande	-	12.000	"	5%	95%	-	Ab-Jun.	
		Machare	-	tablones/mes	"	5%	95%	-		
		Sajo	-		"	5%	95%	-		
	Minería	Oro	-	2.000grs/mes	Iscuandé	-	100%	-	Constante	
		Cacao	-		Iscuandé	100%	-	-	Anual	Han perdido créd debido a la plaga del amarillo rojo en el coco
		Plátano	-	20.000 raciones año	Iscuandé	100%	-	-	Constante	
	Agricultura	Arroz	-	400 bultos/año	"	100%	-	-	Anual	
		coco	-	30.000 docenas	"	80%	-	20%	Constante	
		Caña	-	1 tonelada/anual 800 galones	"	100%	-	-	Constante	
Rodea	Madera	Cuangare	-		Rodea	-	-	-	Constante	No se puede calcular la producción debido a que sufrió grandes pérdidas a causa del terremoto
		Sande	-		"					
Chico Pérez	Pesca	Camarón	-	1.440 kilos/mes	Chico Pérez	70%	30%	-	Nov-Feb.	No hay medios de transporte con cuartos frios para movilizar la producción a B/ventura.
		Bagre	-	Consumo		70%	30%	-		
		Lisa	-	Consumo	"	70%	30%	-		
		Machetajo	-	Consumo	"	70%	30%	-		

La actividad agrícola se expresaba en la producción de coco, la cual ha llegado a su nivel más bajo de producción.
Con relación a la actividad maderera se señala la parálisis del aserrado y por ende del corte de la materia prima.

Bazán	Pesca Industrial	Harina	-	300 toneladas/mes	Bazán	-	100%	-	Constante	Operan con una eficiencia del 10
		Aceite	-	4.000 galones/mes	"	-	100%	-		

Copia No Controlada CVC

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino de Producción	Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación	Problema
Guapi	Guapi	Coco Plátano Arroz pesca blanca	Buenaventura	Los propietarios de los actuales buques de cabotaje	X X X X	 X	Ante la carencia de medic de almac namiento conservac los produ res se ve obligados a vender cualquier precio

Copia No Controlada CVC

Poblado	Transporte de la producción	Clase de Embarcación	No.	Frecuencia de viaje	Uso	Fletes Persona	Carga
Iscuandé	Fluvial hasta la Bocana (1,5 horas de recorrido) y luego marítimo hacia Tumaco y/o B/ventura	Diversas naves de alto calado (300 T. máximo)	2-3 lanchas menores	1 semanal B/v. 2 semanal B/v.	Carga Pasajeros	$550 B/v. $200 Guapi $250 Charco	$30.000 B/V. 1.200 Tablón
Rodea	Fluvial (1,20 horas) y luego marítimo hacia Tumaco y/o B/v.	M/N R.Iscuandé con 300 T.R.B.	1 lancha	1 semanal B/v.	Carga	$550 B/v.	$50.000 B/v. 100 T.T.
Chico Pérez	Marítimo hacia B/v. y/o Tumaco (se encuentra en plena Bocana del R.Iscuandé	Lanchas de 8 Ton. Se dirigen a Guapi para efectuar trasbordos	2 lanchas	2 semanal Guapi	Carga y Pasajeros	$600 B/v. $200 Guapi $500 B/v.	
Bazán	Marítimo costanero hacia B/ventura.	Capacidad de bodega equivalente a las 70 toneladas métricas	1	2 semanal B/ventura.	Carga	$500 B/v.	El barco es de la empresa pesquera

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medio de Transporte	Actividades Económicas	Expectativas Generales por el Proyecto	Observaciones
Iscuandé	Embarcaciones de 100 Toneladas con casco de acero y servicio regular	Producción de conservas 2-1/2 toneladas mensuales. Turismo: Centros vacacionales.	Servicios de salud y comunicación	Solicitan el mantenimiento de una pista de aterrizaje similar a la existente en Guapi
Rodea	Iguales especificaciones que las sugeridas en la cabecera municipal	Reactivamiento de la industria del machimbre y molduras de madera	Idem	Se requeriría una inyección financiera para Procolma que trabaja a un 10% de la capacidad instalada.
Chico Pérez	Lanchas de 20 toneladas de capacidad con servicio de frío para la pn. pesquera.	Pesca blanca y agricultura. La pesca podría duplicar su actual nivel y en coco con asistencia técnica, se generaría producción hasta de 1.000 docenas/mes.	Idem	No existe ningún tipo de infraestructura portuaria y/o social. Reclaman todo tipo de asistencia técnica y social.

Copia NO Controlada CVC

Poblado	Carácter Admtvo.	Viviendas	Habitantes	Ubicada sobre	Servicios	Actividades	Distancias a Guapi
Timbiquí	Municipio	500	21.000 (20U-80R)	Río Timbiquí	Luz irregular, agua lluvia, centros de salud y educación	Agricultura Minería Madera	3:00 horas

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area (has)	Producción	Procedencia.	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Timbiquí		Coco	-	51.420 doc/año	Timbiquí	20%	70%	10%	Constante	Plagas y enfermedades.
	Agricultura	Plátano	-	1.800 raciones	"	20%	75%	5%	"	
		Papachina	-	año	"	100%	-	-	"	
		Caña	-	Consumo	"	100%	-	-	"	
	Minería	Oro	-	2.000 grs/mes	"	+	100%	-	"	
	Madera de 7 aserrios instalados en el Municipio	Nato	-	5.000 Polines/mes	"	-	100%	-	6 meses	
		Sajo	-	7.000 tablones/mes	"	-	100%	-	promedio	
		Otobo	-	7.000 tablones/mes	"	-	100%	-	al año	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino de Producción		Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación	Problema
Timbiquí	Timbiquí	Coco	70%	B/ventura	Intermediario - propietario de las embarcaciones de cabotaje.	X		Idem zona Río Micay
		Plátano	75%	B/ventura		X		
		Oro	100%	Of.Caja Agraria		X		
		Nato	100%	B/ventura		X		
		Sajo	100%	B/ventura		X		
		Otobo	100%	B/ventura		X		

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Producción	Area	Problemas
El Veneral	Madera	22.848 tab. de sande 2.856 " " otobo 1.428 " peinemono 1.428 " revoltura	P^n correspondiente a dos aserraderos con asiento en el poblado.	El aprovechamiento es inadecuado. No hay un mantenimiento correcto de la maquinaria y existe, además, capacidad instalada ociosa.
			Los productos de origen agrícola	Pobreza de los suelos. Mercadeo desorganizado. Producción dispersa y estacional.

Copia No Controlada CVC

3.3.2. C. - DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Poblado	Centro de Comercialización	Productos	Destino	Clase de comprador	Epoca de venta.	Almacenamiento	Conservación	Problemas
El Veneral	Veneral (2o. grado)	Banano Papachina Chontaduro	50% B/vent. 55% B/vent. 70% B/vent.	Intermediarios lancheros	Todo el año	x	x	Fijación de precios exclusiva por parte del intermediario

Copia No Controlada CVC

Núcleo poblado	Transporte de la producción	Clase de embarcación .	Número	Frecuenc. de viajes	Motivo o uso	Tarifa/ pasajero	Flete carga
El Veneral	Fluvial (las M/NS necesitan desplazarse por el mar si van con destino a B/ventura.	Veleros construídos en el mismo poblado. A veces efectúan viajes en la región remolcadores provenientes desde el puerto de Buenaventura.	9 con sede en El Veneral. La capac. promedio de carga es en tablones de 1500 unidad.	2/semana. Es un dato promedio y como tal debe ser analizado.	Solicitud en tal sentido se hace por parte de los aserraderos y comerciantes, productores y viaros con destino a B/ven.	$300	$100 bult
San Antonio	Fluvial (para ir a B/vent. se debe llegar al Veneral y luego a la Bocana siempre y cuando la marea permita el desplazamiento hasta el úlmo lugar mencionado.	El Veneral se constituye en una especie de puerto alterno donde el servicio del transporte se presta para todo el Yurumanguí.	-	"	"	$300	$100 bult ($50 rac. banano). 12 rac. chont. ap constituy un bulto.

Copia No Controlada CVC

Núcleo poblado	Transporte de la producción	Clase de embarcación .	Frecuenc. de viajes	Motivo o uso	Tarifa/ pasajero	Flete / carga
El Papayo	Fluvial (el viaje de San Antonio al Veneral implica el paso obligado por este poblado. La distancia de aquí hacia el Veneral es de 1 hora en una canoa de 3 t.t. y motor de 40 HP.	Los veleros de El Veneral de 10 a 12 t.t. de capacidad de carga no tienen dificultad para el cruce hacia su centro de operaciones . Para dirigirse hacia La Fragua se requiere de marea alta que permita obviar secaderos temporales sobre el Cajambre.	2/semana Es un dato promedio y como tal debe ser analizado.	Solicitud en tal sentido se hace por parte de los aserraderos comerciantes, los productores y viajeros con destino a B/ventura.	$300	$17 polín hasta Buenaventura. $50 bulto de banano o plátano (cada bulto consta de 3 a 4 racimos

Copia No Controlada CVC

3.3.2. - E . DATOS POTENCIALES

Núcleo poblado	Medios de transporte Distanc. de S.Antonio en direc. contraria a El Papayo	Actividades económicas	Expectativas generadas por el proyecto	Observaciones
Bocapiña Quebradayuca San Miguel San Jerónimo Róbalo Santa Bárbara Callelarga San Joaquin		La agricultura y la madera .	Se muestran interesados en incrementar la producción, principalmente de banano, caña y chontaduro , si se les garantiza posibilidad de venta y asistencia financiera.	El transporte no es el único inconveniente de la región. También hay escollos que impide incrementar la productividad no sólo de los cultivos sino de la propia comunidad ya que no cuentan con los servicios comunales a que están acostumbradas las gentes de las ciudades del interior del país.

Copia No Controlada CVC

3.3.3. ZONA DEL RIO CAJAMBRE

3.3.3.1.A. DATOS GENERALES

Núcleo poblado	Carácter Admtivo.	Vi - viendas	Habi - tantes	Servicios	Actividades
San Isidro	Corregimiento B/ventura.	130	130 (25 flias.)	No existe infraestructura física ni social adecuada. Vgr. : agua potable, energía, alcantarillado, viviendas salubres, centros hospitarios, etc.	Nuevamente la agricultura y la madera se constituyen en las principales fuentes productivas . La principal es la segunda de las nombradas en su fase de extracción siendo transportadas las trozas usualmente hacia La Fragua sobre el mismo Río Cajambre.
La Fragua		6	56 (7 flias)	Los ranchos son construídos , como en toda la zona, de madera. El unico servicio que poseen es una escuela en la cual se dan clases en forma irregular.	Cada familia posee cultivos de pancoger. La única fuente de proteína animal proviene de los pescadores de la bocana del río. En dicho poblado existe un aserradero mecanizado que en época de suministro de trozas requiere los servicios de 25 - 30 operarios, provenientes de una localidad ubicada a 10 minutos.

Copia No Controlada CVC

3.3.3. B. - DATOS DE PRODUCCION

Núcleo poblado	Actividad	Producción	Area	Destino de la producción	Problemas
San Isidro	Maderera	300 trozas promedio		Las trozas se dirigen a la Fragua Los polines son adquiridos por los intermediarios que tienen centro de operaciones en Buenaventura.-	Dificultades inherentes al transporte por la épo ca de verano y/o falta oportuna de servicio de los remolcadores.
	Agrícola	8400 bultos papachina/ año	30 has	El 20% es de autoconsumo y el resto (70%) para otros poblados (Pital y La Fragua). Hay pérdida del 10%.	Existe deficiente mercadeo en época de cosechas ; el hecho de ser productores perecederos implica el que esté a manos de los comerciantes e intermediarios de B/ventura ya que no tienen otra alternativa diferente a vender en el corto plazo.
		300 kgrs./año: caña	6 has.	El 60% es de autoconsumo y el 30% restante para Pital y Pta. Bonito. Hay pérdida del otro 10%.	
		4000 rac. chont/año	16 has.	El 60% de este renglón va con destino a B/vent; hay pérdida de 40%.	
		30.000 rac. banano/año	24 has.	El 20% con destino a B/ventura y la mayor parte para su alimentación, la del Pital, Pta. Bonita y Timba. (20% pérdida por pudrición y movilización).	

Copia No Controlada CVC

B- DATOS DE PRODUCCION (... Continuac.)

Núcleo poblado	Actividad	Producción	Area	Destino de la producción	Problemas
La Fragua	Maderera	1500 tablones/año Principalmente de sande y otobo	Un aserradero con valor aprox. de $1800.000	Toda la madera se lleva a Buenaventura, de donde se distribuye hacia el interior del país.	Con el actual sistema de aprovechamiento es imposible planificar el trabajo de los aserraderos. Todo depende del invierno donde puede haber suministro de materia prima y esta época no es consiste a lo largo de los años.

Copia No Controlada CVC

3.3.3. C. - DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Poblado	Centro de comercialización .-	Productos	Destino	Clase de comprador	Epoca de venta	Almacenamiento	Conservac.	Problemas
San Isidro	Veneral	Chontaduro Papachina Banano	60% B/vent. 70% B/vent. 20% B/vent.	Intermediarios lancheros	Todo el año	x	x	Fijación de precios exclusiva por parte del intermediario

Copia No Controlada CVC

Núcleo poblado	Transporte de la producción	Clase de embarcación	Frecuencia de viajes	Motivo o uso	Tarifa/ pasaj.	Flete / carga
San Isidro	Fluvial (hasta El Pital pasando por La Fragua). Dede El Pital hasta B/ventura el trayecto es por via marítima aunque se puede navegar por otros esteros si hay marea alta.	Con sede en Sn. Isidro no hay embarcaciones grandes o medianas. Los remolcadores y barcos medianos que navegan por otros lados son similares a los del Naya.	C/mes-madera C/8 días-pasajeros	Transporte de trozas a lugar de proceso Visitas familias y negocios.	$350	$200 bulto $100 /4 racimos o yunta de chontaduro.

La Fragua	Núcleo poblado	Número	Motivo o uso	Frecuenc. de viaje	Tarifa/ pasajero	Flete/ carga.
	Fluvial hasta El Pital que queda sobre la Bocana. Distan 50 minutos entre sí. Es común ver surcar en dicha zona embarc. con destino al Río Naya, de 15 ton. de cap. De B/ventura hasta El Pital no hay mayores problemas de navegación pues el último poblado está sobre el mar.	No existen propietarios de motonaves grandes o medianas. El transporte de productos de la zona lo hacen barcos que van de paso por el lugar desde o hacia el Puerto de Buenaventura.	Se hace necesario el servicio de transporte para la movilización de carga y pasajeros.	Imposible obtener este dato pues según las versiones obtenidas, el servicio se presta en forma irregular y por esta razón el promedio pierde todo sentido .	$300	$9.500 /1.500 tablillas de 1" x 2 mts.

Copia no controlada CVC

Poblado	Transporte de la producción	Clase de Embarcación	No.	Frecuencia de viaje	Uso	Fletes Persona	Carga
Timbiquí	Fluvial hasta la Bocana y marítima hasta B/ventura.	Lanchas de 12 toneladas y motonave de 80 toneladas	4	3 veces a la semana	Persona carga	$500 B/v.	$45.000 vi de coco a B/Ventura

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medios de Transporte	Actividades Económicas	Expectativas Generadas por el Proyecto	Observaciones
Timbiquí	Se recomiendan embarcaciones de 40 toneladas neta (actualmente se adelanta su construcción) y casco de madera	Explotación aurífera (2.000 grs. adicionales/mes) Trapiches paneleros	Servicios comunitarios (comisariatos - salud - comunicación)	Se sugirió la formación de un modelo cooperativo

Copia No Controlada CVC

Poblado	Carácter Admtvo.	Viviendas	Habitantes	Ubicada sobre	Servicios	Actividades	Distancias a Guapi
Saija	Corregimiento de Timbiquí	385	4.600	Río Saija	-	Agricultura Madera	3:00 horas
El Coco	Vereda Timbiquí	10	50	Mar	-	Pesca Agricultura Pecuaria	2:45 horas

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area (has)	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Saija		Plátano	85.000 matas	25.000 racimos año	Saija	60%	30%	10%	Constante	Plagas
	Agricultura	Caña	68 Has 1.300 Has.	65 toneladas/año	"	90%	-	10%	"	
		Maiz	40.000 matas 200.000 matas 625 Has.	7.500 cargas/año	"	70%	20%	10%	Trimestral	
	Madera	Nato	-	1.500 polines/mes correspondiente a un aserrio	"	-	100%	-	Nov-Feb. May-Jun.	Equipo obsoleto suministro irregul de materia prima
		Machere								
		Sajo	-		"	-	100%	-	"	
		Sande	-	4.000 tablones/mes correspondiente a un aserrio	"	-	100%	-	"	
		Caimito	-		"	-	100%	-	"	
		Peinemono	-		"	-	100%	-	"	

Nota : Las proyecciones se hicieron teniendo en cuenta la existencia de tres aserraderos

El Coco	Pesca	Tiburón	-	120 toneladas/mes	El Coco	20%	75%	5%	Constante	Falta de impleme tos eficientes e i fraestructura de l
		Machetajo	-		"	20%	75%	5%	"	
		Corvina	-		"	20%	75%	5%	"	
		Róbalo	-		"	20%	75%	5%	"	
		Pargo	-		"	20%	75%	5%	"	
	Agricultura	Coco	30 Has.	5.400 docenas/año	"	20%	80%	-	"	Plagas y enferme
		Todo el poblado								
	Pecuaria	Cerdos	-	50 cabezas	"	-	100%	-	"	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino de Producción	Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación	Problema
Timbiquí	Pto.Saija	Plátano Maiz	Buenaventura	Los lancheros	X		Falta de bodegas para almacenar
López	Coco	Pesca	Buenaventura	Cooperativas		X	Carencia absoluta de medios de almacenamiento, y conservación

Copia No Controlada CVC

Poblado	Transporte de la producción	Clase de Embarcación	No.	Frecuencia de viaje	Uso	Fletes Persona	Carga
P.Saija	Fluvial hasta la Bocana y marítimo hasta B/ventura.	Calado máximo permitido : 80 T.R.B.	3 (2 fijas 1 eventual)	1 semana en ambas direcciones	Personas carga	$500 B/v.	$40.000 viaje fletado a B/v. con 2.000 tablones.
El Coco	Marítimo hasta B/v.	No hay zonas profundas de fondeo. Se orillan lanchas de 3.5 T.T.	2 (de la comunidad)	1 semanal	Personas carga	$500	Autoservicio de transporte, principalmente de pescado

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medio de Transporte	Actividades Económicas	Expectativa generada por el Proyecto	Observaciones
Pto.Saija	Se recomiendan embarcaciones de 80 y 100 toneladas netas, con casco de acero	Productos manufacturados de la madera (machimbre) 2.000 Mts.3 Plátano - cultivo incremento del 20%	Que además de los servicios de transporte se presten servicios de correo y médico	Por estar localizado río arriba, estiman más conveniente la apertura de vías de penetración hacia López y por ende Popayán
El Coco	Se recomiendan embarcaciones de 10 toneladas con capacidad de frío	Pesca - aprovechamiento integral del tiburón incremento de un 50%	Lo que más se reclama son servicios médicos	No existe por fuera de las viviendas ningún tipo de obra de infraestructura física y social.

Copia No Controlada CVC

Poblado	Carácter Admtivo.	Viviendas	Habitantes	Ubicada sobre	Servicios	Actividades	Distancias a Guapi
Noamito	Vereda (López)	30	350	Río Micay	Educación	Madera Agricultura	4:25 horas
López de Micay	Municipio	137	3.800	Río Micay	Puesto de salud con médico, educación, Caja Agraria, Planta Diesel fuera de servicio.	Agricultura Pecuaria Minería	6:00 horas

Copia No Controlada CVC

DATOS SOBRE PRODUCCION

Poblado	Actividad	Productos	Area (has)	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Noanamito		Nato	-	2.500 Polines/mes	Noanamito	-	100%	-	Nov-Feb.	Maquinaria obsoleta y dificultad en el acceso de crédito
		Cuangare	-			-	100%	-	Abr-Jun.	
	Madera	Sajo	-	5.000 tablones/mes	"	-	100%	-	"	
		Otobo	-	(corresponde a	"	-	100%	-	"	
		Peinemono	-	2 aserrios)	"	-	100%	-	"	
	Agricultura	Caña de Azúcar	70 Ha	3.5 Ton./año	"	100%	-	-	Constante	Los suelos son pobre
		Maíz	30 Ha	600 cargas/año	"	30%	60%	10%	Trimestral	Plagas
		Papachina	20 Ha	200 toneladas/año	"	50%	45%	5%	Constante	Plagas
		Trapiches 5								
López de Micay	Agricultura	Caña de Azucar	80 Ha	4 toneladas/año	López Micay	100%	-	-	Constante	
		Maíz	40 Ha	800 cargas/año	"	30%	60%	10%	Trimestral	
		Papachina	30 Ha	300 toneladas/año	"	50%	45%	5%	Constante	
		Plátano	40 Ha	70.000 raciones/año	"	40%	40%	20%	Constante	
		Frutales	20 Ha	13 bultos/año	"	35%	60%	5%	Anual	
	Madera	Nato	-	2.500 Polines/mes	"	-	100%	-	Nov-Feb.	
		Cuangare		5.000 tablones/mes	"	-	100%	-	Abr.Jun.	
		Sajo		5.000 tablones/mes	"	-	100%	-	"	
		Otobo		5.000 tablones/mes	"	-	100%	-	"	
		Peinemono		5.000 tablones/mes	"	-	100%	-	"	
	Minería	Oro		1.500 grs/mes	"	-	100%	-		
	Pecuaria	Vacuno		60 cabezas	"	100%	-	-		

Copia No Controlada CVC

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino de Producción		Clase de Comprador	Almacenamiento	Conservación	Problema
López de Micay	Bubuey	Caña		Consumo	Los mismos habitantes del área	X		Carencia casi qu absoluta de espacios adecuados pa ra el almacenamiento y conservación de productos perecederos.
		Maíz	60%	B/ventura				
		Papachina	45%	B/ventura	Intermediario - Propietario de las actuales motonaves			
		Plátano	40%	B/ventura		X		
		Frutales	60%	B/ventura		X		
		Nato	100%	B/ventura	" "	X		
		Cuangare	100%	B/ventura	" "	X		En el caso de la madera cada aserrio tiene su propia empalizada, pero el producto final pierde calidad por la humedad.
		Sajo	100%	B/ventura	" "	X		
		Otobo	100%	B/ventura	" "	X		
		Peine-mono	100%	B/ventura	" "	X		
		Oro	100%	Caja Agraria				

La reserva no se encuentra por que es para auto-consumo.

Copia No Controlada CVC

Poblado	Transporte de la producción	Clase de Embarcación	No.	Frecuencia de viaje	Uso	Fletes Persona	Carga
Noanamito	Fluvial hasta la Bocana respectiva y marítimo costanera hasta B/ventura.	Lanchas con motor fuera de borda 40 H.H.	4	4 veces al mes	Personas carga	$500 persona a B/v.	$10.000 todo e barco a B/vent (12 ton.)
López de Micay	Fluvial pasando por Noanamito hasta la Bocana respectiva y marítimo costanera hasta B/ventura.	Lanchas con motor fuera de borda 40 H.H.	4	4 veces al mes	carga Personas	$600 persona a B/v.	$12.000 carga B/ventura (12 toneladas)

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medio de Transporte	Actividades Económicas	Expectativas generadas por el Proyecto	Observaciones
Noanamito	Lanchas de casco plano de 40-60 toneladas de capacidad de carga	Agroindustrias que aprovechen el arroz y la caña	Servicios de correo y de salud	Recomiendan el recorrido de embarcaciones de mediano calado hasta el estero de Bubuey
López de Micay	Lanchas de casco plano para remontar el rio	Agroindustrias que aprovechen el arroz y la caña	Servicios de correo y de salud	Reclaman la terminación de la carretera hacia Popayán como la alternativa más viable para estimular el progreso de la región.

Fuente : FDI.

Copia No Controlada CVC

3.3. COMISION III- BUENAVENTURA SUR
3.3.1. ZONA DEL RIO NAYA
3.3.1. A. DATOS GENERALES

Corregimiento	Vivienda	habitant.	Servicios	Actividades	Distancia a B/ventura - Canoa 40 HP	Distancia a Bocana Canoa 40 HP
Merizalde	220	1.100	Educación, Salud, Energía, Inspección Bosques, Sena, Desarrollo agrícola Inmulumba	Agricultura Madera	5.30 hrs.	1.30 hrs.
El Trueno	70	560	Educación	Agricultura, Madera	6.00 hrs.	2.00 hrs.
Cacao	40	280	-	Agricultura Madera	6.15 hrs.	2.15 hrs.
Pastico	120	600	-	"	6:30 hrs.	2:30 hrs.
Santa Bárbara	60	300	-	"	7:00 hrs.	2:45 hrs.
Santa María	30	150	-	"	7:15 hrs.	3:00 hrs.
El Cármen	10	70	-	"	7:25	3:10 hrs.

Copia No Controlada CVC

Corregi - miento	Vivien da	Habi- tantes	Servicios	Actividades	Distancia a B/ventura - Canoa 40 HP	Distancia a Bocana Canoa 40 HP
Callelarga	16	96	-	Agricultura Madera	7:50 hrs.	3:30 hrs.
San Antonio	70	500	-	Agricultura Madera	8:50 hrs.	4:30 hrs.
San Francis co.	70	560	Educación, Salud, Sena, Inmulumba	Agricultura Madera	9:15 hrs.	4:55 hrs.
La Concepción				Agricultura Madera Minería	14.:45 hrs.	6:25 hrs.

Copia No Controlada CVC

Corregimiento	Actividad	Area	Producto	Procedencia	Destino del producto % Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de cosecha
Merizalde	Caña	2.82 ha.	440 gal.	Majagual Merizalde	75	25		1-3 meses
	Plátano	3.64 ha.	1.660 rac.	Majagual Merizalde	66	26	8	Anual
	Banano	2.24 ha.	350 rac.	Prieto Merizalde	73	27		1- mes-2 anual
	Papachina	21.61 ha.	270 ton.	Joaquinito Merizalde	74	20 B/vent. 2 Yurum.	4	7 meses
	Coco	3.0 ha.	30.000 und.	" -Ostional	5	70		Constante
	Maiz	0.064 ha.	5.812 almut	Prieto Majagual Merizalde	35	61 B/vent. 4 Yurum.		Anual Julio - Junio
	Chontaduro	3.250 matas	22.800 rac.	Limones Merizalde	25	75		Anual
	Piña	1.350 mtas	1.350 unid.	Majagual	83	16.6		-
	Achiote	2 ha.	250 kgr.	Merizalde	100			Anual

Copia No Controlada CVC

Corregimiento .	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	Destino del Prod. % local	% Otros	% per.	Epoca de Cosecha
Merizalde	Pecuaria	Gallinas		50		100			6/3 meses
		Porcinos		5		10	90		4/5 meses
	Forestal	Madera-pulpa		314 mt^3			100		Constante
El Trueno	Agrícola	Papachina	2.28 ha.	14.5 ton.	El Trueno	85	5	10	1- anual 2-7 meses
		Chontaduro	100 mat.	800 racimos	"	10	90		
		Banano	25.6 ha.	4.000 rac.	"	100			Anual
		Coco	4.5 ha.	45.000 cocos	"	10	90		Constante
Pastico	Agrícola	Caña	9.4 ha.	1.469 gal.	"	100			Anual
		Maiz	1.92 ha.	27 almut.	"	33	33		4 meses
		Banano	4 has.	625 racimos		33	33		Anual
		Papachina	2.35 ha.	20 ton.	"	33	33		3 meses

Copia No Controlada CVC

(... Continuac.)

