

**IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO CAUSADO
POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA "SANTO TOMÁS-SANTA
VERÓNICA" EN EL TRAYECTO "JUAN DE ACOSTA-SANTA VERÓNICA" EN
EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO**

ROSIBELL RIPOLL GARCÍA

NORMAN CASTRO CUELLO

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN EN PLANIFICACIÓN URBANA**

SANTA MARTA – D.T.C.H.

NOVIEMBRE 2004



**IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO CAUSADO
POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA "SANTO TOMÁS-SANTA
VERÓNICA" EN EL TRAYECTO "JUAN DE ACOSTA-SANTA VERÓNICA" EN
EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO**

ROSIBELL RIPOLL GARCÍA

NORMAN CASTRO CUELLO

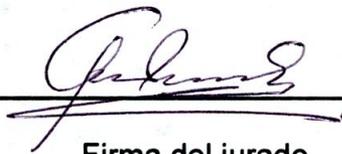
**Trabajo de Grado como requisito parcial para optar al título de Especialista
en Planificación Urbana**

**Director
FRANCISCO GUERRERO MENDOZA
Magíster en Proyectos de Desarrollo Social**

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
PROGRAMA DE ESPECIALIZACIÓN EN PLANIFICACIÓN URBANA
SANTA MARTA – D.T.C.H.
NOVIEMBRE 2004**

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado



Firma del jurado



Firma del jurado

Santa Marta, Diciembre de 2004.



CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	12
1. ANTECEDENTES	16
2. EL PROYECTO	20
2.1 JUSTIFICACIÓN	20
2.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	22
3 OBJETIVOS	25
3.1 Objetivo General	25
3.2 Objetivos Específicos	25
4 MARCO TEÓRICO	27
4.1 EL PROCESO DE DESARROLLO	27
4.1.1 Concepto de Desarrollo	27
4.1.2 Historia del desarrollo	28
4.1.3 La Revolución Industrial	29
4.1.4 Desarrollo y Subdesarrollo	34
4.2 TEORÍA DE LA DEPENDENCIA	37
5. VARIABLES	41
6. DISEÑO METODOLÓGICO	42
6.1 FASE EXPLORATORIA	42
6.2 FASE INVESTIGATIVA	44
6.2.1 Población y muestra	45
6.3 FASE ANALÍTICA	45
6.3.1 Técnicas para la recolección de datos	45
6.3.1.1 La entrevista etnográfica	46
6.3.1.2 La entrevista no estructurada	46
6.3.1.3 La observación participante "Discontinua".	46
6.4 FASE DE SISTEMATIZACIÓN	47

6.4.1 Reuniones de análisis	47
6.4.2 Matriz de integración	47
7 SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN	49
7.1 INFORMACIÓN CUANTITATIVA	49
7.1.1 ubicación	49
7.1.2 Extensión	49
7.1.3 Componente urbano	49
7.1.4 Asentamientos	50
7.1.5 Usos del suelo	50
7.1.6 Componente rural	51
7.1.7 Calidad de vida	51
7.1.8 Unidades de explotación rural	52
7.1.8.1 Ganadería	52
7.1.8.2 Agricultura	52
7.1.8.3 Pesca	52
7.1.8.4 Minería	53
7.1.9 Infraestructura para la producción	53
8. INFORMACIÓN CUANTITATIVA	54
8.1 POBLACIÓN	54
8.2 DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN	54
8.3 CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN	56
8.4 DISTRIBUCIÓN DE LA VIVIENDA	57
8.5 SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS	58
8.5.1 Energía eléctrica	58
8.5.2 Comunicaciones	58
8.5.3 Gas	58
8.5.4 Acueducto	58
8.5.5 Saneamiento básico	59
8.5.6 Servicio educativo	59
8.6 INFORMACIÓN FINANCIERA	60

8.6.1 Plan de inversiones 2000 – 2003	60
8.6.2 Fuentes de financiamiento de la inversión 2000 – 2003	61
8.6.3 Relación de ingresos y egresos 1998 - 2003	62
8.6.4 Composición porcentual de los ingresos 1998 – 2003	62
8.6.5 Composición porcentual del gasto 1998 – 2003	63
8.7 INFORMACIÓN TÉCNICA	63
8.7.1 Transito promedio diario	63
8.7.2 Ahorro en costos de operación vehicular (autos), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección A 2015	65
8.7.3 Ahorro en costos de operación vehicular (buses), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección a 2015	66
8.7.4 Ahorro en costos de operación vehicular (camiones), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección a 2015	67
8.7.5 Ahorros en costos de mantenimiento de la vía, tramo Santa Veronica – Juan de Acosta. Proyección a 2015	69
8.7.6 Resumen de beneficios de la vía, tramo Santa Verónica – Juan de Acosta	70
9. INFORMACION CUALITATIVA	73
9.1 Modelo de la matriz de integración utilizada para el análisis de los datos	73
9.2 Proceso de interpretación aplicado a los encuestados	75
10 RESULTADOS	76
10.1 INFORMACIÓN CUANTITATIVA	76
10.1.1 Beneficios de orden social	76
10.1.1.1 Beneficio en educación	76
10.1.1.2 Beneficios en la comercialización	76
10.1.1.3 Beneficios en lo turístico	77
10.1.1.4 Beneficio en el transporte	77
10.1.2 Beneficios de orden económico	77
10.1.2.1 Beneficios por el turismo	77
10.1.2.2 Beneficios por reducción de costos	78

10.1.2.3 Beneficios tributarios	78
10.1.3 Beneficios financieros	78
10.2 VARIABLES CUALITATIVAS	79
10.2.1 LA CALIDAD DE VIDA	79
10.2.1.1 Calidad de vida para los habitantes de Juan de Acosta (zona urbana)	81
10.2.1.2 Calidad de vida para los habitantes de la vía	84
10.2.1.3 Calidad de vida para los habitantes de Santa Verónica	87
10.3 LOS INGRESOS	88
10.4 RECREACIÓN	92
11. CONCLUSIONES	96
12. RECOMENDACIONES	101
13. BIBLIOGRAFÍA	103
A N E X O S	106

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla # 1. Grupo de acercamiento a la comunidad	43
Tabla # 2. Resumen de ocupación de las áreas urbanas (Metros cuadrados)	50
Tabla # 3. Distribución poblacional por región 1998 – 2003	54
Tabla # 4. Proyección poblacional 2005 – 2020	55
Tabla # 5. Distribución poblacional por sexo y región	55
Tabla # 6. Distribución poblacional por razas	55
Tabla # 7. Distribución poblacional por edad y sexo	55
Tabla # 8. Distribución de la vivienda	57
Tabla # 9. Población atendida por centro educativo 1998 - 2003	60
Tabla # 10. Plan de inversiones 2000 – 2003	60
Tabla # 11. Fuentes de financiamiento de la inversión 2000 – 2003	61
Tabla # 12. Relación de ingresos y egresos 1998 - 2003	62
Tabla # 13. 8.6.4 Composición porcentual de los ingresos 1998 – 2003	62
Tabla # 14. Composición porcentual del gasto 1998 – 2003	63
Tabla # 15. Transito promedio diario, tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección al 2015	63
Tabla # 16. Ahorro en costos de operación vehicular (autos), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección A 2015	65
Tabla # 17. Ahorro en costos de operación vehicular (buses), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección a 2015	66
Tabla # 18. Ahorro en costos de operación vehicular (camiones), tramo Santa veronica – juan de Acosta. Proyección a 2015	67
Tabla # 19. Ahorros en costos de mantenimiento de la vía, tramo Santa Veronica – Juan de Acosta. Proyección a 2015	69

Tabla # 20. Resumen de beneficios de la vía, tramo Santa Verónica – Juan de Acosta	70
Tabla # 21. Estudio y diseño de la vía Santa Verónica – Juan de Acosta	71
Tabla # 22. Protección de tránsito en la vía Santa Verónica – Juan de Acosta	72
2.9.1 Modelo de la matriz de integración utilizada para el análisis de los datos	73
Tabla # 23. Modelo de la matriz de integración utilizada para el análisis de los datos	73
Tabla # 24. Proceso de interpretación aplicado a los encuestados	75

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Fotografía de una de las calles de “Juan de Acosta”, en donde aun no se percibe el mejoramiento de las condiciones de vida	84
Figura 2. Fotografía de la vía desierta. Aún no llega el flujo esperado	85
Figura 3. Fotografía de la plaza principal de “Juan de Acosta”, el número de vehículos ha aumentado	85
Figura 4. Fotografía del Grupo de trabajo	86
Figura 5. Fotografía de la vía entre “Juan de Acosta”, y “Santa Verónica”.	89
Figura 6. Fotografía del sector. La contaminación ambiental es cada vez mayor	89
Figura 7. Fotografía de la vía. El mayor beneficio para los productores ha sido la facilidad para la comercialización de sus productos	90
Figura 8. Fotografía de la vía. Otro beneficio ha sido el aumento del flujo vehicular	90
Figura 9. Fotografía del sector de la playa de Santa Verónica. Se espera el flujo de los habitantes del río	94
Figura 10. Fotografía de la vía infraestructura para la recreación en Santa Verónica	94
Figura 11. Fotografía de uno de los restaurantes de la playa. La falta de ingresos de la población limita la recreación	95
Figura 12. Fotografía de un sector de Santa Verónica, aquí también se espera que “lleguen” mejores tiempos	95

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Guía utilizada para el diálogo con los habitantes del área del proyecto	112
Anexo B. División Político – Administrativa del Departamento del Atlántico	116
Anexo C. Mapa vial del Departamento del Atlántico	117
Anexo D. Vía Santa Verónica – Juan de Acosta	118



INTRODUCCIÓN

Todos los seres vivos tratan de buscar un lugar en donde las condiciones sean favorables para su desarrollo, y el hombre no es la excepción; por esa razón las comunidades se desplazan siempre hacia aquellos lugares en donde ellas suponen pueden lograr mejores condiciones de vida, es decir en donde se pueden satisfacer las principales necesidades.

Generalmente, cuando se habla de necesidades, éstas se asocian de manera involuntaria (debido a la acción cultural) a las denominadas "básicas", en donde se encuentran la alimentación, la salud, la vivienda, la educación y el empleo entre otras.

No obstante cuando se interactúa estrechamente con los conglomerados humanos, se observa que también existen necesidades como las de "participación", las de "recreación", las de "ocio" y aún otras de tipo moral, espiritual, psicológico, afectivas, etc., que también hacen parte de manera integral del ser humano y que no se pueden dejar de lado cuando lo que se pretende es la búsqueda del mejoramiento de la calidad de vida.

Lógicamente que hablar de la calidad de vida, significa hablar del entorno en donde se desarrolla la cotidianidad, de ahí que el hombre y su entorno constituyan

un “todo” integral, en donde cualquier acción que se ejecute en algunos de sus elementos repercute en el “todo”.

En la sociedad moderna el deseo por mejorar la calidad de vida, se trata de alcanzar de manera planificada, y para ello se hacen los documentos llamados planes de desarrollo en los cuales no sólo se manifiestan las principales necesidades sino también las alternativas para solucionarlas y los recursos que se requieren.

En la actualidad el mejoramiento de la calidad de vida de cualquier región se debe lograr en el marco del desarrollo sostenible, esto es en un desarrollo que utilice eficientemente los recursos naturales existentes, de tal manera que le permita a las próximas generaciones lograr también su desarrollo con base en estos; sin embargo esto implica que los actores involucrados tengan una predisposición para ello, no solamente interiorizadas en sus conciencias, sino también expresadas hacia el exterior en un proyecto de vida concebido por ellos mismos.

Son muchas las maneras como los científicos sociales han tratado de medir “la calidad de vida”, sin embargo las Naciones Unidas han creado un indicador denominado “Índice de Desarrollo Humano” (I.D.H.) ligado a diferentes variables

entre las cuales se encuentran la esperanza de vida al nacer, el nivel educativo y el ingreso, todas ellas sintetizadas en un indicador cuantitativo¹.

El ingreso, permite al IDH, combinar indicadores tanto sociales como económicos, pero los índices sociales convencionales suelen ignorar el progreso económico, así como los índices económicos ignoran el progreso social.

El grupo de trabajo considera que, si bien, “la calidad de vida” es un concepto cualitativo que está asociado directamente con la cultura y el ambiente inmediato de las comunidades a las que se haga referencia, y que se puede exteriorizar en sus manifestaciones cotidianas; medir el impacto que sobre “la calidad de vida” tenga una obra, debe hacerse a la luz de datos cuantitativos, que permitan determinar las variaciones que se presenten en las variables que sirven de indicadores de “ la calidad de vida” de la comunidad objeto de estudio, tales como, educación, salud, vivienda, servicios públicos, sociales, etc.

Conscientes de esta situación, el grupo de trabajo decidió investigar, primero directamente con las poblaciones por las cuales atraviesa la carretera, cuáles han sido para ellos los impactos sociales y económicos que ha traído la construcción y puesta en servicio de la vía conocida como Río- Mar, en el Departamento del

¹ PNUD. Desarrollo Humano. Informe 1992. Bogotá: Tercer Mundo, Abr. 1992, P.51.

Atlántico, y segundo, analizar el comportamiento de las variables económicas afectadas con dicha obra.

Ello implica entonces, determinar las condiciones de "calidad de vida" de la comunidad objeto de estudio, antes y después de la construcción de la vía Rio – Mar y poder de esta manera, medir el impacto de la construcción vía señalada en "la calidad de vida" de la comunidad referenciada.

1. ANTECEDENTES

Según los historiadores, la región conocida hoy como el municipio de Juan de Acosta ha estado sometida a los mismos procesos de poblamiento y ocupación que se han dado tanto en el Departamento del Atlántico en particular, como en la Costa Caribe en general.

Antes del descubrimiento de América, se destaca la presencia de comunidades indígenas que se esparcieron por todo el litoral dando origen a pequeños asentamientos y con ello promoviendo los primeros cambios en el paisaje natural por las actividades agrícolas y de pastoreo. Este proceso perdura hasta cuando aparecen los denominados “conquistadores”.

Durante la época de la conquista las actividades económicas que se promocionaron fueron la minería y la agricultura, lo que trajo como consecuencia una mayor transformación del paisaje natural. Sin embargo los espacios más deteriorados fueron aquellos por donde penetraron los conquistadores, como Santa Marta y Cartagena. No obstante la ocupación del Departamento del Atlántico, aun cuando un poco “marginal” se caracterizó por el surgimiento de la Gran Hacienda.

Aun cuando existen varias versiones sobre la fundación del territorio que hoy ocupa el municipio de "Juan de Acosta", parece que la que más se ha transmitido por la tradición oral es que antes de la llegada de los conquistadores, las tierras estaban habitadas por las tribus Mocana, quienes se trasladaban hacia las partes altas en las épocas de invierno por el peligro que representaban los arroyos.

Con la llegada de los españoles: Pedro de Heredia acompañado de Jerónimo de Melo; Francisco Cesar y Don Juan de Acosta se realizaron varias expediciones en las costas del Mar Caribe, fundando el primero a Tubará; el segundo a Malambo; Francisco Cesar a Piojó y Juan de Acosta al poblado que lleva su nombre.

Sin embargo existe otra versión que es la presentada por el historiador Andrés Benito Rebollo en su "Geografía del Departamento de Barranquilla" quien señala que lo que es hoy el municipio, comenzó en la hacienda del español Don Juan de Acosta quien se estableció allí en 1607 contratando a indígenas para el transporte pesado, pero con dominio racial del blanco español, traído por el nuevo propietario.

El mismo historiador sostiene que esta hacienda tuvo gran importancia hasta 1815, época en que fue saqueada por el ejército realista.

Durante el período republicano "Juan de Acosta" mantuvo las características de la actividad agrícola y ganadera propias de la colonia; sin embargo debido a la



expansión de la actividad portuaria de Barranquilla fue preciso aumentar la producción, aun cuando ello estuvo aparejado con la destrucción de extensas zonas de vegetación arbórea.

De acuerdo con Osiris Hernández², en 1857 “Juan de Acosta” es elevado a Distrito Municipal y posteriormente en 1892 por Ordenanza 055 de la Asamblea de Bolívar se convierte en municipio.

Durante la época conocida como moderna, el municipio consolidó su vocación agropecuaria y fue uno de los principales productores de algodón al finalizar la década de los cincuenta y comienzo de los sesenta.

A partir de 1937 las playas de “Santa Verónica” empiezan a adquirir importancia como atracción turística, lo cual estimula el crecimiento de esta localidad y el cambio de vocación ya que sus habitantes no sólo viven de la pesca artesanal, sino también de la incipiente actividad turística.

Según Osiris Hernández³, “Santa Verónica” fue descubierta por los habitantes de Juan de Acosta, quienes organizaban caravanas a lomo de mula a través del cauce de Arroyo Grande.

² Hernández, O. “Juan de Acosta” Reserva turística del Departamento del Atlántico. Editorial Antillas. Barranquilla 1998.

³ Op. cit.

En 1957 José Ángel Alba se instaló allí y construyó la caseta “La primera piedra”, donde llegaron turistas aprovechando la apertura de la carretera Barranquilla – Juan Mina – Tubará – Juan de Acosta.

En 1962 se construyó la carretera Juan de Acosta – Santa Verónica, y se consolidó el balneario.

No obstante lo anterior, fue en el período comprendido entre 1974 – 1989, cuando se ampliaron las potencialidades de desarrollo turístico de la zona mediante la construcción de la denominada “carretera al mar”, ya que con esta obra se impulsaban los proyectos turísticos de Santa Verónica, Salinas del Rey y Bocatocino.

En 1996 la Gobernación del Atlántico elaboró el proyecto “Rehabilitación de la vía Juan de Acosta – Autopista al mar k0+000 – k3+000, Etapa I en el Departamento del Atlántico” el cual tenía por objetivos, entre otros, los siguientes: estimular y desarrollar el turismo social; elevar el nivel de ingresos de las municipalidades costeras y contribuir al desarrollo económico del Departamento.

Los anteriores objetivos vieron su concreción en la práctica a partir de la elaboración del Plan de Desarrollo Departamental 2001 – 2003 y el Plan de Desarrollo Municipal “para servir a la comunidad” en el mismo período.

