

ANÁLISIS DE VÍAS Terciarias EN EL PROGRAMA DE DESARROLLO CON
ENFOQUE TERRITORIAL PACÍFICO Y FRONTERA NARIÑENSE

GERMÁN ANDRÉS VARGAS RAMOS

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA - UNAD
ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS – ECJP
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA
BOGOTÁ, D.C. - 2018

ANÁLISIS DE VÍAS Terciarias EN EL PROGRAMA DE DESARROLLO CON
ENFOQUE TERRITORIAL PACÍFICO Y FRONTERA NARIÑENSE

GERMÁN ANDRÉS VARGAS RAMOS

Trabajo de grado para optar al título de especialista en Gestión Pública

Directora: PATRICIA OROPEZA PÉREZ

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA - UNAD
ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS – ECJP
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA
BOGOTÁ, D.C. - 2018

Dedicatoria

Con amor a mi esposa y a mi madre, quienes, con su sabiduría y consejos de vida, alimentaron mi espíritu de lucha para consolidar un ciudadano al servicio del Estado y la sociedad. Mujeres que pacientemente compartieron, con las tareas de la especialización, el tiempo que normalmente dedico a ellas.

Agradecimientos

A la Doctora Patricia Oropeza Pérez que motivó decididamente la realización de este documento. Sus orientaciones coadyuvaron a la consecución del propósito.

A mi esposa por los aportes, conocimientos y conceptos que desde su ámbito profesional enriquecieron mi comprensión de lo público.

Resumen

El acuerdo de paz suscrito entre el Estado Colombiano y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia – FARC en el año 2016, que puso fin a una época de violencia de más de 50 años, implicó para las partes, la suscripción de compromisos a corto, mediano y largo plazo. Uno de ellos, la reforma rural integral, demandó la creación de los programas de desarrollo con enfoque Territorial – PDET - en las zonas más necesitadas del país por sus condiciones de pobreza y afectación derivada del conflicto. Como consecuencia, la subregión Pacífico y Frontera Nariñense fue focalizada en un PDET con 11 municipios, que serán beneficiarios de vías terciarias para el desarrollo económico y social de las comunidades. Las decisiones de política pública que la institucionalidad Colombiana tome en los próximos años, serán definitivas en la consecución de este objetivo.

Palabras Clave

Programas de Desarrollo con Enfoque Integral, posconflicto, vías terciarias, Plan de Acción para la Transformación Regional.

Abstract

The peace agreement signed between the Colombian State and the Revolutionary Armed Forces of Colombia - FARC in 2016, which put an end to a period of violence of more than 50 years, implied for the parties, the signing of many short commitments, medium and long term. One of them, the integral rural reform, demanded the creation of development programs with Territorial focus - PDET - in the neediest areas of the country due to their conditions of poverty and affectation derived from the conflict. In this way, the Pacific sub-region and Nariñense border was focused on a PDET with 11 municipalities, which will be beneficiaries of tertiary routes for the economic and social development of the communities. The decisions of public policy that the Colombian institutionalism takes in the coming years will be definitive in achieving this objective.

Keywords

Development Programs with Integral Approach, post-conflict, tertiary routes, Action Plan for Regional Transformation

Tabla de contenido

Introducción.....	7
1. Planteamiento del Problema	10
2. Justificación.....	15
3. Objetivos	17
3.1. Objetivo general.....	17
3.2. Objetivos específicos	17
4. Marco Conceptual y Teórico	18
4.1. Generalidades de la red vial Terciaria en Colombia	18
4.2. Priorización de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial – PDET.....	20
4.3. Reforma rural integral y vías terciarias	21
4.4. Caracterización de la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense	22
4.5. Vías terciarias en la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense.....	29
4.6. Intervenciones de política pública y asuntos estabilizados por la institucionalidad Colombiana, a la luz de la investigación.....	31
Conclusiones	36
Recomendaciones.....	37
Referencias bibliográficas	39