Corre-miento	Actividad	Producto	Area	Producción	Procedenc.	Destino del prod. local	otros	pérd.	Epoca de co - secha
Santa Bárbara	Agrícola	Banano	0.16 ha.	400 racimos	Sta. Bárbara	40	40	20	
		Chontaduro	50 matas	400 racimos	" "	40	40	20	Anual
		Papachina	0.94 ha.	6 ton.	" "	80		20	7 meses
		Maiz	142 ha.	20 almut	" "	80		20	
	Forestal	Mad. pulpa		100 mt^3	" "		100		
Santa María	Agrícola	Banano	2 ha.	312 racimos	" María	100	100		Anual
		Chontaduro	3.000 matas	2.400 rac.	" "	100			Anual
		Papachina	2.35 ha.	15 ton.	" "	100			7 meses
El Cármen	Agrícola	Banano	19.2 ha.	3000 racim.	El Cármen	10	89	20	Continuo
		Papachina	0.23 ha.	1.5 ton.	Platanares	50	50		8 meses
		Chontaduro	2.000 matas	1.600 rac.	Platanares	15	20		
							64.7	50	3 meses
	Forestal	Trozas	1.200 unid.		Platanares	100			5 meses
Callelarga	Agrícola	Chontaduro	900 matas	7.200 rac.	Callelarga	100			Año
		Banano	5.12 ha.	800 racimos	"	100			10 meses
	Forestal	Tablones		480 tablones	"	50	50		Mes si hay M.P. y obreros

Copia No Controlada CVC

Producto	Area (has.)	Producto	Procedencia	Destino del producto % Local	% Otras	% Pérdida	Epoca de cosecha
Piña	1.350 matas	1.350 unid.	Majagual- Merizalde	83.0	16.6		
Caña	22.52	3.510 gal.	Vagnero- Majagual- El Trueno- Merizalde- Villaniza- San Antonio	81.5	18.5		
Banano	70.88	10.387 rac.	Prieto- Merizalde- El Trueno, Santa Bárbara- Santa María, Platanares- Callelarga- San Antonio, Marrucha.	28.33	63.0	8.7	Anual
Plátano	3.65	1.672 rac.	Majagual- Merizalde , San Antonio .	78.0	18.0	4.0	
Papachina	35.89	366.66 ton.	Joaquinito- Merizalde- El Trueno, Santa Bárbara, Santa María, Platanares, San Antonio - Marrucha.	66.5	17.8	5.5	
Coco	7.5	7.500 und.	Ostional- Merizalde-El Trueno, Villaniza	7.5	90.0	2.5	
Chontaduro	109.50	84.400	Limones- Merizalde-El Trueno- Snta. Bárbara- Snta. María- Platanares- San Antonio- Marrucha	38.8	55.6	5.6	

Copia No Controlada CVC

Corregimiento	Actividad	Producto	Area	Producción	Procedencia	Destino del producto % Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de cosecha
San Antonio	Agrícola	Banano	10 ha.	500 racimos	San Antonio	90	80	20	Mensual
		Plátano	0.016 ha.	12 racimos	"	90	10		2 meses
		Papachina	6 ha.	38.16 ton.	"	30	70		3 meses
		Caña	10 ha.	1.562 gal	"	100	35		3 meses
		Chontaduro	1.500 matas	12.000 Rac.	"	0.5	95.5		6 meses
	Forestal	Tablones		552 tablón (22.08 mt^3)	"		100		10 meses (invierno)
San Francisco	Agrícola	Banano	2.56 ha.	400 racimos	Marrucha	40	40	20	
		Papachina	0.23 ha.	1.5 ton.	"	80		20	
		Chontaduro	150 matas	1.200 racim.	"	15	80	5	3 meses
		Caña	0.25 ha.	39 gal.	Villaniza	51	49		3 meses
	Forestal	Tablones		72 tablones (2.88 mt^3)	San Fco.	100			Cualquiera

Copia No Controlada CVC

RESUMEN DE PRODUCCION FORESTAL ZONA RIO NAYA

	Producto	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérdida	Epoca de cosecha
Forestal	Madera para pulpa	414 mt^3.	Merizalde Sta. Bárbara		100	-	Constante
	Tablones	1.104 tab. (44.16 mt^3)	Callelarga, San Antonio, San Francisco	50	50	-	10 meses
	Trozas	120 unid. (480 mt^3)	El Cármen	100		-	5 meses
RESUMEN PRODUCCION PECUARIA ZONA DEL RIO NAYA							
Pecuaria	Gallinas	50		100		-	6/ 3 meses
	Porcinos	5		10	90	-	

Copia No Controlada CVC

Corregimiento	Centro comercializ.	Producto	Destino	Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación .
Merizalde	Merizalde	Caña	25% Río	Nativos	x	x
	"	Plátano	B/v 26%	Intermediarios		
	"	Banano	B/v. 27%	"		
	"	Papachina	B/v 20%; 2 (Yur.)	Interm. y consumid.		
	"	Coco	90	Intermediarios		
	"	Maiz	61 B/v; 4 (Yur.)	Interm. y consumid.	x	x
	"	Chontaduro	75	Particular		
	"	Achiote		Particular		

Nota: Este caso es similar para los otros corregimientos

Copia No Controlada CVC

3.3.1. D. - DATOS SOBRE TRANSPORTE

Corregi - miento	Actividad	Tipo de Transporte	Clase de embar- cación	Frecuen- cia de viaje	Uso	Flete	
						Persona	Carga
Merizalde	Agrícola Forestal	Fluvial*marítimo Fluvial*marítimo	Potrillos, canoa, barcos.	8 y 30 días	Exclus. Varios	$150/ niño $300-350 adulto	$60-70-100 bulto 70 kgr. $70.000=ton. $150/trozas (20)
Santa María				8 días 6 meses		$1350 / Lan $400 / cha	El Valle Micay

3.3.1. E- DATOS POTENCIALES

Poblado	Actividad	Distancia a San Francisco	Medio de Transporte
Concepción	Agrícola (plátano) Forestal (extracción)	5:3- Hrs.	Canoa de 6-12 tons.

Copia No Controlada CVC

Núcleo poblado	Carácter Municipal	Vi- vien das.	Habi tan- tes	Servicios	Actividades	Distanc. a la Bocana
El Veneral	Corregimiento de B/ventura	80	800 (80 flias)	Agua no potable; no hay energía. Hay centro de salud sin dotación in - dispensable. La escuela funciona con regularidad. Existe servicio telefónico hacia todo el país.	El transporte es la actividad más descollante . Son expertos en construcción de veleros y por ello son famosos en la región . La madera en cuanto a la extracción y procesado de la misma; la agricultura como base del sus - tento familiar complementan sus actividades productivas. Durante el año ocupan el 85% de su tiempo laboral en la actividad maderera incluyendo la construcción naval.	0.50 hrs.
El número de encuestas fueron seis (6) y por ello se indagaron las personas sugeridas por el Presidente de la Junta de Acción Comunal.						
San Antonio	Corregimiento de B/ventura	96	750 (96 flias)	El agua que se utiliza proviene del río y de la lluvia; no hay planta Diesel de energía. Existe 1 escuela sin servicio educativo permanente por la ausencia constante del profesorado.	La madera es el principal producto de este poblado. Poseen cultivos autóctonos de la zona en pequeña escala. Sobresalen la papachina, la caña, el maiz y el chontaduro.	2.50 hrs.

Copia No Controlada CVC

Núcleo poblado	Carácter Municipal	Vi - vien- das.	Habi - tantes	Servicios	Actividades	Distanc. a B/vent. (motor de 40 HP de 3 tons.)	Distancia a la Bocana
El Papayo	Se encuentra ubicado den - tro del trayecto comprendido entre El Veneral y San Antonio.	20	150 (25 flias)	No hay : agua potable, luz , centros de salud, escuela , servicio tele - fónico y/o radioteléfono.	La agricultura y la madera se constituyen , al igual que en los demás ríos, en las principales fuentes de ocupación. Sinem - bargo sólo los aserraderos están en capacidad de contratar personal externo ya que la agricultura es a nivel familiar.		1.50 hrs.

Copia No Controlada CVC

DATOS DE PRODUCCION

Poblado	Actividad	Producción	Area	Destino de la producción	Problemas
El Veneral	Madera	22.848 tabl. sande 2.856 tabl. otobo 1.428 tabl. peinemono 1.428 tabl. revoltura	P^n correspondiente a dos aserraderos con asiento en el poblado.	La madera aserrada y los polines casi en su totalidad se dirigen hacia Buenaventura.	El aprovecham. es inadecuado. No hay un mantenim. correcto de la maquinaria y existe, además, capacidad instalada ociosa.
	Agrícola (muestral)	4.000 rac. banano/año 40 bultos papachina 400 rac. chontaduro 50 kgr. caña	4 Has. " " 0.10 has. 01 Ha.	Los productos de origen agrícola se demandan entre un 60 y 70% por B/ven. y existe también un intercambio de los diferentes ríos.	Pobreza de los suelos. Mercadeo desorganizado. Producción dispersa y estacional.
San Antonio	Maderera	1000 polines/mes nato 100 polines/mes cháquiro 1000 pol/mes chanel 1000 pol./mes quebrado 1000 pol./mes sabaleta 900 pol./mes agarrobo		La madera aserrada y los polines casi en su totalidad se dirigen hacia B/ven.	La principal dific. se señala en el suministro de las trozas que dependen de la existencia del invierno y ello debido a que así se facilita el transporte en las quebradas.

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Producción	Area	Destino de la producción	Problemas
San Antonio	Agrícola	50.000 rac. banano 2.0tons. de caña 8.000 rac. chontaduro 750 tons. papachina 60 calaos de maiz	40 has.(2500 matas) " " 2 Has. 75 has. 10 Has.	Los productos de origen agrícola se demandan entre un 60 y 70% por B/v. y existe también un intercambio de los diferentes poblado - res.	Concretamente en la explotac. bananera ocurren pérdidas de produc. ocasionadas por falta de transp. oportuno hacia B/v.
El Papayo	Maderera (8 produc tores)	3.000 pol/mes de las si guientes especies: nato, chanul, cháquiro y tra - pichero.		La madera aserrada y los polines casi en su totalidad se dirigen hacia B/vn.	Los nativos no tie - nen poder de nego - ciación; depende ín tegramente del in - termediario.
	Agrícola (8 pro - ductores)	400 tons/año-papachina 10.000 rac./año-banano 500 kgr./año- caña 30 calaos de arroz	40 has. 8 has. 10 has. 5 has.	Los excedentes son negociados con per sonas de B/ventura quienes generalm - te van a los diferen tes centros de prod.	Pobreza de suelos. Mercados desorganizados. Precios ba jos en momentos de cosecha. En este ca so el productor no tiene alternativa.

Copia No Controlada CVC

3.3.3. E. - DATOS POTENCIALES

Núcleo poblado	Medios de transporte	Actividades económicas	Expectativas generadas por el proyecto.
Salazar	25 minutos más arriba de San Isidro.	La agricultura y la madera.	-
Barco	1 hora más arriba de San Isidro. Iguales medios navegables que las descritas para San Isidro y La Fragua.	La agricultura y la madera.	-

Copia No Controlada CVC

3.3.4. ZONA DEL RIO MALLORQUIN

3.3.4.1.A. DATOS GENERALES

Corregimiento.	Viviendas	Habitantes	Servicios	Actividades	Distanc. a B/ventura. (Canoa 40 HP)	Distancia a Bocana 40 HP
Pital	74	400 (38 flias.)	Puesto de Salud Escuela	Pesca Forestal	2:10 horas	Está en la bocana sobre el R. Mallorquín
Mallorquín	20	160 (18 flias.)	Escuela	Pesca Madera	2:30 horas	

Copia No Controlada CVC

5.3.4. B - DATOS DE PRODUCCION

Corregimiento	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	Destino del prod. local	otros	pérd	Epoca de cosecha
Pital	Agrícola	coco, aguacate y caimito	0.5 has.	11.100 cocos	Pital	20 -	70 100	10 -	Invierno
	Madera	Trozas		100 unid.	Montaña				
	Pesca	corvina, pargo		100 kgr./mes	Bocana	40	60	-	Estacional verano
Mallorquín	Madera	Trozas	1.5 ha.	2500 troz/mes	Montaña	-	100	-	Invierno
	Agrícola	chontaduro		1000 matas					
	Pesca	Corvina, sierra, Gualajo		1.500 kgr./mes	Bocana	40	60	-	Verano

Copia No Controlada CVC

3.3.4. D- DATOS SOBRE TRANSPORTE DE LA PRODUCCION

Núcleo poblado	Transporte de la producción.	Clase de embarcación.	Número	Frecuencia de viajes	Motivo o uso	Tarifa/ pasajero	Flete / carga
Pital	Marítimo. (Sólo si existe un movimiento brusco del mar se navega por dentro, o sea por esteros).	Se observaron lanchones de 20 tons. de capacidad de carga.	En potrillos y canoas de 3-10 tons. se transportan los frutales y el pescado y por ello se catalogan como autosuficientes en cuanto al servicio.	4/mes	Adquisición de víveres y abarrotes en Buenaventura, visita a familiares y venta de la producción local.	$150	$60/bulto
Mallorquín	Marítimo salvo un pequeño trecho a través del río que lleva su mismo nombre.	Igual situación que la enunciada para El Pital	La falta de servicio, los volúmenes bajos de producción por individuo y las características geográficas han obligado a prestarse así el servicio de transporte.	C/10 días	El motivo se puede generalizar para la población de todos los ríos.	$150	$100/bulto

Copia No Controlada CVC

3.3.4. E - DATOS POTENCIALES

La poblacion es , en su gran mayoría, flotante puesto que permanece casi todo el tiempo al lado del sitio de producción y habita los fines de semana en los poblados. La vega del río Mallorquín y, en general, todas las riberas de los ríos de la región son zonas de cultivo. Aquí se destacan la papachina y el chontaduro ; también se notan pequeñas siembras de caña y maiz. Sobre la caña se debe anotar que es base de su alimentación en cuanto a la provisión de calorías y sirve además de materia prima para la producción del famoso " viche" o guarapo.

Copia No Controlada CVC

3.3.4.C. - DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Para esta zona, todas las localidades se consideran relativamente cercanas a Buenaventura y por ello no se asume la necesidad de centros de acopio .

Copia No Controlada CVC

3.3.5. A. - DATOS GENERALES

Núcleo poblado	Carácter Administrativo	Vi - vien das.	Habitan- tes.	Servicios	Actividades	Distancia a B/ventura (Motor 40 HP. M/N de 3 t.t.)
El Tigre	Corregimiento	40	400 (60 fa- milias)	Existe como único servicio comunita- rio .	La madera y la agricultura si - guen siendo las únicas fuentes de ocupación e ingre sos de todo el li- toral vallecucano.	-

Copia No Controlada CVC

3.3.5. B - DATOS DE PRODUCCION

Núcleo Poblado	Actividad	Producción (Area)	Destino de la producción	Local	Otros	Pérdida	Problemas
El Tigre (proyectado)	Maderera	250 trozas de diversas especies.	B/ventura y un aserrío ubicado sobre la orilla del río a 20 minutos del poblado.	40%	55%	5%	La estacionalidad que impone el actual sistema de extracción y transporte primario de la producción.
	Agrícola	25.000 racimos de chont.: 4 has.		30%	60%	10%	El comprador impone los precios y el mismo traslada la producción, ya en mayor volumen, hacia Buenaventura. La pobreza del suelo y las inundaciones afectan ostensiblemente a las cosechas.
		225 almuts de maiz: 20 has.		85%	5%	10%	
		300 tons. papachina: 50 has		85%	10%	5%	

Copia No Controlada CVC

3.3.5. C. - DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Para esta zona, todas las localidades se consideran relativamente cercanas a Buenaventura y por ello no se asume la necesidad de centros de acopio .

Copia No Controlada CVC

3.3.5. D.- DATOS SOBRE TRANSPORTE DE LA PRODUCCION

Núcleo poblado	Transporte de la producción	Clase de embar - cación	Número	Fre - cuencia de viajes	Motivo o uso	Tarifa/ pasajero	Flete/ carga
El Tigre	Fluvial realizado en dos horas has ta la llegada al Pital que está sobre La Bocana.	Lanchones y remol- cadores de tonelajes de 12 unidades en promedio .	Los nativos, en su mayoría, po - seen potrillos.	C/10 días	Igual que todos los casos ante - riores.	$200	$125/ bulto

3.3.3.E. - DATOS POTENCIALES

Núcleo poblado	Medio de transporte	Actividades económicas	Expectativas generadas por el proyecto	Observaciones
San Francisco	Fluvial realizado en dos horas hasta la llegada al Pital que está sobre La Bocana.	Agricultura y maderera	La necesidad se siente aunque la producción individual en pequeña escala no justifica los fletes a no ser que se pongan en un nivel inferior.	300 habitantes
El Oro	"	"	"	200 habitantes
Callelarga	"	"	"	100 habitantes

Copia No Controlada CVC

3.3.6. ZONA DEL RIO ANCHICAYA

3.3.6.1.A. DATOS GENERALES

Núcleo poblado	Carácter Admtivo.	Viviendas.	Habitantes.	Servicios	Actividades	Distancia a B/ventura
San José	Corregimiento	35	320 (40 familias)	Escuela, servicios religiosos. No hay luz, agua potable, alcantarillado ni acueducto.	El corte de madera se complementa con la actividad agrícola a lo largo del río.	(Motor 40 HP., canoa de madera de 3 t.t. de capacidad de carga.

Copia No Controlada CVC

3.3.6. B- DATOS DE PRODUCCION

Núcleo poblado	Actividad	Producción	Area	Destino de la producción	Problemas
San José (proyectado)	Maderera	3.750 trozas/año especialm. otobo			La principal dificultad radica e el aprovechamiento actual que impide incrementar la producti
	Agrícola	640 cargas de maiz	32 has.	20% autoconsumo 80% hacia B/vent	Laproducción de los diversos cu tivos se dá al mismo tiempo y e ocasiona pérdida de negociación de los productores a nivel indiv dual pues ellos comercializan p ductos altamente perecederos .
		15.000 racimos de plátano	73.5 has.	90% autoconsumo 10% hacia B/vent.	
		7.680 racimos de chontaduro	3.1 has.	5% autoconsumo 95% hacia B/vent.	
		3.200 bultos de caimito	1.6 has.	20% autoconsumo 70% hacia B/vent. 10% pérdida	

* ... En la extracción de la troza

Copia No Controlada CVC

3.3.6. C . - DATOS SOBRE COMERCIALIZACION Y CENTROS DE ACOPIO

Para esta zona, todas las localidades se consideran relativamente cercanas a Buenaventura y por ello no se asume la necesidad de centros de acopio .

Copia No Controlada CVC

...D. - DATOS SOBRE TRANPORTE DE PRODUCCION

Núcleo poblado	Transporte de la producción	Clase de embarcac.	Número	Frecuenc. de viajes	Motivo o uso	Tarifa/ persona	Flete/ carga
San José	Para las trozas con ellas mismas se construyen " balsas" que son guiadas por la corriente del río hacia la bocana.	Lanchas de 12 tons. y/o remolcado - res.	En forma regular una lancha de 12 tons. ca- da semana.	C/8 días para per sonas (8 en total	Movilización de pasajeros y/o carga.	$200	$100

Copia No Controlada CVC

3.3.6. - E. DATOS POTENCIALES

Núcleo poblado	
Otros poblados en su orden ...	
Pogodó	De San José hacia Buenaventura es posible desplazarse a través
Santa Barbara	de una trocha por la cual se transita cerca de 3.5 horas (cami -
Llano	nando hasta encontrar la " carretera vieja" que comunica el Puer-
Bartolo	to con la ciudad de Cali. Desde el punto de cruce de trocha y carre
Sabaletas	tera hay 1/2 hora hasta Buenaventura.

Fuente : FDI

Copia No Controlada CVC

3.4 BUENAVENTURA - NORTE

3.4.1 ZONA MARITIMA PIZARRO

3.4.1.A DATOS GENERALES

Poblado	Carácter Admtvo.	Viviendas	Ubicada	Habitantes	Servicios	Activid.	Potencial	Distancias a Pizarro	Distancias a B/ventura
Virudó	Vereda	141	Estero y mar	462	Inspección de policia Educativo - agua no potable de pozo	Agricultura Madera Pesca Comercio	Madera	4.5 horas	10.5 Horas
Cuevita	Vereda	42	Mar	77	Inspección de policía agua de pozo no tratada	Agricultura	Pesca	5 horas	11 horas
Pabaza	Vereda	25	Mar	91	Inspección de policía no hay agua ni energía - Educación .	Agricultura	Madera	3.5 horas	9.5 horas
Terrón	Vereda	40	Estero y mar	161	Educativo - Inspección de Policía.	Empleo	Agricultura	2.5 horas	8.5 horas
Purrichá	Vereda	25	Mar	80	Inspección de Policía y Junta de Acción Comunal	Agricultura	Pesca	2 horas	8 horas
Pilizá	Vereda	77	Río y mar	150	Inspección de Policía	Agricultura Pecuaria	Pesca Turismo	1 hora	7 horas
Pizarro	Cabecera Mpal.	202	Río Baudó y Mar	574	Educativo - Caja Agraria - Juzgado Inspección de Policía	Empleos poca agricultura	Agricultura	-	5.5 horas

Copia No Controlada CVC

Poblado	Carácter Admtvo.	Vivienda	Ubicada sobre	Habitantes	Servicios	Activi-dad	Potencial	Distancias a Pizarro	a B/ventu
Pizarro					Servicio de entidades del gobierno - Alcaldía - Hospital - Centros recreativos.				
Usaragá	Vereda	37	Río	163	Inspección de Policía No existen otros servicios	Agricultura	Madera	1 hora	4.0 horas

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Cuevita	Agricultura	Plátano	-	33 ton./año	Cuevita	66%	34%	-	Jun-Agost.	Falta de transporte para movilización a otros sitios
		Arroz	-	50 bultos/año	"	66%	34%	-	Feb-Marz.	
		Maíz	-	100 bultos/año	"	67%	33%	-	Febrero	
Virudó	Agrícola	Cocos	-	10000 cocos/año	Virudó	60%	40%	-	Abr-Mayo	Pérdidas en pn. por falta de transporte y pesticidas
		Arroz	-	7 bultos/año	"	85%	-	15%	Feb-Marz.	
		Plátano	-	200 rac/año	"	70%	30%	-	Feb-Marz.	
		Maíz	-	20 bultos/año	"	80%	10%	10%	Febrero	
	Pesca	Pargo	-	Subsistencia	"	100%	-	-	Permanente	No se pesca para la venta por falta de recursos y almacenamiento
		Gualajo	-	"	"	100%	-	-	"	
		Lisa	-	"	"	100%	-	-	"	
		Corvina	-	"	"	100%	-	-	"	
		Róbalo	-	"	"	100%	-	-	"	
	Forestal	Tangare	-	300 tablones/día	"	-	100%	-	Abr-Dic.	No se produce la cantidad requerida para un embarque por falta de almacenamiento.
		Sajo	-	"	"	-	100%	-	"	
		Sande	-	"	"	-	100%	-	"	
		Nato	-	"	"	-	100%	-	"	
		Otobo	-	"	"	-	100%	-	"	
	Comercio	Ropa	-	1 paca	Quibdó	100%	-	-	Nov-Dic.	
	Carpintería	Armarios Mesas	-	Variable	Virudó	100%	-	-	Invierno (Sept-Ener)	Trabaja en lo que la gente le pide
Pabazá	Agrícola	Coco	-	5.000/mes	Pabazá	-	100%	-	Permanente	No hay transporte para movilizar la producción
		Arroz	-	30 bultos/año	"	30%	60%	10%	Feb-Marz.	
		Plátano	-	50 rac/mes	"	34%	66%	-	Jun-Agos.	
		Maíz	-	40 bultos/año	"	30%	60%	10%	Feb-Marz.	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Pabazá	Pecuaria	Vacas		5 cabezas	Pabazá	-	100%	-	Permanente	Vende en otros sitios por falta de almacenamiento
		Cerdos		5 cabezas	"	-	100%	-	"	
Purrichá		Yuca		300 bultos/año	Purrichá	20%	70%	10%	Cada menguante	Carecen de recurso para limpieza de árboles de yuca
	Agrícola	Plátano		1920 rac/año	Purrichá Pilazá	20%	70%	10%	Jun-Agos.	
		Arroz		50 bultos/año	"	10%	90%	-	Feb-Marz.	
Pilizá		Arroz		185 bultos/año	Pilizá	43%	47%	10%	Feb-Marz.	Falta de transporte para movilizarse ha ta B/ventura y otro sitios.
	Agrícola	Plátano		1.080 rac/año	"	10%	90%	-	Permanente	
		Maíz		100 bultos/año	"	60%	40%	-	Feb-Marz.	
	Pecuaria	Cerdos		65 cabezas	"	25%	75%	-	Permanente	Falta de transporte
Pizarro		Plátano		50 rac/mes	Pizarro Baudó	100%	-	-	Permanente	No llegan producto variados por peligr que encierra la Bo cana para el transporte.
	Agrícola	Maíz		30 bultos/año	Pizarro	90%	-	10%	Feb-Marz.	
		Arroz		14 bultos/año	"	85%	-	15%	"	
	Forestal	Cedro		6000 tabl/mes	"	-	100%	-	Permanente	Tiene que conseguir se transporte en B/ventura para la carga.
	Comercio	Abarrote		25.000 diarios	B/vent.	40%	60%	-	Permanente	No hay forma de transportar su mercancía desde B/ver

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas

La mayoría de la gente de este poblado (Cabecera Municipal del Bajo Baudó) devenga un salario promedio de $10.000 mensuales por trabajos con Entidades Públicas (Hospital - Magisterio - Juzgados - Telecom - Caja Agraria - Alcaldía - Policía Nacional - Registraduría). El servicio que prestan estas entidades no es muy eficiente por carencia de recursos.

Usaragá		Arroz		23 bultos/año	Usaragá	80%	17%	3%	Feb-Marz.	No se produce mucho por falta de transporte y recursos técnicos
	Agrícola	Plátano		80 rac/15días	"	87.5%	12.5%	-	Permanente	
		Maíz		14 bultos/año	"	70%	28%	2%	Feb-Abr.	

Copia No Controlada CVC

3.4.1. C . _ DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino	Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación
Virudó	Virudo	Madera	100 %	Zona maderera (B/ventura	x	
		Coco	40%	B/ventura- comerciantes	x	
		Plátano	40%	B/ventura- comerciantes	x	
Pilizá		Arroz	47%	Mercado de pueblo -		
			90%	nuevo B/ventura		
		Plátano		Mercado de Purricha	x	
		Maiz	40%			
		Ganado	75%	Mercado de Pizarro- San Juan -B/ventura- Alto Baudó		x
Pizarro		Forestal	100%	Pereira- Medellín- Cali Fábrica de muebles	x	

Los corregimientos de Pabazá, Cuevita, Purrichá, Usaragá, tienen datos similares a Virudó y Pilizá .

Copia No Controlada CVC

D. DATOS SOBRE TRANSPORTE DE PRODUCCION

Poblado	Transporte de la producción	Clase de embarca ción	Frecuencia de viajes	Uso	Flete	
					Persona	Carga.
Virudó	El transporte se hace por mar hasta B/ventura donde se vende la producción ; a veces se llega a Pizarro y se vende allí.	Para la madera, botes madereros de 25 tons. No hay embarcaciones grandes. Hay que estar pendiente del momento en que llegan.	C/mes madera C/2 meses pajero	Transporte de madera y personas con sus productos al lugar de venta.	$500	$150/ bulto. $20 / tablón
Pilizá	El transporte de la producción se hace por esteros hasta Purrichá y por mar hasta B/ventura.	Se hace en botes medianos de = 20 tons. y unos 20 mts. de largo y también hay que estar pendiente del momento de llegada de embarcaciones para tener lista la producción.	C/20 días productos C/15 días personas	Transporte de productos (arroz, plátano y maiz) y personas.	$500 y $400	$100 y $60/ bulto
Pizarro	Se hace por mar hasta B/ventura. Muchas veces lo poco producido se pierde en la salida a la Bocana.	Lo poco que se produce se lleva en botes madereros o remolcadores ya que no existe ningún otro tipo de embarcación que entre a Pizarro por el peligro de su bocana.	C/15 días madera C/15 días pasajeros en botes de la entidad SEM.	Transporte de productos o de personas.	$500	$100

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medio de transporte	Actividades económicas	Expectativas generadas por el proyecto	Observaciones
Cuevita	Se recomiendan embarcaciones de hierro.	Pesca, no tienen recursos para llevarla a cabo y les falta el transporte para que se incremente en forma regular.	Un medio de comunicación para saber en qué momento llega el barco.	Que el centro de acopio sea seguro y de fácil acceso al productor y conductor y consumidor.
Virudó	Se recomiendan buques como el "Diego Luis Córdoba". Los barcos no en forma de quilla sino de planchón (menos en calado)	Madera, se dificulta la extracción debido a que se realiza en lugares alejados del mismo y a la falta de mano de obra.	Que se establezcan radio teléfonos con los barcos para saber en qué momento llegan los últimos mencionados y tener lista la producción. Servicios que podría prestar la flota : médico, correo, Caja Agraria, Sena, Idema, etc.	Viven muy abandonados porque falta apoyo y estímulo del gobierno. La semilla no es adecuada para la producción. Falta asesoría técnica y financiera.
Pabaza	"	"	"	"
Purrichá	Recomiendan embarcaciones tipo pangón con radio-teléfono para comunicación.	Pesca, no cuentan con los recursos apropiados para hacerlo.	Esperan que la flota les preste todos los servicios . Ej.: médico, correo, etc.	Los productores se beneficiarían cobrando el precio justo por sus productos.