2. EL PROYECTO

2.1 JUSTIFICACIÓN

Desde antes de su creación como municipio, en 1892, "Juan de Acosta" siempre ha tenido un vínculo directo con las playas de "Santa Verónica", por tal razón siempre ha existido una estrecha relación de los habitantes con el entorno que configura dicho espacio, lo que les ha permitido una sobrevivencia hasta la fecha.

Con la llegada de los españoles el sistema de transporte se basó en el uso de animales domésticos (burros, mulos, caballos, etc.), lo que permitió que los transeúntes se deleitaran con el paisaje existente entre las dos poblaciones.

Durante la época "moderna" hubo la necesidad de acelerar la movilización y fue así como se formuló y ejecutó el proyecto de la construcción de la carretera llamada "Rio-Mar", ya que con dicha obra según el concepto de los "planificadores convencionales" se lograría el "mejoramiento de la calidad de vida" de los habitantes y además se contribuiría al "desarrollo económico" local.

Para quienes transitan todos los días entre "Juan de Acosta" y "Santa Verónica", el ambiente inmediato está constituido precisamente por el espacio comprendido entre las dos poblaciones y es por donde pasa la carretera.

Esta zona constituye desde el punto de vista laboral el espacio más importante para quienes derivan su sustento tanto de las actividades pesqueras como de las turísticas, que se encuentran a lo largo de la playa a falta de otras alternativas de trabajo.

La vía Río – mar es la vía que comunica a la carretera Oriental y a las transversales, conocidas como “La Cordialidad” y la “Vía al mar”, las cuales son de carácter nacional y movilizan aproximadamente el 90% del tránsito de la Costa Norte del país.

Parte del tránsito diario de dichas vías ingresa a la vía Río- Mar, lo cual muestra la conveniencia de tener una vía en condiciones adecuadas a las necesidades del flujo vehicular, que facilite la fluidez en el ingreso y salida, tanto de personas como de productos de la región

Si bien es cierto que la comunidad establecida en las playas de “Santa Verónica” hasta la fecha, ha desarrollado su propio sistema de vida basado en las condiciones ambientales específicas; también es cierto que no existe en la bibliografía revisada respecto al área, un estudio que indague sobre **cual ha sido el impacto socioeconómico que ha producido la apertura de la carretera Río-Mar en las comunidades que están relacionadas con el entorno**; el trabajo realizado pretende llenar este vacío.

El poder conocer los beneficios obtenidos por las comunidades de “Juan de Acosta” y “Santa Verónica” a partir de la construcción de la carretera Rio-Mar, servirá de base no sólo para que las otras obras que se ejecuten en el mismo espacio físico – cultural del municipio de “Juan de Acosta” y que pretendan el mejoramiento de las condiciones de vida los tengan en cuenta, sino que también servirá al conocimiento, como punto de referencia para futuras investigaciones que se puedan desarrollar en condiciones ambientales similares.

2.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El municipio de “Juan de Acosta” se encuentra localizado al noroccidente del Departamento del Atlántico, con una extensión de 127 kilómetros cuadrados, en general se puede decir que es una llanura en la cual se encuentran pequeñas elevaciones y con una franja costera sobre el Mar Caribe de 29 kilómetros.

Desde cuando se establecieron los primeros pobladores, las actividades económicas del municipio son las conocidas como las del sector primario entre las cuales se encuentra la agricultura, la ganadería y la pesca.

A partir de la Colonia, cuando adquirió importancia la “gran hacienda” como una forma de tenencia y explotación de la tierra, la ganadería extensiva ocupó el

primer lugar en cuanto a área se refiere, aún cuando para ello hubo necesidad de deforestar grandes extensiones de bosques.

El deterioro tanto de la riqueza faunística como de los bosques naturales fue mayor durante la época en donde se impulsó el cultivo del algodón, pues “Juan de Acosta” llegó a ser uno de los municipios más importantes, en la Costa Atlántica, para ese cultivo.

Desde luego que esta destrucción masiva e indiscriminada de los recursos naturales existentes trajo aparejado el empobrecimiento, primero de los suelos y las condiciones climáticas reinantes y posteriormente el de las comunidades asentadas en el área municipal.

Los habitantes de la región entrevistados fueron enfáticos al afirmar que durante la época algodonera había mucho más fuentes de empleo y las condiciones de vida en general eran mejores, aun cuando existía mayor dificultad en las comunicaciones.

Se puede deducir de todo lo anterior, que el deterioro del entorno físico en el municipio no sólo afectó a los organismos vivos (especies de plantas y animales) que se encontraban allí, sino que de manera indirecta pero fundamental, afectó las condiciones socioeconómicas de las familias asentadas en ese entorno.

No obstante los pobladores de la región han permanecido y están dispuestos a permanecer, aun cuando los recursos naturales existentes de los cuales una gran cantidad de personas derivan su sustento disminuyen día a día en forma considerable.

Con la apertura de la zona turística de “Santa Verónica” fueron muchas las familias que centraron sus esperanzas en una solución definitiva para sus ingresos; y lógicamente que cuando se formuló el proyecto de la carretera Río – Mar las expectativas para un “mejoramiento de las condiciones de vida” fueron generalizadas.

Teniendo en cuenta que hace más de una década que esta carretera se encuentra en funcionamiento, pero que fue en 1996 que se formuló el proyecto de reconstrucción de la vía, el grupo de trabajo quiso indagar cuáles han sido realmente los IMPACTOS SOCIOECONÓMICOS QUE LOS HABITANTES HAN RECIBIDO A PARTIR DE LA APERTURA DE LA CARRETERA?.

3 OBJETIVOS

3.1 Objetivo General

Determinar el impacto socio- económico en los habitantes de Juan de Acosta y Santa verónica por la construcción de la carretera Río – Mar, manifestado a través de los factores condicionantes del mejoramiento de la calidad de vida.

3.2 Objetivos Específicos

- Describir las condiciones económicas, sociales, y culturales en que se encontraban los habitantes de “Juan de Acosta” y “Santa Verónica” antes de la construcción de la vía Río – Mar.

- Describir las condiciones económicas, sociales y culturales actuales de los habitantes de Juan de Acosta y Santa Verónica después de la construcción de la vía Río – Mar

- Hacer un análisis comparativo de las condiciones económicas, sociales y culturales de los habitantes de Juan de Acosta y Santa verónica antes y después de la construcción de la vía Río – Mar con el fin de determinar el

impacto de la construcción de la vía Río – Mar en “la calidad de vida” de dichas comunidades

- **Determinar la apreciación que tienen los pobladores de la región acerca del mejoramiento de la calidad de vida, por efecto de la construcción de la vía Río – Mar.**

4 MARCO TEÓRICO

4.1 EL PROCESO DE DESARROLLO

4.1.1 Concepto de Desarrollo. En sentido general, el término desarrollo se entiende como una condición social dentro de un país, en la cual las necesidades auténticas de su población se satisfacen con el uso racional y sostenible de recursos y sistemas naturales. La utilización de los recursos estaría basada en una tecnología que respeta los aspectos culturales y los derechos humanos.

Esta definición general de desarrollo incluye la especificación de que los grupos sociales tienen acceso a organizaciones y a servicios básicos como educación, vivienda, salud, nutrición, y sobre todo, que sus culturas y tradiciones sean respetadas dentro del marco social de una región en particular.

En términos económicos, la definición mencionada anteriormente indica que para la población de un país hay oportunidades de empleo, satisfacción de por lo menos las necesidades básicas, y una tasa positiva de distribución y de redistribución de la riqueza nacional.



⁴En sentido político, esta definición enfatiza que los sistemas de gobierno no solo tienen legitimidad legal, sino también obligatoriedad en términos de proporcionar beneficios sociales para la mayoría de la población.

También suele definirse el *desarrollo como* el proceso por el cual las sociedades pasan de condiciones de existencia caracterizadas por la baja producción y la pobreza a un nivel mucho más alto de consumo y de calidad de vida material.

Definido así el desarrollo, se percibe una relación de causalidad entre el desarrollo económico y la calidad de vida de las comunidades, es por esta razón, que el análisis del impacto socioeconómico de un proyecto, se realice a la luz de estas variables.

4.1.2 Historia del desarrollo. Puede decirse sin ninguna exageración que el estado "natural" del ser humano es la pobreza"⁴. Los testimonios arqueológicos disponibles muestran con toda claridad la carencia absoluta de bienes materiales de nuestros remotos antepasados, que siempre vivieron en una economía que apenas si proveía la subsistencia, acosados por el hambre y la enfermedad, por depredadores y catástrofes naturales..

Si bien, en todas las sociedades históricamente conocidas podemos encontrar un crecimiento económico bastante notable a lo largo de los siglos, el proceso de desarrollo, sin embargo, es algo por completo diferente: se trata de un

⁴ SABINO, Carlos. Desarrollo y Calidad de Vida.

período bastante breve, en términos relativos, en el que se produce una expansión rápida y sostenida de la producción y el consumo, una verdadera explosión en lo que respecta a la disponibilidad de bienes y de servicios.

A pesar de que las primeras naciones que lograron desarrollarse comenzaron el proceso a través de una etapa de industrialización muy bien conocida, el concepto en sí de desarrollo no debe limitarse al ámbito exclusivo de lo que llamamos la industria. Es desarrollo también el rápido crecimiento de los servicios y de otras actividades que producen bienestar, de la agricultura moderna y de todo lo que en general desean las personas para tener una vida más plena.

El desarrollo se caracteriza por un mejoramiento perceptible en la calidad de vida material de las personas. Pero la palabra *material*, en este contexto, no debe verse como si estuviera opuesta, de ningún modo, al ámbito de lo *espiritual*.

4.1.3 La Revolución Industrial. El crecimiento económico depende de una serie de factores pero, en su esencia, tiene directa relación con el ahorro disponible y con las posibilidades de que éste se convierta en inversión productiva. Una sociedad que utiliza tecnologías primitivas y que, en consecuencia, produce apenas lo suficiente como para lograr la subsistencia de sus miembros, tendrá pocos recursos que pueda dedicar a la producción de "bienes de capital".

Los bienes, en economía, "son objetos útiles, provechosos o agradables que proporcionan a quienes los consumen un cierto valor de uso o utilidad." Los bienes de capital, o de producción, son aquéllos cuya utilidad consiste en producir, precisamente, otros bienes.

Las herramientas, las máquinas y las instalaciones que se usan para organizar el trabajo son típicos bienes de producción, pues con ellos se pueden crear los bienes que, en definitiva, habremos de consumir.

Cuando en una sociedad hay escasos bienes de producción el trabajo humano tiene poco rendimiento y, en consecuencia, el ahorro y la inversión son escasos. Se invierte poco en bienes de capital y, por lo tanto, la producción permanece estancada. Se crea así una especie de círculo vicioso donde causas y efectos se retroalimentan sucesivamente: pocos bienes de producción generan una producción escasa que permiten poco ahorro; con escaso ahorro hay poca inversión, se producen entonces pocos bienes de capital y se genera una escasa producción.

Cuando este círculo se rompe se obtienen por el contrario resultados que a primera vista lucen sorprendentes. Una sociedad con alta tecnología permite buenas tasas de ahorro; éste, convertido en bienes de capital, genera a su vez una mayor producción y por lo tanto un incremento de la capacidad de ahorro. La misma retroalimentación, que en el caso anterior genera una situación de

estancamiento, conduce ahora a una ampliación constante de la producción y del consumo, a una verdadera revolución en las condiciones de vida.

No por casualidad el primer episodio histórico en que se llegó a alcanzar una situación semejante se denominó ***Revolución Industrial***.

Antes de la Revolución Industrial en Inglaterra, como en todo el mundo, la energía que se utilizaba para la producción era casi siempre de origen biológico, proporcionada por animales de labor o por el mismo hombre. A veces, excepcionalmente, se utilizaba la energía proporcionada por el curso descendente de los ríos, pero era el trabajador quien, con su fuerza y su destreza, realizaba todo el trabajo. Las artesanías existentes, las manufacturas y los procedimientos empleados en cada rama de actividad eran los que tradicionalmente se habían seguido de generación en generación.

El cambio que se produce a mediados del siglo XVIII consiste fundamentalmente en la incorporación de un nuevo tipo de fuente de energía al proceso productivo a través de una invención que se fue perfeccionando con gran rapidez, la máquina de vapor, cuya fuente de energía es el carbón.

De un modo muy veloz va surgiendo en Inglaterra, comenzando por la industria del hilado y de los tejidos, un nuevo tipo de organización productiva: la fábrica, movida por grandes máquinas de vapor, en la que se reúnen primero decenas y

luego cientos y hasta miles de obreros. El nuevo sistema, en el curso de pocas décadas, aumenta prodigiosamente la *productividad* del trabajador, es decir, lo que éste puede producir en una unidad de tiempo.

Se inicia en Inglaterra una especie de *despegue* que coloca a la economía de ese país en el camino del desarrollo y de la prosperidad.

¿Por qué allí?, y ¿por qué en ese momento?

Desde un punto de vista teórico y abstracto puede decirse que el proceso, en principio, por su propia lógica interna, habría de comenzar siempre que el ahorro y la inversión global de una sociedad alcancen un cierto nivel mínimo. Incrementos graduales en la productividad, acumulándose a lo largo de los siglos y retroalimentándose de un modo continuo, podrían llevar eventualmente a un desarrollo económico sostenido. Pero, como lo muestra el largo curso seguido por la humanidad hasta ese momento, diversas tentativas anteriores no lograron el suficiente impulso como para llegar a producir una auténtica revolución industrial.

En China, en Japón, en el mundo árabe y en diversas partes de Europa algunas sociedades se aproximaron bastante a este punto, pero fue la Inglaterra del siglo XVIII la que primero logró consumir dicha transición, que en la realidad histórica es sin duda un proceso muy complejo, no circunscripto puramente a los aspectos económicos.

Muchas son, por eso, las condiciones que de un modo u otro se requirieron para que se produjese esta primera experiencia de desarrollo económico. Entre las más importantes cabe mencionar:

- La aparición de un conjunto de pequeñas innovaciones tecnológicas que, sumándose, crearon la base para que se inventaran las primeras máquinas que pudieran desplazar el trabajo humano y animal. Esto a su vez estuvo estrechamente relacionado con los adelantos y descubrimientos científicos propios de la época, con una actitud activa hacia la naturaleza que trataba de analizarla y comprenderla desapasionadamente y que, sin desdeñar del todo la tradición, se atrevía a poner en práctica las nuevas tecnologías y a experimentar con nuevos métodos.

- La existencia de una economía de mercado que, si bien incipiente para los criterios actuales, permitía y estimulaba una generalizada división del trabajo que tanto incrementó la productividad, como ya lo señalara Adam Smith en su clásica obra *La Riqueza de las Naciones*. El mercado permitía que existiese lo que los economistas llaman "la movilidad de los factores", es decir, la libre compra y venta de productos a través de todo el territorio nacional, la libre contratación de trabajadores, la posibilidad de invertir y contar con el apoyo de mercados financieros que, aunque mínimos, facilitaban el desplazamiento y la inversión del capital.

- Esto se correspondía con la presencia de un ambiente político no opresivo, tal vez no democrático en el sentido contemporáneo del término, pero donde la monarquía no poseía un poder arbitrario, el pueblo gozaba de ciertas formas eficaces de representación política y existían leyes a las que todos debían someterse. Estos logros se habían consolidado a partir de 1688, cuando se produjo la llamada *Revolución Gloriosa*, y permitían a todos trabajar y producir en un clima de paz y de estabilidad

Por último, y aunque más difícil de evaluar concretamente, cabe afirmar que la sociedad inglesa era bastante más abierta que las otras que existían en aquellos momentos en nuestro planeta. En ella se valoraba el éxito económico y se lo aceptaba como recurso legítimo para lograr el ascenso social, se respetaba al individuo y se reconocían sus derechos y había en general una actitud bastante favorable a los cambios. Mientras en otros lugares y otras épocas se perseguía o se hostigaba a los poseedores de capital en Inglaterra, ya desde tiempo atrás, se reconocía el valor social del empresario y se los consideraba como personas útiles para la sociedad.

4.1.4 Desarrollo y Subdesarrollo. Inglaterra consumó el gran salto que significaba la Revolución Industrial aproximadamente entre 1750 y 1820: de allí en adelante el proceso comenzó a cobrar impulso por sí mismo, mientras el país se

convertía, en gran parte debido a su progreso económico, en la potencia más importante del mundo.

En otras naciones europeas, que en varios sentidos vivían circunstancias más o menos semejantes a las de los ingleses, el salto fue demorado por condiciones políticas desfavorables, la existencia de barreras que impedían la emergencia de mercados nacionales y el excesivo control estatal sobre las actividades económicas.

El largo período de las guerras napoleónicas también demoró la emergencia de cambios que llevaran a la industrialización. Pero luego, a partir aproximadamente de 1815, Bélgica, Francia, Suiza, partes de lo que hoy es Alemania, Suecia y otros países y regiones europeos, junto con los Estados Unidos y Australia fuera de ese continente, comenzaron a seguir el mismo camino, de modo que a mediados del siglo XIX ya existía un conjunto de países que, de un modo u otro, podían llamarse ya industrializados.

El proceso continuó expandiéndose a algunos otros lugares, aunque más lentamente, hasta comienzos del siglo XX, adoptando diversas formas y matices según los casos, aunque siguiendo unas líneas maestras que en general fueron bastante semejantes: la creación de condiciones más o menos parecidas a las que prevalecían en la Inglaterra de 1750, confiando en sistemas políticos basados en el estado de derecho y en economías de mercado libre.



A partir de la Primera Guerra Mundial, sin embargo, y con más énfasis aún desde 1950, se comenzaron a intentar las más variadas y disímiles propuestas para alcanzar el desarrollo: en las nuevas naciones asiáticas, africanas, y en los países latinoamericanos.

Se confió en esa época en que el estado podría asumir un papel protagónico en la promoción y planificación del desarrollo y se intervino decisivamente en la economía para acelerar un proceso que parecía discurrir de un modo muy lento, o muy desigual.

