

Equipo 40

Bojayá conectado, Bojayá seguro

Resumen

En este documento identificamos el transporte fluvial como principal factor de riesgo para el ingreso de nuevos contagiados de covid-19 al municipio de Bojayá. Habiendo sólo cuatro casos activos en el municipio, y siendo el río Atrato la principal fuente de comunicación y transporte de Bojayá con el resto del país, es crucial implementar medidas para bioasegurar este medio. Igualmente, consideramos que organizar y capacitar el transporte fluvial tendría un alto impacto económico en el municipio en el mediano y largo plazo, más allá de la contingencia del covid-19.

Argumentamos que, hasta el día de hoy, el transporte por el río Atrato desde y hacia Bojayá se lleva a cabo de forma poco organizada. Al explorar la literatura concluimos que la ineficiencia en el transporte, particularmente en Colombia, es una de las principales causas de bajo desarrollo económico en las diferentes regiones. Particularmente en Bojayá, ésta significa costos muy elevados y riesgos altos al transportar lo producido en el municipio de vocación agrícola.

Así, sugerimos un plan de acción que consta de tres pilares: Asociar, capacitar e invertir. Asociar se refiere a vincular a los diferentes agricultores y miembros del sector transporte que hoy realizan su labor individualmente en una misma cooperativa de transporte en el marco de las leyes 79 de 1988 y 1242 de 2008, para así coordinarse y poder brindar un transporte más eficiente. Luego, es fundamental capacitarlos en cuanto a las mejores prácticas de bioseguridad y de transporte fluvial. Por último, se propone una inversión con fondos del OCAD paz y recursos de privados presentes en el municipio para la adquisición de mejor infraestructura fluvial.

Entendiendo la premura de la situación sanitaria, lo prioritario en el corto plazo será una caracterización y focalización de quienes hoy se dedican a esa actividad y hacer entregas masivas de elementos de bioseguridad.

Diagnóstico

El municipio de Bojayá se encuentra ubicado en el departamento del Chocó, en la región pacífica de Colombia. Es el asentamiento de comunidades mayoritariamente étnicas, con **10 resguardos indígenas, que representan el 43.21% de la población y el Consejo Comunitario Mayor de la Asociación Campesina Integral del Atrato, que acoge a las comunidades negras y/o afrocolombianas asentadas en la cabecera municipal, 16 corregimientos y 6 veredas, el 50.26% de la población.**

La historia de Bojayá ha estado enmarcada en la dinámica del conflicto armado, siendo escenario de enfrentamientos entre los diferentes actores de este, donde las consecuencias se pueden observar en sus indicadores sociales y el atraso en materia económica del municipio. Según el Instituto Agustín Codazzi, Bojayá es categorizado como un municipio rural con un índice de ruralidad del 69.0, siendo Bellavista, su cabecera municipal, el único centro urbano. **Para el 2011, el índice de pobreza extrema en la zona rural fue de 74.23% y de 33.28% en Bellavista.**

De acuerdo con caracterizaciones realizadas por la Agencia para la Renovación del Territorio (2018) y el PNUD Colombia (2015), **la economía del municipio se concentra en el sector primario, siendo la agricultura la actividad principal, con un 75% de los trabajadores del municipio concentrados en esta labor.** Las cosechas son llevadas a cabo por jornaleros pertenecientes a las comunidades negras e indígenas, quienes obtienen una remuneración de alrededor de 20.000 por día; posterior a esto, son llevadas a los centros de acopio en la casco urbano, vendidos a bajos precios a intermediarios y finalmente llevados a los municipios aledaños donde son distribuidos a vendedores de plazas de mercado. **Es importante resaltar que el excedente para los pequeños productores o trabajadores en esta cadena productiva es bajo y no hay indicios de redistribución en el municipio.**

El principal medio de transporte y de comunicación de Bojayá con los municipios aledaños, de tanto de pobladores como de cargas es por medio fluvial, a través del río Atrato, dado que no se existen vías de comunicación terrestre. En la caracterización proporcionada por el PNUD (2015) se encontró que solo existen 3 empresas de transporte fluvial, desde la cabecera a municipios como Quibdó, Vigía del fuerte, Turbo, entre otros; municipios que resultan ser también, los principales receptores de los productos cosechados.