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medio de transporte	Actividades económicas	Expectativas generadas por el proyecto	Observaciones
Pilizá	Recomiendan una embarcación de hierro cuando se navega por mar y de madera y pequeño calado (botes) cuando se navega por esteros.	Pesca. No cuentan con los recursos apropiados para hacerlo. Turismo. Tiene 20 km. de playa que se puede explotar. Incremento de la P^n en forma regular.	Los servicios que debería prestar la flota, son: médico, comunicación y crédito suficiente, etc. Es indispensable que se establezcan radio-teléfonos para saber en qué momento llega el barco y así poder tener lista la producción.	En el aspecto administrativo, este caserío tiene una mayor capacidad escolar.
Pizarro	Recomiendan barcos como el " Diego Luis Córdoba"	Agricultura y pesca. Se dificulta el desarrollo de estas debido a la falta de recursos técnicos, escuelas agropecuarias y el transporte.	Es indispensable que los barcos tengan radio-teléfono para saber en qué momento llegan. Los servicios que debería prestar la flota son: odontológicos, bancarios, asesoría técnica, Sena, Idema, correo, etc.	Se plantea la necesidad de la instalación de una planta generadora de electricidad y construcción de vías ya que se trata de una cabecera municipal. A veces se pierde la cosecha porque no hay transporte.
Usaragá	Presenta las mismas actividades económicas y expectativas sobre el proyecto que tiene Virudó. Con la diferencia que Usaragá lo presenta a menor escala.			

Copia No Controlada CVC

Poblado	Carácter Admtvo.	Vivienda	Ubicada sobre	Habitantes	Servicios	Acti-vidad	Potencial	Distancias a Pizarro	Distancias a B/ventur
Boca de Pepé	Vereda	25	Río Baudó	121	Dispone de una Inspección de Policía Carece de los demás servicios	Agricultura Ganadería	Madera	4 horas	9.5 horas
Querá	Vereda	25	Río Baudó	150	No tiene servicio educativo. carece de los demás servicios	Agricultura Ganadería	Madera	1.5 horas	7.0 horas
San Luís	Vereda	10	Río Baudó	42	-	Madera	Agricultura	0.5	6 horas

Los poblados de Andadó - Torreidó y Misará no se visitaron ya que eran caseríos compuestos de 4, 5 viviendas regadas por la ribera del río, y no representaban mucho para la región.

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Cosecha	Problemas
Boca de Pepé		Plátano		240 rac/mes	Pepé	30%	45%	25%	Permanente	La producción de plátano se pierde porque no hay a quien venderla
	Agrícola	Arroz		150 bultos/año	pie de Pató	45%	55%	-	Feb-Marz.	
		Maíz		50 bultos/año	Pepé	50%	50%	-	Feb-Abr.	
	Pecuaria	Cerdos		33 cabezas	Pepé	100%	-	-	Permanente	No hay medios p vender la carne c otros sitios
		Gallinas		15 cabezas	"	100%	-	-	"	
Querá	Agrícola	Plátano		440 rac/mes	Querá	10%	70%	20%	Permanente	Falta de un contr de producción y dios de controlar plagas.
		Maíz		417 bultos/año	"	52%	28%	20%	Febrero (trimestral)	
	Pecuaria	Cerdos		100 cabezas	Querá	30%	70%	-	Permanente	
		Vacuno		12 cabezas	"	30%	70%	-	"	
San Luís	Forestal	Sande		750 tab/mes	San Luís	-	100%	-	Permanente	Se pone negra po falta de almacenc miento y protecci contra las lluvias
		Otobo		2.000 tab/mes	"	-	100%	-	"	
		Peinemono		750 tab/mes	"	-	100%	-	"	

Copia No Controlada CVC

3.4.2. C . - DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Poblado	Centro de Acopio	Producto	Destino	Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación	Problemas
Pepé	Pepé	Plátano	45%	Intermediarios y nativos	x		
		Arroz	55%	Intermediarios y nativos	x		Se tiene que vender a intermediarios por falta de transporte.
		Maiz	50%	Intermediarios y nativos	x		
Querá	Ganado		70%	Carniceros de Pepé			

En otras actividades (agricultura) es lo mismo que Pepé. La madera del aserrío San Luis la venden en Pueblo Nuevo a Pedro Montes- Julio Zuluaga y Leonardo Garcés

Copia No Controlada CVC

3.4.2.- D. - DATOS SOBRE TRANSPORTE DE PRODUCCION

Poblado	Transporte de la producción	Clase de embarcación	Fre - cuenc. de viaje	Uso	Flete Pasajero	Flete Carga
Pepé	Fluvial hasta Pie de Pa - tó y de allí a Itsmina . Terrestre (trocha) . Fluvial hasta Pizarro.	Botes de pequeño cala - do que arriban a las ri- beras de la población y canoas pequeñas.	C/15 días o cada mes	Transporte personas y productos	$300 perso na a Piza - rro.	-
Querá	Fluvial hasta Pizarro y Pepé marítimo desde Pizarro hasta B/vent.	Botes de pequeño calado y canoas pequeñas	C/ 15 días o cada mes	Transporte personas y productos	$500 perso- na a B/vent.	$80/bulto a B/vent. y $30 ra - ción a B/ventura.

Copia No Controlada CVC

3.4.2. E - DATOS POTENCIALES

Poblado	Medio de transporte	Actividades económicas	Expectativas generadas por el proyecto	Observaciones
Pepé	Se recomiendan embarcacionesde gran tonelaje y con casco de hierro y gran calado, ya que se cuenta con una gran vía ,fluvial, que es el Río Baudó.	Esta zona y, en general la zona del río Baudó tiene un gran potencial en el cultivo del plátano y en la extracción de madera ; en la primera de ellas ya se está cosechando mientras en la segunda existen disponibilidades pero no se explota mayormente debido a la falta de transporte.	Se hace indispensable la prestación de servicios tales como : tecnología apropiada, asesoría técnica y almacenamiento para evitar mayores pérdidas en la producción.	Queda mucho más cerca el Mpio. de Itsmina que B/vent. pero por la clase de embarcaciones disponibles, es muy difícil evitar el río .
Querá	Se recomienda el mismo tipo de embarcación indispensable en otras regiones.	El plátano tiene un mercado muy fuerte. La gente está pendiente de lo que se va a vender para comprarlo . En cuanto a madera, existe un aserrío - río abajo - que compra las trozas.	Los pobladores insinúan que la misma flotilla de barcos se encargue de comprar los productos , por tener mayor facilidad de movilización . Que se otorguen servicios bancarios, educativos y de asesoría técnica.	Implantación de radio-teléfonos para determinar en qué momento llega un barco de la flota.

Del aserrío " San Luis" podemos decir que existe un gran potencial de extracción de madera , con problemas de almacenamiento y transporte. Muchas veces es necesario pagar lo que piden los dueños de

Copia No Controlada CVC

*

los buques madereros porque de lo contrario no la llevan y se pierde toda la madera. Existiendo medios de transporte adecuados se incrementa la producción en una medida regular (30-50%).

Copia No Controlada CVC

Poblado	Carácter Admtvo.	Vivienda	Ubicada sobre	Habitantes	Servicios	Acti-vidad	Potencial	Distancias a Pizarro	Distancias a B/ventur
Sivirú	Vereda	274	Río y Mar	622	Salud - educativo Polinal - energía servicio de botes de cabotaje (transporte de carga)	Pesca Agricultura Comercio	Madera Turismo Pesca deportiva	2.5 horas	3.5 horas
Belén	Vereda	45	Río Docampadó	220	Educativo - Polinal	Agricultura Artesanía	Madera	4 horas	4.5 horas
Hijua	Vereda	35	Mar	200	Servicio de educación salud - Policía Nacional	Agricultura Pesca		3 horas	3.5 horas
Orpúa	Vereda	50	Estero mar	250	Educativo	Agricultura Madera	Pesca	3.5 horas	3 horas

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Sivirú		Caña		35 toneladas	Sivirú	100%	-	-	Permanente	No hay modo de
	Agrícola	Arroz		210 bultos/año	"	45%	45%	10%	"	evitar pérdidas po
		Maíz		150 bultos/año	"	65%	30%	5%	"	ataque de plagas
		Plátano		200 rac/15dias	"	100%	-	-	"	
		Corvina		1/2 tond/año	"	60%	30%	10%	Permanente	No existe almace
	Pesca	Pargo		1 tonelada/año	"	60%	30%	10%	"	namiento adecuad
		Bagre		1 tonelada/año	"	60%	30%	10%	"	(cuarto frío) a es
										se deben las pérd
	Comercio	Ropa		1 paca	B/vent.	100%	-	-	"	
		Abarrotes		variable	"	100%	-	-	"	
Belén de Docampado		Plátano		80 rac/mes	Belén	50%	50%	-	"	Se vende muy po
	Agrícola	Arroz		40 bultos/año	"	50%	40%	10%	Feb-Abr.	ya que no se con sigue medio de
		Maíz		28 bultos/año	"	50%	50%	-	Feb-Abr.	transporte a otros sitios
		Camas		Variable	"	100%	-	-	Permanente	Consecución del
	Ebanistería	Asientos		"	"	100%	-	-	"	material y local
		Cueros		"	"	100%	-	-	"	y con que trabaj y donde.
		Tangare		4.000 tablones mes correspon-	Río Docam-	-	100%	-	"	Se demora mucho llegar transporte
	Forestal	Otobo		de al Aserrío de Pedro Alvarez	pado	-	100%	-	"	llevar la carga h B/ventura.
		Peinemono		"	"	-	100%	-	"	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Hijua	Agrícola	Maíz		42 bultos/año	Hijua	5%	90%	5%	Ene-Marz.	Hay pérdidas por la demora en el transporte.
		Arroz		42 bultos/año	"	5%	90%	5%	"	
Orpúa	Agrícola	Arroz		14 bultos/año	Hijua Orpúa	70%	20%	10%	Enero	Carencia de medi de transporte

Respecto a la madera, fué imposible tomar datos acerca de producción, debido al mal tiempo reinante en la zona.

Copia No Controlada CVC

3.4.3. C. - DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Poblado	Centro de acopio	Producto		Destino	Clase de comprador	Almacenamiento	Conservac.	Problemas
Sivirú	Sivirú	Arroz	45%	Buenaventura	Comerciante (Carlos Concha)	x		
		Maiz	30%	Buenaventura	Comerciante (Carlos Concha)	x		
		Pesca	30%	Buenaventura	Comerciantes (Pueblo Nuevo)		x	Falta de cuartos fríos para su conservación.
Belén		Plátano	50%	Buenaventura	Comerciantes	x		
		Arroz	40%	Buenaventura	Comerciantes	x		
		Maiz	50%	Buenaventura	Comerciantes	x		
		Madera	100%	Buenaventura	Comerciante - Pueblo Nuevo	x		

Los corregimientos de Puerto Abadía y Orpúa son similares a Sivirú y Belén, pero teniendo en cuenta que su producción es a menor escala

Copia No Controlada CVC

3.4.3. D - DATOS SOBRE TRANSPORTE DE PRODUCCION

Poblado	Transporte de la producción	Clase de embarcación.	Número	Frecuencia de viaje	Uso	Flete Persona	Flete Carga
Sivirú	Marítimo hasta Buenaventura.	Botes de cabotaje .	7	Cada 15 días	Transporte de personas y productos.	$300 a B/vent.	$70/bulto a B/ventura
Belén	Marítimo hasta Buenaventura, la madera va hasta Medellín.	Botes de cabotaje.	-	Cada 15 días	Transporte de personas y productos	$400 a B/vent.	$22 /tablón a Buenaventura $50 /bulto a Buenaventura

Copia No Controlada CVC

3.4.3. E -- DATOS POTENCIALES

Poblado	Medio de transporte	Actividades económicas	Expectativas generadas por el proyecto	Observaciones
Sivirú	Se recomiendan embarcaciones de gran calado y casco de hierro o madera con una capacidad de 75 tons. netas.	Existe un terreno muy apto para la extracción de la madera, pero no se cuenta con recursos poara su explotación siendo la bocana que menos peligro tiene para la navegación . La construcción de botes incrementaría la pesca deportiva en la región y el turismo .	Se hace indispensable la implantación del servicio telefónico. Los servicios que podría prestar la flota serían: Sena, Idema, Médico , Correo.	Que el centro de acopio sea en Sivirú, ya que ofrece menos peligro a productores y comerciantes, la bocana
Belén	Se recomiendan embarcaciones de gran calado y casco de madera	Madera. Se dificulta su extracción debido a la falta de transporte; posible incremento de la P^n en un 30%.	Se hace necesaria la incrementación del transporte. Debido a que se pierde la cosecha de sus productos y la extracción de la madera se hace más lenta. Los servicios que podría prestar la flota serían : Idema, Sena, combustible, médico, correo, etc. Implantación de radio-teléfono para determinar en qué momento llega el barco.	-

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medio de transporte	Actividades económicas	Expectativas generadas por el proyecto	Observaciones
Orpúa	Se recomiendan embarcaciones de gran calado, cuando se navega por mar. Y de menor calado cuando se va por estero.	Pesca. No tienen recursos para su explotación.	Los servicios que podrían prestar la flota de cabotaje serían: médico, correo, Caja Agraria, Sena, Idema, etc.	Que se realice en corto tiempo .

Copia No Controlada CVC

3.4.4.A DATOS GENERALES

Poblado	Carácter Admtvo.	Vivienda	Ubicada sobre	Habitantes	Servicios	Acti-vidad	Potencial	Distancias a Pizarro	Distancias a B/ventura
Togoromá	Vereda	33	Río	110	Educativo Polinal	Agricultura Madera	Pesca Turismo	4.0 horas	2.5 horas
Charam-birá	Vereda	35	Mar	150	Transporte (carga) en botes. Educativo Polinal.	Pesca	Agricultura Turismo	5.0 horas	2.0 horas
Cabeceras	Vereda	44	Rio San Juan	182	Cooperativas de comercio. Educativo Polinal.	Madera Comercio	Agricultura Pesca	5.5 horas	3.5 horas
Palestina	Vereda	35	Río	122	Educativo y Polinal	Agricultura Pecuaria	Pesca Madera	5.5 horas	3.5 horas
San Isidro	Vereda	25	Río	94	Transporte - Educativo Inderena	Madera Agricultura	Comercio	7.5 horas	6.5 horas

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Togoromá		Caña		5 tonel/año	Togoromá	100%	-	-	Permanente	Falta de pesticida para la conservaci de productos
	Agrícola	Coco		5.000 cocos/mes	"	60%	40%	-	Jul-Nov.	
		Plátano		50 rac/15días	"	80%	20%	-	Permanente	
		Otobo		200 trazas	"	100%	-	-	Permanente	Falta de recursos para cortar la madera
		Sajo		" mensuales	"	100%	-	-	"	
	Forestal	Sande		"	"	100%	-	-	"	
		Nato		"	"	100%	-	-	"	
		Machare		"	"	100%	-	-	"	
Charimbirá		Cherna	Profundidad	12 toneladas/mes	Charimbirá	-	85%	15%	Permanente	No se dispone de almacenamiento ac cuado (cuarto frío
	Pesca	Tiburón		"		-	85%	15%	"	
		Corvina	"	"	"	-	85%	15%	"	
		Róbalo	"	"	"	-	85%	15%	"	
Cabeceras		Sande		4.000 tablones/mes corresponde al Aserrio del Bajo San Juán	Cabeceras	-	100%	-	Jul-Dic.	Hay que pedir el transporte a B/ven tura cuando está listo el cargament
	Forestal	Otobo				x -	100%	-	"	
		Machare			"	-	100%	-	"	
		Nato			"	-	100%	-	"	
	Comercio	General			"	100%	-	-	Permanente	
Palestina		Banano		600 rac/año	Palestina	90%	-	10%	Permanente	Dificultades en el transporte y almacenamiento
	Agrícola	Maíz		70 bultos/año		60%	-	40%	Febrero	
	Pecuaria	Cerdos		50 cabezas/año	"	50%	50%	-	Permanente	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
San Isidro	Forestal	Peinemono		4.000 tablones mes. Corresponde a una Cooperativa	Zona del río Calima (San Isidro)	-	100%	-	Permanente	Falta de recursos técnicos para poder ejercer con provecho su actividad
		Otobo				-	100%	-	"	
		Guayacán				-	100%	-	"	
		Nare				-	100%	-	"	
		Trapichero		"	"	-	100%	-	"	

Copia No Controlada CVC

3.4.4.C. - DATOS SOBRE ACOPIO Y COMERCIALIZACION

Poblado	Centro de acopio	Producto	Destino	Clase de comprador	Almacenam.	Comprador
Togoromá	Togoromá	Coco Plátano	40% 40%	empresas forestales "	x x	No hay medio de transportar la producción.
Los demás poblados son similares : venden muy poco por falta de transporte.						
Togoromá	Togoromá	Forestal (trozas)	Aserríos	Comerciantes madereros.	x	Falta de bodegas y locales adecuados para almacenar.
San Isidro		Forestal	100%	Cali Buga C/tago	Comerciantes madereros	x

Copia No Controlada CVC

3.4.4. D- DATOS SOBRE TRANSPORTE

Poblado	Transporte de la producción	Clase de embarcación		Frecuencia de viaje	Uso	Flete	
						Persona	Carga
Togoromá	No hay medios de transportar la producción y venderla en otros sitios.	Pequeñas canoas	-	Cada mes por pasajero y cada tres meses para la madera.	Transporte de personas y productos.	$250 a San Isidro y $400 a Buenaventura.	$200/bulto a San Isidro y $50 /bulto a Buenaventura
San Isidro	Marítimo pasando por Palestina-Togoromá hasta llegar a Buenaventura. Terrestre a San Isidro - B/ventura.	Botes de aprox. 10 tons.	4	Cada 8 días terrestre y cada 15 días por río	Transporte de personas y productos.	$200 a Buenaventura . (terrestre)	$100 ton. a Cali . $20 /bulto a Buenaventura

Copia No Controlada CVC

3.4.4. E. - DATOS POTENCIALES

Poblado	Medio de transporte	Actividades económicas	Expectativas generadas por el proy.	Observaciones
Togoromá	Se recomiendan embarcaciones de hierro de aproximadamente 50 tons. netas, que preste servicio regular ya que en esta zona no hay influencia de las mareas.	Es una zona muy fértil para la producción de coco, caña, y para la extracción de madera. Incrementaría la P^n en un 50%.	Implementación de transporte y suministro de recursos técnicos para la explotación de recursos naturales.	El caserío carece de negocios donde se pueda conseguir víveres para la alimentación. Se necesitan pesticida para la conservación de la cocotera y demás productos

Toda la información es la misma para los demás poblados. Podemos agregar que en esta zona no existe la influencia de la madera. Por consiguiente se recomiendan embarcaciones hierro con servicios regulares, de aproximadamente 50 tons. netas; la instalación de cuartos fríos es esencial para conservación de la pesca que no se hace en gran escala debido a la falta de lo anteriormente expuesto; implementación de radio -teléfonos para saber en qué momento llega el buque o barco; también es necesario que la flota pueda prestar servicios de electrificación y educación rural, lo mismo que suministro de tecnología apropiada y asesoría técnica.

Fuente : FDI.

Copia No Controlada CVC

3.5 BAHIA SOLANO

3.5.1 ZONA MARITIMA

3.5.1.A DATOS GENERALES

Poblado	Carácter Admtvo.	Ubicado sobre	Viviendas	Habitantes	Servicios	Actividad	Potencial	Distancia a Solano
Juradó	Municipio	Mar	450	2.500	Telecom, Ica, Hospital Caja Agraria, Polinal, Acción comunal, Inderena, usuarios campesinos, mercadeo comunal aeropuerto en construcción.	Agricultura Madera Pecuaria Comercio	Agricultura	8:00 horas
Curiche	Vereda	Mar (Bocana)	-	600	" "	Agricultura Pesca Comercio Caza	Agricultura	6:30 horas
Coredó	Vereda	Mar (Bocana)	40	200	" "	Agricultura Pesca		6:00 horas
Guarín	Vereda	Mar	25	125	" "	Agricultura Pesca		5:45 horas
Aguacate	Vereda	Mar	60	300	" "	Agricultura Pesca		5:40
Copica	Vereda	Mar	400	2.000	Agua no potable entubada, alcantarillado deficiente, servicio tele-	Agricultura Madera, Pecuaria		

Copia No Controlada CVC

Poblado	Carácter Admtvo.	Ubicado sobre	Viviendas	Habitantes	Servicios	Actividad	Potencial	Distancia a Solano
Cupica					fónico. Entidades Gubernamentales. Aeropuerto.	Pesca Comercio Caza		
Bahía Solano	Vereda	Mar	400	2.000	" "	Agricultura Madera Pecuaria	Turismo Pesca - deportiva	2:30 horas
El Valle	Vereda	Mar	150	1.200	Ica, Acción Comunal, usuarios campesinos, Telecom, Polinal, Inderena	Agricultura Madera Comercio Pecuaria Pesca	Madera Turismo	2:45 horas por vía terrestre
Nabuga	Vereda	Mar	85	400	" "	Agricultura Madera	Agricultura	
Jurubirá	Vereda	Mar	250	1.500	Energía	Agricultura Pesca Madera Comercio	Madera	2:00 horas
Tribuga	Vereda	Ensenada	47	1.000	Agua entubada no tratada, existe una trocha que sale a Quibdó	Agricultura Pesca Pecuaria	Madera	3:25 horas
Nuqui	Municipio	Mar	600	4.000	Hospital, educación, Telecom, Juzgados, Ica, Aeropuerto, registradurías Inderena, Sena	Agricultura Pesca Pecuaria Comercio Carpintería	Madera	4:00 horas

Copia No Controlada CVC

Poblado	Carácter Admtvo.	Ubicado sobre	Viviendas	Habitantes	Servicios	Actividad	Potencial	Distancia a Solano
Arusí	Vereda	Mar	30	150		Agricultura Pesca Comercio	Construcción naval en pequeña escala	7:00 horas

Copia No Controlada

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Juradó		Arroz		25.000 bulto/año	Juradó	5%	95%	-	Anual (Feb-Sep)	Falta piladora pa el arroz. Falta d transporte y asist cia técnica
		Plátano		1.800 rac/15días	"	10%	90%	-	Constante	
	Agricultura	Maiz	2.500	6.500 bulto/año	"	20%	80%	-	Anual	
		Coco	Has.	70.000 cocos/año	"	3.5%	96.5%	-	Constante	
		Yuca		300 lbs/mes	"		100%	-	Cada 3 meses	
		Porcino		6.000 cabezas	"	100%	-	-	Constante	No hay matadero
		Vacuno		700 cabezas	"	100%	-	-	"	Falta asistencia
	Pecuaria	Caballar		30 cabezas	"	100%	-	-	"	técnica, transpor-
		Mular		30 cabezas	"	100%	-	-	"	te y educación.
		Aves		La mayoría de la población tiene	"				"	Existe apatía por un mejor aprove- chamiento del ga nado vacuno
		Caoba		10.000 Bloques/año	"	13.8%	86.2%		Continuada	No hay permisos
		Chiuga		" "	"	100%			"	restales para extr
	Forestal	Cedro		" "	"	10.7%	89.3%		"	la madera. La hu
		Huina		" "	"	100%			"	na no se siguió
		Abarco		" "	"	6%	94%		"	extrayendo por fa
		Higuanegro		" "	"	-	100%		"	ta de personas. Falta de transport asistencia técnica mecanización
		Artículos de la. necesidad			B/vent.	100%			Todo el año	Los fletes a B/ve tura tienen un re
	Comercio	Losa			Panamá	100%			"	cargo del 30% y resultan muy car
		Manteles			Panamá	100%			"	Falta de transport

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérdi.	Epoca de Cosecha	Problemas
Curiche		Coco		20.000 cocos/mes	Curiche	28%	72%	-	Anual	Falta de transpor
		Plátano		700 rac/15días	"	20%	80%	-	Constante	y asistencia técn
		Maíz		14 bultos	"	100%	-	-	Anual	
		Arroz		1.000 bultos	"	99.3%	0.7%	-	"	
		Yuca		Subsistencia	"	100%	-	-	"	
	Agricultura	Piña		"	"	100%	-	-	"	
		Ñame		"	"	100%	-	-	"	
		Chontaduro		"	"	100%	-	-	"	
		Frutales		"	"	100%	-	-	"	
		Aguacate		"	"	100%	-	-	"	
		Sierra		50 libras/mes	"	100%	-	-	"	Cuartos fríos e
		Curruca		"	"	100%	-	-	"	indumentaria
	Pesca	Pargo		"	"	100%	-	-	"	
		Urel		"	"	100%	-	-	"	
		Mero		"	"	100%	-	-	"	
	Comercio	Artículos 1a.necesidad			B/vent.	100%			"	
		Venado		Subsistencia	Curiche	100%	-	-	"	
	Caza	Conejo		"	"	100%	-	-	"	
		Saino		"	"	100%	-	-	"	
Coredó		Arroz		Subsistencia	Coredó	100%	-	-	Anual	
	Agricultura	Plátano		500 rac./año	"	25%	75%	-	Constante	
		Coco		7.000 cocos/mes	"	25%	75%	-	"	
		Frutales		5 ton/año	"	100%	-	-	"	
		Robalo		Subsistencia	"	100%	-	-		
	Pesca	Sierra		"	"	100%	-	-		
		Pargo		"	"	100%	-	-		

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Guarín		Coco		5.000 cocos/mes	Guarín	25%	75%	-	Anual	
	Agricultura	Arroz		Subsistencia	"	100%	-	-	"	
		Plátano		100 rac./año	"	25%	75%	-	"	
		Rábalo		Subsistencia	"	100%	-		Anual	
	Pesca	Pargo		"	"	100%	-	-	"	
		Urel		"	"	100%	-		"	
		Sierra		"	"	100%	-	-	"	
Aguacate		Plátano		80 raciones	Agua-	100%	-	-	Anual	
	Agricultura	Coco		3.000 cocos/mes	cate		100%	-	"	
		Arroz		Subsistencia	"	100%	-	-	"	
		Pargo		Subsistencia	"	100%	-	-	"	
	Pesca	Rábalo		"	"	100%	-	-	"	
		Sierra		"	"	100%	-	-	"	
Bahía Solano		Arroz		1.000 bultos/año	Bahía	100%	-	-	Anual	Falta de transpor y vías de penetr ción. El terreno quebrado, poca tencia técnica. Otras actividade muy lucrativas.
	Agricultura	Plátano		200 rac/quinc.	Solano	100%	-	-	Constante	
		Coco		Subsistencia	"	100%	-	-	Anual	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Bahía Solano		Higuanegro		28.000 tablones	Bahía	-	100%	-	Anual	Falta de transpor
		Abarco		" año	Solano	-	100%	-	"	te y vías de pen
		Cedro		"	"	-	100%	-	"	tración. No se
	Madera	Caoba		"	"	-	100%	-	"	explota legalmen
		Pino		"	"	-	100%	-	"	Explotación clan-
		Huina		"	"	-	100%	-	"	destina. Nunca h
		Aceite		'	"	-	100%	-	"	habido aserríos.
										saca por bloques
										dentro de la mon
										taña. Inderena.
		Pargo		350 K/Enero	Quibdó	25%	75%	-	Enero	Falta de transpor
		Urel		400 K/mes	"	25%	75%	-	Constante	y equipos apropia
		Bravo		400 K/mes	"	25%	75%	-	"	dos. Embarcacion
		Tollo		2.080 K/8 meses	Medellín	25%	75%	-	Cada 8 m.	equipadas son mu
	Pesca	Sierra		100 K/mes	Quibdó	25%	75%	-	Constante	caras. Faltan cuc
		Atún		350 K/mes	"	25%	75%	-	"	tos fríos.
		Róbalo		Subsistencia	Bahía	100%	-	-	"	
		Lisa		"	Solano	100%	-	-	"	
	Pecuaria	Vacuno		300 cabezas	"	100%	-	-	"	No hay ganadero
		Porcino		300 cabezas	"	100%	-	-	"	por vocación
		Artículos 1a. necesidad			B/vent.	100%	-	-	Constante	Falta de transport
	Comercio	Combustible		4.240 galones	"	100%	-	-	"	
		Cerveza		1.000 cajas/mes	"	100%	-	-	"	
		Gaseosa		600 cajas/mes	"	100%	-	-	"	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Bahía Solano	Caza	Guagua		Subsistencia	Bahía	100%	-	-	Constante	No se desarrollan por falta de actividad y de impulso
		Zaino		"	Solano	100%	-	-	"	
		Venado		"	"	100%	-	-	"	
Cupica		Arroz		1.298 bultos/año	Cupica	75%	-	15%	Mar-Agos.	Falta de abonos, matamaleza, falta de transporte, plagas. Pájaro chamí del arroz y ratas.
		Yuca		1.400 bultos/año	"	40.7%	49.3%	10%	"	
	Agricultura	Maíz		1.720 bultos/año	"	45%	45%	10%	Constante	
		Plátano		400 racimos/15días	"	50%	50%	-	Constante	
		Caña		30 ton/año	"	100%	-	-	Constante	
		Abarco		7.000 tablones mes	"	100%	-	-	Abr-Ener.	Falta de transport Permisos Inderena Falta de capital para prestar
		Huina		"	"	100%	-	-	Anual	
	Madera	Higuanegro		"	"	100%	-	-	Abr-Ener.	
		Cedro		"	"	100%	-	-	Abr-Ener.	
		Roble		"	"	100%	-	-	Anual	
		Vacuno		200 cabezas	"		100%	-	Constante	Zona antiaftosa, entonces hay mal sementales y hay que traerlos de Panamá y resulta muy caro
	Pecuaria	Porcino		300 cabezas	"		100%	-	"	
		Aves		1.000 aves	"		100%	-	"	
El Valle		Arroz		25.060 bultos/año	El Valle		85%	15%	Feb-Julio	Falta de transport Trabajo manual na mecanizado. Falta asistencia técnica la semilla la trae de Panamá. Plaga Poco auxilio Caja Agraria. No aben
		Cacao		100 Libras/2añ			85%	15%	Feb-Agos.	
		Plátano		5.100 rac/15días	"		90%	10%	Constante	
		Coco		400 cocos	"		90%	10%	"	