El caso extremo fue el de los países comunistas, donde se crearon economías totalmente estatizadas, de planificación central, bajo el imperio de un poder político también centralizado y casi absoluto. En ese tiempo comenzó a hablarse de un mundo dividido entre los países *desarrollados*, que ya habían consumado el cambio al que se hace referencia, y los *subdesarrollados* o *en vías de desarrollo*, que aún intentaban por diversos medios alcanzar un crecimiento económico rápido y sostenido que los aproximase a los primeros.

En el intento por lograr el desarrollo, los científicos formularon diferentes teorías, que intentaban explicar los métodos, procedimientos y condiciones que deberían darse para lograr dicho desarrollo. Cabe resaltar la teoría de la Dependencia, por el impacto que tubo en los países latinoamericanos.

4.2 TEORÍA DE LA DEPENDENCIA.

Las bases de la teoría de la dependencia surgieron en 1950 como resultado, entre otros, de las investigaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Uno de los autores más representativos fue Raúl Prebisch.

Según Prebisch para crear condiciones de desarrollo dentro de un país es necesario:

- Controlar la tasa de cambio monetario, poniendo mayor énfasis en políticas fiscales que en políticas monetarias.
- Promover un papel gubernamental más eficiente en términos de desarrollo nacional.
- Crear una plataforma de inversiones, dando prioridad al capital nacional.
- Permitir la entrada de capitales externos siguiendo prioridades ya establecidas en planes de desarrollo nacionales.

- Promover una demanda interna más efectiva en término de mercados internos como base para consolidar el esfuerzo de industrialización en Latinoamérica en particular y en naciones en desarrollo en general.
- Generar una mayor demanda interna incrementando los sueldos y salarios de los trabajadores.
- Desarrollar un sistema de seguro social más eficiente por parte del gobierno, especialmente para sectores pobres a fin de generar condiciones para que estos sectores puedan llegar a ser más competitivos.
- Desarrollar estrategias nacionales que sean coherentes con el modelo sustitución de importaciones, protegiendo la producción nacional al imponer cuotas y tarifas a los mercados externos.

La propuesta de Prebisch y de la CEPAL fue la base de la teoría de la dependencia a principios de los años 50 Sin embargo, algunos autores como Falleto y Dos Santos argumentan que las propuestas de desarrollo de la CEPAL fracasaron y que es en medio de estas condiciones en donde surge, propiamente, la teoría de la dependencia. A finales de la década de los cincuenta y mediados de la década de los sesenta se publicó este modelo teórico más elaborado. Entre los principales autores de la teoría de la dependencia tenemos a: Andre Gunder

Frank, Raul Prebisch, Theotonio Dos Santos, Enrique Cardoso, Edelberto Torres-Rivas, y Samir Amin.

La teoría de la dependencia combina elementos neo-marxistas con la teoría económica keynesiana (ideas económicas liberales que surgieron en Estados Unidos y Europa como respuesta a la depresión de los años 20. A partir del enfoque económico de Keynes, la teoría de la dependencia está compuesta por 4 puntos fundamentales:

- a. Desarrollar una considerable demanda interna efectiva en términos de mercados nacionales.
- b. Reconocer que el sector industrial es importante para alcanzar mejores niveles de desarrollo nacional, especialmente porque este sector genera mayor valor agregado a los productos en comparación con el sector agrícola.
- c. Incrementar los ingresos de los trabajadores como medio para generar mayor demanda agregada dentro de las condiciones del mercado nacional.
- d. Promover un papel gubernamental más efectivo para reforzar las condiciones de desarrollo nacional y aumentar los estándares de vida del país.

De acuerdo con la escuela de la dependencia la principales hipótesis referentes al desarrollo en los países del Tercer Mundo son: primero, el desarrollo de los países del Tercer Mundo necesita tener un grado de subordinación al centro en contraste del desarrollo de las naciones centrales cuyo desarrollo fue históricamente y es

hoy día independiente. En Latinoamérica podemos observar ejemplos de esta situación, especialmente en aquellos países con un alto grado de industrialización, como Brasil el cual fue utilizado por Andre G. Frank como caso de estudio.

Segundo, los dependentistas en general consideran que las naciones periféricas experimentan su mayor desarrollo económico cuando sus enlaces con el centro están más débiles. Un ejemplo de esto es el proceso de industrialización que se desarrolló en Latinoamérica durante los años 30s y 40s cuando las naciones del centro estaban concentradas en resolver los problemas de la Gran Depresión y las potencias occidentales estaban involucradas en la Segunda Guerra Mundial.

Una tercera hipótesis indica que cuando los países del centro se recuperan de su crisis y restablecen sus vínculos comerciales y financieros, incorporan de nuevo al sistema a los países periféricos, y el crecimiento y la industrialización de esto país se tiende a ver subordinada.

Frank indica en particular que cuando los países del centro se recuperan de la guerra u otras crisis que han desviado de su atención de la periferia, la balanza de pagos, inflación y estabilidad política de los países del Tercer Mundo se han visto afectadas negativamente. Por último, el cuarto aspecto se refiere al hecho de que las naciones más subdesarrolladas que todavía operan con sistemas tradicionales feudales son las que tuvieron relaciones más cercanas con el centro.

Sin embargo, Theodino Dos Santos afirma que la base de la dependencia de los países subdesarrollados resulta de la producción industrial tecnológica, más que de vínculos financieros a monopolios de los países del centro.

5. VARIABLES

Para esta investigación se tomaron variables tanto cualitativas como cuantitativas, en razón a que algunos conceptos evaluados tienen una connotación eminentemente cualitativa, como "la Calidad de Vida" y otros connotación cuantitativa, como la cobertura educativa.

El trabajo se basó en una investigación correlacional cuyo propósito es el de establecer la relación entre la variable "Construcción de la vía Río – Mar en el departamento del Atlántico y el nivel de calidad de vida de las comunidades ubicadas en la zona de influencia de la vía.

Para tal efecto, se tomaron variables como: flujo vehicular, flujo de turistas, ingresos, cobertura educativa, servicios y recreación.

6. DISEÑO METODOLÓGICO

Para realizar este trabajo se desarrollaron las siguientes fases:

Fase exploratoria

Fase investigativa de campo

Fase analítica

6.1 FASE EXPLORATORIA.

Para realizar la exploración atinente a la información cuantitativa, se estableció contacto con la Gobernación del Departamento del Atlántico, especialmente con la Oficina de Planeación y de Desarrollo, con el fin de determinar el tipo de información que poseían con relación a la construcción de la vía Río –Mar y posibilidad de acceder a esta información.

Para realizar la exploración acerca de las variables cualitativas, se estableció contacto con un grupo de personas de la región, que tenían un reconocimiento como “líderes” o que sin serlo eran apreciados por el interés que siempre han demostrado por el desarrollo local.

Con estas personas se conformó un grupo inicial de quince (15) personas (Tabla # 1), representantes de los diferentes sectores que existen entre “Juan de Acosta” y “Santa Verónica”

Tabla # 1. GRUPO DE ACERCAMIENTO A LA COMUNIDAD

Nombre	Actividad	Lugar de residencia
Venilda Avila	Modista	Juan de Acosta
María Rocha	Tendera	Juan de Acosta
Cielo Molina	Ama de casa	Juan de Acosta
Ever Rada	Estudiante	Juan de Acosta
Oscar Jiménez	Profesional independiente	Juan de Acosta
Temilse Alvarez	Comerciante	Santa Verónica
Alvaro Saldarriaga	Comerciante	Santa Verónica
Mercedes	Recepcionista	Santa Verónica
José Arrieta	Dueño Restaurante	Santa Verónica
Nicanor Coronell	Pescador	Santa Verónica
Alcides Molina	Dueño Hotel	Santa Verónica
Antonio Ocampo	Constructor	Santa Verónica
Juana Cárdenas	Vendedora	Vía Vaivén–Santa Verónica
Gilberto Padilla	Ganadero	Vía Vaivén–Santa Verónica
Joaquín Arteta	Agricultor	Vía Vaivén–Santa Verónica

Con este grupo se hizo un proceso de transferencia para explicarles el alcance del trabajo y el apoyo que se requería de ellos.

Para lograr el acercamiento entre las personas (y/o familias) a entrevistar y los investigadores, a cada uno de los integrantes del grupo (inicial) se le solicitó un listado de personas por ellos conocidos y que tuviesen las características deseadas para la investigación, es decir que fuesen mayores de edad, oriundos del municipio, o radicados allí desde antes de la construcción de la vía Río -Mar y que tuviesen alguna relación directa con la carretera para su sobrevivencia. El listado arrojó un total de 2.351 personas.

6.2 FASE INVESTIGATIVA.

Para el manejo de la información cuantitativa, en esta fase se hizo el acopio de toda la información estadística existente y se hicieron las proyecciones necesarias, que permitieran establecer las relaciones entre las variables objeto de estudio.

Para la obtención y manejo de la información cualitativa se aplicaron encuestas y se realizaron entrevistas a las personas previamente seleccionadas, con el fin de determinar:

- Cuál es el concepto que los habitantes de la región tienen acerca de “La Calidad de Vida”
- Cuál consideran ellos que ha sido el impacto socio económico que sobre la región ha tenido la apertura de la vía Río –Mar.

6.2.1 Población y muestra. Para determinar el tamaño de la muestra se tomó como universo el total de personas con las condiciones requeridas por los investigadores (2.351) y a partir de ella se calculó el tamaño de la muestra, utilizando el método de muestreo Aleatorio Simple.

Para el cálculo se estableció un nivel de confianza del 95%, un margen de error del 7,5% y una desviación Estándar de 0,4.

Aplicada la fórmula y realizados los cálculos se obtuvo una muestra de 108 personas.

6.3 FASE ANALÍTICA

En esta fase se realizaron todos los procesos analíticos pertinentes, con el fin de establecer las relaciones entre las variables cuantitativas objeto de estudios. y se hizo un análisis interpretativo de la información cualitativa obtenida.



6.3.1 Técnicas para la recolección de datos. Durante el proceso de investigación se utilizaron las siguientes técnicas para la recolección de datos:

6.3.1.1 La entrevista etnográfica. Esta se realizó al comienzo de la investigación con el fin de obtener una orientación acerca de los flujos de personas hacia las playas de Santa Verónica. Para ello se entrevistó a uno de los primeros restaurantes establecidos en Santa Verónica.

6.3.1.2 La entrevista no estructurada, se aplicó a cada una de las personas mediante una guía para el diálogo elaborada para dicho fin. (Anexo A). Estas entrevistas se realizaron entre Agosto y Septiembre del 2003.

Para esta actividad los integrantes del grupo se desplazaron al área de estudio haciendo en promedio cinco (5) entrevistas por día.

6.3.1.3 La observación participante “Discontinua”. Esta técnica fue utilizada por cada uno de los miembros del grupo para observar tanto las actividades recreativas en las playas de “Santa Verónica”, como el flujo vehicular en el trayecto de la carretera, así como en el casco urbano de la cabecera municipal.

Durante el proceso de toma de datos también se realizó la observación participante, para lo cual cada uno de los investigadores observó los diferentes actividades pero no de manera permanente.

NOTA: Se ha denominado "discontinua", Porque fue realizada por etapas por los diferentes miembros del grupo investigativo, así por ejemplo mientras uno observaba la afluencia de personas a las playas, otro observaba el flujo vehicular.

Si bien este proceso presenta la ventaja de poder observar varias situaciones a la vez, también presenta la desventaja de que la observación de cada una de las fases no se puede realizar por el equipo al mismo tiempo, lo que pueda inducir a errores de apreciación circunstancial.

6.4 FASE DE SISTEMATIZACIÓN.

Durante la fase de sistematización y análisis de la información se emplearon dos técnicas fundamentales: las reuniones de análisis y la matriz de integración.

6.4.1 Reuniones de análisis. Se realizaron a lo largo de la investigación en distintos momentos, sobre todo para evaluar las informaciones y apreciaciones subjetivas de cada uno de los investigadores.

6.4.2 Matriz de integración. Es una técnica usada después de la recolección de los datos que sirve para analizar varios componentes de una misma variable.

El equipo de trabajo consideró que era la técnica que más se ajustaba a la investigación a realizar, debido a que esta técnica permite contrastar al interior de la comunidad la "calidad de vida" que es relativa a las condiciones particulares de cada uno, también porque deja la posibilidad de generar una síntesis sobre la "recreación" a través del análisis particular de los entrevistados.

7 SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

7.1 INFORMACION CUANTITATIVA.

7.1.1 ubicación. El municipio de Juan de Acosta está localizado al noroccidente del Departamento del Atlántico, limitado por el norte por el Mar Caribe; Al sur con el municipio de Usiacurí y piojó; al occidente con el municipio de Piojó y el Mar caribe y al oriente con el municipio de Tubará y Baranoa. Su ubicación geodésica corresponde a los 10° 50' de latitud y 72° 03' de longitud.

El municipio se encuentra a una distancia de 39 Km. de la capital de Atlántico, Barranquilla.

7.1.2 Extensión. Juan de Acosta tiene un área de 176 kilómetros cuadrados (17.600 hectáreas) que equivalen al 4% de la superficie del departamento del Atlántico y cuenta con 29Km de costa en el Mar Caribe.

7.1.3 Componente urbano. En el municipio de Juan de Acosta se identifican 6 centros urbanos, de los cuales cuatro son mediterráneos y dos son costeros.

Dentro de los que son mediterráneos se encuentran la cabecera municipal (Juan de Acosta) constituido como principal por la infraestructura urbana y de servicios; San José de Saco; Chorrera y la vereda El Vaivén.

Dentro de las zonas urbanas costeras tenemos el corregimiento de Santa verónica, eminentemente turístico, al cual se accede por la Vía al Mar, la cual también comunica con la otra zona costera que es Bocatocino y con el Departamento de Bolívar.

El Corregimiento de Santa Verónica cuenta con las playas de su mismo nombre, las playas de Ferú y Salinas del Rey.

7.1.4 Asentamientos. Los asentamientos urbanos en el municipio de Juan de Acosta se encuentran literalmente dispersos por el territorio del municipio, no siguiendo un patrón de organización específico, aunque se aprecia una distribución radial que muestra una relativa equidistancia entre la cabecera urbana y los restantes centros poblados, excepto Bocatocino.

7.1.5 Usos del suelo. Las estructuras territoriales de los usos del suelo de los diferentes centros poblados que conforman el sistema urbano presentan las siguientes características de composición en cuanto a usos del suelo:

Tabla # 2. Resumen de ocupación de las áreas urbanas (Metros cuadrados)

AREA	J. DE ACOSTA	STA VERONICA	EI VAIVEN	SAN JOSE	CHORRERA	TOTAL
Vivienda	465.688	661.246	191.221	284.000	63.807	1.665.692
Institucional	25.440	56.890	67.950	9.900	6.760	166.940
Comercio	12.592	240.490	5.000	4.740	2.630	265.452
Baldíos	64.549	1.639.890	12.000	14.680		1.731.119

Tabla # 2. Resumen de ocupación de las áreas urbanas (Continuación)

AREA	J. DE ACOSTA	STA VERONICA	EI VAIVEN	SAN JOSE	CHORRERA	TOTAL
Recreación	11.350	26.449	3.500	3.500	6.500	51.299
Inst/vivienda	892					892
Parcelación	37.790		2.750			40.540
Viv/Comercio	25.172		200			25.372
Parc/Vivienda			35.000			35.000
TOTAL	643.473	2.642.965	317621	316820	79.697	3.982306

Fuente: Secretaria de planeación y desarrollo. Departamento del Atlántico

7.1.6 Componente rural. Constituyen la mayor porción territorial del área municipal, en la cual se ubica la base económica del municipio, predominantemente focalizada en el sector primario de la economía.

La zona rural interior cuenta con dos importantes asentamientos: Chorrera y San José de Saco, los cuales constituyen las unidades de apoyo a las áreas de producción agropecuarias circundantes.

La zona costera del área rural tiene una marcada tendencia a la actividad recreativa y turística, representada en urbanizaciones turísticas, utilización de playas, etc.

7.1.7 Calidad de vida. En general la calidad de vida de las comunidades rurales es baja por razones atribuidas a la carencia de servicios públicos, dificultades para la educación de la niñez, limitaciones de transporte, restricciones a la producción derivadas del escaso acceso a nuevas tecnologías, dificultades para acceder al



crédito, ausencia de centros de acopio, mercadeo y comercialización, entre otros factores.

7.1.8 Unidades de explotación rural.

7.1.8.1 Ganadería. Se estima en el municipio la existencia de aproximadamente 9.638 hectáreas de pasto para la cría de 12.500 cabezas de ganado vacuno de la raza Criolla, cebú y Pardo Suizo.

Los mercados naturales del sector ganadero son las ciudades de Barranquilla y Cartagena.

7.1.8.2 Agricultura. El municipio fue un gran productor de Algodón, hoy predominan los cultivos de maíz, millo criollo, yuca, ají, tomate, ajonjolí, por lo general en baja escala.

Barranquilla es el centro de mercadeo de los productos agrícolas.

7.1.8.3 Pesca. La actividad pesquera es mínima y muy rudimentaria. Existen pescadores aislados en Santa Verónica y Bocatocino que no están organizados. Algunas fincas tienen cultivos de peces pero sin visión comercial.

En las actividades rurales participa por lo menos el 50% de población en edad de trabajar, lo cual equivale a unas 3.800 personas aproximadamente.

7.1.8.4 Minería. No se observa una actividad minera específica en este sector de la economía, limitándose solo a la explotación de arena y piedras (canteras) como insumo para la construcción.

7.1.9 Infraestructura para la producción. No existe ningún tipo de infraestructura que permita apoyar las actividades agropecuarias, así, no existen: distritos de riego, embalses, centros de acopio, plantas procesadoras ni cooperativas.

8. INFORMACIÓN CUANTITATIVA

8.1 POBLACIÓN.

Según el DANE, la población estimada del municipio de Juan de Acosta para el 2000 era de 14.483 personas

8.2 DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN.

Tabla # 3. Distribución poblacional por región 1998 – 2003.