Sin embargo, los costos de transporte son muy altos, dadas las condiciones de inseguridad en el río y, por tanto, el potencial volcamiento de las lanchas o canoas que usan para la actividad; además, no existe capacitación en temas relacionados con el correcto manejo de alimentos. **Estos costos recaen sobre los pequeños productores dueños de las parcelas.**

La crisis sanitaria por la que atraviesa el mundo hoy por cuenta del virus covid-19, ha puesto aún más en evidencia las carencias que existen en los territorios rurales en materia económica y de salud, Bojayá por supuesto no es la excepción. A las dificultades de transporte anteriormente descritas y al poco valor agregado de su economía, se suman **la inexistencia de un centro de salud debidamente equipado que permita hacerle frente a un eventual brote del virus en el territorio (PNUD, 2015);** de ser así, los contagiados deberían ser trasladados a los municipios colindantes y como ya se explicó, a través del río Atrato, lo cual resulta tanto costoso como peligroso. Si bien en el momento de elaboración de este documento solo existen cuatro casos activos en la comunidad, es necesario identificar cuales son las potenciales fuentes de contagio y de entrada del virus, y, de manera paralela, tomar medidas tanto preventivas, como sostenibles en el largo plazo.

Así pues, identificamos que **las condiciones de transporte fluvial existentes en este momento, donde no se siguen los protocolos de bioseguridad propuestos por el ministerio de salud en la resolución 000677 del 24 de abril de 2020,** es la principal puerta de contagio en el municipio. Bajo este escenario, hace necesaria una política integral a plazos, que permita la institucionalización de este medio y así mismo sea el comienzo de las mejoras en conectividad rural que necesariamente implican desarrollo.

Propuesta de política pública: Asociar - Capacitar - Invertir

La ineficiencia en el transporte interno colombiano ha sido identificada extensamente en la literatura como una de los obstáculos para el crecimiento económico. Por un lado, para Melo (1991) en la compilación de Ocampo *Historia económica de Colombia*, el mercado interno no se ha desarrollado correctamente por su fragmentación. Safford (2010) en *El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX* va más allá al sugerir que no sólo es un obstáculo, sino el problema más importante en nuestra historia económica. En ocasiones, la literatura converge en identificar la dinámica la ineficiencia en el transporte y el bajo desarrollo de los

mercados como un ciclo vicioso: **El atraso en los sistemas de transporte conlleva al bajo desarrollo del mercado interno, y, a su vez, el bajo desarrollo del mercado hace que no se establezcan sistemas de transporte.** Una consecuencia lógica, sustentada por el trabajo de Pachón y Ramírez (2016) en *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, es que **al desarrollar la infraestructura de transporte se afecta positivamente el crecimiento económico generando economías de escala al reducir los costos e integrando los mercados de diferentes regiones.**

Además de la importancia de la infraestructura de transporte para la conectividad y el desarrollo, es relevante analizar el tipo de economías que se quieren generar mientras se garantiza el acceso a estos servicios. Así pues, de acuerdo con un estudio realizado por Trujillo, Fernández y del Rosario (2018) para desarrollo gerencial, rescatan **la importancia de crear economías basadas en la autogestión, la cooperación, la autonomía y la solidaridad en territorios que han sido históricamente azotados por la violencia, para que de esta manera puedan sobrevivir y orientar sus procesos para mitigar las secuelas de dicho conflicto.**

A raíz de lo anterior, se propone crear la primera **cooperativa de transportadores de Bojayá**, reglamentada por el artículo 75 de la ley 79 de 1988 atendiendo los principios que rigen el cooperativismo dentro del ordenamiento jurídico colombiano tales como el interés común, la promoción, la protección y el ejercicio del cooperativismo como un sistema eficaz para contribuir al desarrollo económico, al fortalecimiento de la democracia, a la equitativa distribución de la propiedad y del ingreso, a la racionalización de todas las actividades económicas.