Copia No Controlada CVC

CUADRO DATOS DE PRODUCCION (CONTINUA)

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
El Valle	Madera	Nato		La producción varía de acuerdo con el tamaño del aserrío. El promedio es de 7.000 tablones/mes para todas las especies	El Valle	-	100%	-	Constante	
		Cedro			"	-	100%	-	"	
		Mangle			"	-	100%	-	"	
		Iguayaco			"	-	100%	-	"	
		Higuanegro			"	-	100%	-	"	
	Pecuaria	Vacuno		200 cabezas	"	80%	-	20%	"	Ica, Caja Agrar
		Porcino		600 cabezas	"	100%	-	-	"	Faltan reproduct res. Existe cont aftosa.
	Pesca	Pargo		Subsistencia	"	100%	-	-	"	Falta de plata,
		Atún		"	"	100%	-	-	"	cuartos frios, fa
		Róbalo		"	"	100%	-	-	"	ta de embarcaci
		Bravo		"	"	100%	-	-	"	nes, motores. P
		Tiburón		"	"	100%	-	-	"	ta eléctrica y e
		Urel		"	"	100%	-	-	"	po de pesca.
	Comercio	Arroz		40 bultos	"	-	100%	-	A la cosecha	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Nabuga		Arroz		50 bultos/año	Nabuga	45%	45%	10%	Feb-Marz.	Falta transporte
	Agricultura	Plátano		15 rac/15días	"	45%	45%	10%	Constante	(pero tienen ur
		Banano		20 rac/15días	"	45%	45%	10%	"	motor pequeño) Plagas.
		Abárco		2.700 tablones	"	-	100%	-	"	Inderena
	Madera	Iguayaco		" mes	"	-	100%	-	"	
		Higuanegro		"	"	-	100%	-	"	
		Pino		"	"	-	100%	-	"	
Juribirá		Plátano		1.100 rac/15días	Juribirá	-	86.4%	13.6%	Constante	Falta asistencia
	Agricultura	Arroz		780 bultos/año	"	25.6%	62.1%	12.3%	Febrero	nica e ingresos
		Banano		2.000 rac/15días	"	-	34.1%	65.9%	Constante	se dañan los al
		Coco		11.000 cocos	"	45.5%	43.6%	10.9%	Constante	mentos por falt capacidad para macenar y plag
		Cedro		No hay datos	"	-	-	-	-	No se explota
		Nato		"	"	-	-	-	-	ahora. Falta de
		Mangle		"	"	-	-	-	-	equipos y aserri
	Madera	Sajo		"	"	-	-	-	-	
		Machare		"	"	-	-	-	-	
		Higuanegro		"	"	-	-	-	-	
		Pargo		2 toneladas mes	"	25%	75%	-	Constante	Falta asistencia
		Sierra		"	"	25%	75%	-	"	técnica, ingres
	Pesca	Urel		"	"	25%	75%	-	"	y cuartos frios
		Atún		"	"	25%	75%	-	"	
		Aguja		"	"	25%	75%	-	"	
		Rábalo		"	"	100%	-	-	"	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Juribirá	Comercio	Artículos 1a.necesidad			B/vent.	100%	-	-	Todo el año	
Tribuga	Agricultura	Maiz		Subsistencia	Tribuga	85%	-	15%	Anual	Falta de financ
		Arroz		500 bultos/año	"	42.5%	42.5%	15%	"	ción, plagas,
		Plátano		300 rac/15días	"	-	85%	15%	Constante	abonos.
	Pesca	Róbalo		Subsistencia	"	100%	-	-	Constante	Falta de cuarto
		Bagre		"	"	100%	-	-	"	frios
		Pargo		"	"	100%	-	-	"	
		Lisa		"	"	100%	-	-	"	
	Pecuaria	Vacas		200 cabezas	"	-	80%	20%	Anual	Pestes y falta d
		Cerdos		1.000 cabezas	"	-	80%	20%	"	ingresos para dr
		Aves		Subsistencia	"	-	80%	20%	"	
Nuqui	Agricultura	Arroz		2.300 bultos/año	Nuqui	5.7%	94.3%	-	Anual	Falta de abono,
		Plátano		3.200 rac/15días	"	6.5%	93.5%	-	Constante	crédito, transpo
		Coco		Subsistencia	"	90%	-	10%	Constante	El coco tiene p
	Pesca	Ojote		8.000 libras	"	100%	-	-	Constante	Falta de cuarto
		Ñato		semanales. Todas	"	100%	-	-	"	frios y salida de
		Róbalo		las especies	"	100%	-	-	"	pescado
	Pecuaria	Vacuno		50 cabezas	"	100%	-	-	Constante	Falta dinero par adecuar los past

Copia No Controlada CVC

Poblado	Actividad	Productos	Area	Producción	Procedencia	% Local	% Otros	% Pérd.	Epoca de Cosecha	Problemas
Nuqui		Artículos 1a.necesidad			B/vent.	100%	-	-	Anual	Falta de transp
	Comercio	Granos			"	100%	-	-	"	
		Abarrotes			"	100%	-	-	"	
		Drogas			"	100%	-	-	"	
		Ferretería			"	100%	-	-	"	
	Carpintería	Muebles			Nuqui	50%	50%	-	"	
Arusi		Plátano		180 rac/15días	Arusi	40%	60%	-	Constante	Falta asistencia
	Agricultura	Coco		1.000 cocos/año	"	40%	60%	-	"	técnica
		Banano		50 rac/mes	"	-	100%	-	"	
		Arroz		100 bultos	"	80%	20%	-	"	
		Róbalo		Subsistencia	"	100%	-	-	Anual	Falta de cuart
	Pesca	Pargo		"	"	100%	-	-	"	frios
		Tiburón		"	"	100%	-	-	"	
	Construcción Naval	Lanchas			"	50%	50%	-	Anual	
		Potrillos			"				"	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Centro Cial.	Producto	Destino		Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación	Problemas
Juradó	Juradó	Arroz	95%	B/ventura	Intermediario	X		Falta de bodeg
	Coredó	Plátano	90%	B/ventura	"	X		y locales adec
		Maíz	80%	"	"	X		dos para almac
		Coco	96.5%	"	"	X		nar.
		Yuca	100%	"	"	X		
		Caoba	86.2%	"	" A Serrador	X		
		Cedro	89.3%	"	"	X		
		Abarco	94%	"	"	X		
		Higuanegro	100%	"	"	X		
Curiche	Curiche	Coco	72%	B/ventura	Comerciantes	X		
		Plátano	80%	"	"	X		
Coredó	Juradó	Plátano	75%	Curiche	Alfemar del Pacífico			
		Coco	75%	"	"			
Guarín y Aguacata son similares a Coredó								
Bahía Solano	Nuquí,	Higuanegro		B/ventura	Intermediarios	X		
	Juradó	Abarco		"	"	X		
	Bahía	Cedro		"	"	X		
	Solano	Caoba		"	"	X		
		Pino		"	"	X		
		Huina		"	"	X		
		Aceite		"	"	X		
		Pargo	75%	Quibdó	"	X	X	Falta de cuart
		Urel	75%	"	"	X	X	frios y luz
		Bravo	75%	"	"	X	X	eléctrica
		Tollo	75%	Medellín	"	X	X	
		Sierra	75%	Quibdó	"	X	X	
		Atún	75%	"	"	X	X	

Copia No Controlada CVC

Poblado	Centro Cial.	Producto	Destino		Clase de comprador	Almacenamiento	Conservación	Problemas
Cupica	Bahía Solano Cupica	Yuca	49.3%	B.Solano	Intermediarios	X		Falta de centr de acopio y comercializaci independiente.
		Maíz	45%	"	"	X		
		Plátano	50%	"	"	X		
		Abarco	90%	B/ventura y	"	X		
			10%	B.Solano				
		Huina	90%	B/v. y 10%B.Sol.	"	X		
		Higuanegro	90%	B/v. y 10%B.Sol.	"	X		
		Cedro	90%	B/v. y 10%B.Sol.	"	X		
		Roble	90%	B/v. y 10%B.Sol.	"	X		
		Pecuaria	100%	B.Solano	Intermediarios			
El Valle	B.Solano El Valle Ensenada de Utria	Arroz-42.5%	42.5%	B/ventura y B.S.	Intermediarios	X		Falta de medio de transporte, plagas, roedore faltan bodegas
		Plátano	90%	B.Solano	"	X		
		Cacao	85%	B/ventura	"	X		
		Coco	30%	B/ventura	"	X		
			30%	B.Solano				
			30%	Quibdó				
		Madera	100%	B/ventura	"	X		
Juribirá, Nabuga, son similares a El Valle, a excepción de Tribuga que vende el 80% del ganado a Nuqui								
Nuqui	Nuqui	Arroz	94.3%	B/ventura	Comerciantes	X		Falta de silos p el arroz. En es momento no se almacena
		Plátano	93.5%	B/ventura	"	X		
		Muebles	50%	B. Solano B/v. y otros	Comerciantes de otras regiones	X		

Copia No Controlada CVC

Poblado	Centro Cial.	Producto	Destino		Clase de comprador	Almace-namiento	Conser-vación	Problemas
Arusi	Nuqui	Plátano	60%	Nuqui		X		Se dificulta al
		Coco	60%	"		X		macenar por
		Banano	100%	"		X		plagas y ratas
		Arroz	20%	"		X		
		Lanchas	50%	B. Solano	Directo			
		Petrillos		B. Solano	Directo			

Copia No Controlada CVC

Poblado	Transporte de la producción	Clase de Embarcación	No.	Frecuencia de viaje	Uso	Fletes Persona	Carga
Juradó	Marítimo. Este transporte lo llevan a cabo los intermediarios que llevan la producción a B/ventura y algunas veces pasa por B.Solano. Algunas veces va hasta Jake (Panamá)	Lanchas con motores fuera de borda de 25H.P. y 9 H.P.	Hay aprox. 10 lanchas	Cada 15 días y cada mes	Personas Product.	$1.000 a B.Solano $1.500 a B/ventura $ 500 a Jake	$30 bulto a B.Solano $100 bulto a B/ventura.
Bahía Solano	Marítimo. Este transporte lo llevan a cabo los intermediarios de B/ventura en B/v. Hay transporte del pescado, se hace por vía aérea.		Se encuentra un buque registrado "Diego Luís"	Cada 15 días	Personas Product.	$800 B/v.	$100 bulto a B/ventura.
El Valle	El transporte se hace por carretera hasta Quibdó, pasando por B.Solano. El trayecto de El Valle a B/v. es por vía marítima.	Una lancha con motor	1	-	Personas Product.	$900 B/v.	$120 bulto arroz a B/ven

Copia No Controlada CVC

Poblado	Transporte de la producción	Clase de embarcación	No.	Frecuencia de viaje	Uso	Fletes Persona	Carga
Curiche	Marítimo hasta B/ventura. Reciben coco y plátano de Coredó, Guarín y Aguacate. Este transporte es por carretera	Lancha, motor fuera de borda 25 HP. y barcos. Los barcos pertenecen a Alfemar del Pacífico.	Hay aprox. 2 barcos registrados 1 lancha con motor fuera de borda.	Cada 8 días	Personas Product.	$1.500 B/vent.	$100 bulto de 50 kilos a B/ventura.
Nuquí	Marítimo hasta B/ventura. Reciben coco, plátano y banano de Arusi. Este transporte también es marítimo.	Canoa, lancha motor fuera de borda		Cada 8 días	Personas Product.	$600 a B/vent.	$80 bulto a B/ventura.

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medios de Transporte	Actividades Económicas	Expectativas generales por el proyecto	Observaciones
Juradó	Dificultades para el transporte por bocana de los rios. Se adelanta la construcción de un aeropuerto.	Está sobre una zona muy apta para el cultivo. Facilidades de explotación de madera; incrementará su pn. en un 20%.	La solución se basa principalmente en medios de comunicación - comercialización de productos. asesorías técnicas.	Cuando tenían servicio regular hubo mayor incentivo, se dejó de prestar el servicio y todo se redujo, habrá facilidades de conseguir lo que se necesita.
Curiche	La empresa Alfemar tiene en la actualidad proyectos de expansión en las actividades del coco y la pesca dentro de sus planes inmediatos. Tiene en la zona barcos pesqueros casi listos para entrar a trabajar (incremento de pn. en un 30%)		Que no solamente se presten servicios de suministros de productos sino también correo. Transporte. Médico y Caja Agraria.	Por ser esta zona muy fértil se creará un estímulo para producir más.
	Las poblaciones de Coredó - Guarín y Aguacate son totalmente dependientes de la Compañía Alfemar del Pacífico			
Cupica	La pesca deportiva tendrá atractivos suficientes tiburón, sierra, manta y otras especies apetecidas por los pescadores deportivos que asegurarían un constante flujo de turistas hacia la Costa Pacífica e incremento de la pn. en un 100%		Una solución al problema en que se encuentra la región es cuestión de servicios y comercialización.	Que no sea simple promesa
Bahía Solano	Transporte aéreo (Satena-Aces) barco de cabotaje "Diego Luís Córdoba" y canoas. Se incrementará la pn. en un 20 - 30%.		Abastecimiento de víveres y compra-venta de suministros.	No es posible determinar la demanda y oferta de bienes y servicios; la actividad económica está restringida al gobierno (30 entidades oficiales)

Copia No Controlada CVC

Poblado	Medios de Transporte	Actividades Económicas	Expectativas generales por el proyecto	Observaciones
Nuquí	Buque de madera o de hierro que lleguen hasta la región de 50 toneladas aproximadamente tales como el "Diego Luís Córdoba"	La existencia de medios de transporte implicaría un mejoramiento de las actuales condiciones socio-económicas de la región y se reclama la creación de estímulos hacia los productores e incrementos en su pn. del 25%)	Que se establezcan medios de comunicación y servicios como Idema, médico.	Están en período organizativo y siguen cursos de aprendizaje (Sena) de motosierra para el trabajo de la madera (junta de carpinteros)
En Tribuga y Naluga. La gente trabaja asociativamente de un modo espontáneo. Son zonas donde la tierra es bastante fértil para la agricultura y la madera. En el momento se están dando los últimos toques a un aserrio, están muy esperanzados en el proyecto en el sentido de que preste servicios como médico - correo - compra venta de productos y medios de transporte (turismo) y ayude al incremento de la pn. en por lo menos un 20%.				
Juribirá	Se recomienda transporte en forma de planchón y de hierro que presente menos calado y así no tenga problemas de entrar a ciertas regiones.	Se incrementaría la producción contando con los medios de recursos apropiados.	Solución a los problemas que existen para ejercer la actividad como financiación - asistencia técnica y medios de transporte.	Que se establezcan servicios médicos - correo - suministros y otros que generen fuentes de empleo.
El Valle	El transporte que se recomienda para toda la región es el barco tipo mulato o el "Diego Luís Córdoba"	Este poblado posee excelentes posibilidades en cuanto a extracción de maderas, agricultura y cría de ganado vacuno y porcino.	Se muestran interesados en la implementación de servicios como Ica, Caja Agraria, Sena, correo y médico	Es un futuro emporio agrícola y ganadero, de ser una realid el proyecto flota de cabotaje piensan agruparse cooperativam

Copia No Controlada CVC

3.5.1.E DATOS POTENCIALES

Poblado	Medios de Transporte	Actividades Económicas	Expectativas generales por el proyecto	Observaciones
Arusí	Se recomiendan barcos como el "Diego Luís Córdoba" o tipo pangón o planchón como de hierro.	La gente de este poblado es muy dedicada a la agricultura y construcción naval. Existe un gran futuro en esta última.	Que se implanten servicios de asesoría técnica (Sena) correo - transporte - Idema	-

En realidad el problema de toda la región es transporte y comunicación a todo nivel

Fuente : FDI

Copia No Controlada CVC

CAPITULO IV.

GENERALIDADES SOBRE MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS MEDIANTE EL CABOTAJE

4.1.
Tendencias en la movilización de carga y de pasajeros a través del servicio de cabotaje- Período 1976 - 1980

Como resultado del procesamiento de los datos suministrados principalmente por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, se ha procedido a discriminar los volúmenes y el número de usuarios , en el caso de los pasajeros- de acuerdo con su procedencia.

El trabajo de recolección de información fue bastante grande puesto que el número de documentos que se debían constatar era relativamente amplio, con el fin de cubrir el quinquenio 1976-80. Véamos algunos resultados y conclusiones sobre el particular :

4.1.1.
Carga (bienes)

La evolución es ligeramente ascendente siendo ésta del 2.1 %

anual. Sinembargo el crecimiento en el quinquenio es del 10.35%. Debe tenerse siempre presente que en el tonelaje neto encontrado no se incluye la carga proveniente de embarcaciones menores de flujo diario hacia Buenaventura.

Los resultados globales del quinquenio permiten calcular la participación promedio de cada área cubierta por las comisiones , dentro del total de carga estibada en Buenaventura.

El rango de variación de la participación de cada zona durante cada año , no presenta diferencia significativa con relación a su participación en el volumen neto movilizado en el quinquenio . 1/ Lo anterior ilustra los efectos de la prestación del servicio de transporte en las diversas zonas y su grado de incidencia en el desarrollo económico de las mismas ; de otra parte el crecimiento lento en los volúmenes de carga generados por todo el litoral denota el bajo dinamismo de su economía, atroficada , entre otros factores, por elementos relacionados con el servicio de transporte y en general con los mecanismos de distribución de los produc

---

1/ Para tal efecto , observar la importancia relativa de la carga de las diversas comisiones en cada año (cuadros Nos. 17, 18, 19, 20 y 21) y comparar dichos datos con la participacion porcentual de las zonas en el quinquenio 1976-80 (Cuadro No. 28).

tos de la Costa del Pacífico.

En los subsiguientes cuadros : Nos. 17, 18, 19 , 20 y 21, se desagregan los orígenes de la carga ya que cada área de comisión de trabajo se subdividió en zubzonas comprendiendo poblados de uno o dos ríos o áreas costeras. Como se puede apreciar en los mismos, los volúmenes más representativos provienen de regiones de reconocida tradición maderera. Destacándose los volúmenes provenientes de zonas como El Charco (incluye Satinga), Tumaco-Sur, Guapi y Naya- Yurumanguí en la costa sur de Buenaventura y las zonas del Río San Juan , Río Baudó y zona marítima de Pizarro en la costa norte del Pacífico Colombiano.

4.1.2.
Pasajeros

El ritmo de variación en el número de pasajeros con destino hacia Buenaventura de los diferentes asentamientos del litoral ha sido mayor que en el caso de los bienes, alcanzando entre los años de 1976 y 1980 un incremento del 45%; período en el cual se aprecia un aumento anual del 9%.

La discriminación del orígen de los usuarios que se desplazan

Cuadro No. 17

VOLUMEN DE LA DEMANDA - AÑO 1976

Movilización de Carga
Destino Buenaventura

Zonas (Comisión)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
I (TUMACO)		M		4.418		8.9
		B		195		0.4
	Tumaco-Sur	Sub-total	4.613			9.3
		M		3.799		7.6
		B		85		0.2
		Sub-total	3.884			7.8
		M		12.465		25.0
	El Charco	B		605		1.2
		Sub-total	13.070			26.2
		TOTAL M			20.682	41.5
		TOTAL B			885	1.8
	TOTAL COMISION I				21.567	43.3
II (GUAPI)		M		5.209		10.4
	Guapi	B		393		0.8
		Sub-total	5.602			11.2
		M		1.526		3.1
	Saija	B		198		0.4
		Sub-total	1.724			3.5
		M		1.183		2.4
	Timbiquí	B		109		0.2
		Sub-total	1.292			2.6
		TOTAL M			7.918	15.9
		TOTAL B			700	1.4
	TOTAL COMISION II				8.618	17.3

Zonas (Comisiones)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
III (BUENA - VENTURA SUR)	Naya- Yu- rumanguí	M		4.836		9.7
		B		118		0.2
		Sub-total	4.954			9.9
	Cajambre- Mallorquín	M		3.112		6.2
		B		190		0.4
		Sub-total	3.302			6.6.
		TOTAL M			7.948	16.0
		TOTAL B			308	0.6
	TOTAL COMISION III				8.256	16.6
IV (BUENA - VENTURA NORTE)	Río San Juan	M		4.258		8.5
		B		863		1.7
		Sub-total	5.121			10.2
	Río Do - campadó	M		1.097		2.2
		B		190		0.4
		Sub-total	1.287			2.6
		M		1.174		2.3
		B		705		1.4
		Sub-total	1.879			3.7
	Zona Marítima de Pizarro	M		1.726		3.5
		B		303		0.6
		Sub- total	2.029			4.1
		TOTAL M			8.255	16.5
		TOTAL B			2.061	4.1
	TOTAL COMISION IV				10.316	20.6

Zonas (Comisiones)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
V (BAHIA SOLANO)	Zona Marítima de Solano	M MADERA		1.012		2.0
		B PLÁTANO, COCO, etc		85		0.2
		Sub-total	1.097			2.2
		TOTAL M			1.012	2.0
		TOTAL B			85	0.2
	TOTAL COMISION V		1.097			2.2
		GRAN TOTAL M			45.815	91.9
		GRAN TOTAL B			4.039	8.1
GRAN TOTAL					49.854	100.0

Fuente : FDI, con base en información sobre zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 17 A

VOLUMEN Y PROCEDENCIA DE LA CARGA HACIA BUENAVENTURA

AÑO 1976

Productos \ Procedencia	Costa Sur	%(1)	%	Costa Norte	%(1)	%	Total	%(1)	%
Madera (M)	36.548	79.8	73.3	9.267	20.2	18.6	45.815	100.0	91.9
Otros (plátano, coco, etc., = B)	1.893	46.9	3.8	2.146	53.1	4.3	4.039	100.0	8.1
Total	38.441	-	77.1	11.413	-	22.9	49.854	-	100.0

Fuente : FDI, con base en información sobre zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de Buenaventura.

(1) Este porcentaje corresponde solamente a cada producto independiente uno del otro.

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 18

VOLUMEN DE LA DEMANDA -AÑO 1977

Movilización de Carga
Destino Buenaventura

Zonas (comisión)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
I (TUMACO)	Tumaco Sur	M	1.747			3.2
		B	-			-
		Sub-total		1.747		3.2
	Río Patía	M	4.113			7.5
		B	50			0.1
		Sub-total		4.163		7.6
	El Charco	M	17.856			32.7
		B	157			0.3
		Sub-total		18.013		33.0
TOTAL COMISION I					23.923	[illegible]
II (GUAPI)	Guapi	M	4.229			7.8
		B	295			0.5
		Sub-total		4.524		8.3
	Saija	M	780			1.4
		B	119			0.2
		Sub-total		899		1.6
	Timbiquí	M	1.589			2.9
		B	175			0.3
		Sub-total		1.764		[illegible]
TOTAL COMISION II					7.187	13.2

Cuadro No. 18

Zonas (Comisión)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons);			%
III (BUENAVENTURA SUR)	Naya- Yurumanguí	M	5.408			9.9
		B	67			0.1
		Sub-total		5.475		10.0
	Cajambre-Mallorquín	M	3.906			5.7
		B	115			0.2
		Sub-total		3.211		5.9
		TOTAL M			8.504	15.6
		TOTAL B			182	0.3
TOTAL COMISION III					8.686	15.9
V (BUENAVENTURA NORTE)	Río San Juan	M	5.424			10.1
		B	211			0.4
		Sub-total		5.735		10.5
	Río Docampadó	M	3.258			6.0
		B	75			0.1
		Sub-total		3.333		6.1
	Río Baudó	M	1.792			3.3
		B	108			0.2
		Sub-total		1.900		3.5
	Zona Marítima de Pizarro	M	2.458			4.5
		B	616			1.1
		Sub-total		3.074		5.6
		TOTAL M			13.032	23.9
		TOTAL B			1.010	1.9
TOTAL COMISION IV					14.042	25.7

Cuadro No. 18

VOLUMEN DE LA CARGA DE 1994 -- MOVILIZACIÓN CARGA DESTINO RETIRO

Zonas (Comisión)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
V (BAHIA SOLANO)	Zona Marítima de Solano.	M	389			0.7
		B	312			0.6
		Sub-total		701		1.3
	TOTAL COMISION V				701	1.3
	GRAN TOTAL M		52.239			95.8
	GRAN TOTAL B		2.300			4.2
GRAN TOTAL				54.539		100.0

Fuente : FDI, con base en información sobre zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Cuadro No. 18 A

VOLUMEN Y PROCEDENCIA DE CARGA HACIA BUENAVENTURA

AÑO 1977

Productos \ Procedencia	Costa Sur	%(1)	%	Costa Norte	%(1)	%	Total	%(1)	%
Madera (M)	38.818	74.3	71.2	13.421	25.7	24.6	52.239	100.0	95.8
Otros (plátano, coco, etc. = B)	978	42.5	1.8	1.322	57.5	24.0	2.300	100.0	4.2
Total	39.796	-	73.0	14.743	-	27.04	54.539	-	100.0

Fuente : FDI, con base en información sobre zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de B/ventura.

(1) Este porcentaje corresponde solamente a cada producto independiente uno del otro.

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 19

VOLUMEN DE LA DEMANDA - AÑO 1978

Movilización de Carga - Destino B/ventura

Zonas (Comisión)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
I (TUMACO)	Tumaco Sur	M	1.570			3.1
		B	206			0.4
		Sub-total		1.776		3.5
	Río Patía	M	2.113			4.1
		B	192			0.4
		Sub-total		2.305		
	El Charco	M	10.949			41.3
		B	645			1.3
		Sub-total		21.594		
		TOTAL M			24.632	48.5
		TOTAL B			1.043	2.1
TOTAL COMISION I					25.675	50.6
II (GUAPI)	Guapi	M	3.948			7.8
		B	903			1.8
		Sub-total		4.851		9.6
	Saija	M	824			1.6
		B	290			0.6
		Sub-total		1.114		2.2
		M	1.251			2.5
		B	114			0.2
		Sub-total		1.365		2.7
		TOTAL M			6.023	11.8
		TOTAL B			1.307	2.6
TOTAL COMISION II					7.330	14.4

Cuadro No. 19

Zona (Comisión)	Sub-zonas	Productos		Volumen (tons.)		%
II (BUENA-VENTURA SUR)	Cajambre-Mallorquín	M	3.434			6.8
		B	140			0.3
		Sub-total		3.574		
	Naya-Yurumanguí	M	3.897			7.7
		B	525			1.0
		Sub-total		4.422		8.7
		TOTAL M			7.331	14.43
		TOTAL B			665	1.3
TOTAL COMISION III					7.996	15.7
IV (BUENA-VENTURA NORTE)	Río San Juan	M	2.764			5.4
		B	410			0.8
		Sub-total		3.174		6.2
	Río Docampadó	M	1.449			2.9
		B	53			0.1
		Sub-total		1.502		3.0
	Río Baudó	M	2.389			4.6
		B	1.012			2.0
		Sub-total		3.351		6.6
	Zona Marítima de Pizarro.	M	1.091			2.1
		B	126			0.2
		Sub-total		1.217		2.3
		TOTAL M			7.643	15.05
		TOTAL B			1.601	3.15
TOTAL COMISION IV					9.244	18.2

Cuadro No. 19

VOLUMEN DE LA DEMANDA 1978 :- MOVILIZACIÓN DE CARGA - DESTINO ESPAÑA

Zona (Comisión)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
V (BAHIA SOLANO)	Zona Marítima de Solano	M	449			0.9
		B	82			0.2
		Sub-total		531		1.1
		TOTAL M			449	0.9
		TOTAL B			82	0.2
	TOTAL COMISION V				531	1.1
		GRAN TOTAL M			46.078	90.7
		GRAN TOTAL B			4.698	9.3
GRAN TOTAL					50.776	100.0

Fuente : Capitanía de Puerto de Buenaventura

Copia No conforme de CVC

Cuadro No. 19 A

VOLUMEN Y PROCEDENCIA DE CARGA HACIA BUENAVENTURA

AÑO 1978

Productos \ Procedencia	Costa Sur	%(1)	%	Costa Norte	% (1)	%	Total	% (1)	%:
Madera (M)	37.986	82.43	74.8	8.092	17.6	15.9	40.078	100.0	90.7
Otros (plátano., coco, etc= B)	3.015	64.20	6.0	1.683	35.82	3.3	4.698	100.0	9.3
Total	41.001	-	80.8	9.775	-	19.2	50.776	-	100.0

Fuente :

FDI, con base en información de zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de Buenaventura.

(1) Este porcentaje corresponde solamente a cada producto independiente uno del otro.