REGION	HABITANTES		VAR. ABS.	VAR. %
	1998	2003		
JUAN DE ACOSTA	7055	7.996	941	13.33%
SAN JOSE	1.443	1.722	279	19.33%
STA VERONICA	992	1.231	239	24.09%
CHORRERA	985	1.014	29	2.94%
DISPERSA	2240	2.520	280	12.50%
TOTAL	12.715	14.483	1.768	13.90%

Fuente: DANE

Tabla # 4. Proyección poblacional 2005 – 2020

MUNICIPIO	AÑOS							
	1.985	1.993	1998	2003	2005	2010	2015	2020
JUAN DE ACOSTA	1.985	1.993	1998	2003	2005	2010	2015	2020
POBLACIÓN	9.382	10.241	12.715	14.483	15.948	17.607	19.438	22.459

Fuente : DANE

Tabla # 5. Distribución poblacional por sexo y región. Año 2000.

REGION	MUNICIPIO			CABECERA			AREA RURAL			
	SEXO	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer
POBLACION		14.483	7.679	6.804	7.605	4.110	3.495	6.878	3.723	3.115
PORCENTAJE		100	53	47	100	54	46	100	54.1	45.9

Fuente: DANE

Tabla # 6. Distribución poblacional por razas. Año 2000.

RAZA	POBLACION	PORCENTAJE
MESTIZA	13.151	90.8
BLANCA	1.086	7.5
NEGRA	246	1.7
TOTAL	14.483	100

Fuente: DANE

Tabla # 7. Distribución poblacional por edad y sexo. Año 2000.

EDAD	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer
0 – 4	1.528	767	761	714	366	348	814	401	413
5 – 9	1.668	838	830	858	442	416	810	396	414
10 – 14	1.670	843	827	863	441	422	807	402	405
15 – 19	1.366	722	644	697	361	336	669	361	308
20 – 24	1.403	743	660	674	341	333	729	402	327
25 – 29	1.259	667	592	666	344	322	593	323	270

Tabla # 7. Distribución poblacional por edad y sexo. Año 2000. (Continuación).

EDAD	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer
30 – 34	1.069	567	502	569	290	279	500	278	222
35 –39	877	461	416	457	231	226	420	230	190
40 – 44	652	341	311	353	171	182	299	170	129
45 – 49	577	300	277	307	146	161	270	154	116
50 – 54	437	257	180	235	131	104	202	126	76
55 – 59	355	176	179	176	90	86	179	86	93
60 –64	348	204	144	184	105	79	164	100	64
65 – 69	255	138	117	141	67	74	114	70	44
70 – 74	169	88	81	92	46	46	77	42	35
75 –79	137	70	67	72	31	41	65	39	26
+ DE 80	150	87	63	87	49	38	63	39	24

Fuente: ANUARIO ESTADÍSTICO DEL ATLÁNTICO

La población joven del municipio se calcula en 4.866 habitantes, equivalentes al 34,9% de la población, de los cuales 2.448 son hombres y 2.418 son mujeres. La población adulta constituye al 59,9% y la población anciana el 5,2%.

8.3 CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN

La población de Juan de Acosta está dedicada a diversas actividades económicas, así:

Alrededor del 50% de la población se encuentra en el rango de la población en edad de trabajar (15 a 65 años), cifra que asciende a 7.241 personas.

Aproximadamente un 50% de esta población se dedica a labores asociadas con el transporte, actividades agrícolas, avícolas, pesca y casa.

El resto se dedica a labores asociadas con los servicios turísticos, confecciones, pequeñas artesanías, la administración pública y diversos trabajos en la ciudad de Barranquilla.

Asumiendo la tasa de desempleo (20%) se estima que 1.448 personas demandan puestos de trabajo, cifra que puede ser más alta frente a la reducción de las actividades agrícolas y las características de la ganadería extensiva representada en el bajo nivel de utilización de mano de obra.

8.4 DISTRIBUCIÓN DE LA VIVIENDA

Tabla # 8. Distribución de la vivienda. Año 2000.

REGIÓN	NUMERO	PORCENTAJE
JUAN DE ACOSTA	1.239	61.64%
SAN JOSÉ DE SACO	350	17.41%
CHORRERA	140	6.96%
EL VAIVEN	130	6.46%
SANTA VERONICA	77	3.83%
BOCATOCINO	35	1,74%
FINCAS DISPERSAS	39	1.94%
TOTAL	2.010	100%

FUENTE : ANUARIO ESTADISTICO DEL ATLANTICO



8.5 SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

8.5.1 Energía eléctrica. La empresa Electricaribe tiene a su cargo la prestación del servicio de energía eléctrica del municipio a través de la subestación de Juan de Acosta. En 1998 la cobertura del servicio era tan solo del 45%. Actualmente tiene una cobertura del 84%, mientras que el corregimiento de Bocatocino carece del servicio conjuntamente con el 40% de las fincas dispersas.

8.5.2 Comunicaciones. La empresa Telecom es la encargada de prestar este servicio. Funciona durante 11 horas al día con los servicios de telefonía local, nacional e internacional.

Existen 365 líneas en el área urbana y en los corregimientos de San José del Saco, Chorrera y Santa Verónica, lo que da un promedio de 3,6 líneas por cada 100 habitantes. Hace cinco años solo existían 154 líneas telefónicas.

8.5.3 Gas. No hay servicio de gas domiciliario, el servicio es prestado a través del sistema de cilindros de diferentes capacidades.

8.5.4 Acueducto. La entidad que presta el servicio es la Empresa de Acueductos, Alcantarillado y Aseo de Juan de Acosta, E.P.S. cuenta con 948 suscriptores con una cobertura del 76,5%.

El municipio cuenta con dos pozos profundos con una producción de 6 litros por segundo, como su principal fuente de abastecimiento. Cada pozo posee un tanque elevado por medio del cual envía el agua tratada mediante la utilización de un sistema de bombeo distribuyéndose por toda la red.

La frecuencia del servicio es de tres días por semana de manera sectorizada con una continuidad de 6 horas por día.

8.5.5 Saneamiento básico. El municipio no cuenta con servicio de alcantarillado, por lo que los usuarios acuden a la construcción de pozas sépticas para la disposición de las aguas negras, con las consabidas dificultades que periódicamente genera la necesidad de limpieza de las mismas. En otros casos los desechos orgánicos son arrojados a los causes de los arroyos, enterrados o quemados.

El servicio de aseo es prestado parcialmente, gozando de este solo la cabecera municipal, mediante un sistema de relleno sanitario ubicado en cercanías a la vereda el Vaivén.

8.5.6 Servicio educativo. La Secretaría de Educación Municipal y el Núcleo de Desarrollo Educativo No. 14 son los encargados de velar por el mejoramiento de calidad y la cobertura de este servicio.

El servicio educativo es prestado por los colegios de orden oficial, según relación siguiente.

Tabla # 9. Población atendida por centro educativo 1998 - 2003

ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO	No DE ALUMNOS			
	1998	2003	VAR. ABS.	VAR. %
COLEGIO JUAN V. PADILLA	594	1.147	553	93.03%
CENTRO EDUCATIVO SAN JOSE	324	471	147	45.37%
IDEBA No 1	245	585	340	138.7%
IDEBA No 2	225	542	317	140%
IDEBA No 3 SANTA VERONICA	68	148	80	117.6%
IDEBA No 4 CHORRERA	84	104	20	23.8%
IDEBA No 5 VAIVEN	127	252	125	98.45%
IDEBA No 6 MEDIA LUNA	61	98	37	60.65%
IDEBA No 7 BOCATOCINO	12	27	15	125%
TOTAL	1.740	3.374	1634	93.9%

Fuente: SECRETARIA DE EDUCACIÓN MUNICIPAL

8.6 INFORMACIÓN FINANCIERA

8.6.1 Plan de inversiones 2000 – 2003.

Tabla # 10. Plan de inversiones 2000 – 2003.

SECTOR	2001	2002	2003	TOTAL
DESARROLLO INSTITUCIONAL	221.536.000	380.930.000	683.000.000	1.285.466.000
EDUCACION	370.916.000	472.082.000	545.069.000	1.388.067.000
SALUD	2.157.540.000	2.718.426.000	2.802.855.000	7.676.821.000
DEPORTE, REC. Y CULTURA	60.119.000	96.300.000	239.145.000	395.564.000

Tabla # 10. Plan de inversiones 2000 – 2003 (Continuación)

SECTOR	2001	2002	2003	TOTAL
AGUA POT. SAN. BASICO	406.657.000	3.945.677.000	3.690.003.000	8.042.337.000
ENERGÍA – GAS	11.423.000	3.103.000.000	3.128.000.000	6.242.423.000
AGROINDUSTRIA	87.946.000	2.123.470.000	1.885.777.000	4.097.193.000
TURISMO	44.500.000	511.500.000	481.500.000	1.037.500.000
VIAS Y COMUNICACIONES	612.252.000	1.338.000.000	577.000.000	2.531.252.000
VIVIENDA	557.835.000	600.000.000	510.000.000	1.667.835.000
MEDIO AMBIENTE	15.615.000	1.561.600.000	1.084.500.000	2.661.715.000
ATENCION Y PREV. DESAST.	32.636.000	1.001.000.000	1.043.000.000	2.076.636.000
OTRAS INVERSIONES	17.500.000	203.500.000	216.500.000	437.500.000
TOTAL	4.600.475.000	18.055.485.000	16.886.349.000	39.542.309.000

FUENTE; SECRETARIA DE PLANEACIÓN MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA

8.6.2. Fuentes de financiamiento de la inversión 2000 – 2003

Tabla # 11. Fuentes de financiamiento de la inversión 2000 – 2003

FUENTES	VALOR	PORCENTAJE
RECURSOS PROPIOS	707.347.000	1.8%
ING. CORRIENTES	3.825.367.000	9.6%
COOFINANCIACION	26.455.272.000	66.9%
CRÉDITO	2.081.206.000	5.3%
OTROS (SITUADO, FOSIGA)	6.473.117.000	16.4%
TOTAL	39.542.309.000	100%

FUENTE: SECRETARIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA

8.6.3. Relación de ingresos y egresos 1998 - 2003

Tabla # 12. Relación de ingresos y egresos 1998 - 2003

AÑO	INGRESOS	EGRESOS	SITUACIÓN	
			SUPERÁVIT	DÉFICIT
1998		\$2.329.478.000	\$240.708.000	
	\$2.570.135.000			
1999	\$2.478.842.000	\$2.654.463.000		\$175.605.000
2000	\$2.985.028.000	\$3.218.119.000		\$233.051.000
2001	\$3.245.576.000	\$3.345.887.000		\$100.311.000
2002	\$3.644.755.000	\$3.544.564.000	\$100.191.000	
2003	\$3.975.450.000	\$4.235.500.000		\$260.050.000

FUENTE: SECRETARIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA

8.6.4 Composición porcentual de los ingresos 1998 – 2003.

Tabla # 13. Composición porcentual de los ingresos 1998 – 2003

AÑO	TRIBUTARIOS	NO TRIBUTARIOS	OTROS
1998	17%	80.23%	12.77%
1999	16,45%	81,05%	12.5%
2000	19,5%	72.25%	18.25%
2001	22.12%	71,42%	6.48%
2002	22,45%	71.35%	6.2%
2003	24.56%	72,25%	3.19%

FUENTE: TESORERÍA MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA

8.6.5 Composición porcentual del gasto 1998 – 2003.

Tabla # 14. Composición porcentual del gasto 1998 – 2003.

AÑO	GASTOS		
	FUNCIONAMIENTO	S. DE LA DEUDA	INVERSIÓN
1998	30%	3%	67%
1999	35%	12%	53%
2000	38%	14%	48%
2001	36%	15%	49%
2002	22%	10,5%	67.5%
2003	20.5%	9,5%	70%

FUENTE: TESORERÍA MUNICIPAL DE JUAN DE ACOSTA

8.7 INFORMACIÓN TÉCNICA

8.7.1. Transito promedio diario.

Tabla # 15. Transito promedio diario, tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección al 2015.

AÑOS		AUTOS	BUSES	C2P	C2G	C3-C4	C5	+C5	TOTAL
PROY	AÑO								
0	1996	592	109	123	17	7	3	3	854
1	1997	658	124	133	17	8	3	3	945
2	1998	733	141	144	16	8	4	3	1.049
3	1999	817	160	156	17	9	4	3	1.166
4	2000	912	183	170	17	10	4	3	1.299

Tabla # 15. Transito promedio diario, tramo Santa Veronica – Juan de Acosta.
Proyección al 2015. (Continuación)

AÑOS		AUTOS	BUSES	C2P	C2G	C3-C4	C5	+C5	TOTAL
PROY	AÑO								
5	2001	1.019	208	185	18	11	4	3	1.448
6	2002	1.139	238	201	19	13	4	3	1.617
7	2003	1.275	272	219	21	14	4	3	1.808
8	2004	1.429	312	238	23	16	4	3	2.025
9	2005	1.603	357	259	25	18	4	3	2.269
10	2006	1.802	409	283	28	21	4	3	2.550
11	2007	2.028	470	310	32	23	4	3	2.870
12	2008	2.284	540	340	36	26	4	3	3.234
13	2009	2.579	620	373	41	30	4	3	3.652
14	2010	2.916	712	410	49	34	4	3	4.128
15	2011	3.303	819	452	57	39	4	3	4.678
16	2012	3.748	943	499	68	45	4	3	5.310
17	2013	4.261	1.085	553	81	51	5	3	6.039
18	2014	4.885	1.250	613	96	59	5	3	6.911
19	2015	5.542	1.441	683	116	68	5	3	7.857
TOTAL		43.525	10.393	6.343	794	509	84	59	

Fuente: SECRETARIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA

8.7.2 Ahorro en costos de operación vehicular (autos), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección A 2015.

Tabla # 16. Ahorro en costos de operación vehicular (autos), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección A 2015. (En miles de pesos)

SIN PROYECTO					
LONGITUD	7.2 Km.				
COSTO DE OPERACIÓN	0,25 MIL\$/km.				
CON PROYECTO					
LONGITUD	7.2 Km.				
COSTO DE OPERACIÓN	0.22 MIL\$/Km.				
AÑO	TRANSITO		AHORRO	FACTOR	BENEFICIO
	TPD	BENEFICIO	COSTO	VAL. PRES.	COSTO DE OPERACIÓN
0	216.098	\$46.677,22	\$46.677,22	100	\$46.677,22
1	240.303	51.905,50	51.905,50	0.89	46.344,19
2	267.724	57.828,35	57.828,35	0.80	46.100,41
3	298.163	64.403,21	64.403,21	0.71	45.840,94
4	332.887	71.903,66	71.903,66	0.64	45.696,07
5	371.728	80.299,72	80.299,72	0.57	45.564,22
6	415.772	89.806,64	89.806,64	0.51	45.498,84
7	465.282	100.500,90	100.500,90	0.45	45.461,50
8	521.417	112.626,09	112.626,09	0.40	45.487,79
9	585.066	126.324,21	126.374,21	0.36	45.571,81
10	657.569	142.034,99	142.034,99	0.32	45.731,47
11	740.056	159.852,04	159.852,09	0.29	45.953,64
12	833.817	180.104,46	180.104,46	0.26	46.228,33

Tabla # 16. Ahorro en costos de operación vehicular (autos), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección A 2015 (Continuación). (En miles de pesos)

AÑO	TRANSITO		AHORRO	FACTOR	BENEFICIO
	TPD	BENEFICIO	COSTO	VAL. PRES.	COSTO DE OPERACIÓN
13	941.459	203.355,17	203.355,17	0.23	46.603,76
14	1.064.369	229.903,75	229.903,75	0.20	47.042,86
15	1.205.737	260.439,27	260.439,27	0.18	47.581,28
16	1.368.007	295.489,56	295.489,56	0.16	48.200,75
17	1.555.236	335.930,93	335.930,93	0.15	48.926,44
18	1.782.954	385.118,03	385.118,03	0.13	50.080,59
19	2.022.907	436.947,84	436.947,84	0.12	50.732,60
BENEFICIOS POR AHORRO EN COSTO DE OPERACION					\$935.324,71

FUENTE: SECRETARIA DE PLANEACIÓN MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA

8.7.3 Ahorro en costos de operación vehicular (buses), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección a 2015

Tabla # 17. Ahorro en costos de operación vehicular (buses), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección a 2015. (En miles de pesos)

SIN PROYECTO					
LONGITUD			7.2 Km.		
COSTO DE OPERACIÓN			0,55 MIL\$/km.		
CON PROYECTO					
LONGITUD			7.2 Km.		
COSTO DE OPERACIÓN			0.5 MIL\$/Km.		
AÑO	TRANSITO		AHORRO	FACTOR	BENEFICIO
	TPD	BENEFICIO	COSTO	VAL. PRES.	COSTO DE OPERACIÓN
0	39.829	14.338,37	14.338,37	1.00	14.338,37
1	45.203	16.273,23	16.273,23	0.89	14.529,67
2	51.348	18.485,35	18.485,35	0.80	14.736,41

Tabla # 17. Ahorro en costos de operación vehicular (buses), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección a 2015. (Continuación).

AÑO	TRANSITO		AHORRO COSTO	FACTOR VAL. PRES.	BENEFICIO COSTO DE OPERACION
	TPD	BENEFICIO			
3	58.292	20.985,24	20.985,24	0.71	14.936,88
4	66.777	24.039,63	24.039,63	0.64	15.277,62
5	76.073	27.386,39	27.386,39	0.57	15.539,77
6	86.958	31.304,74	31.304,74	0.51	15.859,95
7	99.430	35.794,67	35.794,67	0.45	16.191,69
8	113.896	41.002,71	41.002,71	0.40	16.560,31
9	130.393	46.941,34	46.941,34	0.36	16.927,52
10	149.334	53.760,34	53.760,34	0.32	17.309,39
11	171.514	61.744,86	61.744,86	0.29	17.750,17
12	196.989	70.915,92	70.915,92	0.26	18.202,35
13	226.222	81.439,75	81.439,75	0.23	18.663,89
14	260.041	93.614,62	93.614,62	0.20	19.155,41
15	298.937	107.617,26	107.617,26	0.18	19.661,27
16	344.188	123.907,57	123.907,57	0.16	20.212,01
17	395.919	142.530,89	142.530,89	0.15	20.758,82
18	456.259	164.253,29	164.253,29	0.13	21.359,43
19	525.841	189.302,72	189.302,72	0.12	21.979,33
BENEFICIOS POR AHORRO EN COSTO DE OPERACIÓN					\$349.950,25

FUENTE: SECRETARIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA

8.7.4 Ahorro en costos de operación vehicular (camiones), tramo Santa Verónica – Juan de Acosta. Proyección a 2015.

Tabla # 18. Ahorro en costos de operación vehicular (camiones), tramo Santa veronica – juan de Acosta. Proyección a 2015. (En miles de pesos).