Esta asociación tiene como fin hacerle frente a la necesidad de regulación anteriormente evidenciada, de manera tal que las autoridades puedan hacer un correcto seguimiento a las embarcaciones que entran y salen del territorio, y de la misma forma a los potenciales casos de covid-19. Así mismo, tiene como propósito organizar y democratizar la información sobre la manera en cómo se podría navegar el río Atrato para minimizar las probabilidades de volcamiento y, finalmente, proveer soporte para la adquisición de nuevas embarcaciones, tanto para la movilización de personas como de los productos. Ahora, entendiendo la premura de la crisis sanitaria y la necesidad de implementación en el menor tiempo posible, se

propone que una primera caracterización del sector transporte tome lugar en los próximos días, de manera que se pueda focalizar a los posibles miembros de la asociación, el estado de sus embarcaciones y masificar la entrega de elementos de bioseguridad. **Esta primera fase de implementación podría financiarse con recursos dispuestos por el Fondo de Mitigación de Emergencias**, que reglamentado por el decreto 444 de 2020, permite utilizar los recursos dispuestos por el gobierno nacional para la conjuración de la crisis sanitaria.

En segunda instancia, que se adelanten los procesos de asociatividad formal basado en la primera caracterización, de la mano del Consejo Comunitario presente en el territorio, como de los representantes de los resguardos indígenas. **Para financiar estas actividades podría hacerse uso de la presencia de empresas privadas en el territorio que, junto con la unidad de víctimas y en función de su responsabilidad social, apoyan proyectos sin ánimo de lucro para aumentar su viabilidad y efectividad.**

Finalmente, en un plazo de dos años, con recursos del fondo **OCAD PAZ** se propone la entrega de nueva infraestructura a los transportadores de la cooperativa, para que pueda operar de manera adecuada. Con este proyecto se estaría dando respuesta a la iniciativa **0527099223473** propuesta en los pactos municipales de los PDET, **que sugiere implementar un programa de fortalecimiento empresarial, que organice a los productores en el municipio de Bojayá.**

Esta propuesta resulta la más viable para el contexto dadas las múltiples restricciones presupuestales a las que se enfrenta el municipio. Además, como lo propuso el Banco Mundial en Desarrollo impulsado por la comunidad: Panorama general, (2019), en contextos de conflicto y donde las tasas de captación de los recursos públicos son muy altas, el desarrollo impulsado por la comunidad es la opción más costo-eficiente.

En síntesis, los impactos de la política pública empezarán a verse en el corto plazo (durante la contingencia del covid-19), al enfocarse en mitigar el riesgo de introducir nuevos casos al municipio. En el mediano y largo plazo, habrá un impacto positivo económico al hacer más eficiente el transporte, reduciendo costos y barreras para los productores. El garantizar la conexión de Bojayá con los demás municipios no solo resulta beneficioso para el municipio, sino para otras poblaciones a su alrededor, puesto que de él depende su seguridad alimentaria.

Bibliografía

- A. Pachón, M. T. Ramírez (2006). La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX. Bogotá: FCE. pp. 3-224.
- Desarrollo impulsado por la comunidad: Panorama general. (2019). Retrieved 31 July 2020, from <https://www.bancomundial.org/es/topic/communitydrivendevelopment#1>
- Melo, J. O. (1991). Las vicisitudes del modelo liberal (1850-1899). En J. A. Ocampo, ed., Historia económica de Colombia. Bogotá: Siglo XXI. pp. 119-172.
- Ministerio de hacienda. (2020). *ABC Fondo de Mitigación de Emergencias*. Retrieved from http://www.urf.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeId=/ConexionContent/WCC_C LUSTER-127220
- Agencia para la renovación del territorio. (2020). *Pacto para la transformación regional Municipio de Bojayá* [Ebook]. Retrieved from https://www.renovacionterritorio.gov.co/Documentos/planes_estrategicos/programas_de_desarrollo_con_enfoque_territorial_pdet/pactos_municipales/Catatumbo/Choco
- PNUD Colombia. (2015). *Perfil productivo de Bojayá*. Retrieved from https://issuu.com/pnudcol/docs/perfil_productivo_bojay__
- Safford, F. (2010). El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX. En A. Meisel, M. T. Ramírez, eds., Economía colombiana del siglo XIX. Bogotá: FCE. pp. 523-573.
- Trujillo, S. D. J. C., Fernández, M. A. P., & del Rosario Velásquez, M. (2018). Gestión de economía solidaria y calidad de vida en las comunidades campesinas. *Desarrollo Gerencial*, 10(1), 83-104.