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 20

VOLUMEN DE LA DEMANDA - AÑO 1979

Movilización de Carga
Destino Buenaventura

Zonas (Comisión)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
I (TUMACO)	Tumaco Sur	M	2.911			5.5
		B	127			0.2
		Sub-total		3.038		
	Río Patía	M	2.338			4.5
		B	130			0.2
		Sub-total		2.468		
	El Charco	M	19.425			36.7
		B	353			0.6
		Sub-total		19.778		37.3
		TOTAL M			24.674	46.7
		TOTAL B			610	1.0
	TOTAL COMISION I				25.284	47.7
II (GUAPI)	Guapi	M	4.080			7.7
		B	520			1.0
		Sub-total		4.600		8.7
	Saija	M	862			1.6
		B	394			0.8
		Sub-total		1.256		2.4
	Timbiquí	M	1.937			3.6
		B	201			0.4
		Sub-total		2.138		4.0

Cuadro No. 20

Zona (Comisión)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
		TOTAL M			6.879	13.0
		TOTAL B			1.115	2.1
	TOTAL COMISION II				7.994	15.1
III (BUENA-VENTURA SUR)	Cajambre-Mallorquín	M	4.287			8.1
		B	125			0.2
		Sub-total		4.412		8.3
	Naya- Yurumanguí	M	3.409			6.4
		B	378			0.7
		Sub-total		3.787		7.1
		TOTAL M			7.696	14.53
		TOTAL B			503	0.9
	TOTAL COMISION III				8.199	15.5
V (BUENA-VENTURA NORTE)	Río San Juan	M	3.358			6.3
		B	310			0.6
		Sub-total		3.668		6.9
	Río Do - Campadó	M	1.776			3.3
		B	138			0.3
		Sub-total		1.914		3.6
	Río Baudó	M	1.914			3.6
		B	657			1.2
		Sub-total		2.571		4.8

Cuadro No. 20

Volumen de la Captura 1979 - Movilización del Sector Artesanal B/ton

Zona (Comisión)	Sub-zona	Productos	Volumen (tons).		%
	Zona Marítima de Pizarro	M	1.971		3.7
		B	296		0.6
		Sub-total		2.267	4.3
		TOTAL M		9.019	17.0
		TOTAL B		1.401	2.7
	TOTAL COMISION IV			10.420	19.7
V (SOLANO)	Zona Marítima de Solano	M	901		1.7
		B	157		0.3
		Sub-total		1.058	2.0
		TOTAL M		901	1.7
		TOTAL B		157	0.3
	TOTAL COMISION V			1.058	2.0
		GRAN TOTAL M		49.169	92.0
		GRAN TOTAL B		3.786	7.1
GRAN TOTAL				52.955	100.0

FDI, con base en información de zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de B/ventura.

Cuadro No. 20 A

VOLUMEN Y PROCEDENCIA DE CARGA HACIA BUENAVENTURA

AÑO 1979

Productos \ Procedencia	Costa Sur	%(1)	%	Costa Norte	%(1)	%	Total	%(1)	%
Madera (M)	39.249	79.9	74.11	9.920	20.2	18.7	49.169	100.0	93.0
Otros (plátano, coco, etc. =B)	2.228	58.8	4.2	1.558	41.2	2.9	3.786	100.0	7.0
Total	41.477	-	78.3	11.478	-	21.7	52.955	-	100.0

Fuente : FDI, con base en información de zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de B/ventura.

(1) Este porcentaje corresponde solamente a cada producto independiente uno del otro.

Copia No Controlada CVC

Cuadro No. 21

VOLUMEN ACTUAL GLOBAL DE LA DEMANDA

AÑO 1980

Movilización de Carga
Destino Buenaventura

Zonas (Comisión)	Subzonas	Productos	Volumen (tons.)			%
I (TUMACO)	Tumaco Sur	M		4.652		8.5
		B		47		0.1
		Sub-total	4.699			
	Río Patía	M		2.162		3.9
		B		-		-
		Sub-total	2.162			3.9
	El Charco	M		17.901		32.5
		B		60		0.1
		Sub-total	17.961			32.6
		TOTAL M			24.715	44.9
		TOTAL B			107	0.2
TOTAL COMISION I					24.822	45.1
II (GUAPI)	Guapi	M		4.213		7.7
		B		136		0.2
		Sub-total	4.349			7.9
	Saija	M		900		1.6
		B		498		0.9
		Sub-total	1.398			2.5

Cuadro No. 21

Zonas (Comisión)	Sub-zonas	Productos	Volumen (tons.)			%
	Timbiquí	M		2.622		4.8
		B		289		0.6
		Sub-total	2.911			5.4
		TOTAL M			7.735	14.1
		TOTAL B			923	1.7
	TOTAL COMISION II				8.658	15.8
III (BUENAVENTURA SUR)	Naya-Yuru	M		5.139		9.3
		B		111		0.2
		Sub-total	5.250			9.5
	Cajambre-Mallorquín	M		2.860		5.2
		B		231		0.4
		Sub-total	3.091			5.6
		TOTAL M			7.999	14.5
		TOTAL B			342	0.6
	TOTAL COMISION III				8.341	15.1
IV (BUENAVENTURA NORTE)	Río San Juan	M		3.952		7.2
		B		211		0.4
		Sub-total	4.163			7.6
	Río Docampadó	M		2.104		3.8
		B		222		0.4
		Sub-total	2.326			4.2
	Río Baudó	M		1.489		2.7
		B		303		0.6
		Sub-total	1.792			3.3

Cuadro No. 21

Volumen actual global de la demanda - 1980 - movilización cargas destino exterior.

Zona (Comisión)	Sub-zona	Productos	Volumen (tons.)			%
	Zona Marítima de Pizarro (de Pizarro al extremo sur Cabo Corrientes).	M		2.851		5.2
		B		511		0.9
		Sub-total	3.362			6.1
		TOTAL M			10.593	19.2
		TOTAL B			1.050	2.0
	TOTAL COMISION IV				11.643	21.2
V (BAHIA SOLANO)	Zona Marítima de Solano	M		1.354		2.5
		B		197		0.4
		Sub-total	1.551			2.9
		TOTAL M			1.354	2.5
		TOTAL B			197	0.3
		GRAN TOTAL M			52.396	95.2
		GRAN TOTAL B			2.619	4.8
GRAN TOTAL					55.015	100.0

Fuente: FDI, con base en información de zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Cuadro No. 21 A

VOLUMEN Y PROCEDENCIA DE LA CARGA HACIA BUENAVENTURA

AÑO 1980

Procedencia / Productos	Costa Sur	%	%(3)	Costa Norte	%	%(3)	Total	%	%(3)
Madera (M)	40.449 *	77.(1)	73.5	11.947	23.(1)	21.7	52.396	100(1)	95.2
Otros (plátano, coco, frutales, etc.= B)	1.372	52(2)	2.5	1.247	48 (2)	2.3	2.619	100(2)	4.8
Total	41.821	-	76.0	13.194	-	24.0	55.015	-	100.0

* En toneladas

(1) Se toma como referencia sólamente el volumen de madera, independiente de otros productos

(2) El porcentaje se refiere sólamente a otros productos, independiente de madera

(3) El cálculo se hizo en función del volumen global de productos de cada área costera tomando a Buenaventura como área de influencia.

Fuente: FDI, con base en información de zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de Buenaventura

Copia No Controlada CVC

hacia Buenaventura muestra para el período 1976-1980, la primacía de los transeuntes de la zona visitada por la comisión primera (50.3%), seguida de las correspondientes a Guapi , Buenaventura- Norte , Solano y Buenaventura- Sur con un 30.1% 10.1 % , 6.5% y 3.0% respectivamente .

El análisis año a año - revela una situación completamente análoga . Ver los cuadros Nos. : 22, 22A, 23 , 23A , 24, 24A, 25 25A, 26 y 26A, que señalan además el origen en una forma desagregada y por subzonas .

La importancia relativa de las áreas de las comisiones de acuerdo con el movimiento de pasajeros, guarda correspondencia con la presentada con la de desplazamiento de carga, lo cual comprueba la hipótesis según la cual los barcos madereros son el principal medio de transporte de los nativos de la región ya que este último se presta a manera de " carga adicional" para beneficio de la tripulación de las diversas motonaves.

4.2.
Características y condiciones de la Demanda de Servicio - 1980

En las Capitanías de Puerto de Buenaventura, Bahía Solano ,

CUADRO No. 22

MOVILIZACION Y PROCEDENCIA DE PASAJEROS - AÑO 1.976
POR SUBZONAS - DESTINO BUENAVENTURA

ZONA	SUBZONA	VOLUMEN	%
I. (TUMACO)	Tumaco	68	4.2
	Río Patía	99	6.0
	El Charco	815	49.9
	Sub - total	982	60.1
II. (GUAPI)	Guapi	243	14.8
	Micay - Suija	34	2.1
	Timbiquí	21	1.3
	Sub - total	298	18.2
III. (BUENAVENTURA) SUR	Naya	29	1.8
	Cajambre	33	2.0
	Sub - total	62	3.8
IV. (BUENAVENTURA) NORTE	Río San Juan	145	8.9
	Río Docampadó	26	1.5
	Río Baudó	19	1.2
	Marítima de Pizarro	19	1.2
	Sub - total	209	12.8
V. (SOLANO)	Bahía Solano	83	5.1
	Sub - total	83	5.1
	T O T A L	1.634	100.0

FUENTE : Registros de zarpes y arribos de la capitanía de puerto de Buenaventura

NOTA : Es difícil calcular el volumen real que llega a Buenaventura vía cabotaje, ya que muchos moradores de la costa lo hacen en embarcaciones mejores que no se reportan en Capitanías de Puerto.-

CUADRO No.23

MOVILIZACION Y PROCEDENCIA DE PASAJEROS - AÑO 1977

POR SUBZONAS - DESTINO BUENAVENTURA

ZONA	SUBZONA	VOLUMEN	%
I. (TUMACO)	Tumaco Sur	50	3.4
	Río Patía	91	6.1
	El Charco	748	50.1
	Sub-total	889	59.6
II. (GUAPI)	Guapi	128	8.5
	Saija	55	3.7
	Timbiquí	55	3.7
	Sub-total	238	15.9
III. (BUENAVENTURA) SUR	Naya : Yurumanqui	39	2.6
	Cajambre :mallorquin	45	3.0
	Sub-total	84	5.6
IV. (BUENAVENTURA) NORTE	Río San Juan	132	8.8
	Río Docampadó	5	0.3
	Río Baudo	18	1.2
	Marítima de Pizarro	84	5.7
	Sub-total	239	16.0
V. (SOLANO)	Bahía Solano	44	2.9
	Sub-total	44	2.9
	T O T A L	1.494	100.0

FUENTE : Registros de zarpes y arribos de capitanía de puerto de Buenaventura.

NOTA : Es difícil calcular el volumen real que llega de Buenaventura vía cabotaje, ya que muchos moradores de la costa lo hacen en embarcaciones menores que no se reportan en capitanías de puerto.

CUADRO No. 24

MOVILIZACION Y PROCEDENCIA DE PASAJEROS - AÑO 1978-

POR SUBZONAS - DESTINO BUENAVENTURA

ZONA	SUBZONA	VOLUMEN	%
I. (TUMACO)	Tumaco Sur	20	1.0
	Río Patía	24	1.3
	El Charco	922	49.8
	Sub-total	966	52.1
II. (GUAPI)	Guapi	507	27.3
	Saija	14	0.8
	Timbiquí	40	2.1
	Sub-total	561	30.2
III. (BUENAVENTURA) SUR	Naya-Yurumanquí	14	0.8
	Cajambre-Mallorquín	19	1.0
	Sub-total	33	1.8
IV. (BUENAVENTURA) NORTE	Río San Juan	99	5.3
	Río Docampadó	4	0.2
	Río Baudó	41	2.2
	Marítima Pizarro	39	2.2
	Sub-total	183	9.9
V. (SOLANO)	Bahía Solano	112	6.0
	Sub-total	112	6.0
	T o t a l	1.855	100.0

Fuente : Registro de Zarpes y arribos de la capitanía de puerto de Buenaventura.

Nota ; Es difícil calcular el volumen real que llega a Buenaventura vía cabotaje, ya que muchos moradores de la corte lo hacen en embarcaciones menores que no se reportan en Capitanías de Puerto.-

Cuadro No. 22 A

MOVILIZACION DE PASAJEROS HACIA BUENAVENTURA POR COSTAS - AÑO 1.976

PROCEDENCIA	COSTA SUR	%	COSTA NORTE	%	TOTAL	%
Pasajeros	1.342	82.1	292	17.9	1.634	100.0

Fuente : FDI con base en información de zarpes y arribo de Capitanía de Puerto de Buenaventura (1)

Cuadro No. 23 A

MOVILIZACION DE PASAJEROS HACIA BUENAVENTURA POR COSTAS - AÑO 1.977

PROCEDENCIA	COSTA SUR	%	COSTA NORTE	%	TOTAL	%
Pasajeros	1.211	81.0	283	19	1.494	100.0

Fuente : (1)

Cuadro No. 24 A

MOVILIZACION DE PASAJEROS HACIA BUENAVENTURA POR COSTAS - AÑO 1.978

PROCEDENCIA	COSTA SUR	%	COSTA NORTE	%	TOTAL	%
Pasajeros	1.560	84.1	295	15.9	1.855	100.0

Fuente : (1)

CUADRO No. 25

MOVILIZACION Y PROCEDENCIA DE PASAJEROS - AÑO 1979

POR SUBZONAS - DESTINO BUENAVENTURA

ZONA	SUBZONA	VOLUMEN	%
I. (TUMACO)	Tumaco	85	4.1
	Río Patía	65	3.2
	El Charco	821	39.9
	Sub-total	971	47.2
II. (GUAPI)	Guapi	543	26.4
	Micay-Saija	145	7.0
	Timbiquí	67	3.3
	Sub-total	755	36.7
III. (BUENAVENTURA) SUR	Naya	17	.8
	Cajambre	28	1.4
	Sub-total	45	2.2
IV. (BUENAVENTURA) NORTE	Río San Juan	75	3.7
	Río Docampadó	11	.5
	Río Baudó	14	.7
	Marítima Pizarro	11	.5
	Sub-total	111	5.4
V. (SOLANO)	Bahía Solano	175	8.5
	Sub-total	175	8.5
T O T A L		2.057	100.0

Fuente : Registros de zarpes y arribos de la Capitanía de puerto de Buenaventura.

Nota : Es difícil calcular el volumen real que llega a Buenaventura vía cabotaje ya que muchos moradores de la costa lo hacen en embarcaciones menores que no se reportan en Capitanías de Puerto.

CUADRO No. 26

MOVILIZACION Y PROCEDENCIA DE PASAJEROS - AÑO 1980
POR SUBZONAS - DESTINO DE BUENAVENTURA

ZONA	SUBZONA	PASAJEROS	%
I. (TUMACO)	Tumaco	119	5.0
	Río Patía	77	3.2
	El Charco	731	30.8
	Sub-total	927	39.0
II. (GUAPI)	Guapi	533	22.5
	Micay-Saija	319	13.5
	Timbiquí	126	5.3
	Sub-total	978	41.3
III. (B/VENTURA) SUR	Naya	19	.8
	Cajambre	40	1.7
	Sub-total	59	2.5
IV. (B/VENTURA) NORTE	Pizarro	59	2.5
	Río Baudó	18	.8
	Docampadó	57	2.4
	Río San Juan	77	3.2
	Sub-total	211	8.9
V . (SOLANO)	Bahía Solano	197	8.3
	Sub-total	197	8.3
	T O T A L	2.372	100.0

Nota : Es difícil de calcular el volumen real de pasajeros que llega a Buenaventura vía cabotaje, ya que muchos moradores lo hacen en embarcaciones menores que no se reportan en Capitanía de Puerto.

Fuente: Registros de zarpes y arribos de la Capitanía de Puerto de B/ventura.

Cuadro No. 25 A

MOVILIZACION DE PASAJEROS HACIA BUENAVENTURA POR COSTA - AÑO 1.979

Procedencia	Costa Sur	%	Costa Norte	%	Total	%
PASAJEROS	1.771	86.1	286	13.9	2.057	100.

Fuente : F.D.I. con base en información de zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Cuadro No. 26 A

MOVILIZACION DE PASAJEROS HACIA BUENAVENTURA POR COSTA - AÑO 1.980

Procedencia	Costa Sur	%	Costa Norte	%	Total	%
PASAJEROS	1.964	82.8	408	17.2	2.372	100.

Fuente : F.D.I. con base en información de zarpes y arribos de Capitanía de Puerto de Buenaventura

Cuadro No. 27

MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS EN LAS DIFERENTES AREAS

HACIA BUENAVENTURA

Período 1976 -1980

	1.976				1.977		1.978				1.979				1.9	
	CARGA		PASAJ.		CARGA		PASAJEROS		CARGA		PASAJEROS		CARGA		PASAJEROS		CARGA	
S	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%
)	21.567	43.3	982	60.1	23.923	43.9	889	59.6	25.675	50.6	966	52.1	25.284	47.7	971	47.2	24.822	45.1
	8.618	17.3	298	18.2	7.187	13.2	238	15.9	7.330	14.4	561	30.2	7.994	15.1	755	36.7	8.658	15.8
ENTURA)	8.256	16.6	62	3.8	8.686	15.9	84	5.6	7.996	15.7	33	1.8	8.199	15.5	45	2.2	8.341	15.1
ENTURA)	10.316	20.6	209	12.8	14.042	25.7	239	16.0	9.244	18.2	183	9.9	10.420	19.7	111	5.4	11.643	21.2
)	1.097	2.2	83	5.1	701	1.3	44	2.9	531	1.1	112	6.0	1.058	2.0	175	8.5	1.551	2.8
	49.854	100.0	1.634	100.0	54.539	100.0	1.494	100.0	50.776	100.0	1.855	100.0	52.955	100.0	2.057	100.0	55.015	100.0

ADO. Se poseen estadísticas reales hasta Septiembre/80

: Capitanías de puerto : Tumaco, Guapi, Buenaventura y Solano

Cuadro No. 27

MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS EN LAS DIFERENTES AREAS

HACIA BUENAVENTURA

Período 1976 -1980

1.977			1.978				1.979				1.980			
	CARGA		PASAJEROS		CARGA		PASAJEROS		CARGA		PASAJEROS		CARGA		PASAJEROS	
%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%
0.1	23.923	43.9	889	59.6	25.675	50.6	966	52.1	25.284	47.7	971	47.2	24.822	45.1	927	39.0
8.2	7.187	13.2	238	15.9	7.330	14.4	561	30.2	7.994	15.1	755	36.7	8.658	15.8	978	41.3
3.8	8.686	15.9	84	5.6	7.996	15.7	33	1.8	8.199	15.5	45	2.2	8.341	15.1	59	2.5
2.8	14.042	25.7	239	16.0	9.244	18.2	183	9.9	10.420	19.7	111	5.4	11.643	21.2	211	8.9
5.1	701	1.3	44	2.9	531	1.1	112	6.0	1.058	2.0	175	8.5	1.551	2.8	197	8.3
0.0	54.539	100.0	1.494	100.0	50.776	100.0	1.855	100.0	52.955	100.0	2.057	100.0	55.015	100.0	2.372	100.0

hasta Septiembre/80

Guapi, Buenaventura y

Cuadro No. 28

RESULTADO GLOBAL MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS
RESUMEN QUINQUENIO 1976-1980

COMISION	CARGA		PASAJEROS	
	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%
I. (TUMACO)	121.271	46.1	4.735	50.3
II. (GUAPI)	39.727	15.1	2.830	30.1
III. (BUENAVENTURA) SUR	41.478	15.8	283	3.0
IV. (BUENAVENTURA) NORTE	55.665	21.2	953	10.1
V. (SOLANO)	4.938	1.8	611	6.5
T O T A L	263.079	100.0	9.412	100.0

Fuente : Capitanías de Puerto : Tumaco, Guapi, Buenaventura y Solano.-

Guapi y Tumaco, se efectuó la recolección de la información primaria que permitió la estimación del volumen de carga y de movilización de pasajeros durante el año 1980.

La base de los resultados siguientes la constituyó el libro de zarpes y arribos en donde se notifica la fecha de entrada y salida de M/NS de carga, volúmen transportado y número de pasajeros exceptuando la tripulación así como también, el destino de las diversas naves.

Con el fin de iniciar un análisis sobre la composición y distribución de la carga y pasajeros se hará una presentación por separado de tales elementos.

4.2.1.
Carga (bienes)

El cuadro No 21- A identifica el volumen de la carga, previa discriminación de su origen y procedencia y la clase de bienes movilizados con destino a Buenaventura. Según la información procesada en 1980 concluyó que el 77% de la madera aserrada que llega a Buenaventura proviene de la costa sur [2/] ; el 23% restante del

---

2/ Costa Sur: Región comprendida entre B/ventura y los límites del Ecuador.
Costa Norte: Región comprendida entre B/ventura y los límites con la República de Panamá.

San Juan y la costa chocoana en general.

A su vez el rubro " otros", que es un agregado de productos agropecuarios y pesqueros, participa en el origen costa sur con un 52%; el complemento corresponde a la costa norte.

Casi las tres cuartas partes (75%) de la carga se origina en el sur y sólo un 24% en el norte. Este hecho refuerza la alta correlación existente entre volúmenes movilizados y viajes efectuados, pues según el conteo de zarpes, se señalaba en 1979 que del total de zarpes expedidos el 75% correspondieron al sur y el 25% al norte.

Un dato que revela la importancia de los madereros como usuarios del transporte, aparece en la última columna que muestra su producto, participando dentro de la carga total con un 95.2%. El restante 4.8% se reparte entre una variedad de productos del agro y del mar.

En el cuadro No. 21 se desagregan los orígenes de la carga según la subzonificación efectuada por los integrantes de las comisiones de campo.

Las principales referencias se harán sobre aquellos lugares que poseen una importancia relativa de interés. Usualmente se iden -

tificarán como centros madereros o zonas donde hay una notable densidad de aserraderos.

La alta participación de la madera con procedencia del sur (77%), se explica en gran medida por la subzona El Charco que comprende el área de Satinga. Dicha subzona genera el 32.5% del total de productos aserrados en toda la zona del pacífico: genera también el 45% del total correspondiente al área denominada " costa sur".

Le siguen en importancia las subzonas Tumaco-Sur y Naya- Yurumanguí , que aportan el 9.3% y 8.5% de la producción total de madera aserrada destinada a Buenaventura. La participación de estas subzonas, tomando como marco de referencia el área litoral hacia el sur de Buenaventura, es del 12.7% y 11.5% respectivamente.

La zona o costa norte se subdivide en cinco (5) subzonas : Río San Juan, Río Docampadó, Río Baudó, Zona Marítima de Pizarro, y Zona Marítima de Bahía Solano.

En conjunto , éstas movilizan el 23.% del total de la madera y el 48% del total de otros productos estibados en Buenaventura, a través del actual sistema de cabotaje.

En orden de importancia en esta región aparecen las siguientes

áreas geográficas:

1. Zona del Río San Juan .- Genera el 7.2% de la producción maderera, de acuerdo con el sondeo realizado por las comisiones de campo; ello equivale al 33% de todo lo elaborado en la costa norte .

2. Zona Marítima del municipio de Pizarro, que comprende desde la bocana del Río Baudó hasta el extremo sur de cabo corrientes, participa con el 5.2% del total de la madera ubicada principalmente en Buenaventura; dentro de la región del litoral pacífico chocoano contribuye con el 24% de la madera movilizada hacia el puerto vallecaucano.

3. Zona del Río Docampadó, que contribuye con el 3.8% del total de la madera destinada por todo el litoral a Buenaventura, participa en su sector norte con un 17.6% sobre el total subregional.

Cabe advertir lo innecesario del análisis de las estadísticas sobre otros productos pues como se ilustrará más adelante , éstas han tenido una participación marginal a lo largo de los últimos años.

4.2.2.
Pasajeros

Las estadísticas sobre movimiento de pasajeros sólo captan un

porcentaje del que realmente utiliza este medio de transporte. La razón de su no figuración radica en el hecho de que es usual el abordaje de las M/NS por parte de moradores de la costa en lugares donde no hay necesidad de certificación alguna.

Generalmente el compromiso adquirido por el propietario de una embarcación de cabotaje es el fletamiento del barco en algún lugar de la costa por " x" suma de dinero. En el puerto sede de la M/N se le expide un zarpe y de regreso se dá aviso de arribo; el capitán ante el requerimiento de servicio de transporte por parte de moradores de la costa, les facilita el pedido . Por ello se puede afirmar que el transporte de pasajeros, así como el de carga diferente de madera, es una actividad marginal, generalmente a voluntad de la tripulación de los actuales buques de cabotaje.

Según el cuadro No. 26-A del total de pasajeros llegados a Buenaventura en 1980, de acuerdo con las constancias de los arribos , el 82.8% (1964 usuarios) provinieron de la zona sur y el 17.2% restante (408 usuarios) lo hizo de San Juan y la Costa del Chocó . Estas cifras no consideran tampoco el arribo permanente de personas en embarcaciones menores desde todos los lugares que probablemente si se garantizará un servicio oportuno y adecuado, serían captados por una verdadera empresa de transporte.

El cuadro No. 26 muestra con mayor detalle la procedencia de los viajeros.

Las regiones circunscritas a las subzonas de El Charco, Guapi y Micay- Saija contribuyen con el 66.8% del total de viajeros llegados a Buenaventura. 3/

Del área sur merecen destacarse por su participación las zonas marítimas de Bahía Solano y Río San Juan que generan el 8.3% y 3.2% del total de pasajeros en tránsito hacia el principal puerto del Valle del Cauca.

La anotación sobre el no registro de viajeros en lanchones y canoas " grandes" afecta obviamente el resultado neto del movimiento de pasajeros. De todas formas es importante notar la marginalidad del servicio de transporte de pasajeros y ello conduce a la decisión de prever embarcaciones mixtas, puesto que el uso exclusivo para personas sólo se justifica hacia lugares exclusivamente turísticos.

3/ La participación porcentual de cada una de estas subzonas es respectivamente como sigue : 30.8% , 22.5% y 17.5% .

4.3.
Comportamiento , Análisis y Proyecciones de la Demanda del Servicio de Transporte de la Costa Pacífica.

- En principio, los volúmenes tanto de carga como de pasajeros serán pequeños, ya que el medio se ha habituado a la carencia del servicio creando sustitutos inadecuados pero tradicionales para las necesidades inminentes y suprimiendo además una serie de actividades tanto personales como económicas.

- Es de esperarse, con posterioridad, un aumento plausible en el uso de los servicios, al romperse la tradición ante una nueva solución y al generarse nuevas posibilidades frente a las alternativas que genera el hecho de poder transportar personas y productos.

- Se reafirma una de las hipótesis del estudio de Codechocó [4/] según el cual : " la posible demanda para el servicio proyectado, por sus características especiales, es de muy difícil estimación en razón a que existe un importante potencial sin desarrollar debido precisamente a la falta de transporte, en tanto que el movimiento real, se somete a las contingencias de transporte actuales, copándolo en

---

4/ Empresa Transportadora del Pacífico y el Atlántico. Etapa. Codechocó. 1979.

forma más o menos inmodificable por la inestabilidad de la oferta de servicio, de manera que una proyección de la demanda sobre el movimiento actual sería poco representativa , por reflejar una situación de mercado presente que es precisamente lo que este proyecto pretende modificar " .

Frente a esta situación, se determinó la capacidad de carga movilizada para el período 1976-1980 a través de los datos suministrados por las distintas capitanías de puerto que operan en el Litoral Pacífico Colombiano . (Ver cuadro No. 27)

- Para la zona de la comisión I se registra un volumen de carga movilizado del 46.1% , para la comisión II el 15.1% , para la comisión III el 15.8%, para la comisión IV el 21.2% y para la comisión V el 1.8% .

Referente a la movilización de pasajeros para el período 1976-1980 en el área de la comisión I se presenta el mayor movimiento, 50.9% mientras que para su similar de la comisión III, se presenta la menor, 3.0% (Ver cuadro No. 28).

Los resultados del quinquenio 1976-1980 revela la importancia relativa de cada una de las zonas geográficas en el aspecto económico ; sólo se evidencia una ligera tendencia de desarrollo en la re-

gión circunscrita a Bahía Solano en los renglones agrícola y pesquero.

- La participación porcentual de cada una de las zonas de comisión para el quinquenio 1976-80 no varía con respecto a la presentada por las mismas zonas en cada uno de los años, para carga y pasajeros.

- A pesar de que existen variaciones en la demanda del servicio a lo largo del año, la empresa de cabotaje ofrecerá una invaluable ayuda a la región siempre y cuando sus servicios sean constantes como mecanismo para el desarrollo de la demanda potencial de los lugares visitados y otras zonas promisorias.

- Comparando la capacidad de carga ofrecida (que está dada por el número de viajes ejecutados y el TNR de las diferentes M/NS con los volúmenes movilizados de carga y pasajeros se incluye la existencia de capacidad ofrecida ociosa del 67.6%.