SIN PROYECTO	
LONGITUD	7.2 Km.
COSTO DE OPERACIÓN	0,85 MIL\$/km.
CON PROYECTO	
LONGITUD	7.2 Km.
COSTO DE OPERACIÓN	0.65 MIL\$/Km.

Tabla # 18. Ahorro en costos de operación vehicular (camiones), tramo Santa veronica – juan de Acosta. Proyección a 2015. Tabla # 18. Ahorro en costos de operación vehicular (camiones), tramo Santa veronica – juan de Acosta. Proyección a 2015.(Continuación). (En miles de pesos)

AÑO	TRANSITO		AHORRO	FACTOR	BENEFICIO
	TPD	BENEFICIO	COSTO	VAL.	COSTO DE OPERACIÓN
PRES.					
0	55.641	\$80.122,46	\$80.122,46	1.00	\$80.122,46
1	59.475	85.643,89	85.643,89	0.89	76.467,76
2	63.828	91.911,67	91.911,67	0.80	73.271,42
3	69.058	99,443,52	99,443,52	0.71	70.781,93
4	74.458	107.219,77	107.219,77	0.64	68.140,10
5	80.802	116.354,70	116.354,70	0.57	66.022,78
6	87.386	125.836,52	125.836,52	0.51	63.752,70
7	95.059	136.884,64	136.884,64	0.45	61.919,66
8	103.830	149.514,80	149.514,80	0.40	60.386,52
9	112.730	162.331,56	162.331,56	0.36	58.538,39
10	123.697	178.123,21	178.123,21	0.32	57.350,91
11	136.099	195.983,10	195.983,10	0.29	56.340,46
12	149.745	215.632,66	215.632,66	0.26	55.347,53
13	165.234	237.936,49	237.936,49	0.23	54.528,90
14	182.412	262.673,86	262.673,86	0.20	53.748,28
15	202.695	291.881,45	291.881,45	0.18	53.325,65
16	226.032	325.485,68	325.485,68	0.16	53.093,77
17	252.956	364.256,67	364.256,67	0.15	53.051,91
18	283.227	407.847,20	407.847,20	0.13	53.036,28
19	318.997	459.356,00	459.356,00	0.12	53.334,35
BENEFICIOS POR AHORRO EN COSTO DE OPERACION					\$1.222.561,76

FUENTE: SECRETARIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA



8.7.5 Ahorros en costos de mantenimiento de la vía, tramo Santa Veronica – Juan de Acosta. Proyección a 2015.

Tabla # 19. Ahorros en costos de mantenimiento de la vía, tramo Santa Veronica – Juan de Acosta. Proyección a 2015. (En miles de pesos)

AÑO	COSTOS DE MANTENIMIENTO SIN PROYECTO	COSTOS DE MANTENIMIENTO O SIN PROYECTO	AHORROS DE COSTOS DE MANTENIMIENTO	FACTOR DE VAL. PRESENTE	BENEFICIOS POR AHORRO EN COSTO DE MANTENIMIENTO
0	224.395,20	20.707,20	224.395,20	1.00	224.395,20
1	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.89	181.864,29
2	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.80	162.378,83
3	224.395,20	65.383,20	203.688,00	0.71	144.981,10
4	224.395,20	20.707,20	159.012,00	0.64	101.055,00
5	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.57	115.578,04
6	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.51	103.194,68
7	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.45	92.138,11
8	224.395,20	65.383,20	159.012,00	0.40	64.222,28
9	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.36	73.451,93
10	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.32	65.528,08
11	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.29	58.555,43
12	224.395,20	65.383,20	159.012,00	0.26	40.814,42
13	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.23	46.680,03
14	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.20	41.678,60
15	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.18	37.213,04
16	224.395,20	65.383,20	159.012,00	0.16	25.938,30
17	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.15	29.666,00
18	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.13	26.487,50
19	224.395,20	20.707,20	203.688,00	0.12	23.649,56
BENEFICIOS POR AHORRO DE COSTOS DE MANTENIMIENTO					1.659.524,42

FUENTE: SECRETARIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA

8.7.6 Resumen de beneficios de la vía, tramo Santa Verónica – Juan de Acosta.

Tabla # 20. Resumen de beneficios de la vía, tramo Santa Verónica – Juan de Acosta.

BENEFICIOS		VALOR PRESENTE DEL BENEFICIO
1. AHORROS EN TIEMPO DE VIAJE	AUTOS	\$762.874,22
	BUSES	2.283.425,40
	TOTAL	\$3.046.299,61
2. AHORRO EN COSTO DE OPERACIÓN VEHICULAR	AUTOS	935.324,71
	BUSES	349.950,25
	CAMIONES	1.222.561,76
	TOTAL	\$2.507.836,72
3. AHORROS EN COSTO DE MANTENIMIENTO DE LA VIA		\$1.659.524,42

FUENTE: SECRETARIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO MUNICIPAL JUAN DE ACOSTA

Tabla # 21. ESTUDIO Y DISEÑO DE LA VIA SANTA VERONICA – JUAN DE ACOSTA

Estudios y Diseños de la Vía Santa Verónica - Juan de Acosta - Autopista al Mar									
PROYECCIÓN DEL TRANSITO EN EL CARRIL DE DISEÑO									
AÑO		AUTOS		BUSES		CAMIONES		TOTAL	
PROYECTO	CALENDARIO	NORMAL	ATRAÍDO	NORMAL	ATRAÍDO	NORMAL	ATRAÍDO	NORMAL	ATRAÍDO
0	2002	344		25		20		389	0
1	2003	347	215	26	65	20	75	393	355
2	2004	702	442	52	134	40	154	793	729
3	2005	1074	671	79	203	61	234	1213	1109
4	2006	1446	907	106	274	82	317	1634	1498
5	2007	1826	1150	134	348	104	401	2063	1899
6	2008	2213	1399	162	423	126	488	2501	2310
7	2009	2608	1654	191	500	148	577	2948	2732
8	2010	3011	1917	221	580	171	669	3403	3165
9	2011	3422	2187	251	661	194	763	3868	3611
10	2012	3841	2464	282	745	218	859	4341	4068
11	2013	4269	2748	313	831	242	959	4825	4537
12	2014	4705	3040	345	919	267	1061	5318	5020
13	2015	5150	3340	378	1010	292	1165	5821	5515
14	2016	5604	3648	411	1103	318	1273	6334	6024
15	2017	6067	3965	445	1199	345	1383	6857	6546
TOTAL (15 AÑOS)		76,375.23		12,416.61		13,025.10			
TOTAL (10 AÑOS)		32,933.34		5,345.88		5,605.99			

FUENTE: SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

Tabla # 22. Protección de tránsito en la vía Santa Verónica – Juan de Acosta.

TRANSITO EQUIVALENTE (15 AÑOS)		
VEHICULO		TOTAL
Autos		27,876,958
Buses		4,532,064
Camiones		4,754,160
C2	90%	4,278,744
C3-C4	10%	475,416
TOTAL		37,163,182



FUENTE: SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO

9. INFORMACION CUALITATIVA

9.1 MODELO DE LA MATRIZ DE INTEGRACIÓN UTILIZADA PARA EL ANÁLISIS DE LOS DATOS.

Tabla # 23. Modelo de la matriz de integración utilizada para el análisis de los datos.

CONCEPTO	No. de encuestados	HABITANTES DE LA REGIÓN			CONCEPTO
		Juan de Acosta	Vía Juan de Acosta – Santa Verónica	Santa Verónica	
CALIDAD DE VIDA	1	“Tener las condiciones para una vida sin dificultades”.	“Tener una buena casa y que los hijos vivan bien”	“Tener trabajo permanente para que no falte nada	Tener lo indispensable: vivienda trabajo y tranquilidad espiritual.
	2	“Tener una casa y que no falte nada”	“Vivir bien y con tranquilidad, sin tener problemas con nadie.	“Teniendo vivienda, y trabajo asegurado ya es bastante”.	
	3	“Tener asegurado su casa, el trabajo y la educación”	“Vivir sin preocupaciones y tener garantizado la comida y la vivienda para la familia”.	“Vivir en un lugar tranquilo como este, pero con trabajo seguro”.	

Tabla # 23. Modelo de la matriz de integración utilizada para el análisis de los datos (Continuación).

CONCEPTO	HABITANTES DE LA REGIÓN			CONCEPTO UNIFICADO
	Juan de Acosta	Vía Juan de Acosta – Santa Verónica	Santa Verónica	
RECREACIÓN	"Poder salir de paseo con la familia".	"Hay que tener plata para hacer recreación".	"Venir a la playa con la familia".	Aprovechar el tiempo libre para descansar y divertirse
	"Ir a la playa y poder divertirse sanamente."	"Viajar, y conocer otros lugares sin tener que trabajar".	"Tomar vacaciones así sea por un día".	
	"Viajar, bailar, ir de paseo con los hijos".	"Descansar en lugares distintos a la casa donde uno vive".	"Tener un rato de esparcimiento con amigos o familiares"	
	"Es el dinero en efectivo que uno obtiene por su trabajo".	"Lo que uno le queda cuando vende la cosecha".	"Acá los ingresos son muy pocos pero uno se rebusca la comida".	
INGRESO	"Lo que a la gente le pagan cuando hace un trabajo".	"Es cualquier cantidad que a uno le paguen cuando trabaja"	"Lo que uno gana en estos negocios no alcanza".	Son los pagos que la persona recibe ya sea en dinero o en especies
	"Lo que uno se gana para poder vivir".	Es todo lo que entra a la familia por diferentes conceptos".	"Para vivir aquí hay que buscar mayores ingresos".	

9.2 Proceso de interpretación aplicado a los encuestados.

Tabla # 24. Proceso de interpretación aplicado a los encuestados.

Conceptos a investigar (variables generales)	Expresión oral de los encuestados (durante el diálogo)	Manifestaciones objetivas de los encuestados	Análisis de las apreciaciones hechas por los investigadores	Resultado final
CALIDAD DE VIDA, INGRESOS, RECREACIÓN	Vocabulario empleado; variación del tono de la voz; sentimiento (amor o desprecio) que le pone a las palabras que expresa.	Gesticulación que hace con las manos y movimientos de la cabeza.	Concatenación entre los gestos y las palabras;	CONCEPTO QUE TIENE CADA ENCUESTADO SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL
	Frases empleadas para referirse a la situación actual; anécdotas sobre la construcción de la vía	Apertura de los ojos; expresión de sonrisa o mueca despectiva de la boca.	Concordancia entre lo expresado y las condiciones de vivienda.	
	Expresiones de alegría, afecto o desprecio por la situación que se ha derivado de la construcción de la carretera.	Formas de solidaridad que expresa para con los familiares y amigos.	Expresión de los diferentes miembros de la familia.	
		Manifestaciones de alegría o tristeza por las condiciones en que viven actualmente.		
		Apreciación de las condiciones materiales reinantes en la vivienda		

10 RESULTADOS

10.1 INFORMACIÓN CUANTITATIVA

Los principales beneficios obtenidos con la construcción y apertura de esta vía se pueden discriminar así:

10.1.1 Beneficios de orden social.

10.1.1.1 Beneficio en educación. Se observa que en el período comprendido entre 1.998 y el 2003 el sector oficial a estado incrementando la cobertura educativa aproximadamente a razón del 15% anual, lo que le ha permitido mejorar considerablemente la formación académica a un mayor número de jóvenes de la región. (Tabla # 9).

10.1.1.2 Beneficios en la comercialización. Esta vía está permitiendo el desplazamiento vehicular de manera más rápida, directa y segura, reflejándose en la reducción de los costos de operación, lo que beneficia a los pobladores de la zona de influencia de la vía, porque reduce, primero, los costos ocasionados por el transporte de sus productos a los centros de acopio y segundo, reduciendo el deterioro de los mismos, haciéndolos más competitivos, de la misma manera les

ha permitido acceder a mayor y más variado tipo de productos y a mejores precios.

10.1.1.3 Beneficios en lo turístico. Ha permitido hacer más accesible las zonas de playas para la recreación, no solo de los pobladores de la región, sino también para las personas residentes en otros lugares del Departamento del Atlántico y de otras regiones del país.

10.1.1.4 Beneficio en el transporte. La vía ha posibilitado que los habitantes de la región puedan trasladarse a otras regiones con gran facilidad y en corto tiempo, lo que permite ausentarse por poco tiempo de su entorno.

10.1.2 Beneficios de orden económico.

10.1.2.1 Beneficios por el turismo. La rehabilitación y mejoramiento de la vía ha estimulado y desarrollado el turismo social, elevado el nivel de ingresos de las municipalidades costeras y contribuido al desarrollo económico del Departamento al garantizar el desplazamiento ágil, seguro y económico de materias primas y productos agropecuarios y agroindustriales, con ello se ha incrementado el comercio en el departamento y en la región.

10.1.2.2 Beneficios por reducción de costos. Con esta vía se proyectan lograr altos beneficios económicos calculados a 15 años, cuantificados por ahorros en



tiempos de viaje en \$3.046.299.61 Millones de pesos, ahorros en costos de operación vehicular en \$2.507.836.61 Millones de pesos y ahorros en costos de mantenimiento de vía en \$1.659.524.42 Millones de pesos.

10.1.2.3 Beneficios tributarios. El municipio ha mejorado sus niveles de ingresos tributarios, por efecto de las valorizaciones directas y reflejas de los predios ubicados en la zona de influencia de la vía, por el crecimiento del comercio y de la actividad turística.

10.1.3 Beneficios financieros. Aunque la relación ingresos – egresos es mayormente deficitaria (tabla 12), se observa:

- Los ingresos tributarios tienen un crecimiento constante, debido a las valorizaciones de predios, y al crecimiento de la actividad comercial y turística (ver tabla 13).
- Los gastos de funcionamiento han tenido un comportamiento decreciente, lo que ha permitido canalizar más recursos a la inversión social, como se observa en la Tabla # 12.
- Las obras de inversión social proyectadas para los próximos años están apalancadas con cofinanciación y recursos de crédito aproximadamente en un 70%, lo que garantiza la culminación de las obras, y por ende, la

disponibilidad de mejores condiciones de infraestructura para la comunidad (ver tabla # 14).

- El plan de inversión plurianual presenta apropiaciones crecientes de recursos para cubrir los servicios educativos y de salud (ver tabla # 10).

10.2 VARIABLES CUALITATIVAS

En esta investigación las variables cualitativas se analizaron tomando como base la “calidad de vida”, constituyéndose en el punto central de enlace entre los “ingresos” recibidos y la “recreación” practicada.

10.2.1 LA CALIDAD DE VIDA

La “calidad de vida” según SEJENOVICH⁵:

“Debe incorporar categorías psicológicas que permitan un tratamiento científico de las aspiraciones de la población, derivadas de su cultura específica, que posibiliten su articulación con condiciones económicas y sociales y lleguen a conocer las características de su acción como parte de un determinado sector social”⁵.

⁵ SEJENOVICH, Hector. Diálogo con nuestro futuro común. p. 22.

Debido a que uno de los principales objetivos del proyecto de la construcción de la carretera fue precisamente el de contribuir al “mejoramiento de la “calidad de vida” de los habitantes de la región, esta fue una de las variables de mayor peso en la investigación, es decir se quiso saber si realmente los habitantes de la zona han sentido que ha habido un cambio fundamental en sus condiciones de vida, a partir de la construcción y puesta en operación de la carretera “Juan de Acosta – Santa Verónica”.

Uno de los principales problemas que afrontó el grupo de investigación fue el hecho de establecer un mecanismo para determinar la “calidad de vida” de los habitantes del área; según DAVID OLSON:

“Una aproximación subjetiva usa un sentido general de bienestar como medida de calidad de vida. Los últimos estudios comparten un postulado común en cuanto que las percepciones individuales de satisfacción son tanto o mas importantes que las medidas objetivas”⁶.

Para el caso que nos ocupa se optó por determinar la calidad de vida desde la subjetividad de las personas, teniendo como marco referencial tanto el deseo de permanencia en el ambiente actual, como lo que ellos entienden por vivir bien. En este sentido FONTANA sostiene:

⁶ OLSON, David y BARNES, H. Calidad de Vida. p. 114.

... la calidad (de la vida) que pretendemos medir depende esencialmente de la percepción de los propios sujetos que estudiamos. Lo cual significa sencillamente, que en un estudio de esta naturaleza si pretende ser realmente "científico" y no una mera caricatura cientificista, ha de integrar toda una serie de elementos culturales en los que se fundamentan y mediante los cuales se expresan las experiencias vividas y las esperanzas de los seres humanos⁷.

Debido a que no se pudo establecer una uniformidad en las apreciaciones se hizo una consolidación por grupos.

10.2.1.1 Calidad de vida para los habitantes de Juan de Acosta (zona urbana). Para los adultos y ancianos el ambiente inmediato de Juan de Acosta, constituye el principal espacio para disfrutar la vida; el dinero en abundancia no les haría cambiar de lugar, pero si les serviría para solucionar las necesidades de bienes materiales (casa, electrodomésticos, etc.).

No cambiarían de lugar: primero, porque solo en ese ambiente encuentran paz y tranquilidad y segundo porque allí encuentran un reconocimiento como personas dentro de la comunidad, todo el mundo los conoce y los respeta, cosa que según ellos no se daría en otra parte, como Barranquilla por ejemplo.

⁷ FONTANA, Josef. La historia después del fin de la historia. Barcelona: Grijalbo (crítica), 1992, p. 64.

De hecho, sostienen que si se llegan a morir fuera de su ambiente, pasarían inadvertidos dentro de esa nueva comunidad; serían como “muertos anónimos”, mientras que en su pueblo (ambiente inmediato) hasta la muerte de cada uno de ellos se convierte en un acontecimiento y eso los llena de orgullo.

Esto último se puede sustentar en OLSON cuando sostiene que “la calidad de la vida depende así mismo de la oportunidad y capacidad para desempeñar una función significativa dentro de la comunidad”⁸.

El habitante de “Juan de Acosta” siente que allí se puede vivir con tranquilidad, que a pesar de que los tiempos han cambiado mucho aún se vive bien.

Para todos los entrevistados de este grupo (adultos y ancianos) el secreto del bien vivir está en la paz y la tranquilidad. Para ellos, las cosas fundamentales para la felicidad o el “vivir bien” no está en las riquezas materiales, sino más bien en aquellas cosas que le hacen provecho al espíritu, por eso para ellos lo principal es la paz y la tranquilidad.

La totalidad de los entrevistados afirma que en el municipio se vive con tranquilidad “aquí se puede salir a cualquier hora del día o de la noche y nadie tiene problemas”; “la tranquilidad que hay aquí, no existe en ninguna parte”, como dice la canción: “el que llega aquí se amaña por su ambiente familiar”.

Para los entrevistados la carretera no ha traído los beneficios que ellos esperaban, pues no ha habido un “cambio que se sienta”, lo único que se puede decir es que “ahora hay mas carros que antes, más gente nueva, y ya no es necesario salir a otros lugares para estudiar”, pero en general no hay un mejoramiento de las “condiciones de vida”.

Para todos ellos, en la época del algodón todo era mejor, por lo menos “no había tanto desempleo”.

Todo lo expresado anteriormente por los entrevistados podría asimilarse a lo que LAURENT CÉSPEDES ha escrito en sus notas cuando dice: “un poco más allá del cuerpo y sus necesidades, se encuentra la inasible alma humana. De sus necesidades busca ocuparse toda la cultura espiritual. El sentido de pertenencia, el conocimiento y la manipulación de la naturaleza, el afecto y el reconocimiento. De estas condiciones también habla la calidad de vida”⁹.

10.2.1.2 Calidad de vida para los habitantes de la vía. Mientras los habitantes de la zona urbana disfrutaban de un ambiente ciudadano, los habitantes de la vía afrontan un ambiente diferente.

⁸ OLSON, David, BARNES. Op. cit. p. 114.

⁹ CÉSPEDES, L. R. De la mala y de la buena vida. Periódico de la Defensoría del Pueblo para la divulgación de los Derechos Humanos. Su Defensor No.10. Mayo, 1994.

Para los de este lugar la calidad de vida está asociada al disfrute que ellos tienen de poder trabajar en medio del campo, es decir, tener la forma de alimentar a la familia todos los días con el fruto de su trabajo en medio de la naturaleza.

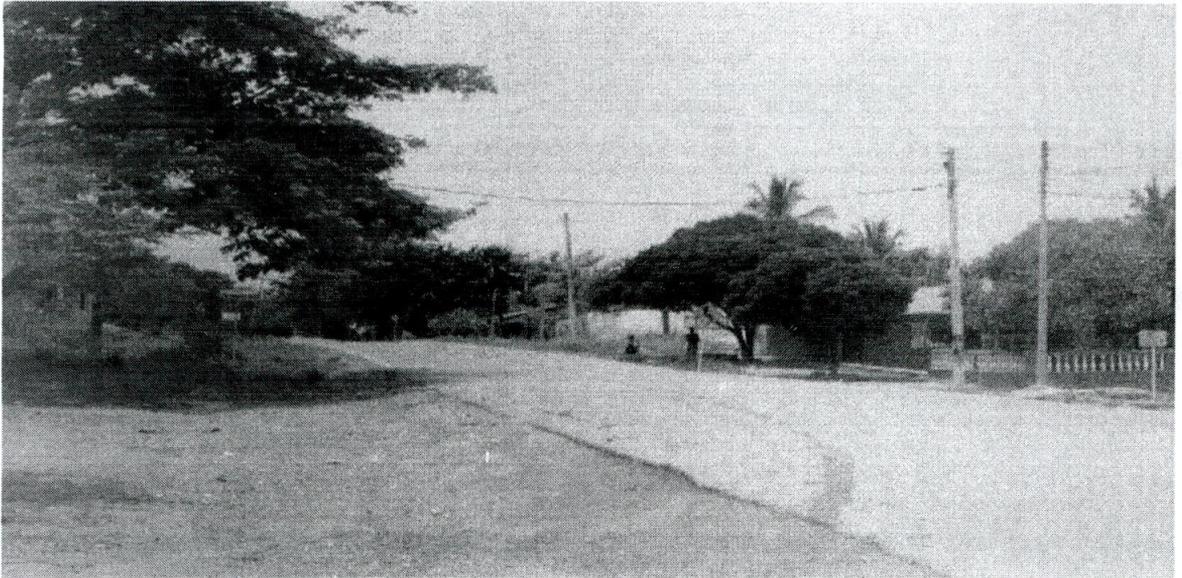


Figura 1. Fotografía de una de las calles de "Juan de Acosta", en donde aun no se percibe el mejoramiento de las condiciones de vida.

En "Juan de Acosta aun no se percibe totalmente el mejoramiento de la Calidad de Vida que se había previsto con la carretera.

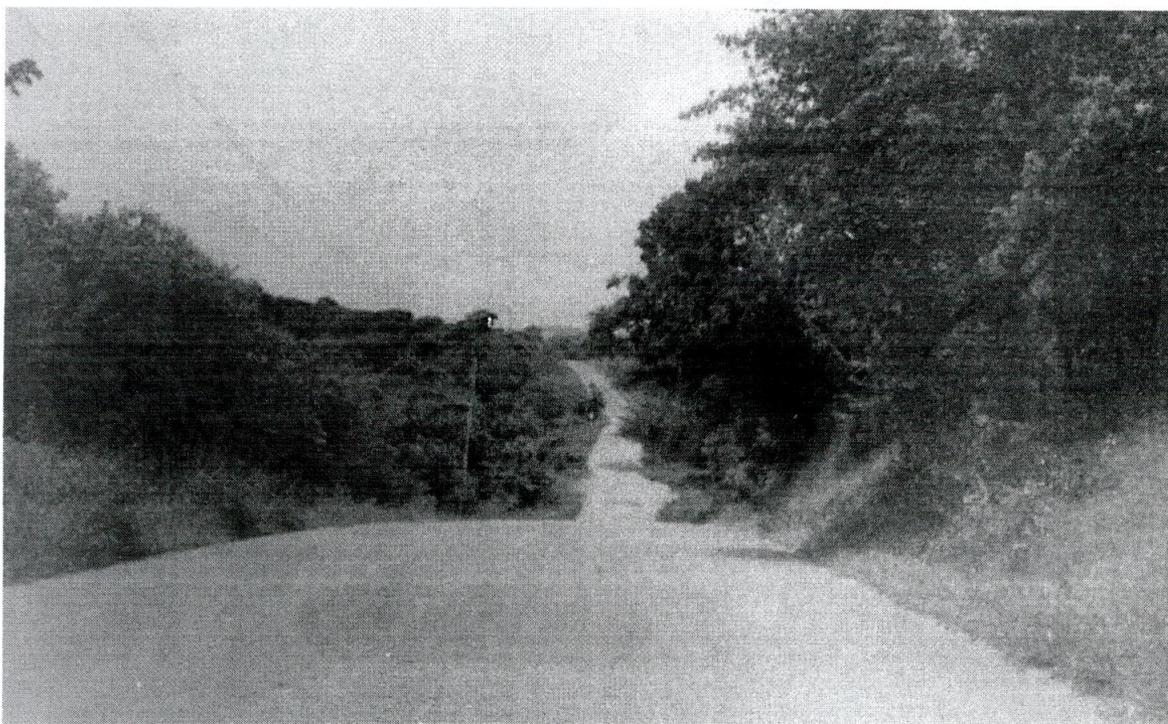


Figura 2. Fotografía de la vía desierta. Aún no llega el flujo esperado.

Se había previsto un aumento de flujo de las poblaciones ribereñas hacia las playas, si bien, se observa un mayor flujo que antes, aún no es el que se esperaba.



Figura 3. Fotografía de la plaza principal de “Juan de Acosta”, el número de vehículos ha aumentado.

El sector más beneficiado ha sido el transporte, ya que el número de vehículos ha aumentado a partir de la apertura de la vía



Figura 4. Fotografía del Grupo de trabajo.

El grupo de trabajo dialoga con unos comerciantes de “Juan de Acosta” quienes sostienen que la situación económica ha mejorado muy poco, aún no llena las expectativas de los pobladores de la región.

Para ellos la tranquilidad está en poder disfrutar de cada actividad sin mayores perturbaciones, así dedicarse a la agricultura, o a la ganadería o a la cría de aves y aún a la pesca sin estar presionado por nadie ni tener que cumplir horarios rígidos, hace parte del buen vivir.

Para ellos el mayor beneficio que ha traído la carretera ha sido la facilidad para transportar los productos del campo, sin embargo ahora tienen que sufrir mayor número de accidentes, pues antes los animales podían transitar por todas partes sin peligro.

Para todos los entrevistados en este sector, las condiciones económicas de antes eran mejor, aun cuando el transporte era en “bestia”, pero todo “era más barato”.

Respecto a los volúmenes de venta, sostienen que se han incrementado ligeramente, es decir, en cantidades no muy significativas, para ellos la vida está más cara ahora, por tanto la carretera no ha mejorado esa parte, ya que ellos trabajan y cada vez rinde menos lo que obtienen de las ventas.

Aun cuando ahora existe mayor posibilidad para ir a las playas o para salir de paseo a cualquier lugar, el trabajo “no les da tiempo”; además para salir a recrearse con la familia se necesita dinero; en este sentido para ello lo único que ha hecho la carretera es que se desplazan con mayor rapidez y frecuencia a Barranquilla.

10.2.1.3 Calidad de vida para los habitantes de Santa Verónica. Para los habitantes de esta zona la calidad de vida está muy ligada al dinero que ellos necesitan para solucionar sus necesidades materiales, de hecho ellos viven a la orilla del mar y tienen la posibilidad de trabajar en sus propios negocios o en la

pesca; pero como los ingresos dependen del flujo de turismo que exista en el área de manera permanente, la calidad de vida está mediatizada por el volumen de ventas, en ese aspecto la carretera ha contribuido un poco a aumentar el flujo, pero no en las cantidades que ellos esperaban, pues el mayor flujo viene de Barranquilla, y para ellos la carretera no ha significado nada.

La gente de este lugar disfruta de su ambiente inmediato ya que aquí hay “playa”, “brisa” y mar y de alguna manera se obtiene lo mínimo para la subsistencia. Para todos los entrevistados en este lugar se vive con paz y tranquilidad.

10.3 LOS INGRESOS

Para la totalidad de los encuestados, los ingresos no han tenido un aumento fundamental como consecuencia de la apertura de la carretera.

Para los habitantes del casco urbano, los ingresos de los entrevistados han mejorado un poco, debido a la facilidad para sacar sus productos y venderlos en los diferentes mercados, pero como no hay sitios o paraderos a la orilla de la vía donde puedan vender sus productos, no pueden aprovechar el mayor flujo vehicular para vender dichos productos.

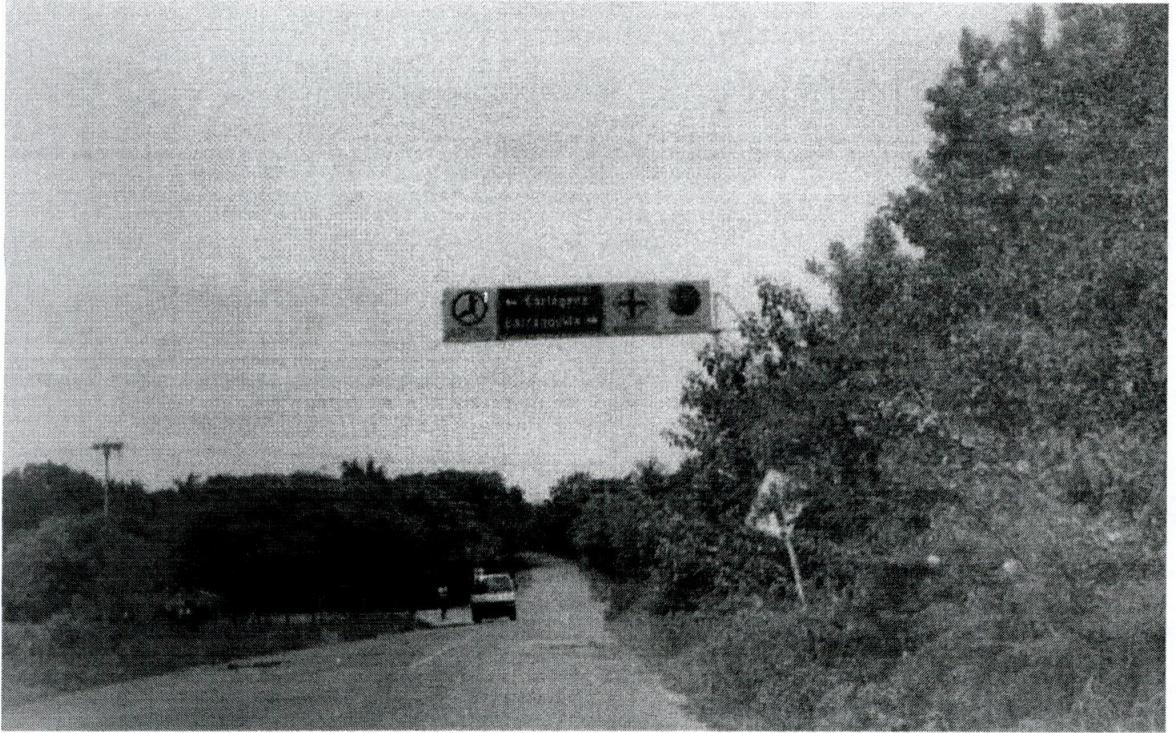


Figura 5. Fotografía de la vía entre “Juan de Acosta”, y “Santa Verónica”.

El paisaje natural se ha venido deteriorando poco a poco, sobre todo en el trayecto entre “Juan de Acosta” y “Santa Verónica”.

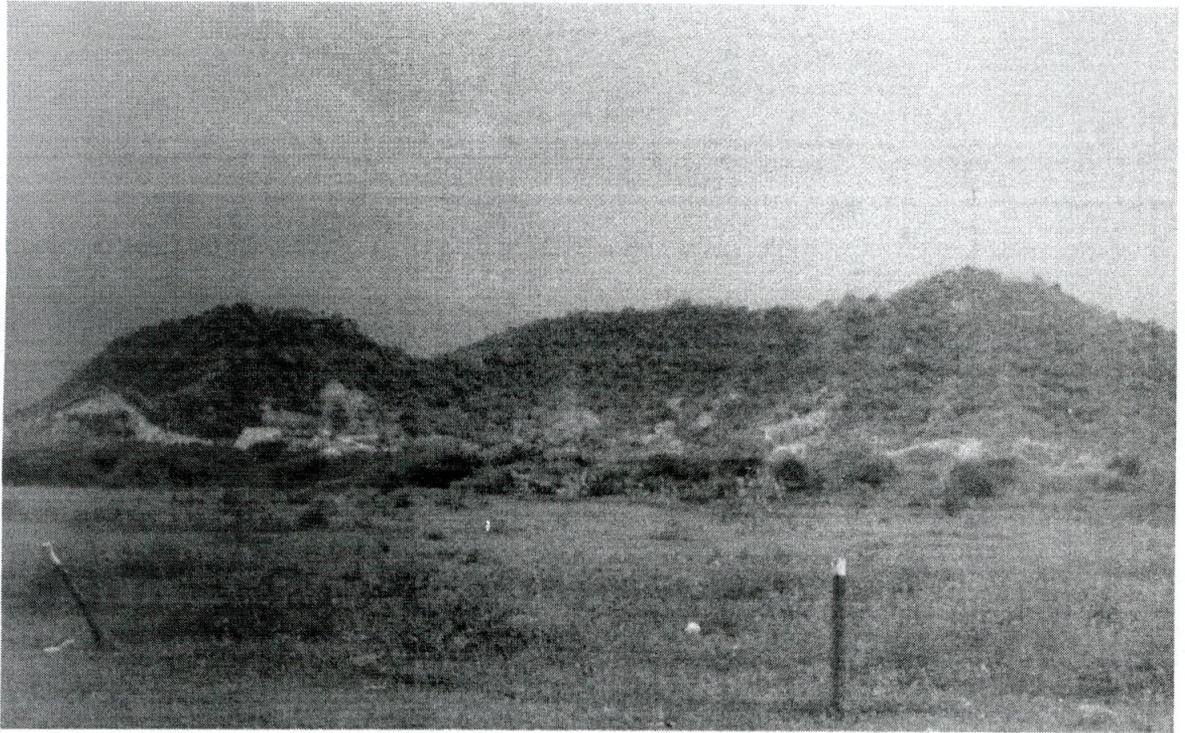


Figura 6. Fotografía del sector. La contaminación ambiental es cada vez mayor.

La contaminación ambiental que producen los vehículos es cada vez mayor; así como los accidentes con personas y animales.