A continuación se ilustra la forma como se obtuvo el anterior resultado .

INFORME SOBRE DESPLAZAMIENTO DE M/NS EN EL PACIFICO COLOMBIANO. (JUN.5/78- ABR. 14/79)

Motonave	T.R.N. Tons.	Total de viajes	No. Norte B/ventura	Sur de Buenaventura	Lugar más frecuentado	Número de viajes.	%	Total destinos visitados.
1. Brillante	81.0	100	4	96	Satinga(N)	92	92	7
2. Los Valencia	9.7	21	16	5	Baudó (Ch)	16	76	3
3. Coadepal	28.0	46	-	46	Guapi (C)	21	46	7
4. Roneay	17.0	49	47	2	Charambirá (Ch)	46	94	4
5. José Felipe	20.0	84	31	53	Guacarí (V)	32	38	11
6. Don Frank	14.5.	45	32	13	Docampadó (Ch)	11	24	13
7. Pacomar	23.7	27	17	10	Pichimá (Ch)	8	30	9
8. Bayper	42.0	100	23	77	Naya (V)	41	41	19
9. Asturias	36.3	74	51	23	Juanchaco (V)	46	62	11
10. Caribe	60.0	92	2	90	Satinga (N)	87	95	4
11. Don Jair	53.7	74	71	3	San Juan (Ch)	27	36	9
12. Don Omar	31.0	56	48	8	Docampadó (Ch)	22	39	11
13. Los Tocayos	18.3	73	2	71	Guapi (C)	62	85	7
14. Carmelo1	35.0	44	6	38	Satinga (N)	25	57	12
15. Claudia	78.7	90	22	68	Cajambre (V)	63	70	14
16. Virginia	17.3	60	42	18	San Juan (Ch)	9	15	18
17. Don Lucho	70.0	81	2	79	Guapi (C)	33	41	11
18. Orión	25.7	51	5	46	El Tambor (C)	41	80	7
19. Gladiador	30.0	76	7	69	Naya (V)	42	55	18
20. Iris	42.0	77	-	77	Satinga (N)	72	94	2
21. Titanic	63.0	98	24	74	San Juan (Ch)	19	19	14
22. Tres Amigos	54.5	50	-	50	El Charco (C)	35	70	5
23. Paulomar	44.0	77	1	76	Guapi (C)	24	31	10

Copia No Controlada CVC

INFORME SOBRE DESPLAZAMIENTO DE M/NS EN EL PACIFICO
COLOMBIANO (JUN.5/78- ABR. 14/79)

Motonave	T.R.N. tons.	Total de viajes	Norte de B/vent.	Sur de B/vent.	Lugar más frecuentado	No. de viajes	%	Total destinos visitados.
24. Salvamar	21.0	22	4	18	Chanzará (N)	13	59	5
25. S. Juan de L.	42.0	62	50	12	Orpúa (Ch)	10	16	22
26. Jean B.	20.0	3	1	2	Tumaco (N)	1	33	3
27. Sureño	10.0	85	-	85	Satinga (N)	54	64	10
28. D. Isabel	14.0	33	18	15	Juradó (Ch)	17	52	9
29. Algranel	32.0	6	1	5	Tumaco (N)	3	50	3
30. Tamana	21.0	6	5	1	Andagoya (Ch)	4	67	3
31. Cecilia Mary	22.0	17	-	17	Guapi (C)	13	76	5
32. P. Camapana	-0.5	6	-	6	Salahonda (N)	3	50	4
33. San Pablo	18.0	51	5	46	Satinga (N)	44	86	6
34. Alvaro José	15.0	4	4	-	Juradó (Ch)	3	75	2
35. Gail Rachel	100.0	10	-	10	Tumaco (N)	7	70	3
36. Tramarate	17.0	10	6	4	Timbiquí (C)	2	20	7
37. Don Juanche	10.0	5	-	5	El Charco (N)	4	80	2
38. Tamboral	27.0	3	-	3	Tumaco (N)	3	100	2
39. Ana María	25.0	1	1	-	Juradó (Ch)	1	100	1
40. Centauro	65.0	4	-	4	Satinga (N)	4	100	1
41. Isla Galeras	41.0	6	2	4	Naya (V)	4	67	3
42. Maria Constanza	67.0	40	13	27	Naya (V)	15	38	17
43. Neptulo	18.0	31	4	27	El Charco (N)	23	74	5
44. Juaporto	20.0	4	2	2	Satinga (N)	2	50	3
45. Balboa	54.5	17	3	14	Salahonda (N)	6	35	8
46. Don Lucas	12.5	3	-	3	Guapi (C)	1	33	3
47. Yolanda	9.0	3	2	1	Palestina (Ch)	2	66	2
48. Ana Rita	37.0	10	-	10	Raposo (V)	5	50	5
49. Chapas	21.0	4	-	4	El Charco (N)	3	75	2
50. The Four King	14.0	1	1	-	Solano (Ch)	1	100	1

Copia No Controlada CVC

INFORME SOBRE DESPLAZAMIENTO DE M/NS EN EL PACIFICO COLOMBIANO . (JUN.5/78- ABR. 14/79) (...Cont.)

Motonave	T.R.N. Tons.	Total de viajes	Norte de B/vent.	Sur de B/vent.	Lugar más frecuentado	No. de viajes	%	Total destinos visitados.
51. Los Isras	38.0	97	-	97	El Charco (N)	41	42	11
52. Unión	42.0	107	2	105	Satinga (N)	49	45	6
53. Iván	37.6	44	-	44	Bazán (N)	39	89	2
54. Lemarso	42.0	102	62	40	Juanchaco (V)	35	34	22
55. Bellomar	40.0	103	-	103	Satinga (N)	93	90	6
56. Dos Hnos.	19.0	47	3	44	El Charco (N)	34	72	8
57. Don Cristobal	41.0	83	1	82	Satinga (N)	81	92	3
58. C. Pacífico	83.0	80	44	36	Guapi (C)	22	28	18
59. Dos Ernestos	54.0	45	4	41	Satinga (N)	16	36	13
60. R. Iscuandé	115.0	32	-	32	Rodea (N)	28	88	4
61. Sn. Isidro	9.7	16	13	3	Baudó (Ch)	10	63	5
62. Johni	38.8	52	4	48	Naya (V)	25	48	10
63. Eciroma	49.0	66	-	66	Satinga (N)	43	45	8
64. Cármen A.	8.0	4	4	-	Juradó (Ch)	4	100	1
65. Angelita	25.2	47	29	18	Baudó (Ch)	29	62	8
66. Almontes	20.0	20	19	1	Juradó (Ch)	15	75	3
67 Oriente	32.2	68	2	66	Guapi (C)	22	32	13
68. Doña Eulogia	8.0	14	-	14	Timbiquí (C)	14	100	1
69. Mr. Edward	42.0	48	33	15	Docampadó (Ch)	12	25	18
70. Cruzeiro	30.9	56	5	51	Satinga (N)	43	77	10
71. Romaña	15.0	27	4	23	Baudó (Ch)	23	85	2
72. Codemaco II	25.0	22	1	21	El Charco (N)	11	50	4
73. Fredy	100.0	13	1	12	Gongal (N)	5	38	7
74. D. L. Córdoba	108.0	32	22	10	Juradó (Ch)	9	28	15
75. Incofrán	9.0	19	-	19	El Charco (N)	13	68	3
76. Elvira	29.0	21	-	21	El Charco (N)	9	43	4

Copia No Controlada

INFORME SOBRE DESPLAZAMIENTO DE M/NS EN EL PACIFICO COLOMBIANO (...Cont.)

(JUN.5/78- ABR. 14/79)

Motonave	T.R.N. tons.	Total de viajes	Norte de B/vent.	Sur de B/vent.	Lugar más frecuentado	No. de viajes	%	Total destinos visitados.
77. Don Manuel	12.5	4	2	2	Guapi (C)	2	50	2
78. Cruz del Sur	44.0	9	1	8	Bellavista	4	44	5
79. Doña Ana	6.0	4	2	2	Purrichá (Ch)	2	50	3
	32. Prom.	3.279	837	2.442	14. Las localidades más frecuentadas	1.855		7

Fuente : Capitanía de Puerto de B/ventura.

Copia No Controlada C.V.C

Período de análisis : Jun. 5/78 - Abril 15/79.

Capacidad ofrecida :	Norte =	40.314 TNR
	Sur =	124.860
	Total =	165.174 TNR

Volumen de carga movilizada

Carga	=	55.015 tons.
Pasajeros	=	2.372 pasajeros
1 pasajero	=	60 kilos
2.372 pasajeros	=	142 tons.

Volumen total movilizado : 55.157 tons.

% de uso $\frac{55.157 \text{ t.t.}}{166.174 \text{ t.t.}} \times 100 = 33.4\%$

% capacidad ofrecida ociosa = 1-0.334 = 67.6%

- De acuerdo con la cifra anterior parece prudente considerar una posible reorganización de la flota existente en vez del incremento de la capacidad de carga actual.

- La capacidad ofrecida ociosa pudiera ser mayor en la medidad en que se realice un mayor número de viajes regulares pero esto no acontece debido a las mismas características del servicio de transporte en el pacífico que se ofrece bajo la existencia de contratos previos a los mismos

- Se deben observar la importancia de la empresa de transporte marítimo y costanero en término de las externalidades que generará para el sector productivo de la economía del litoral , la prestación de un servicio contínuo sin seguridad de movilización de carga de compensación suficiente por viaje efectuado. Lo anterior supone la supremacía de criterios de evaluación social de beneficio -costo en detrimento de elementos definidamente empresariales.

La planificación racional exige prever los sucesos del futuro que probablemente vayan a ocurrir. La previsión, a su vez , se suele basar en lo ocurrido en el pasado. Las técnicas más importantes para hacer inferencias sobre el futuro con base en lo ocurrido en el pasado, son los análisis sobre tendencias . Entre ellas se tienen, de comportamiento lineal, la recta de regresión de mínimos cuadrados y las proyecciones de series cronológicas considerando variaciones estacionales .[5/]

Para predecir los volúmenes de carga y pasajeros movilizados es esencial conocer las variaciones estacionales en todo el año. La utilización de los índices da como resultado la explicación de los cambios observados en un período de tiempo.

Los datos por cuatrimestre de volúmenes de carga y pasajeros movilizados en la región del Litoral Pacífico Colombiano desde

---

5/. La palabra " estacional, tal como aquí se emplea, tiene una connotación más bien amplia. Por variaciones estacionales se entienden las variaciones periódicas, que vuelven con cierta regularidad dentro de un período de 12 meses más o menos. Como estas variaciones están relacionadas con " temporadas" del año, se ha utilizado el nombre de variaciones estacionales. Entre los factores más importantes que originan estas variaciones, se encuentran las condiciones climáticas, las costumbres sociales y las festividades religiosas.

el primer cuatrimestre de 1976 hasta el tercer cuatrimestre de 1980 aparecen en los cuadros Nos. 30 y 31 respectivamente.

Se revisará ahora el procedimiento para ajustar los datos observados con una recta y la técnica de ajuste mediante la serie cronológica (Indice Estacional).

El primer paso consideró el método de mínimos cuadrados para ajustar la tendencia a los datos de los cuadros Nos. 30 y 31

Sea x cada uno de los 15 cuatrimestres que van de 1976 a 1980 o sea que x=1 para el primer cuatrimestre de 1976, x=2 para el segundo cuatrimestre y así sucesivamente. Sea Y los volúmenes de carga y pasajeros movilizados cuatrimestralmente . Los valores de x e y se dan en los cuadros Nros. 32 y 33 para carga y pasajero respectivamente. Para calcular los valores de a y b en la recta de tendencia .

$$y_t = a + bx \quad \text{se tiene que}$$

$$b = \frac{xy/n - \overline{xy}}{x^2/n - \overline{x}^2} \quad y \quad a = y - b\overline{x} \qquad n = 15$$

A partir de los datos de los cuadros Nos. 32 y 33 se obtienen las siguientes cifras.

CUADRO No. 30

DATOS SOBRE MOVIMIENTO DE CARGA

1976 - 80 (POR CUATRIMESTRE)

AÑO	I	II	III
1976	14.426	10.888	24.540
1977	16.145	16.907	21.487
1978	15.232	15.404	20.140
1979	15.245	15.630	22.080
1980	15.297	15.878	23.840

Fuente : Capitanía de Puerto de B/ventura.

CUADRO No. 31

DATOS SOBRE MOVIMIENTO DE PASAJEROS

1976 - 80 (POR CUATRIMESTRE)

AÑO	I	II	III
1976	483	568	583
1977	601	373	520
1978	640	532	683
1979	595	580	882
1980	898	496	978

Fuente : Capitanía de Puerto de B/ventura.

Para carga	Para pasajero
$b = 221.7\ y$	$b = 23.38\ y$
$a = 15.772.43$	$a = 440.44$
$y_t = 15.772.43 + 221.7\ x$	$y_t = 440.44 + 23.38\ x$

Los valores de tendencia calculados se dan en la última columna de los cuadros Nos. 32 y 33.

Cuadro No. 32

CALCULO DE LA TENDENCIA PARA EL MOVIMIENTO DE CARGA

Año	Cuatrimestre	x	y	Tendencia yt = a + bx
1.976	1	1	14.426	15.994
	2	3	10.888	16.215
	3	3	24.540	16.436
1.977	1	4	16.145	16.658
	2	5	16.907	16.879
	3	6	21.487	17.100
1.978	1	7	15.232	17.321
	2	8	15.404	17.543
	3	9	20.140	17.764
1.979	1	10	15.245	17.982
	2	11	15.630	18.207
	3	12	22.080	18.428
1.980	1	13	15.297	18.649
	2	14	15.878	18.870
	3	15	23.840	19.091

Fuente : Cálculos FDI.

Cuadro No. 33

CALCULO DE LA TENDENCIA PARA EL MOVIMIENTO DE PASAJEROS

Año	Cuatrimestre	x	y	Tendencia yt = a + bx
1.976	1	1	483	464
	2	2	568	487
	3	3	583	511
1.977	1	4	601	534
	2	5	373	557
	3	6	520	581
1.978	1	7	640	604
	2	8	532	627
	3	9	683	651
1.979	1	10	595	674
	2	11	580	698
	3	12	882	721
1.980	1	13	898	744
	2	14	496	768
	3	15	978	791

Fuente : Cálculos FDI.

Cálculo de índices estacionales :

Es necesario calcular índices estacionales como medidores de variaciones estacionales de la marcha de cualquier variable . Utilizando tales índices, se puede eliminar de una serie cronológica el aspecto estacional, y los datos así obtenidos se llaman datos con ajuste estacional.
Para ello primero hay que eliminar las fluctuaciones estacionales contenidas en la serie, a cuyo efecto se calcula un promedio móvil de tres cuatrimestres para cada período.

El cálculo se efectúa sumando los valores para un cierto número de períodos sucesivos y dividiendo luego la suma así obtenida por el número de períodos abarcados.

A continuación se debe definir el porcentaje del promedio móvil centrado de tres cuatrimestres; se obtienen tales valores dividiendo los datos originales por los promedios móviles y multiplicándolos luego por 100.

CALCULO DEL PROMEDIO MOVIL DE 3 CUATRIMESTRES
PARA CARGA

Año por cuatrimestre		Datos ori - ginales	Total móvil en 3 cuatrimestres	Promedio móvil de 3 cuatrimestres	Porcentaje del prom. movil de 3 cuatrimestres (5): (2)/(4) x 100
1976	1	14.426			
	2	10.888	49.854	16.618	65.5
	3	24.540	51.573	17.191	142.8
1977	1	16.145	57.592	19.197	84.1
	2	16.907	54.539	18.179	93.0
	3	21.487	53.626	17.875	120.2
1978	1	15.232	52.123	17.374	87.6
	2	15.404	50.776	16.925	91.0
	3	20.140	50.789	16.929	118.9
1979	1	15.245	51.015	17.005	89.6
	2	15.630	52.955	17.651	88.5
	3	22.080	53.007	17.669	124.9
1980	1	15.297	53.255	17.751	86.1
	2	15.878	55.015	18.338	86.6
	3	23.840			

Fuente : Cálculos FDI.

Cuadro No. 35

CALCULO DEL PROMEDIO MOVIL DE TRES CUATRIMESTRES PARA PASAJEROS

Año por cuatrimestres (1)		Datos originales (2)	Total movil. en 3 cuatrimestres (3)	Promedio móvil de 3 cuatrimestres	Porcentaje del promed. movil de 3 cuatrimestr. (2) ÷ (4) x100 (5)
1976	1	483			
	2	568	1.635	545	104.2
	3	583	1.752	584	99.8
1977	1	601	1.557	519	115.8
	2	373	1.494	498	74.9
	3	520	1.533	511	101.8
1978	1	640	1.692	564	113.5
	2	532	1.854	618	86.1
	3	683	1.809	603	113.3
1979	1	595	1.857	619	96.1
	2	580	2.058	686	84.6
	3	882	2.361	787	112.1
1980	1	898	2,271	757	118.6
	2	496	2.373	791	62.7
	3	978			

Fuente : Cálculos FDI.

La siguiente operación consiste en obtener el índice estacionnal (ver cuadros Nos. 36 y 37). Los tres promedios serán entonces una estimación de los índices estacionales y la suma de los tres valores debe ser igual a 300. Como el total es diferente al valor esperado, que es 300, hay que hacer un ajuste, lo cual se logra multiplicando cada uno de los promedios cuatrimestrales por el cociente de 300 por 298.5 y 300.25 (carga y pasajeros respectivamente). Los valores finales del índice estacional que deben totalizar 300, se ven en la fila inferior de los cuadros Nos. 36 y 37.

Estimativo :

El estimativo del volumen de carga y pasajeros en el Litoral Pacífico colombiano resulta de aplicar los índices estacionales a los diversos valores de la tendencia por cuatrimestres. Como ilustración obsérvese la proyección del movimiento de carga correspondiente al primer cuatrimestre de 1981.

Cuadro No. 36

CALCULO DEL INDICE ESTACIONAL PARA CARGA

Año	Cuatrimestres			Total
	1	2	3	
1976		65.5	142.8	
1977	84.1	93.0	120.2	
1978	87.6	91.0	118.9	
1979	89.6	88.5	124.9	
1980	86.1	86.6		
Total	374.4	424.6	506.8	
Promed.	86.9	84.9	126.7	298.5
Indice estacional.	87.33	85.33	127.34	300.0

Fuente : FDI

Cuadro No. 37

CALCULO DE INDICE ESTACIONAL PARA PASAJEROS

Año	Cuatrimestres			Total
	1	2	3	
1976		104.2	99.8	
1977	115.8	74.9	101.8	
1978	113.5	86.1	113.3	
1979	96.1	84.1	112.1	
1980	118.6	62.7		
Total	444.0	412.5	427.0	
Promedio	111.0	82.50	106.75	300.25
Indice estacional	110.91	82.43	106.66	300.0

Fuente : FDI.

Los demás datos se obtienen de manera similar.

Año	Cuatrimestre	Valor de la tendencia	Porcentaje del indice estacional	Estimativo de volumen de carga
1981	1	19.313	87.33	16.866

* 19.313 x 87.33% = 16.866 ...

El estudio de predicción que se ha hecho aquí se basa en configuraciones de tendencia con ajuste estacional solamente ; con técnicas refinadas y más perfeccionadas se pueden mejorar las predicciones a efectos de hacerlas más confiables.

Cuadro No. 38

PORYECCIONES DE MOVIMIENTO DE CARGA EN EL LITORAL PACIFICO COLOMBIANO CON AJUSTE ESTACIONAL 1981-1990

Año por cuatrimestres		Valor de la tendencia P^n	Porcentaje del índice estacional	Estimativo vol. de carga flota de cabot.	
1981	1	19.313	87.33	16.866	
	2	19.534	85.33	16.668	
	3	19.755	127.34	25.156	
					58.690
1982	1	19.977	87.33	17.446	
	2	20.198	85.33	17.235	
	3	20.419	127.34	26.000	
					60.681
1983	1	20.640	87.33	18.025	
	2	20.681	85.33	17.800	
	3	21.083	127.34	26.847	
					62.672
1984	1	21.304	87.33	18.605	
	2	21.525	87.33	18.367	
	3	21.746	127.34	27.691	
					64.633
1985	1	21.698	87.33	19.185	
	2	22.189	85.33	18.934	
	3	22.140	127.34	28.193	
					66.312
1986	1	22.631	87.33	19.764	
	2	22.853	85.33	19.500	
	3	23.074	127.34	29.382	
					68.646
1987	1	23.296	87.33	20.344	
	2	23.507	85.33	20.058	
	3	23.738	127.34	30.228	
					70.620
1988	1	23.959	87.33	20.923	
	2	24.180	8.533	20.633	
	3	24.402	127.34	31.073	
					72.629
1989	1	24.623	87.33	21.503	
	2	24.844	85.33	21.200	
	3	25.066	127.34	31.919	
					74.622
1990	1	25.287	87.33	23.083	
	2	25.508	85.33	21.766	
	3	25.730	127.34	32.765	76.614

Fuente : El Estudio .

Cuadro No. 39

PROYECCIONES DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL LITORAL PACIFICO COLOMBIANO CON AJUSTE ESTACIONAL

Año por Cuatrimestres		Valor de la tendencia Pn	Porcentajes del índice estacional	Estimación de movimiento de pasajeros por cabotaje	
1981	1	815	110.91	964	
	2	838	82.43	691	
	3	861	106.66	918	
					2.513
1982	1	885	110.91	982	
	2	908	82.43	748	
	3	931	106.66	993	
					2.723
1983	1	955	110.91	1.059	
	2	978	82.43	806	
	3	1.006	106.66	1.073	2.938
1984	1	1.025	110.91	1.137	
	2	1.048	82.43	864	
	3	1.078	106.66	1.650	
					3.151
1985	1	1.095	110.91	1.214	
	2	1.118	82.43	922	
	3	1.142	106.66	1.218	
					3.354
1986	1	1.165	110.91	1.292	
	2	1.189	82.43	980	
	3	1.212	106.66	1.293	
					3.565
1987	1	1.135	110.91	1.370	
	2	1.259	82.43	1.038	
	3	1.281	106.66	1.366	
					3.774
1988	1	1.305	110.91	1.447	
	2	1.329	82.47	1.095	
	3	1.352	106.66	1.442	
					3.984
1989	1	1.376	110.91	1.526	
	2	1.399	82.43	1.553	
	3	1.422	106.66	1.517	
					4.196
1990	1	1.446	110.91	1.604	
	2	1.469	82.43	1.211	
	3	1.492	106.66	1.491	
					4.406

Fuente : El Estudio .

CAPITULO V

REQUERIMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

5.1.
Demanda Generada por el Proyecto

El estudio de factibilidad para la creación de una Flota de Cabotaje en el Litoral Pacífico Colombiano plantea una alternativa para los más graves problemas de la costa; el transporte y la comercialización de productos, que conjuntamente con la escasez de tecnología apropiada y la baja fertilidad de la tierra, son las causas fundamentales del atraso del desarrollo económico de la región.

Gran proporción del Litoral se encuentra subutilizado, aprovechándose sólo una mínima parte en los cultivos (coco, arroz, plátano, maiz).

La riqueza forestal es inmensa, aunque poco explotada y de manera bastante rudimentaria. Existe gran diversidad de especies forestales, muy pocas explotadas y bajo técnicas tradicionales que antes de representar beneficio al sector, se han constituído en uno de los principales obstáculos para su desarrollo .

No obstante, la región posee grandes recursos naturales poten - ciales, casi inexplotados en la actualidad, representados en la riqueza de los suelos, en vastas regiones forestales ricas en variedad de especies y en inmensas posibilidades ictiológicas, hoy extendidas por barcos pesqueros extranjeros.

En el caso del sector agrícola, el Litoral Pacífico , presenta condiciones propicias para los cultivos de plantación y comerciales. Se espera que el establecimiento de la flota de cabotaje, permitirá incrementar el área cultivable y por consiguiente aumentar la producción, aproximadamente entre 10-30%,[1/] asimismo los ingresos de los productores como consecuencia de la prestación de servicios tales como asesoría técnica, vías de comunicación, educación y salud.

Además de la instalación de varios centros de comercialización poco distantes entre sí para facilitar la buena comunicación. Cul - tivos como el arroz y la palma africana exigen para lograr una mayor rentabilidad que el área cultivada sea extensa.

Cabe anotar la importancia que tiene el servicio de asesoría técnica para incrementar la producción ya que los factores que en ma -

1/ Según resultados encuestas preparadas por la FDI.

yor medida han limitado la producción son las enfermedades, especialmente el anillo rojo en el caso del coco.

La actividad forestal al igual que la pesquera son las más importantes en la región del Litoral Pacífico.

Uno de los principales problemas que presenta la explotación maderera para su desarrollo es la carencia de un programa de manejo de los métodos de aprovechamiento. Este sector a través de los resultados de la encuesta, prevé el incremento de su producción en un 15%, si se tiene en cuenta las facilidades de transporte con una flota de cabotaje con itinerarios regulares.

Es importante añadir que la explotación forestal, además de ser altamente racional y responsable, debe estar acompañada por un ágil sistema de reforestación, como alternativa que garantice el equilibrio ecológico de la región y la continuidad en el abastecimiento maderable.

Referente a la pesca, el Litoral Pacífico Colombiano, posee una gran riqueza ictiológica, representada en la gran variedad de especies.

La actividad pesquera se caracteriza por la explotación de tipo artesanal , realizada por los pobladores de la costa con escasos

recursos, pero que no obstante en conjunto capturan varios miles de toneladas-día y por la presencia de barcos pesqueros extranjeros bajo la modalidad de " piratería", que capturan inmensas cantidades de recursos ictiológicos nacionales.

Los problemas que afectan esta actividad se refieren principalmente a las dificultades de almacenamiento, carencia de cuartos fríos y medios de transporte adecuados, por lo cual se dificulta la comercialización del producto. La pesca de tipo artesanal, implica que en su mayor parte el pescado capturado se dedica al consumo en los mercados locales y únicamente el excedente se destina al interior, vía Buenaventura.

Sinembargo, la solución del problema de transporte y disponibilidad de almacenamiento y recursos técnicos, implicará una serie de externalidades, aumentará los niveles de pesca capturados (aproximadamente entre 5-10% sobre el volumen actual), se facilitará la comercialización del producto y es de esperar que de hecho, se incrementen los ingresos de la población.

En igual forma se piensa para los otros sectores de la economía.

El incremento del cabotaje, es una alternativa práctica y en muchos casos determina la única forma de comunicación.

Los asentamientos humanos se ubican dispersamente a lo largo de los ríos y de la costay en menor proporción en las cabeceras. Ello obedece al acceso al sistema fluvial y marítimo de transporte que les permite su movilización para efectos de comercialización de productos y de salida a los centros mayores como Tumaco, Guapi, Buenaventura y Bahía Solano.

Uno de los problemas con que cuenta el transporte de pasajeros está representado en los fletes elevados sin incluir los servicios de alimentación y hospedaje en caso de viajes largos, que son precisamente lo que este proyecto pretende modificar.

Al inducirse un desarrollo económico en la región, se incrementará la demanda de transporte en pasajeros, que según frecuencia de resultados de encuestas, puede oscilar entre un 30 y 40% sobre la movilización actual.

El Litoral Pacífico es una región que necesita de soluciones que a la vez sean una alternativa para el progreso social. La riqueza y potencialidad de sus recursos naturales y la dinámica de sus pobladores garantizan que la integración de esta zona a la economía nacional y regional redunde en un impulso socioeconómico general.

Para terminar este punto, podemos decir que el cabotaje es de gran importancia para la Costa Pacífica, por ser el único medio de transporte a bajos costos y que ofrece mayor capacidad. De ahí se desprende la necesidad apremiante de organizar, controlar e incrementar el servicio de cabotaje para vincular la economía de esas regiones al resto del país.

Seguidamente se presentarán los resultados obtenidos a partir de las encuestas efectuadas por las comisiones de trabajo de campo. En ellas se indagaba , entre otros aspectos, sobre las expectativas de los productores a incrementar sus niveles de producción bajo la garantía de transporte de los bienes hacia mercados de mayor amplitud.

Cuadro No. 40,

DEMANDA GENERADA POR EL PROYECTO SEGUN RESULTADOS DE ENCUESTAS. PARA UN AÑO DESPUES DE INCIADA LA EMPRESA.

Zonas	Subzonas	Productos	Volumen	%
I (Tumaco)	Tumaco Sur	A (tons.)	2.095	3.0
		M (tablones)	376.970	3.8
		P (tons.)	406	1.5
		V (cabezas)	-	-
	Río Patía	A	4.772	6.5
		M	749.570	7.7
		P	2.291	8.4
		V	315	3.4
	El Charco	A	9.427	13.0
		M	7.028.570	71.9
		P	16.500	60.2
		V	-	-
		Sub-total A	16.294	22.5
		M	8.155.110	83.4
		P	19.197	70.1
		V	315	3.4
II (GUAPI)	Guapi-Timbiquí	A	3.305	4.6
		M Polines	34.500	30.0
		Tablones	378.350	3.9
		P	3.292	12.0
		V	56	0.6

Cuadro No. 40 (Continuac.)