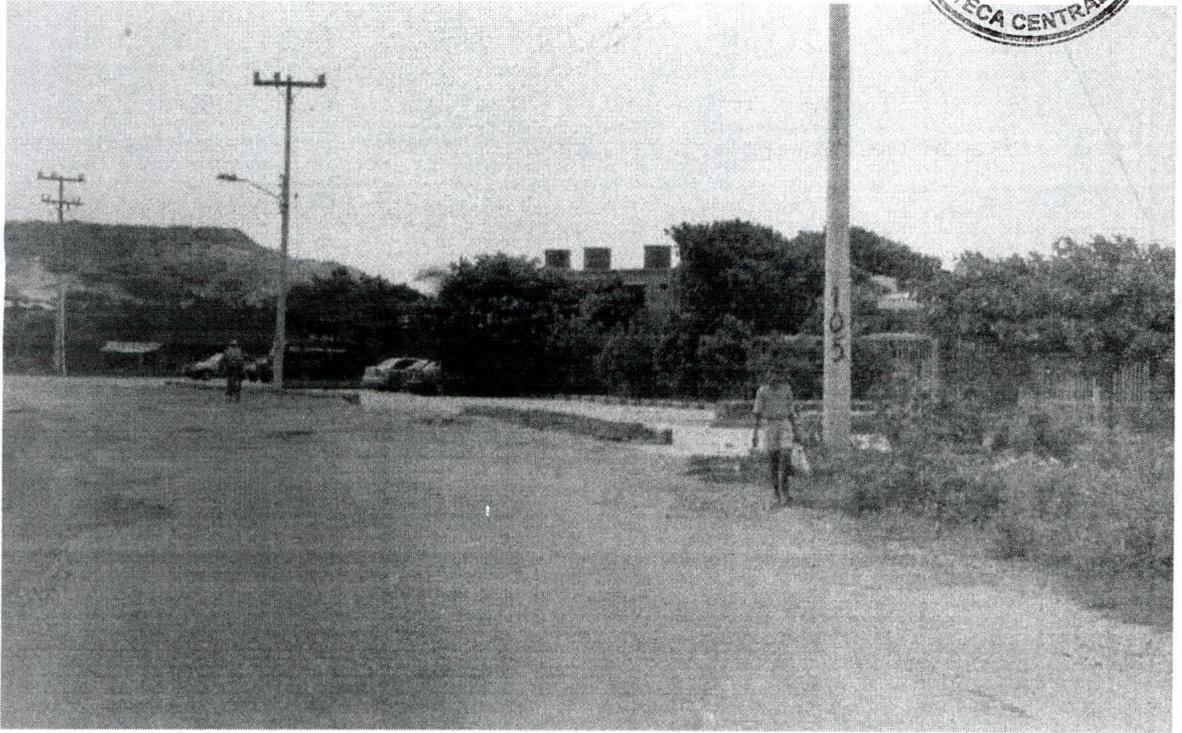


Figura 7. Fotografía de la vía. El mayor beneficio para los productores ha sido la facilidad para la comercialización de sus productos.

La gran ventaja para los productores ha sido la facilidad y el ahorro de tiempo para comercializar los productos.

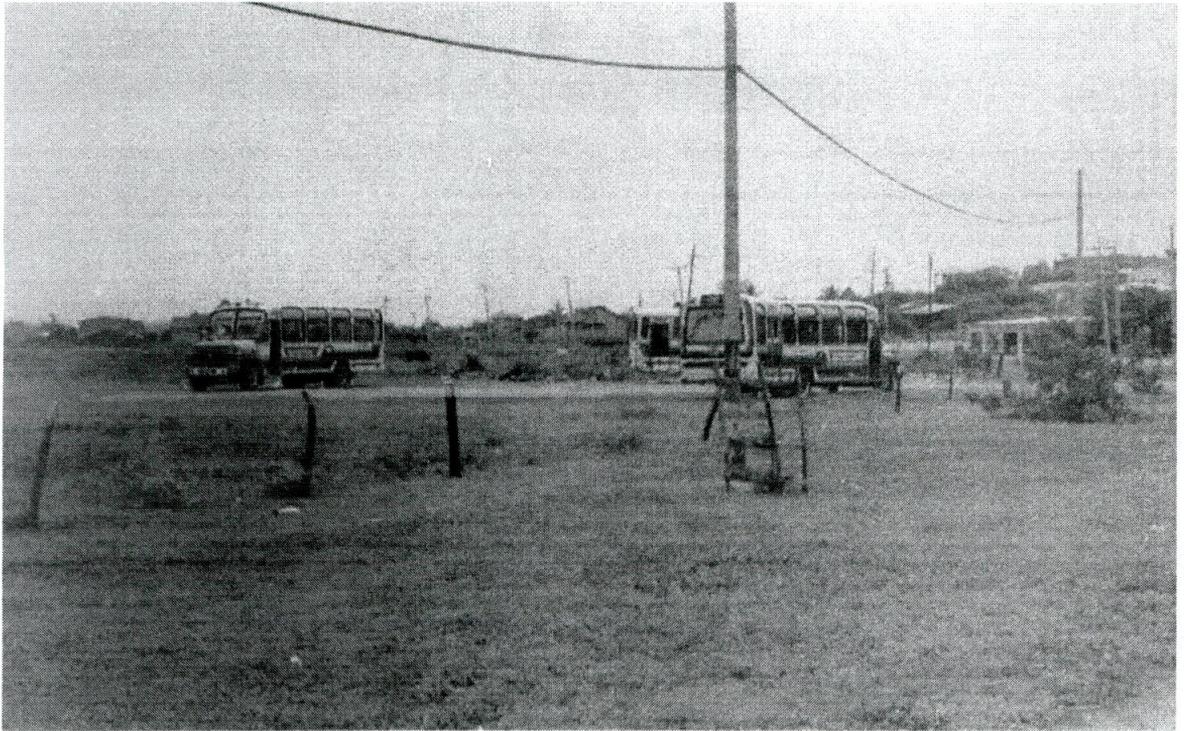


Figura 8. Fotografía de la vía. Otro beneficio ha sido el aumento del flujo vehicular.

Otro beneficio para los habitantes (productores) de la vía ha sido el aumento del flujo de vehículos y el acceso a Barranquilla.

Normalmente el flujo se da desde Juan de Acosta hacia Santa Verónica y no viceversa.

Las fuentes de ingreso de la mayoría de los empleados entrevistados no tienen relación con la carretera, tales como, los maestros, los pensionados o los miembros de la administración pública.

Solo los transportistas tienen una relación directa con la carretera, sin embargo debido al mayor número de vehículos que existen en el área los ingresos apenas alcanzan para sobrevivir.

Para los residentes en la vía, los ingresos se mantienen; ya que si bien es cierto ellos se han beneficiado de la comodidad para llevar sus productos a los distintos mercados, también es cierto que el costo que tienen que pagar es más alto que cuando utilizaban otros medios.

En general las condiciones económicas derivadas de los ingresos se mantienen igual o han mejorado ligeramente, sin que ello quiera decir que no se beneficien; pero no como ellos esperarían.

Solo para los habitantes de Santa Verónica la carretera ha sido una posibilidad de mejoramiento, pues hasta la fecha el flujo de personas del sector del río no ha sido masivo, sin embargo ellos esperan que en los próximos años los habitantes de la orilla del río puedan visitar las playas periódicamente y así obtener un mejoramiento en sus niveles de ingreso.



10.4 RECREACIÓN

Uno de los principales objetivos del proyecto de la carretera fue el de fomentar el flujo de los habitantes de la zona del río Magdalena y aún de los que viven en Juan de Acosta hacia las playas de Santa Verónica, para fomentar la recreación y el esparcimiento.

En este sentido los entrevistados en Juan de Acosta manifestaron, todos, conocer las playas pero que generalmente iban muy poco ya que para ello se requería tener dinero adicional; desde este punto de vista los habitantes del casco urbano de Juan de Acosta, prefieren hacer la recreación visitando amigos o asistiendo a los parques y otros lugares de encuentro en donde no haya necesidad de gastar dinero.

Durante la entrevista se pudo constatar que dentro de la cultura existente no existe el concepto de recreación como algo integral de la familia; es muy común confundir la diversión (individual) como recreación, y en este sentido los que se divierten son los hombres (jugando dominó o simplemente "bebiendo") o los niños y jóvenes; para las amas de casa la "diversión" mas generalizada es ver las telenovelas.

Para este segmento de la población el principal beneficio, es que la carretera les permite desplazarse con mayor facilidad y frecuencia para vender sus productos en Santa Verónica o en "Juan de Acosta".

Los habitantes de Santa Verónica piensan que las personas de afuera de ese lugar deben frecuentar esas playas, ya que allí encuentran todas las condiciones para pasar unos días o un rato "bien agradable".

Para los entrevistados la "recreación" es poder salir de vacaciones a otro lugar; pues ellos viven en Santa Verónica y para ellos no es recreación estar en contacto con la playa, puesto que ellos viven allí de manera permanente.

Todos pensaban que con la apertura de la carretera la afluencia de "turistas" o de personas que querían tener un momento de esparcimiento sería mayor, pero hasta la fecha no ha habido tal "movimiento" (flujo de personas).

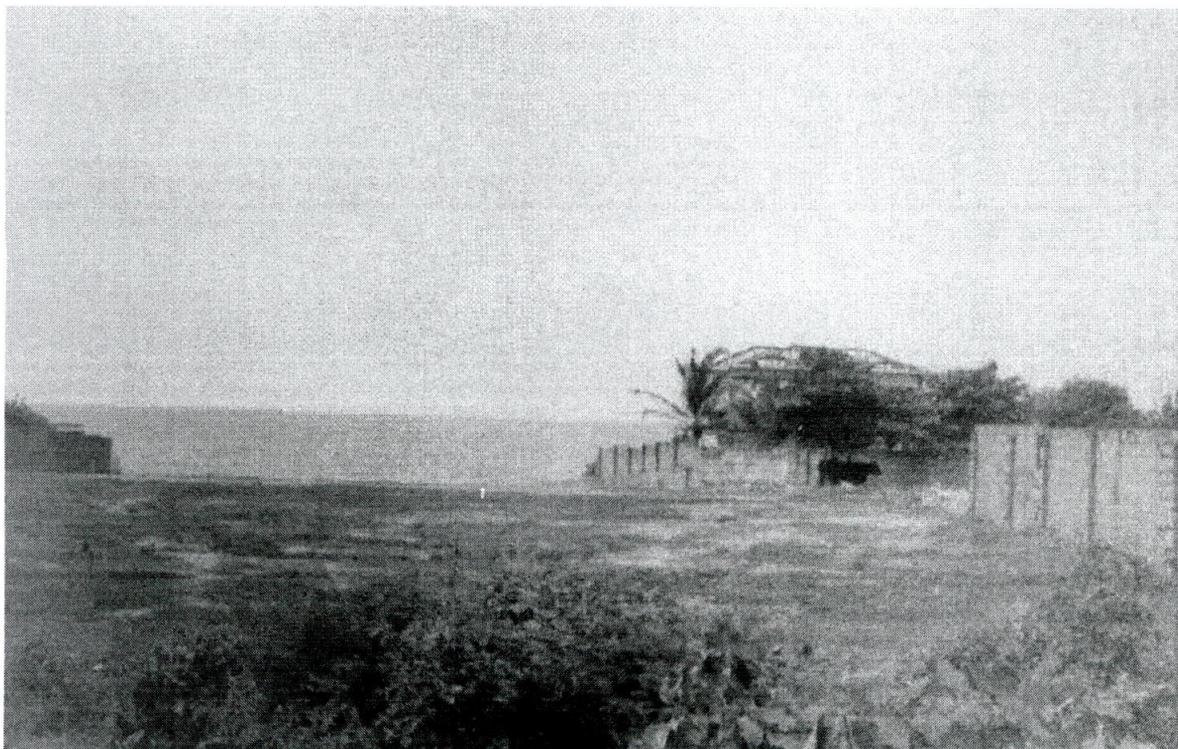


Figura 9. Fotografía del sector de la playa de Santa Verónica. Se espera el flujo de los habitantes del río.

Las playas de Santa Verónica, a pesar de su belleza y fácil acceso, todavía esperan el flujo masivo de los habitantes del río.

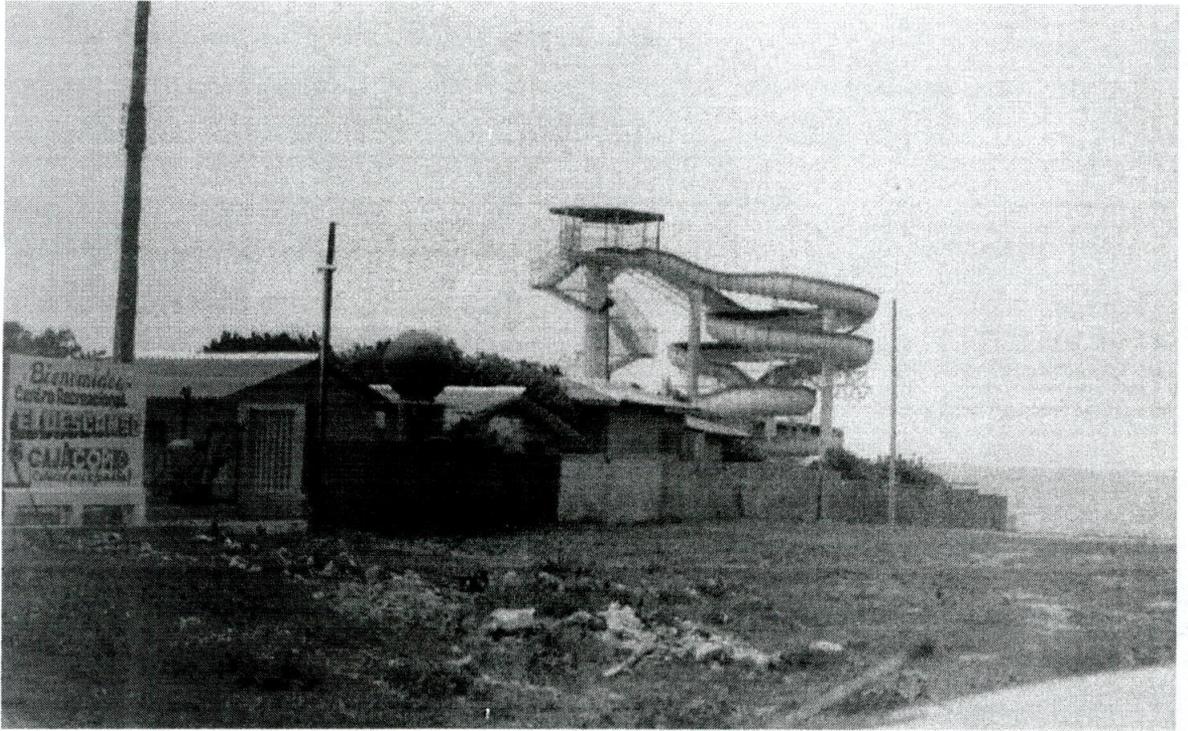


Figura 10. Fotografía de la vía infraestructura para la recreación en Santa Verónica.

Aun cuando las playas están equipadas para la recreación; la falta de recursos limitan a las personas para disfrutarlas.



Figura 11. Fotografía de uno de los restaurantes de la playa. La falta de ingresos de la población limita la recreación.

Los negocios y restaurantes continúan esperando que la apertura de la carretera les aumente considerablemente los ingresos.



Figura 12. Fotografía de un sector de Santa Verónica, aquí también se espera que "lleguen" mejores tiempos.

11. CONCLUSIONES

El equipo de trabajo después de haber realizado la investigación en el Municipio de "Juan de Acosta", con las familias que de alguna manera derivan sus ingresos, para la subsistencia, de la interacción con la carretera que comunica a la cabecera municipal con las playas de "Santa Verónica" y haber analizado los impactos socio-económica que esta vía ha producido en dichas comunidades aportan las siguientes conclusiones.

Analizada la información cuantitativa, se puede afirmar que la construcción y apertura de la vía Río – Mar ha sido primordial para el desarrollo socio – económico del Departamento del Atlántico, en general, en la medida que le ha permitido tener ahorros considerables y mayores ingresos vía impuestos, que le han posibilitado canalizar esos recursos a la satisfacción de otras necesidades, y en particular, ha beneficiado a una población aproximada de 111.189 habitantes, correspondiente a los municipios de Santo Tomás, Polonuevo, Baranoa y Juan de Acosta, en la medida en que han mejorado sus condiciones de vida, tanto en lo económico como en lo social.

Se percibe que los pobladores de la región no tienen un concepto totalmente favorable acerca de los beneficios que les proporcionaría la construcción de la vía Río – Mar, se deduce a partir de sus entrevistas que no tenían claridad acerca de



los beneficios que la construcción de la vía les podía aportar, así como el lapso de tiempo que debería esperarse para que se dieran los resultados.

Es de resaltar, el mejoramiento de la cobertura en los servicios de educación, salud y transporte.

Del análisis de la información cualitativa se puede concluir que:

Los habitantes no tienen concepto claro de "calidad de vida", pues para ellos "la calidad" está referida a las cosas materiales que se pueden comprar; sin embargo asocian dicho concepto con el de "mejores condiciones de vida", y en este sentido tener "buenas condiciones de vida" implica tener una vivienda propia, tener un buen trabajo que les permita obtener los ingresos suficientes para los gastos de alimentación, educación y salud y además tener dinero para la "Recreación" familiar, de igual manera las "buenas condiciones" implican también vivir en un ambiente tranquilo en donde se pueda disfrutar de la libertad (de movilización, de expresión, etc.).

Para todos los entrevistados lo fundamental para "vivir bien" es: no tener problemas con nadie, y vivir en un lugar tranquilo en donde uno pueda "rebuscarse" la comida.

De hecho “Juan de Acosta” es un pueblo “amañador” por excelencia en donde aun los más pobres viven tranquilos, ya que poseen algo muy valioso: “la paz” y “la libertad”; aquí se establece un delicado balance entre “el ser” y “el tener”, pero con énfasis en “el ser”.

“El sentido de pertenencia, el conocimiento y la manipulación de la naturaleza, el afecto y reconocimiento. De estas condiciones también habla “la calidad de vida” (CÉSPEDES, L. R. Op. cit.).

Los parámetros a utilizar para medir (o definir) “la calidad de vida” en las comunidades **apacibles y tranquilas**, como las del Municipio de “Juan de Acosta” (incluyendo “Santa Verónica) deben ser necesariamente diferentes a los utilizados en las culturas citadinas (de las grandes urbes como Barranquilla), ya que si bien es cierto, “la calidad de vida” tiene un componente material que está ligado a un espacio geográfico y a unas condiciones específicas y materiales en donde se desarrolla la comunidad, “en la medida en que pueda conservarse exactamente en el modo necesario en una época determinada, en el ámbito de un estrato social dado” a la manera de HELLER, el componente espiritual es mucho más fuerte, ligado a otros valores como la alimentación, la educación y el trabajo.

“La calidad de vida” como “disfrute” es un concepto cualitativo que depende de la cultura y de hecho los valores morales y sociales que contribuyen al esparcimiento

del espíritu, son relativos a cada tipo de sociedad y sólo se puede medir mediante la expresión y el sentimiento de las personas.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto se concluye que “la calidad de vida” no se puede “mejorar” desde afuera; error que cometen generalmente los “planificadores”, quienes desde sus oficinas diseñan el “Mejoramiento de la calidad de vida” de comunidades a los cuales ellos no pertenecen y la mayoría de las veces ni siquiera conocen; de allí que muchas obras no consiguen los “beneficios” que se diseñan por anticipado y sin la participación activa de los posibles beneficiarios.

“Pensar en mantener las comunidades de estas poblaciones en condiciones que satisfagan sus necesidades sin comprometer las de las generaciones futuras implica un reto de encontrar un concepto de **“la calidad de vida” propio**, basado principalmente en tecnologías compatibles con sus propios ecosistemas y condiciones socio culturales” (PNUD, “nuestra propia agenda, p. 52).

“La calidad de vida” de los que viven en “Santa Verónica” está referida al disfrute que ellos sienten de vivir en ese lugar y ese sentimiento está ligado a la tranquilidad y al paisaje que tienen de manera permanente.

Para los habitantes de "Santa Verónica", la Recreación implica "ir de viaje" a otro lugar diferente a las playas que ellos poseen, pues para estos habitantes "Santa Verónica" es el lugar de residencia y de trabajo, pero no de "Recreación".

Hasta la fecha no ha existido ningún programa estatal o privado que estimule la movilización (masiva y permanente) de los habitantes que viven en la orilla del río hacia las playas de "Santa Verónica", y en este sentido la carretera no ha cumplido esa finalidad, ya que ella por si sola no estimula a quienes no tienen el dinero suficiente para movilizarse con fines de Recreación.

No existe un sentido de pertenencia por la carretera por lo tanto nadie está interesado y/o preocupado por su deterioro ni por embellecer el paisaje; "eso es cosa del gobierno", eso demuestra una vez más que para crear sentido de pertenencia es necesario la participación de los beneficiarios, desde la concepción de la idea, hasta la finalización del proyecto.

En general, la apreciación que tienen las comunidades, es que la carretera no ha traído todos los beneficios que se esperaban, cuando se formuló el proyecto, ya que ellas "sienten" que los resultados hasta ahora obtenidos no son del todo satisfactorios.

12. RECOMENDACIONES

Después de haber realizado la investigación del Impacto socio – económico que produjo la carretera “Juan de Acosta – Santa Verónica” en las comunidades “beneficiarias” en dicho tramo, el grupo de trabajo deja a manera de sugerencias para todas las personas y entidades que estén interesadas en el desarrollo del municipio las siguientes:

Es conveniente interiorizar en los nuevos (niños y jóvenes) así como en las futuras generaciones el “sentido de pertenencia”, que actualmente tienen los ancianos, de tal manera que esas nuevas generaciones le den el “valor” que realmente tienen los recursos que ellos poseen, principalmente las playas de Santa Verónica; pues de la valoración que ellos le den dependerá su conservación hacia el futuro.

Es indispensable, adelantar por parte del gobierno municipal una campaña educativa tendiente a crear en todas las familias una conciencia colectiva, acerca de la Recreación como parte de una buena salud y como requisito para mantener la integración familiar; explicando que no se requiere el dinero para disfrutar de lo que la naturaleza nos brinda “gratuitamente” como los paisajes, y los recursos naturales.



Se recomienda que el Gobierno, ya sea municipal, ya departamental o nacional, cuando lleve a cabo este tipo de proyectos desarrolle campañas en las comunidades de las zonas de influencia, para que se apropien del proyecto, lo conozcan, sepan que pueden esperar de su implementación y que se espera de ellos.

Es aconsejable que todas las escuelas, y colegios tengan dentro de su plan curricular educativo, la visita periódica a las playas de Santa Verónica, para que los educandos, no sólo la conozcan y las disfruten, sino para estimular el flujo hacia esa área y dinamizar la economía local.

Teniendo en cuenta que el municipio cuenta con una vocación ancestral hacia la agricultura, sería conveniente adelantar acciones tendientes a convertir a todo el municipio en la principal despensa agrícola del departamento, para reactivar la economía y darle oportunidad de trabajo a las nuevas generaciones.

Es importante tener en cuenta que todos los nuevos proyectos que se formulen dentro del municipio sean producto de una propuesta colectiva nacida precisamente del sentir de toda la comunidad, para que realmente sea sostenible y produzca los beneficios deseados.

BIBLIOGRAFÍA

Briones, G. Métodos y técnicas avanzadas de investigación aplicadas a la Educación y a las ciencias sociales. Bogotá: ICFES – PIIE, 1998, Módulo 2. p. 82.

_____, Evaluación de Programas Sociales. Santiago de Chile: PIIE, 1985. p. 96.

_____, Metodología de la investigación social. Lecturas básicas centro de estudios regionales. Barranquilla: Uninorte, 1991. p. 84.

Calvo, H.; Meisel, A. El rezago de la Costa Caribe Colombiana. Primera Edición. Colombia : 1999.

CEPAL. El desarrollo sostenible: transformación productiva, equidad y medio ambiente. Santiago de Chile: 1991. p. 146.

CEPAL – PNUMA. El reto ambiental del desarrollo en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: publicaciones Medusa, 1990. p. 121.

Céspedes, L. De la mala y de la Buena vida. Periódico de la Defensoría del Pueblo para la divulgación de los derechos humanos. Su defensor No. 1. Mayo, 1994.

De la Cruz, A.; Rey, E. El hombre y su mar (memoria cultural del Magdalena). Instituto de Cultura del Magdalena: Santa Marta, ago. 1991. p. 32 – 33.

Díaz, R. El Ecosistema sociocultural y la calidad de vida. 1ª ed. México: Trillas, 1986. p. 42.

Fontana, J. La historia después del fin de la historia. Barcelona: Grijalbo (crítica). 1992. p. 64.

González, E., *et al.* Diálogo con nuestro futuro común. Perspectivas latinoamericanas del informe Brundtland. 1ª ed. Caracas: Nueva Sociedad, 1990. p. 165 – 178.

Goodland, R.; Daly, H.. Desarrollo económico sostenible. Avances sobre el informe Brundtland. 3º reimpresión. Colombia, 1998.

Heller, A. Historia y vida cotidiana. Barcelona: Grijalbo. 1972.

_____, Sociología de la vida cotidiana. Barcelona: Península, 1987. p. 333 – 337.

Hernández, O. Juan de Acosta, Reserva turística del Departamento del Atlántico. Editorial Antillas, Barranquilla, 1997.

Maihold, G.; Urquidi, V. Diálogo con nuestro futuro común. Fundación Friedrich Ebert. México: Nueva Sociedad, abr. 1989, p. 8.

Max-Neef, M. Desarrollo a escala humana. Development dialogue. Santiago de Chile: CEPUR, 1986. p. 57, 77.

Olson, D.; Barnes, H. Calidad de vida. p. 114.

MUNICIPIO DE JUAN DE ACOSTA. Plan de Desarrollo Municipal "Para servir a la comunidad" 2001 – 2003. Municipio de Juan de Acosta, enero 2001.

PNUD. Desarrollo Humano. Informe 1992. Santa Fe de Bogotá: Tercer Mundo, 1992. p. 51.

Sejenovich, H. Diálogo Con nuestro futuro común.

Urrutia, P. Psicología del Medio Ambiente. Colección Didáctica del Medio Ambiente. Barcelona: Oikos – Tau, 1981. p. 16 – 45.

ANEXOS



Anexo A. Guía utilizada para el diálogo con los habitantes del área del proyecto.

RESPECTO DE LA FAMILIA

¿De cuántos miembros está compuesta su familia?

¿Cuánto tiempo hace que la familia vive en este lugar?

¿Cuál es la principal actividad económica que tiene el jefe de la familia?

¿Ud. recuerda cuando se construyó la carretera Río – Mar ?

RESPECTO AL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA

¿Qué entiende Ud. por calidad de vida?

¿En estos momentos cómo considera las condiciones de vida en que viven Uds. aquí?

¿En qué aspectos han mejorado las condiciones de vida de su familia desde cuando se construyó la carretera Juan de Acosta – Santa Verónica?

¿En qué aspectos ha mejorado el Municipio o la región?(Juan de Acosta – Santa Verónica)?

¿Qué cree Ud. que le hace falta para que las condiciones de vida se consideren “muy buenas”?

¿Ha pensado en algún momento trasladarse definitivamente a otro lugar del país?

Si Ud. se ganara la lotería extraordinaria o el “Baloto” ¿se quedaría viviendo aquí?

¿Cuáles son las cosas positivas que ha traído para su familia la carretera Río – Mar?

¿Cuáles han sido las cosas negativas que Ud. siente que ha traído la carretera?

RESPECTO AL MEJORAMIENTO DE LOS INGRESOS

¿De dónde obtienen los ingresos para la subsistencia y todos los gastos?

Con la carretera se pensó que se mejorarían los ingresos de los habitantes, en su caso particular ¿qué nos puede decir?

¿Quiénes cree Ud. que han mejorado los ingresos con la carretera Juan de Acosta – Santa Verónica?

¿Cómo eran sus ingresos antes de construir la carretera?

RESPECTO A LA RECREACIÓN

Para Ud. ¿qué significa la Recreación?

¿Cada cuánto tiempo esta familia realiza actividades de Recreación?

¿Conocen Uds. las playas de Santa Verónica?. ¿Qué tal le parecen?

¿Cada cuánto tiempo van a la playa con el fin de Recrearse?

Antes de que existiera la carretera, ¿visitaban las playas? ¿Con qué frecuencia?

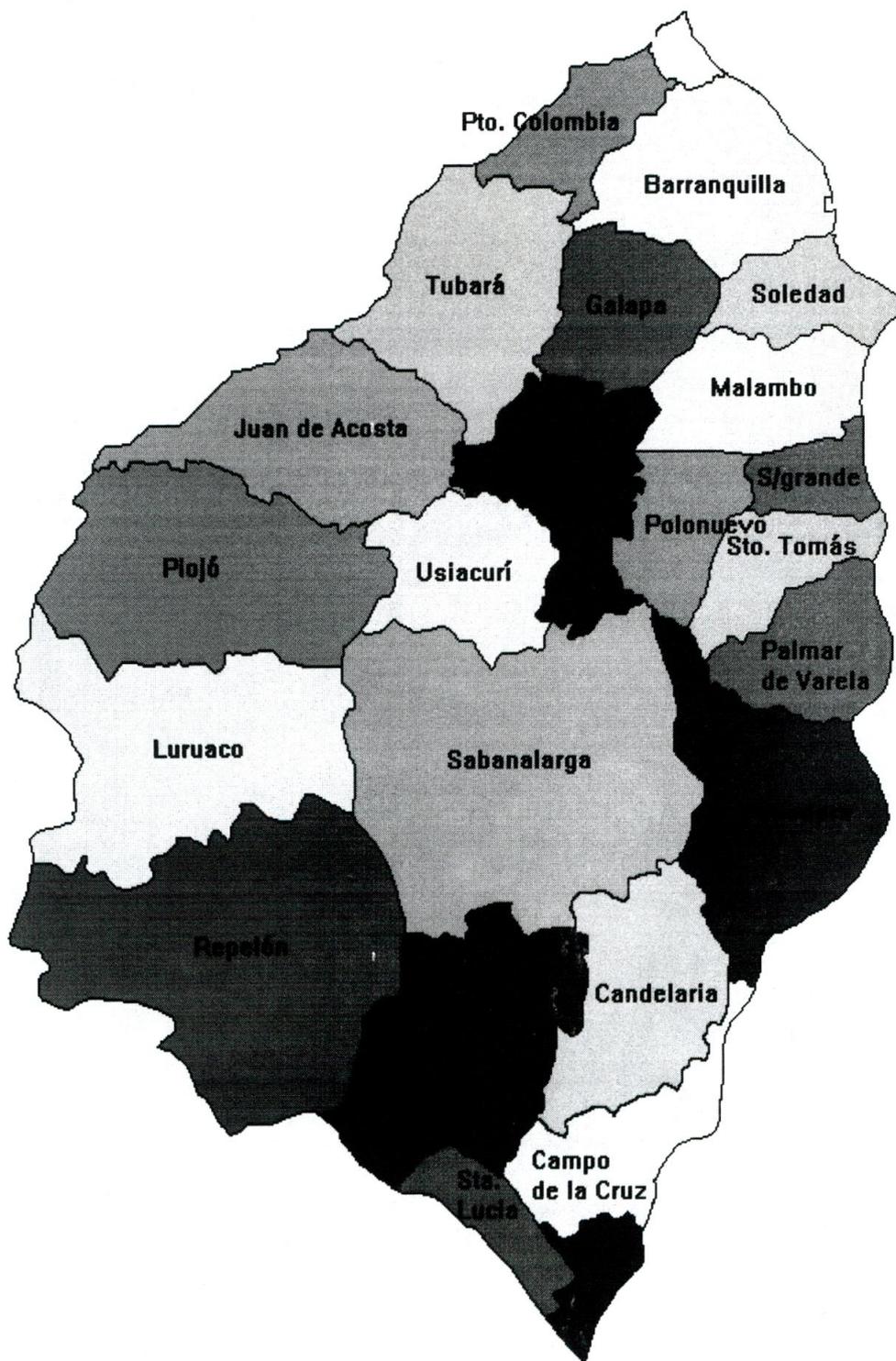
¿Ud. cree que con la apertura de la carretera se ha aumentado el flujo hacia Santa Verónica desde acá?

¿Qué es lo que más le gustaría hacer como Recreación?

Cuándo hace Recreación, ¿lo hace sólo o en compañía de alguien?

¿Cuál es la principal dificultad para visitar con mayor frecuencia la playa?

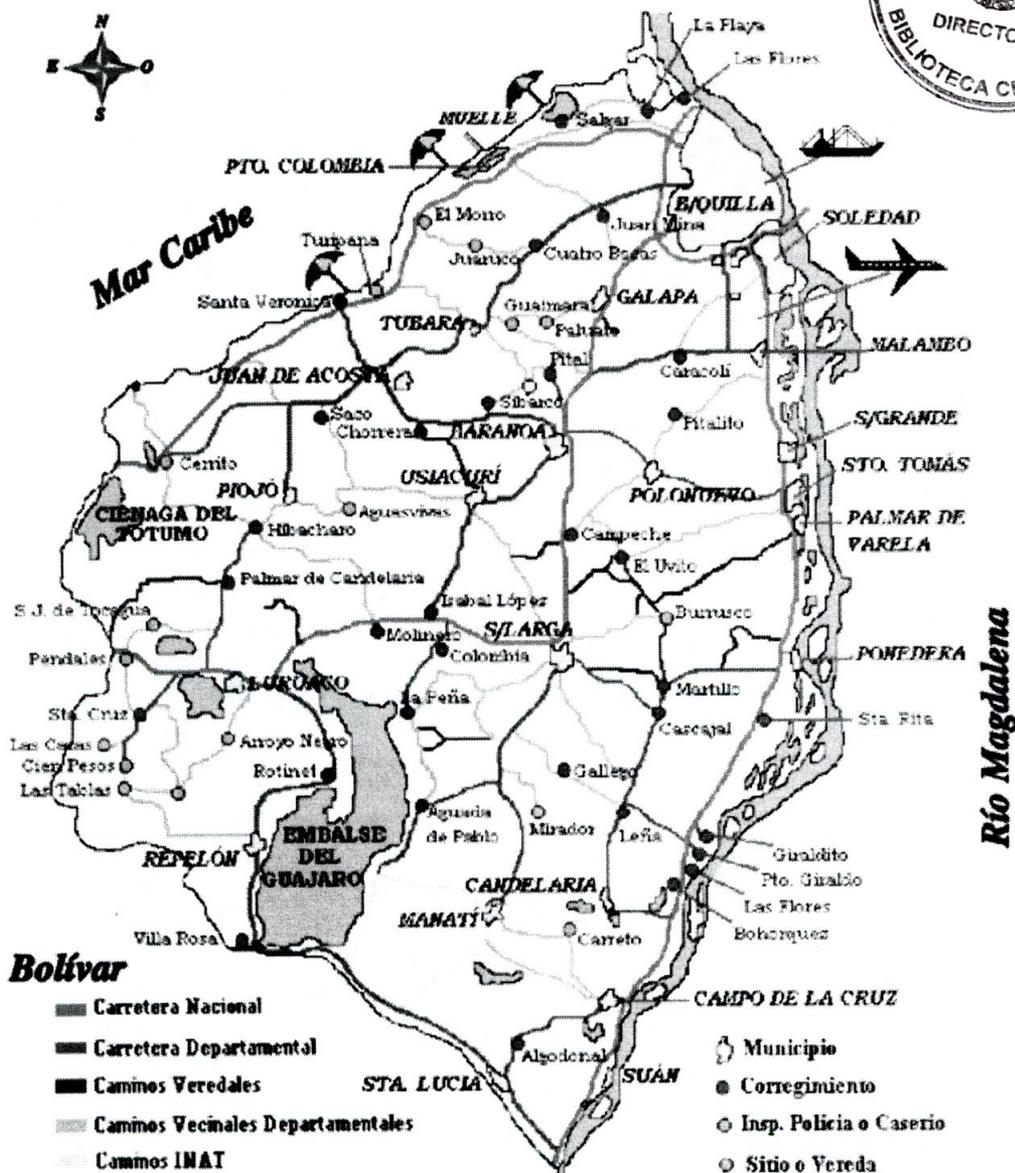
Anexo B. División Político – Administrativa del Departamento del Atlántico



Anexo C. Mapa vial del Departamento del Atlántico

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

Mapa Vial del Departamento



Bolívar

- Carretera Nacional
- ▬ Carretera Departamental
- ▬ Caminos Veredales
- ▬ Caminos Vecinales Departamentales
- ▬ Caminos INAT

- Municipio
- Corregimiento
- Insp. Policía o Caserío
- Sitio o Vereda

Fuente: Obras Públicas Departamentales
 Departamento Administrativo de Planeación
 Grupo de Información y Estadística
 Graficado por: Heriberto Barros Melvado

Anexo D. Vía Santa Verónica – Juan de Acosta



Mar Caribe

Santa Verónica

JUAN DE ACOSTA