Zonas	Subzonas	Productos	Volumen	%
II (GUAPI)	Micay-Saija	A	5.004	6.9
		M tablones	124.200	1.3
		polines	43.700	38.0
		P	1.320	4.8
		V	116	1.2
		Subtotal A	8.309	11.5
		M Tablones	502.550	5.2
		Polines	78.200	68.0
		P	4.612	16.8
		V	172	1.8
III (BUENA - VENTURA SUR)	Naya-Yurumanguí	A	8.100	11.2
		M tablones	131.376	1.4
		polines	36.800	32.0
		mt^3	51.750	100.0
		P	-	-
		V	115	1.2
	Cajambre-Mallorquín	A	5.105	7.1
		M (tablón)	130.582	1.3
		P	231	0.8
		V	-	-
		Subtotal A	13.205	18.3
		M	261.958 tab.	2.7
			36.800 pol.	32.0
			51.750 mt^3	100.0
		P	231	0.8
		V	115	1.2
IV (BUENA - VENTURA NORTE)	Río San Juan	A	942	1.3
		M	287.500	2.9
		P	792	2.9
		V	53	0.6

Cuadro No. 40 (...Continuac.)

DEMANDA GENERADA POR EL PROYECTO SEGÚN RESULTADOS DE ENCUESTAS [illegible]

Zonas	Subzonas	Productos	Volumen	%
IV (BUENA - VENTURA NORTE)	Río Docampadó	A	4.511	6.2
		M	92.000	0.9
		P	44	0.2
		V	-	-
	Rio Baudó	A	3.710	5.1
		M	115.000	1.2
		P	-	-
		V	168	1.8
	Marítima de Pizarro	A	8.423	11.64
		M	124.200	1.3
		P	-	-
		V	126	1.3
		Subtotal A	17.586	24.3
		M	618.700	6.3
		P	836	3.1
		V	347	4.0
V (BAHIA SOLANO)	Marítima de Solano	A	16.953	23.4
		M	242.650	2.5
		P	2.508	9.2
		V	8.410	89.9
		Subtotal A	16.953	23.4
		M	242.650	2.5
		P	2.508	9.2
		V	8.410	89.9
Total A			72.347	100.0
M	tablónes		9.780.968	100.0
	polines		115.000	100.0
	mt^3		51.750	100.0
P			27.384	100.0
V			9.359	100.0

Fuente: El proyecto, con base al trabajo de campo.

Convenciones : A = Agrícolas ; M= Madereros; P= Pesca ; V= Pecuarios.

5.2.
Demanda Generada por otros Proyectos

El Departamento Nacional de Planeación-DNP- y la Corporación Autónoma Regional del Cauca-CVC- conscientes con los principios del Plan de Integración Nacional, adelantan un serie de estudios sectoriales, bajo un modelo pragmático de Planificación Regional. Estos estudios bajo los objetivos del PIN permitirán un proceso de selección de programas y proyectos con el fin de promover el desarrollo socioeconómico de la Costa Pacífica Colombiana.

A continuación se presenta un análisis de cada uno de los siguientes proyectos :

1. Convenio Fronterizo Nariño-Putumayo
2. Inventario Forestal Zona del Río San Juan
3. Estudios Generales del Sector Agroindustrial en el Litoral Pacífico Vallecuacano.
4. Proyecto URPA

5.2.1.
Convenio Fronterizo Nariño-Putumayo

La metodología concebida para elaborar el Plan de Desarrollo

en la región fronteriza Nariño-Putumayo, tiene como finalidad la identificación de programas e ideas de proyectos que permitan llevar a la práctica una estrategia para corregir las distancias espaciales y socioeconómicas de las condiciones de vida comunitaria, ciertamente subdesarrolladas.

Algunas características de esta zona se refieren por un lado a sus bajos niveles de ingreso, infraestructura económica y social deficiente, bajos niveles de producción y extensas áreas aisladas. Por otro lado, se señala que la zona tiene potencialidades para ampliar su base productiva sectorial. Se identificaron potencialidades agrícolas, ganaderas, forestales, pesqueras e industriales. La condición aislada de esta zona del país se constituye en el principal obstáculo para su desarrollo, carreteras deficientes y peligrosas unen a Tumaco con otros poblados de la región.

Una restricción adicional que cabe anotarse aquí y que impide el desarrollo de la zona es la escasez de energía eléctrica. La oferta actual de este servicio es insuficiente para sostener un gran aumento en el número de establecimientos industriales .

Al respecto el estudio sobre la región fronteriza Nariño- Putu-

mayo anota : " Aunque será factible programar nuevas industrias para la zona en el corto plazo, se prevé que sus ventajas industriales no serán muy marcadas hasta la terminación del mejoramiento de la vía a Tumaco y el aumento del abastecimiento de energía eléctrica " .

Esta zona tiene enormes riquezas forestales que ofrecen altas potencialidades de explotación provechosa con la implementación de medidas de conservación. La amplicación de actividades manufactureras para aprovechar este recurso y otros (Vgr. pesca) impulsará el crecimiento del empleo y la producción en esta región del pacífico. En el sector forestal, el estudio no prevé producción futura o sea, volúmenes de carga potencial. En el sector pesquero, la estrategia para aprovechar el recurso marino continúa en estudios generales (potencial explotable industrialmente, mejor método de pesca a emplearse, métodos de conservación...).

Los proyectos más favorecidos son los agroindustriales, todos ellos considerados estratégicos de acuerdo a las políticas regionales.

Los proyectos que presentan mayor jerarquía son los siguientes:

- Fomento de la ganadería en la Costa Pacífica .
- Industrialización de la caña de azúcar para obtener alcohol.
- El cacao, la palma africana y el coco son cultivos que presentan una tendencia a incrementar su producción entre un 20 y 30% y su rendimiento entre el 6 y el 10%, según frecuencia de resultados de encuesta de primera comisión de trabajo (Tumaco).

Las condiciones del suelo, clima y pluviosidad, y las grandes extensiones de terreno, incrementadas por las deforestaciones originadas con la explotación de la madera, permitirán mediante una acertada política de crédito, incrementar el área cultivable .

El cacao, el coco y la palma africana se destinan a las fábricas nacionales, que son sus consumidores finales. Sinembargo, la mayor parte de la producción se destina hacia los mercados locales del litoral.

Dentro del sector pesquero se identifican los siguientes proyectos.

- Industrialización del atún
- Industrialización de la pesca blanca
- Industrialización del camarón

Estos proyectos, cuya finalidad es fomentar la cría de alevinos y/o especies ictiológicas para poblar las aguas de la región y/o comercializar estas especies, tratan de reactiviar la industria pesquera a nivel regional, que a consecuencia del terremoto - maremoto del 12 de diciembre de 1979, está operando en unas condiciones desventajosas (lucro cesante, instalaciones de - rrumbadas, embarcaciones averiadas).

Para el sector forestal, los proyectos de mayor posibilidad son:

- Secadora e inmunizadora de madera
- Planta industrial para pulpa de madera .

Cabe anotar que estos proyectos tienen definida, dentro de su sector económico, sus objetivos y su localización regional, más no así su tamaño y localización a nivel micro, ni su fecha de implementación. Por tal razón no es posible presentar cifras acerca de la producción futura derivada de las iniciativas identificadas; tan sólo se hace mención a manera de ideas de proyectos industriales viables de implementarsen en el litoral nariñense.

Es conveniente analizar las perspectivas de la industrialización, agroindustria, en términos del procesamiento inicial de los productos agrícolas forestales y pesqueros de la región.

5.2.2.
Inventario Forestal del Río San Juan

El Río San Juan sirve de límite entre los Departamentos del Valle y Chocó . Representa una fuente importante de recursos forestales , pues las condiciones climatéricas y del suelo favorecen la existencia de la selva tropical húmeda.

En su jurisdicción existen algunas " concesiones" madereras y varios aserríos activos que operan por lo general en condiciones deficientes e inadecuadas sin utilizar, además, métodos apropiados para la preservación de la madera procesada.

Por mandato de la CVC han sido contratados expertos forestales para definir el potencial del desarrollo maderero de esta región , próxima a Buenaventura.

La firma finlandesa, Jaakko Poyry y su similar nacional, Ortiz Arango & Cía. Ltda., responsables del Estudio General del sector forestal del Bajo San Juan, se proponen presentar a fines de marzo del presente año, un listado de proyectos industriales con base en el aprovechamiento del recurso forestal.

Las alternativas de desarrollo que se han identificado van desde empresas extractoras y aserraderos hasta su combinación

con fábricas de madera contrachapada y de tableros aglomera_ dos ; con respecto a la localización de tan ambicioso proyecto se consideraron tres posibilidades como el propio San Juan , Buenaventura y Cali, siendo finalmente recomendado el puerto vallecaucano.

La evaluación económica, objetivo de la tercera fase del pre - sente estudio, considerará la factibilidad de efectar nuevas in_ versiones hacia las siguientes líneas portuarias :

1.	Madera aserrada	20.000-40.000 mt^3
2.	Madera contrachapada	6.500-13.000 mt^3
3.	Tableros aglomerados:	30.000 $mt.^3$

Hasta el momento sólo se conoce el objetivo de las próximas in_ vestigaciones y se deduce la necesidad de servicio de transporte de trozas desde dicha región hacia Buenaventura, en el área del proyecto. Sobre volúmenes de materia prima y por tanto de carga a transportar sólo será posible conocer tados en detalle después de que finalice el proyecto contratado por la Corpora - ción Autónoma Regional del Cauca, en cumplimiento del Plan de Desarrollo de Buenaventura.

5.2.3.
Proyecto URPA

Unidad Regional de Planeamiento Agropecuario cuyo objetivo es la " formulación de un Diagnóstico y de un Plan de Desarrollo del Departamento del Cauca", y para ello han dividido el Departamento en cuatro secciones geográficas: Norte, Sur, Oriente y Occidente, siendo de nuestro interés la última de las mencionadas por corresponder con el Litoral Pacífico Caucano .

De la formulación de este estudio , que se llevará a cabo en el transcurso de este año, se derivarán proyectos específicos en el área empresarial.

5.2.4.
Estudios Generales del Sector Agroindustrial en el Litoral Pacífico Vallecaucano

En cumplimiento de los objetivos del Plan de Desarrollo de Buenaventura, la CVC como entidad ejecutora del mísmo , ha previsto en pro de la generación de empleos la concreción de estudios generales en los sectores pesquero, maderero y agrícola para la identificación de proyectos específicos de carácter empresarial, en el área de influencia del puerto vallecuacano.

En lo referente al Sector Agrícola se adelantan los estudios fina

les con miras a definir estrategias de desarrollo del sector en la fase de los cultivos de la región y su posterior industrialización.

De acuerdo con los estudios de suelos se vislumbra un enorme potencial de uso, que se puede definir si y solo si se dan los prerrequisitos para su aprovechamiento posterior. Entre ellos se destacan la asistencia técnica, la investigación y la definición de políticas sectoriales en materia de financiación y mercadeo.

Seguidamente se señalan los resultados sobre áreas aprovechables y los proyectos agroindustriales identificados por ser Buenaventura, centro del comercio exterior colombiano y núcleo de importancia en cuanto al arribo de la producción agrícola del Litoral Pacífico Colombiano.

Tipo de suelo	Aptitud	Area Sembrada	Area Potencial
Aluviones recientes	Cultivos asociados y otros	6.600 has.	15.200 has
Terrazas y colinas Bajas	Cultivos comerciales	840	4.150
Arenas litorales o aluviones bajos	Cocotero	760	2.650
		8.200	22.000

Programas Específicos

- Producción de chontaduros

En la zona costera del Valle del Cauca existen unas 130.000 palmas que producen alrededor 5.000 tons. (año, de las cuales sólo un 20% se mercadea en el interior del país . La firma Scet International, responsable del estudio agroindustrial, ha elaborado un plan a cinco años que generaría 16.800 ton/año y descontando la producción sin recolectar y la de autoconsumo local daría 12.000 tons. con destino a otras zonas del interior.

- Producción Arrocera

Cultivo adaptado fácilmente a la región, principalmente en las vegas de los ríos y demás zonas inundables. En la actualidad se estima un área cultivada que oscila entre 50-60 has.; la mitad del consumo de la población rural se abastece del arroz del interior y lo mismo pasa con la totalidad del consumo en el casco urbano. El programa elaborado, que depende al igual del interior de incentivos especiales en materia de asistencia técnica y financiera y líneas especiales de fomento, prevé en un plazo no menor de 5 años, el aumento de áreas de siembra con 200-300 has. adicionales.

- Frutales

Actualmente se estima un área cultivada de 200 has. Estos cultivos se dan principalmente en las orillas de las pocas carreteras que existen y principalmente río arriba. Entre los frutales a aprovechar se encuentran los cítricos, caimito, lulo y piña.

- Producción porcina

Existen razas rústicas bien adaptadas y con buena demanda en los pueblos y en Buenaventura. Por lo tanto conviene fomentar esta actividad siempre y cuando se logre una crianza económica campestre dentro de las condiciones del medio, capaz de competir con los sistemas de tipo industrial existentes en los criaderos ubicados en zonas más privilegiadas del Valle.

- Programa de Aprovechamiento de la Palma de Naidi

Las siembras sobre el litoral vallecuacano se hallan sólo en el norte de Buenaventura sobre la zona del Río San Juan y el Bajo Calima.

El número de palmas por propietario oscila usualmente entre el 10 y 100 , siendo los más frecuentes alrededor de 50 palmas de coco por campesino. En las demás áreas rurales del muni -

cipio la producción es dispersa y es un programa que no ofrece mayores perspectivas ya que es a mediano plazo (5 años).

Entre otros programas industriales podemos citar:

- Planta productora de solla a base de importaciones
- Planta productora de caucho
- Planta productora de jugos tropicales
- Planta productora de aceite de citronella

Estos programas no tienen mayor incidencia en la flota de cabotaje porque están ubicados en la zona rural de Buenavenaventura más no así en el desarrollo económico de la región.

Los resultados concretos sobre microlocalización de los proyectos empresariales identificados y su tamaño se darán a conocer a partir del 31 de marzo del año en un censo, por parte del consorcio franco-colombiano Scet International- Ortiz Arango & Cía. Ltda.

CAPITULO VI

SELECCION DE CENTROS DE ACOPIO

En los últimos años Colombia ha sufrido transformaciones profundas en su estructura productiva. A mediados del presente siglo se enunciaba la preponderancia del sector rural, mientras que en el momento se desarrolla un creciente flujo migratorio el cual genera la urbanización incontrolable de nuestras grandes ciudades. Como resultado de dichas modificaciones se impone la necesidad de considerar el mercadeo como elemento básico del desarrollo agrícola en su papel de la coordinación, sincronización y nexo entre la producción y el consumo.

En las actuales circunstancias el mito de visualizar los agentes de la distribución de bienes y servicios como elementos parásitos de la economía ha perdido sentido ya que no se comparte el criterio cerrado que sugiere la traslación de las mercaderías en forma directa de productor a consumidor.

La especialización de los productores y la creciente concentración de la demanda en los centros urbanos está exigiendo de los especialistas del " marketing" su actuación en las épocas de pro

ducción , clasificación, empaque, transporte, almacenamiento y venta de los bienes finales.

En la Costa Pacífica se desconocen las mejores técnicas de recolección y siembras; hay una carencia casi que absoluta de infraestructura como centros de acopio, redes de frío, servicio de transporte adecuado, vías de comunicación y sistemas de conservación y almacenamiento de productos perecederos. ;

El diseño de una política de comercialización debe obedecer a las características de los bienes y servicios de que se trate y al entorno socioeconómico de la región. A pesar de existir una densidad demográfica muy por debajo del promedio nacional las áreas de cultivo , en general , son de carácter minifundista . Lo anterior se explica por las limitaciones de la frontera agrícola restringida a las riberas de los ríos y las orillas costaneras.

Tal uso de sistemas tradicionales de producción sólo permite la conformación de pequeños volúmenes individuales de uno o varios productos que se asocien como excedentes de sus niveles de subsistencia. Tal situación da origen a innumerables sitios de acopio sobre las riberas de los ríos, en forma dispersa

con una cobertura reducida y sin ninguna conexion entre sí con centros de mayor jerarquía.

Buenaventura, centro demográfico de mayor importancia sobre el Pacífico Colombiano, es el lugar ideal de embarques y de - sembarques en relación con todos los núcleos poblados y / o productivos del litoral, en razón de ser el lugar de enlace con el interior del país.

El acopio es el proceso mediante el cual se concentra la pro - ducción de un (o) grupo de bien (es) en una fase intermedia en tre las unidades de producción y los centros de distribución fi- nales . La función de acopio es de carácter físico, de impor - tancia vital en el proceso de distribución y afecta especialmen te a los productores de bienes perecederos y aquellos que se degradan entre las inclemencias del tiempo.

Con el objeto de programar modificaciones favorables en la red de distribución de los productos del sector primario de la economía es necesario tener en cuenta los siguientes aspectos:

a- Centros productivos

Por ser el agua la vía natural para el transporte, los poblado- res están ubicados en las vegas de los canales navegables y sus

desplazamientos los hacen hacia los centros o cabeceras regionales para la venta de la producción y el aprovisionamiento de insumos, víveres y abastos.

b- Responsables del acopio

En pequeña escala son los mismos productores-especialmente en el caso de la agricultura-, los transportadores comerciantes en el caso de productores forestales, los comerciantes locales con los productos del mar y en algunos eventos las agencias de mercadeo de carácter estatal.

c- Recorridos que se cubren durante el proceso de acopio .

En la mayoría de los casos son excesivamente largos en razón de la inexistencia de numerosos centros de consumo de jerarquía. La dispersión de los centros de producción obliga el flujo de vía, casi que única, con el puerto de Buenaventura. Lo anterior adquiere mayor realce con los productos forestales.

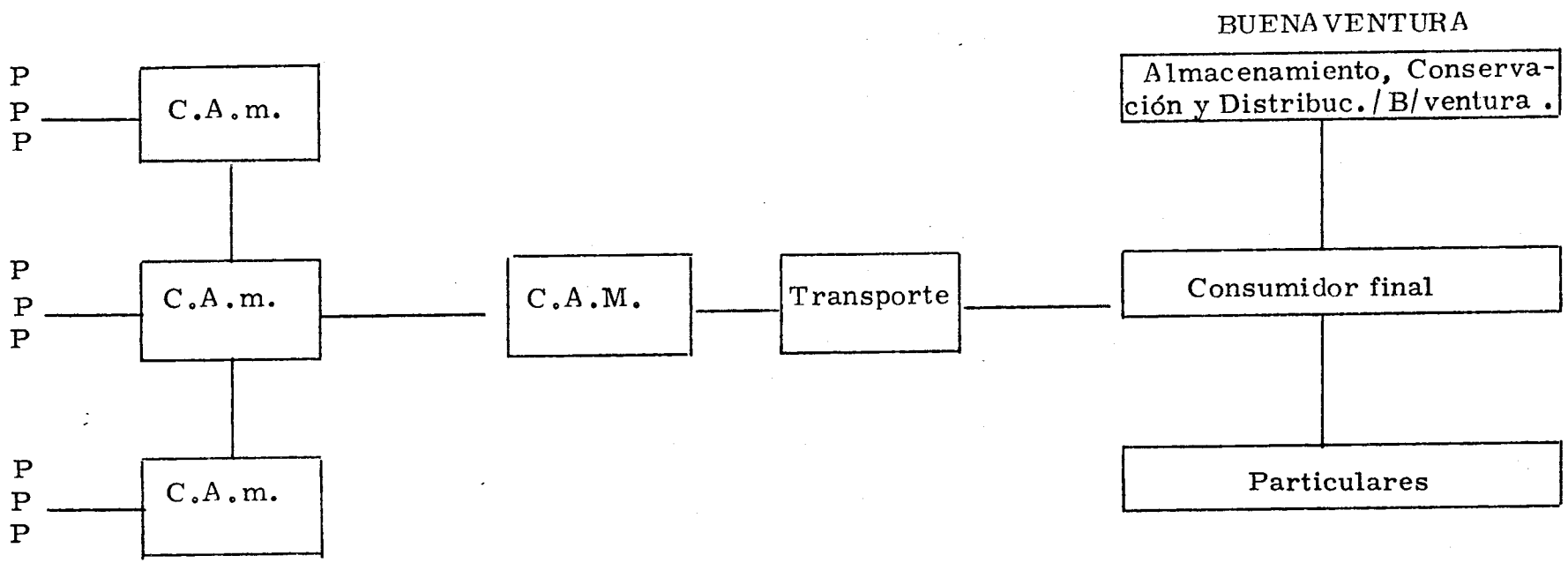
En el caso de bienes del agro y del mar sucede con frecuencia la duplicación de un mismo trayecto, cuando el producto de un trabajador del campo o un pescador concurre a un mercado local, en busca de " cargas enteras" para volver al lugar de origen.

d- Predomina el monopolio en el mercadeo de los productores de la región.

La concreción de centros de acopio fomentaría la competencia efectiva por parte de los compradores y la dispersión por parte de los vendedores se obviaría mediante la creación de grupos de diversas formaciones asociativas.

e- El Consejo de Política Económica y Social ha elaborado una estrategia de comercialización en procura de la eficiencia, la competencia y la coordinación del sistema de mercadeo con el objeto de reducir sus márgenes y riesgos. Se prevé la creación de mecanismos financieros oficiales en asocio del sector privado para adelantar programas mínimos de inversiones en infraestructura comercial como único mecanismo para ampliar los mercados y garantizar, por ende, el desarrollo socioeconómico ininterrumpido de la región.

6.1. PROPUESTA SOBRE FLUJO DE COMERCIALIZACION CON LA CREACION DE LA EMPRESA DE CABOTAJE

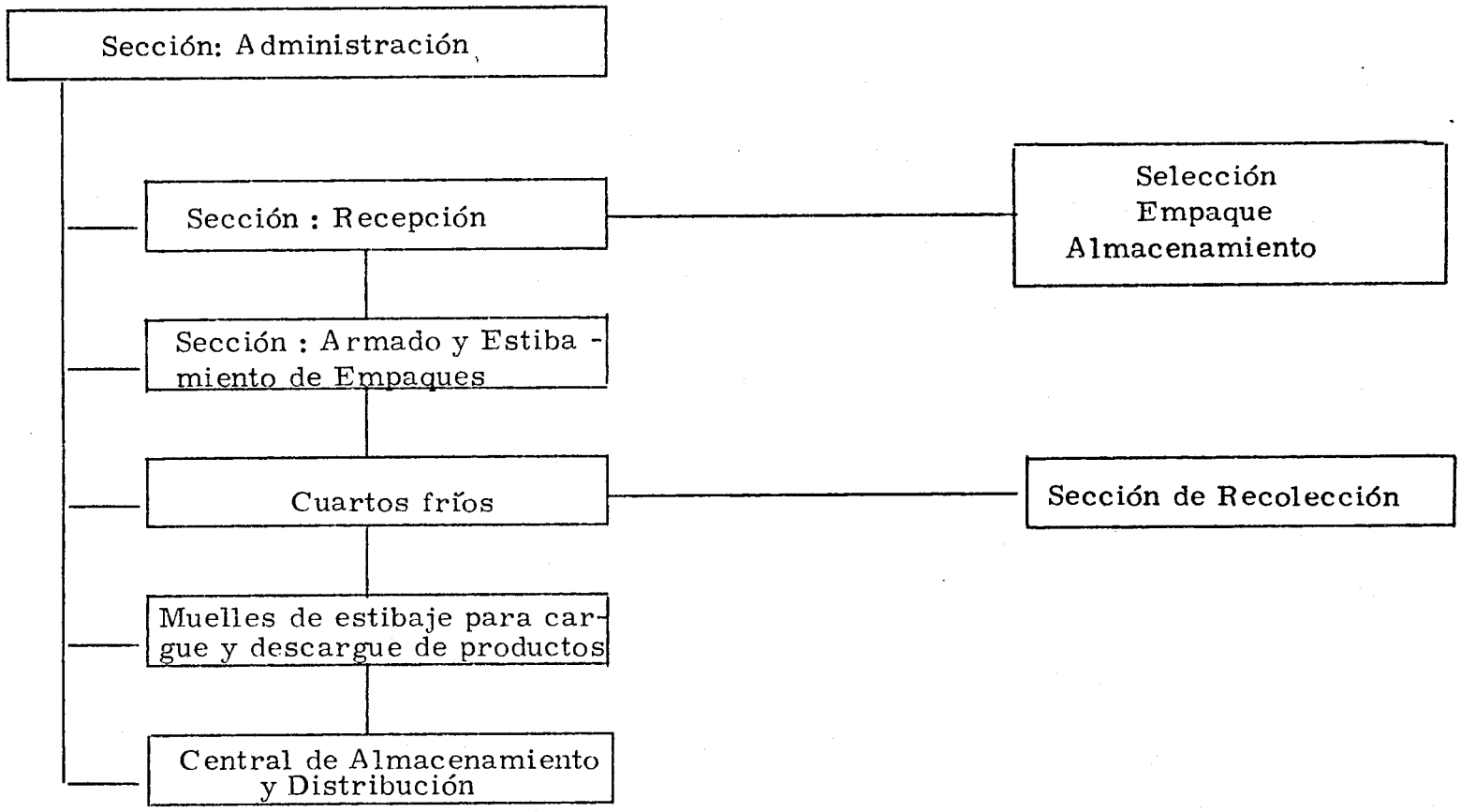


Fuente: Proyecto y Convenio Fronterizo Nariño- Putumayo.

Convenciones:

C.A.m. Centro de Acopio Menor. (Centro a nivel local)
C.A.M. Centro de Acopio Mayor. (Centro a nivel local, con un radio de acción más amplio).
P. Productores (pesca, agricultura y madera).
C.A.R. Centro de Acopio Regional.

-6.2 ESTRUCTURA DE UN CENTRO DE ACOPIO COSTA PACIFICO



Fuente : Proyecto Fronterizo Nariño-Putumayo

Nota: Exisitrán variaciones en el esquema general cuando no se den simultaneamente las actividades de la Costa: Pesca, Madera y Agricultura .

6.3.
Centros de Acopio :

NORTE

1. Palestina
2. Pizarro
3. Juradó - Bahía Solano

SUR

4. Satinga - El Charco
5. Tumaco
6. Guapi
7. Bubuey
8. Puerto Merizalde

6.4.
Criterios de Selección de Centros de Acopio

En forma resumida se puede decir que la selección de centros de acopio mayores y/α menores obedece a los siguientes factores :

1. Núcleos poblados con infraestructura mínima portuaria

2. Centros de actividades productivas de enorme impulso a nivel subregional (maderera, pesquera y/o agrícola) .

3. Lugares que permiten el arribo y el zarpe de motonaves como las que actualmente prestan el servicio de transporte en el Litoral.

4. Localidades estratégicamente ubicadas sobre las bocanas de los ríos promisorios en actividades productivas o en si - tios intermedios a efectos de constituirse en factores que obvien costes de transporte exagerados.

5. Poseer una densidad poblacional tal que se constituyan en mercados ampliados para los productores rurales de la cos ta.

6. Evitar duplicaciones de recorrido de los productos en un mismo trayecto a través de las embarcaciones de produc - tores e intermediarios-transportadores.

7. " Especializar" de manera parcial las actividades de productores, transportadores, distribuidores y comerciantes detallistas.

CAPITULO VII

DEFINICION DEL AREA DE COBERTURA E ITINERARIOS DE LA FLOTA DE CABOTAJE

En la actualidad las motonaves que prestan el servicio de transporte en la región, movilizan básicamente diversos productos derivados de la actividad maderera; la carga adicional es de carácter marginal y proviene de los sectores agrícola y pesquero .

Lo anterior explica la alta dependencia existente entre la actividad productiva forestal y del servicio de transporte que conlleva a suponer su continuidad en un lapso subsiguiente. Con muy contadas excepciones los excedentes en el agro son irrelevantes restringiéndose su presencia al cocotero, el chontaduro y el plátano; en otros renglones su presencia es esporádica y /o en volúmenes que sólo justifican el uso de medios de transporte de pequeña escala y de propiedad individual. De otra parte el tráfico de pasajeros se restringe a zonas en las que la actividad turística tiene un radio de acción consolidado tal como Juanchaco y Ladrilleros al norte de la Bahía de Buenaventura.

La estructura del aparato productivo circunscrito al sector primario de

la economía condiciona un área del servicio del transporte con unos modos muy particulares; conformándose un circuito cerrado de Buenaventura hacia los aserraderos y desde éstos en línea directa, de nuevo, hacia el puerto vallecuacano.

Las motonaves que conformarían la flota serían de características similares a las vigentes por lo menos en capacidad de bodega con lo cual se restringe la posibilidad de asumir itinerarios intensos de duración y trayectos.

Las rutas por establecerse podrán sufrir amplias modificaciones en razón de la naturaleza del servicio del transporte de carga y de las particularidades del Litoral Pacífico. Se afirma con gran acierto que la justificación del transporte de carga se basa en los mecanismos de compensación y ello previene el asumir la empresa con recorridos estrictamente regulares como si se tratase de una línea de transporte de pasajeros de servicio regular y permanente, por lo tanto no sería de extrañar la conveniencia de contratación de servicios a manera de pedidos por parte de los propietarios de los aserríos dispersos a lo largo y ancho de todo el litoral.

Seguidamente se hará la presentación de las rutas que deben ser cubiertas por la empresa de transporte, con el objeto de movilizar los pro -

ductos de la costa hacia Buenaventura y de ahí en adelante, hacia el interior del país.

Las características de la producción y la distribución de bienes del agro incide sobre la naturaleza de los servicios a suministrarse por parte de la flota de cabotaje. No sólo debe restringirse al servicio de movilización de productos hacia otros lugares sino de su comercialización debido a lo reducido y disperso de los volúmenes comercializables originados en el sector rural del Litoral.

De común ocurrencia es el fletamiento de buques por aserraderos particulares. Generalmente tal evento supone la cobertura plena del área de bodega de las embarcaciones dando lugar a la conformación de los flujos cerrados con punto nodal de destino en Buenaventura.

El esquema de comercialización de productos forestales puede sufrir variaciones con la implementación del presente proyecto pero la necesidad del servicio de transporte seguirá condicionada de negociaciones concertadas previamente en Buenaventura. Por tal razón las rutas propuestas contemplan la posibilidad de trasladarse a varios poblados exceptuando el caso del copamiento de la capacidad de las naves en los primeros centros poblados visitados ; de allí la consideración de los itinerarios en forma discontínua.

RUTAS POTENCIALES Y SISTEMAS DE OPERACION

Según movilización de carga y pasajeros

(Registros de Capitanía de Puerto de Buenaventura para embarcaciones mayores de 10 toneladas)

AÑO 1980

I.

RUTA	Buenaventura - Satinga - Charco - Buenaventura	
ZONA	Mosquera - Satinga - El Charco	
DEPARTAMENTO	Nariño	
VOLUMEN DE CARGA	17.961	Ton/año
	1.497	Ton/mes
	374	Ton/semana
	187	Ton/viaje
FLUJO DE PASAJEROS (Nos.)	731	
	52	Ton/año
	4	Ton/mes
	2	Ton/viaje

TIPO DE EMBARCACION ACTUAL	Botes de madera de capacidad neta de 200 Mts^3 y 60 pasajeros
EMBARCACION RECOMENDADA 1/	Embarcaciones de hierro o madera de 150 y 200 toneladas y 60 pies de slora
CENTROS DE ACOPIO	Satinga El Charco
FRECUENCIA 2/	2 veces/semana
DURACION (1 viaje)	4 días

II.

RUTA	Buenaventura - Pto. Merizalde - Buenaventura
ZONA	Yurumanguí - Río Naya
DEPARTAMENTO	Valle

VOLUMEN DE CARGA	5.250	Ton/año
	438	Ton/mes
	110	Ton/viaje
FLUJO DE PASAJEROS (Nos.)	19	
	2	Ton/año
TIPO DE EMBARCACION ACTUAL	Potrillos, canoas y barcos hasta de 30 toneladas	
EMBARCACION RECOMENDADA 1/	Motonaves con casco de madera de 40 - 60 tons con capacidad de bodega	
CENTROS DE ACOPIO	Puerto Merizalde	
FRECUENCIA 2/	1 vez/semana	
DURACION (1 viaje)	3 días	

III .

RUTA	Buenaventura - Tumaco - Buenaventura

ZONA	Tumaco	
DEPARTAMENTO	Nariño	
VOLUMEN DE CARGA	4.699	Ton/año
	392	Ton/mes
	98	Ton/viaje
FLUJO DE PASAJEROS (Nos.)	119	
	9	Ton/año
TIPO DE EMBARCACION ACTUAL	Motonaves de 100 TNR y lanchas con motores fuera de borda para viajes cortos	
EMBARCACION RECOMENDADA 1/	Se recomiendan embarcaciones de hierro de 100 tons. y de 25 a 30 mts. También se recomiendan embarcaciones de hierro de 25 ton. y de 12 a 15 mts. de eslora. El concepto de mixto introduce la exclusividad de transportar personas y productos agrícolas. Cuando se transporta madera no es conveniente transportar personas.	
CENTRO DE ACOPIO	Tumaco	

FRECUENCIA 2/	1 vez/semanal
DURACION (1 viaje)	4 días

IV.

RUTA	Buenaventura - Guapi - Buenaventura	
ZONA	Guapi - Timbiquí - Limones	
DEPARTAMENTO	Cauca	
VOLUMEN DE CARGA	4.349	Ton/año
	362	Ton/mes
	90	Ton/viaje
FLUJO DE PASAJEROS (No.)	533	
	37	Ton/año
TIPO DE EMBARCACION ACTUAL	Barcos hasta de 100 tons. de registro bruto	

EMBARCACION RECOMENDADA 1/	Motonaves con casco de madera de 200 tons. de capacidad de bodega
CENTROS DE ACOPIO	Guapi
FRECUENCIA 2/	1 vez/semanal
DURACION (1 viaje)	4 días

V.

RUTA	Buenaventura - Palestina - Buena ventura	
ZONA	Charambirá - Torogomá - Docordó (Río San Juan)	
DEPARTAMENTO	Chocó	
VOLUMEN DE CARGA	4.163	Ton/año
	347	Ton/mes
	87	Ton/viaje

FLUJO DE PASAJEROS (No.)	77
	5 Ton/año
TIPO DE EMBARCACION ACTUAL	Pequeñas canoas y botes de aproxima damente 10 Tons.
EMBARCACION RECOMENDADA 1/	Embarcaciones de hierro de aproxima damente 40 tons.
CENTRO DE ACOPIO	Palestina
FRECUENCIA 2/	1 vez/semanal
DURACION (1 viaje)	3 días

VI.

RUTA	Buenaventura - Pizarro - Buenaventura
ZONA	Río Baudó

DEPARTAMENTO	Chocó	
VOLUMEN DE CARGA	1.792	Ton/año
	149	Ton/mes
	37	Ton/viaje
FLUJO DE PASAJEROS (Nos.)	18	
	1.2	Ton/año
TIPO DE EMBARCACION ACTUAL	Botes madereros o en remolcadores	
EMBARCACION RECOMENDADA 1/	Barcos tipo mulato con casco de hierro y con capacidad de 50 tons.	
CENTOS DE ACOPIO	Pizarro	
FRECUENCIA 2/	1 vez/semanal	
DURACION (1 viaje)	3 días	

VII.

RUTA	Buenaventura - Juradó - Bahía Solano - Buenaventura
ZONA	Juradó - Bahía Solano

DEPARTAMENTO	Chocó	
VOLUMEN DE CARGA	1.551	Ton/año
	130	Ton/mes
	65	Ton/viaje
FLUJO DE PASAJEROS (Nos.)	197	
	14	Ton/año
TIPO EMBARCACION ACTUAL	Lancha con motores fuera de borda de 25 H.P. y 9 H.P.	
EMBARCACION RECOMENDADA 1/	Buque con casco de hierro y con capacidad de 100 tons.	
CENTROS DE ACOPIO	Juradó - Bahía Solano	
FRECUENCIA 2/	1 vez/quincenal	
DURACION (1 viaje)	5 días	

VIII.

RUTA	Buenaventura - Bubuey - Buenaventura
ZONA	Río Micay

DEPARTAMENTO	Cauca	
VOLUMEN DE CARGA	1.398	Ton/año
	116	Ton/mes
	30	Ton/viaje
FLUJO DE PASAJEROS (Nos.)	319	
	22	Ton/año
TIPO DE EMBARCACION ACTUAL	Lanchas de motor fuera de borda de 40 H.H.	
EMBARCACION RECOMENDADA 1/	Lanchas con casco plano para remontar el río, de 40-60 tons. de capacidad de carga	
CENTROS DE ACOPIO	Bubuey	
FRECUENCIA 2/	1 vez/semanal	
DURACION (1 viaje)	3 días	

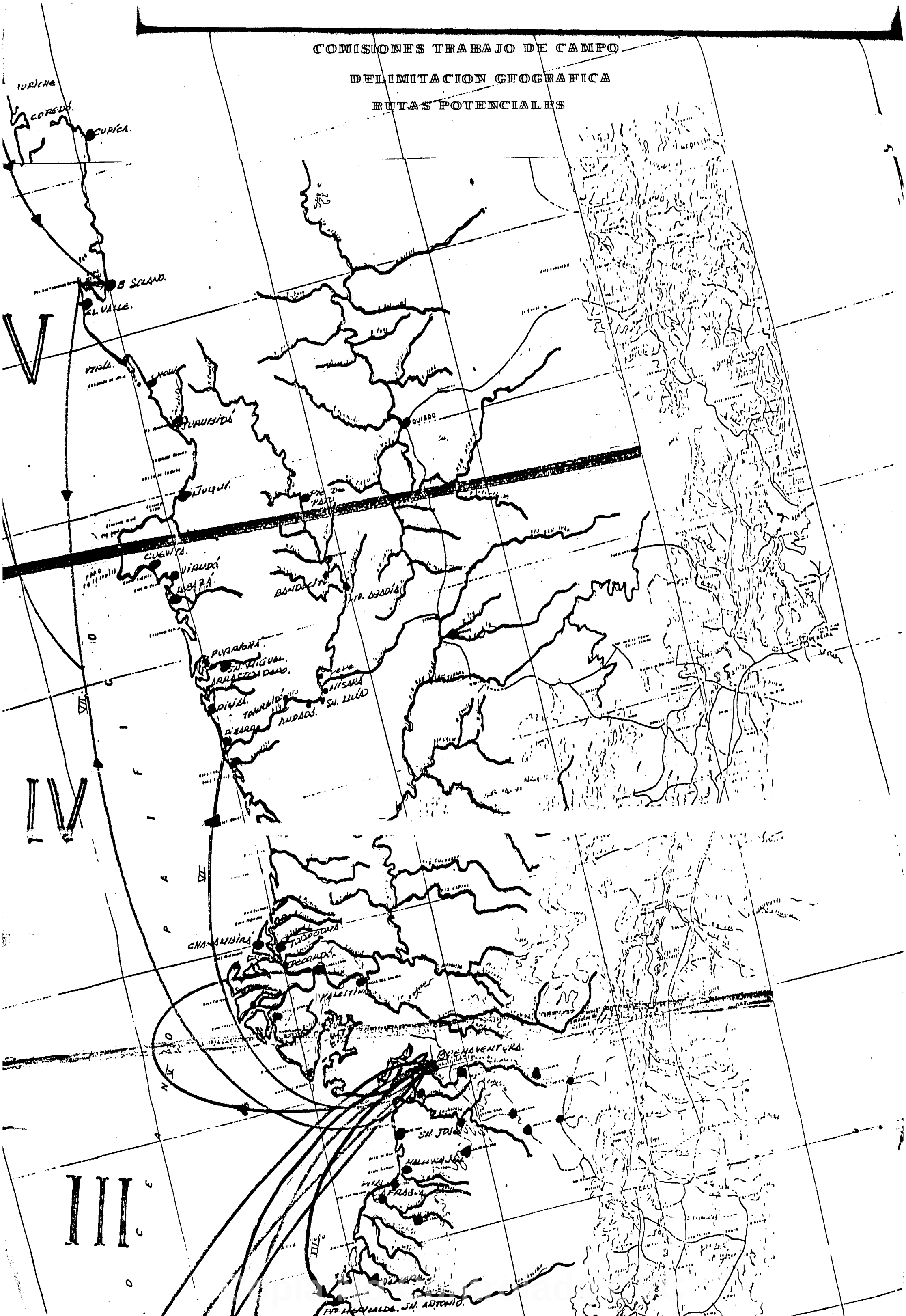
1/ De acuerdo a las condiciones de navegabilidad de las zonas y a la carga movilizada principalmente

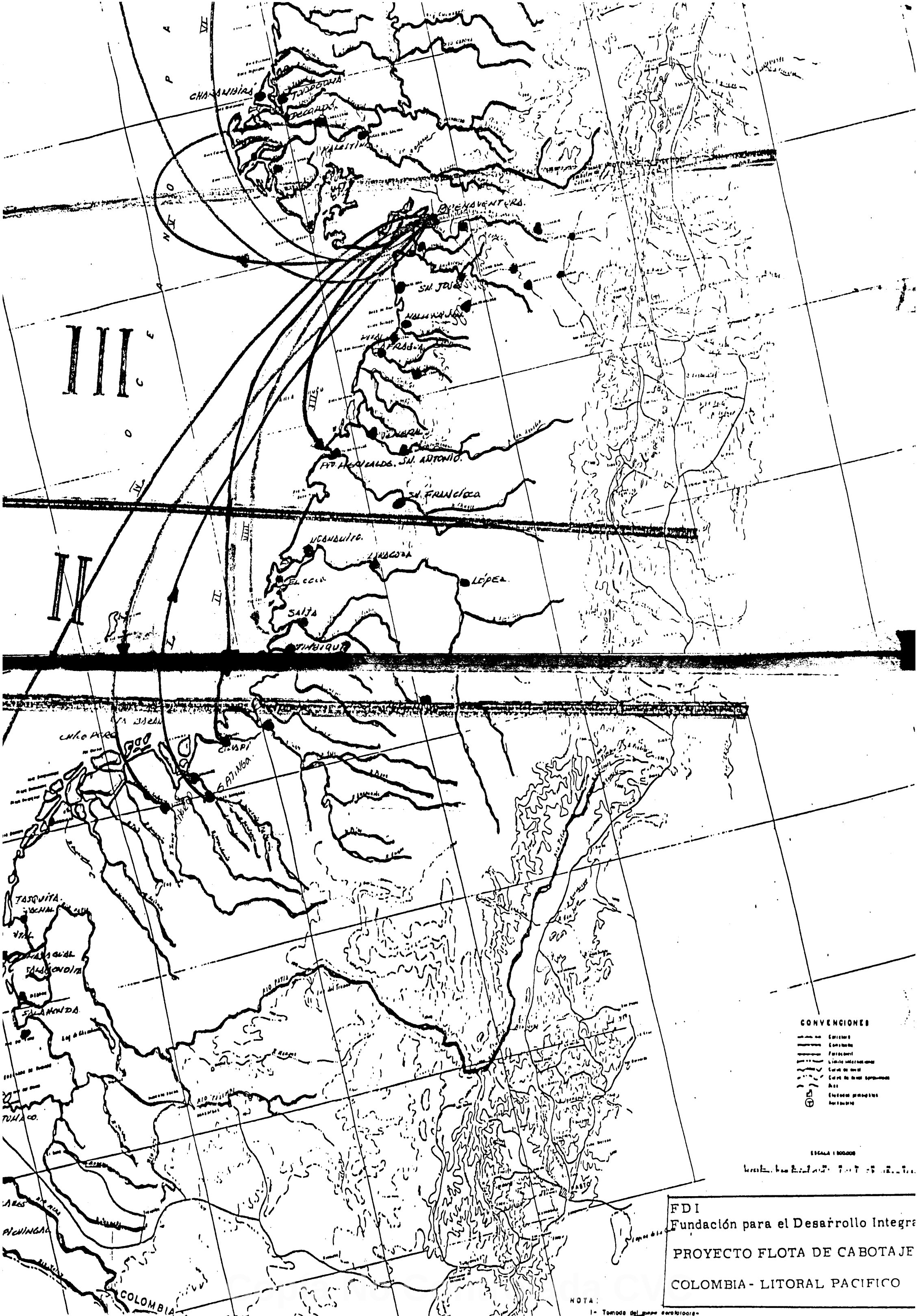
2/ Determinada con base en las necesidades detectadas - en los principales centros de actividad.

COMISIONES TRABAJO DE CAMPO

DELIMITACION GEOGRAFICA

RUTAS POTENCIALES




CHAMBIRA
PALESTINA
BUENAVENTURA
SAN JOSE
PTO. HERCALDO. SAN ANTONIO
SAN FRANCISCO
LOPEZ
SALTA
TIMBIQUI
CUPI
GAITANIA
TASQUITA
SALAMONDA
RIO PATIA
RIO TAPAJAL
COLOMBIA
CONVENCIONES
ESCALA 1:500.000
FDI
Fundación para el Desarrollo Integra
PROYECTO FLOTA DE CABOTAJE
COLOMBIA - LITORAL PACIFICO
NOTA:
1- Tomada del mapa aeronáutico-

ITINERARIOS

NORTE

1. Buenaventura- Palestina : Ruta fluvial

   Zona : Charambirá - Torogomá- Docordó, Cabeceras

   (Río San Juan)

2. Buenaventura- Pizarro : Ruta fluvial

   Zona : Río Baudó (Pepé , Querá, Usaragá)

3. Buenaventura - Juradó- Bahía Solano: Ruta marítima

   Zona : Juradó - Bahía Solano

SUR

4. Buenaventura- El Charco- Satinga : Ruta Marítima

   Zona : Mosquera- Satinga, Charco .

5. Buenaventura - Tumaco : Ruta marítima

   Zona : Tumaco

6. Buenaventura- Guapi : Ruta marítima

   Zona : Guapi- Timbiquí- Limones

Copia No Controlada CVC

7. Buenaventura- Bubuey : Ruta fluvial

Zona : Río Micay .

8. Buenaventura - Puerto Merizalde : Ruta fluvial

Zona : Río Naya y Yurumanguí .

Copia No Controlada CVC

7.1.
Determinación del número de embarcaciones

Existe en la zona de influencia del proyecto, los siguientes tipos de transporte:

a. Fluvial .- El más importante, debido a la abundancia de cauces fluviales en la región. El número de motonaves para prestar el servicio por este medio se calculó en dos : 1 motonave en la costa norte para las regiones del río San Juan y Baudó y otra motonave en la costa sur para las regiones de los ríos Guapi, Naya y Micay.

b.- Marítimo .- Para este tipo de transporte los principales destinos harán referencia sobre aquellos lugares que poseen un alta participación en el flujo de carga y pasajeros.

Teniendo en cuenta el plan de fijar rutas permanentes y el potencial de carga para la región se determinó un tamaño inicial de la flota.

Para la costa norte se requieren dos motonaves que realicen los recorridos propuestos : una para la zona fluvial - San Juan y Baudó - y otra para la zona marítima - Bahía Solano y Juradó.

Copia No Controlada CVC

Para la costa sur se requieren tres (3) motonaves : una para la zona de Satinga y El Charco , otra para la zona de Tumaco y el Río Naya y finalmente una para la zona de Guapi y Río Micay.

Adicionalmente a estas cinco embarcaciones se recomienda un remolcador para aquellos lugares donde las condiciones de navegación no permiten el atraque de embarcaciones de gran calado .

De otro lado debe tenerse presente un stock de por lo menos una motonave a manera de feedback para los eventuales percances por daños y mantenimiento de las embarcaciones previstas.

Copia No Controlada CVC

CAPITULO VIII

FLETES Y TARIFAS

Se hace necesario iniciar este acápite notificando la inexistencia de un sistema legal de fletes y tarifas en la Costa Pacífico. En parte se explica lo anterior por la carencia de rutas regulares hacia los diferentes núcleos poblados y a la negociación de servicios contra pedidos, principalmente a partir de los propietarios de los aserraderos.

La conformación de rutas cerradas teniendo a Buenaventura como punto nodal ha impuesto el sistema de contratación de servicios al mejor postor quedando el productor costanero en dependencia absoluta del transportador -comerciante.

Por lo anterior es casi que imposible asumir estadísticas confiables durante un tramo apreciable de tiempo, en la medida que no existe un sistema legal del servicio de transporte de carga y/o pasajeros.

La fijación de tarifas y fletes por parte de la Empresa de Cabotaje debe considerar las cuantías de los cobros actuales y los costos de operación de las embarcaciones en relación a los diferentes lugares.

Con el fin de inducir el desarrollo de la región se proponen fletes y ta-

Copia No Controlada CVC

rifas reducidos en un margen del 20%, con relación a las vigentes. Los reajustes serán necesarios en el evento de incremento de costos de insumos para la flota. Este hecho será considerado con mayor detalle en el informe sobre la evaluación económica del proyecto.

Copia No Controlada CVC

Valores Comisión I

	Persona		Carga	
	Valor actual	Valor propuesto	Valor actual	Valor propuesto
Cabo Manglares -Tumaco	150	120	$100 bulto de 50 kilos	80
			$1.000 tonelada	800
Cabo Manglares-Buenaventura			$600 bulto de 50 kilos	480
			$11.000 tonelada	8.800
Candelillas-Tumaco	200	160	$200 bulto de 50 kilos	160
			$2.000 tonelada	1.600
Candelillas-Buenaventura			$700 bulto de 50 kilos	560
			$12.000 tonelada	9.600
Tumaco-Buenaventura			$500 bulto de 50 kilos	400
			$10.000 tonelada	8.000
Salahonda-Tumaco	120	96	$60 bulto de 50 kilos	48
Majagual-Buenaventura	400	320	$30 bulto de 50 kilos	24
El Charco-Buenaventura	600	480	$70 bulto de 50 kilos	56
Satinga-Buenaventura	500	400	$50 bulto de 50 kilos	40
Mosquera-Tumaco	400	320	$80 bulto de 50 kilos	64
Mosquera-Buenaventura	400	320	$50 bulto de 50 kilos	40
Tasquita- Tumaco	400	320	$50 bulto de 50 kilos	40
Tasquita-Buenaventura	500	400	$100 bulto de 50 kilos	80

Copia No Controlada CVC

Valores Comisión II

	Persona		Carga	
	Valor actual	Valor Propuesto	Valor actual	Valor propuesto
Guapi-Buenaventura	480	384	$50.000 la embarcación	40.000
Limones-Buenaventura	550	440		
Limones-Guapi	200	160		
Noanamito-Buenaventura	500	400	$10.000 barco de 12 ton.	8.000
López de Micay-B/ventura	600	480	$12.000 barco de 12 ton.	9.600
Saija-Buenaventura	500	400	$40.000 viaje fletado con 2.000 tablones	32.000
El Coco-Buenaventura	500	400		
Iscuandé-Buenaventura	550	440	$30.000 viaje fletado con 1.200 tablones	24.000
Iscuandé-Guapi	200	160		
Iscuandé- El Charco	250	200		
Rode- Buenaventura	550	440	$50.000 viaje fletado a B/ventura (100 t.t.)	40.000
Timbiquí-B/ventura	500	400	$45.000 viaje fletado	36.000

Copia No Controlada CVC

Valores Comisión III

	Persona		Carga	
	Valor actual	Valor propuesto	Valor actual	Valor propuesto
San Isidro-Buenaventura	350	280	$200 bulto	160
La Fragua-Buenaventura	300	240	$9.500 por 1.500 tablillas	7.600
Pital-Buenaventura	150	120	$60 bulto	48
Mallorquín- Buenaventura	150	120	$100 bulto	80
El Tigre-Buenaventura	200	160	125 bulto	100
San José-Buenaventura	200	160	$100 bulto	80
Pto. Merizalde-Buenaventura	300	240	$100 bulto	80
El Veneral-Buenaventura	300	240	$100 bulto	80
San Antonio-Buenaventura	300	240	$100 bulto	80
El Papayo-Buenaventura	300	240	$100 bulto	80

Copia No Controlada CVC

Valores- Comisión IV

	Persona		Carga	
	Valor actual	Valor propuesto	Valor actual	Valor propuesto
Virudó-Buenaventura	500	400	$150 bulto $20 tablón	120 16
Pilizá	500	400	$150 bulto	120
Pizarro	500	400	$100 bulto	80
Pepé-Pizarro	300	140		
Querá-Buenaventura	500	400	$80 bulto a B/ventura	64
Sivirú-Buenaventura	300	240	$70 bulto	56
Belén-Buenaventura	400	320	$50 bulto $22 tablón	40 20
Torogomá-Buenaventura	400	320	$50 bulto	40
Torogomá-San Isidro	250	200	$20 bulto	16
San Isidro-Buenaventura	200 (terrest)	160	$20 bulto	16
San Isidro-Cali			$1.000 ton.	800

Copia No Controlada CVC

Valores- Comisión V

	Persona		Carga	
	Valor actual	Valor propuesto	Valor actual	Valor propuesto
Juradó-Buenaventura	1.500	1.200	$100 bulto	80
Juradó-Bahía Solano	1.000	800	$30 bulto	24
Bahía Solano-Buenaventura	800	640	$100 bulto	80
El Valle-Buenaventura	900	720	$120 bulto	96
Curiche	1.500	1.200	$100 bulto	80
Nuquí-Buenaventura	600	480	$100 bulto	64

Copia No Controlada CVC

BIBLIOGRAFIA

- III Congreso del Litoral Pacífico
  Comité Coordinador del Litoral Pacífico. 1964.

- Anteproyecto para la Creación de una Flota de Cabotaje en el Litoral Pacífico Colombiano.
  FDI. 1978.

- Estado de los Puertos Marítimos Menores.
  Empresa Puertos de Colombia. 1963.

- Estudios para la Organización y Puesta en Marcha de la Empresa Transportadora del Pacífico y el Atlántico. ETAPA
  Corporación para el Desarrollo del Chocó - CODECHOCO. 1979.

- Consideraciones Socioeconómicas del Desarrollo del Litoral Pacífico.
  IDOC. 1976.

- Región Fronteriza Nariño-Putumayo
  DNP-FONADE-OEA. 1980

- Estudio sobre el Cabotaje actual en el Pacífico.
  Cootransmar. 1977.

- Estudios Generales del Sector Agro-Industrial en el Litoral Pacífico Vallecaucano.
  Scet International-CVC- Programa Buenaventura. Informe de Primera Fase. Mayo de 1980.

- Estudios Generales del Sector Agroindustrial en el Litoral Pacífico Vallecaucano.
  Scet International- CVC- Programa Buenaventura. Informe de Segunda Fase. Octubre de 1980.

- Plan de Desarrollo Integral de Buenaventura. Informe Preliminar.
  Inesco Ltda. Julio de 1975.

RELACION DE LAS ENTIDADES Y PERSONAS ENTREVISTADAS Y COLABORADORAS

a- CALI

DANE
Dr. Iván Castaño Castillo (Director)

JAAKKO POYRY
Dr. Per Christiansen (Director)

IDEAS EMPRESARIALES
Dr. Juan Guillermo Echeverry (Gerente)

b- BUENAVENTURA

COOPERATIVA DE PESQUEROS DEL PACIFICO
Sr. Manuel Bedoya Holguín (Gerente)

INCORA
Dr. Ramón Cuevas (Jefe de la Zona)
Sr. Genaro Carabalí (Motorista)

DANE
Sr. Lorenzo Riascos (Inspector de Zona)

ITI
Pbro. Gilberto Gil (Rector)

SEM
Dr. Galvis (Director)
Sr. Rufino Riascos (Motorista Comisión III)

INDERENA
Dr. Horacio Ramírez (Director Regional)
Sr. Domingo Franco (Motorista Comisión IV)

CVC
Dr. Desiderio Angulo (Asistente Administrativo - Integrante de la Comisión I)

PESQUERA TEQUENDAMA
Sr. Guillermo Rodríguez Jr. (Gerente)
Sr. Guillermo Rodríguez (Propietario)

c- PASTO

PLANEACION NACIONAL- CONVENIO FRONTERIZO NARIÑO - PUTUMAYO

Dr. Victor Contreras (Director)
Dr. Germán Gutiérrez (Director)
Dr. Héctor Cabrera (Economista - Integrante de la Comisión I).

d- QUIBDO- BAHIA SOLANO

U. DEL CHOCO
Dr. Aureliano Pérez (Rector)
Dr. Heliodoro Conto (Director del Programa)
Dr. Jorge Monroy (Director del Programa- Bahía Solano ; partí - cipe de la Comisión V).
Dr. Alfredo Carlos Fernández (Profesor, Integrante de la Comi - sión V).
Sr. Eugenio Gómez (marinero, Comisión V)
Sr. Rommel Ibarguen (marinero, Comisión V)
Sr. Manuel Antonio Vidal (motorista - Comisión V)

POLICIA NACIONAL
Capitán Norman Restrepo (Comandante Policía Bahía Solano)

SERVICIO NACIONAL DE SALUD DEL CHOCO
Dr. Jairo Martínez (Director Hospital Bahía Solano)

DIMAR
Sargento Julio César Medrano (Capitán de Puerto) .

e- GUAPI

INCORA
Dr. Lorenzo Ochoa (Director Regional)
Dr. Tiberio Sinisterra (Coordinador)

DIMAR
Sr. José Troncoso (Capitán de Puerto)

INDERENA
Dr. Hugo Sánchez (Jefe Proyecto Forestal- Proyecto URPA).

f- TUMACO

SEM
Sr. José Manuel López (Director Programa)
Sra. Fátima Angulo (funcionaria)

INDERENA
Dr. Omar Valencia (Director Seccional)

g- PIZARRO

TELECOM
Sr. Jesús Bermúdez Moreno (Jefe Oficina)

SEM
Sr. Leopoldo Velasco (Jefe Oficina)

h- POPAYAN

Proyecto URPA :

Dr. Tiberio López

Copia No Controlada CVC