Lista de tablas

Tabla 1 Víctimas por tipo de hecho victimizante en los municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense 1985 - 2015	12
Tabla 2 Caracterización de los municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense - Extensión y población.....	26
Tabla 3 Caracterización de los municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense - Áreas sembradas, ganadería y gallinas.....	27
Tabla 4 Caracterización de los municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense - Indicadores sectoriales.....	28

Lista de figuras

Figura 1- Mapa Pacífico y Frontera Nariñense - área solicitada para ser zona priorizada para PDET 2017	25
Figura 2 Mapa Red vial terciaria a cargo de la regional Nariño del Instituto Nacional de Vías - INVIAS	30

Introducción

Como resultado de la firma del acuerdo final para la terminación del conflicto – con más de 50 años de duración - y la construcción de una paz estable y duradera suscrito entre el Gobierno Nacional, en cabeza del presidente de la Republica de Colombia, Juan Manuel Santos Calderón, y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia - Ejército del Pueblo, el 24 de noviembre de 2016, se establecieron los programas de desarrollo con enfoque Territorial – PDET, que incluyen la construcción de carreteras en los municipios priorizados de la región.

Así, el desarrollo de vías terciarias para el posconflicto en el PDET Pacífico y Frontera Nariñense será el eje temático sobre el cual se llevará a cabo esta investigación, cuyo propósito principal se circunscribe en entender la transformación emprendida para mejorar la infraestructura de vías terciarias en esta zona con el propósito de facilitar las condiciones de movilidad y la reactivación económica de la región.

Las preguntas orientadoras de la investigación que pretendo responder, son:

¿Qué ámbitos contextualizan la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense en el marco de la investigación?

¿Cuáles aspectos se identifican en la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense en relación con el desarrollo de vías terciarias?

¿Qué intervenciones de política pública y asuntos estabilizados por la institucionalidad colombiana se deben examinar a la luz de la investigación?

Las respuestas a los interrogantes planteados demostrarán que el desarrollo de vías terciarias para el posconflicto en el PDET Pacífico y Frontera Nariñense refleja la deuda histórica, que en

materia de infraestructura vial tiene el Estado Colombiano con estos territorios, cuyas consecuencias han impactado negativamente la convivencia de las comunidades.

El marco general de referencia básico de la investigación se desarrolla con un enfoque cualitativo. De esta manera, la realidad a descubrir, construir e interpretar, es relativa al mundo social de los municipios del PDET y a la interpretación que sobre ella realiza el autor. La recolección de datos se hace de fuentes secundarias oficiales como la gobernación de Nariño, el Instituto Nacional de Vías y los municipios del PDET, sin un proceso de validación. Algunos datos se deducen de la plataforma de “Google Maps” por no existir explícitamente en las fuentes consultadas. La teoría de la investigación se va construyendo a partir de datos empíricos obtenidos y analizados con el método de la observación científica, de los recursos documentales que se presentan en las referencias bibliográficas. Existe un uso reducido de información estadística por las razones expuestas anteriormente. El análisis se fundamenta en la descripción de la información y el desarrollo de los temas. Además, van apareciendo hipótesis, y preguntas de investigación, que cambian con la aparición de nuevos argumentos y marcos teóricos.

La construcción de este documento se hace siguiendo el “Protocolo opción de grado monografía” en la línea de investigación; estudios políticos, gobierno y relaciones internacionales, sublínea Gestión de políticas públicas, de la Escuela de Ciencias Jurídicas y políticas – ECJP de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD. Así, se incluyen los siguientes apartados: planteamiento del problema que describe la situación actual, las causas, los síntomas, el pronóstico de mantenerse la situación actual y finalmente un control al pronóstico, que equivale a una situación futura, donde la problemática, por lo menos se vuelve manejable en

términos de resultados esperados; justificación que evidencia el impacto de la investigación; objetivo general y específicos que delimitan el accionar del estudio; marco conceptual y teórico para soportar los argumentos, las descripciones y los análisis; conclusiones , y finalmente; las referencias bibliográficas.

1. Planteamiento del Problema

Es tan diverso el territorio del Pacífico Colombiano que incluso el recurso humano se constituye en patrimonio de la nación, con comunidades negras en su mayoría, matizadas de poblaciones indígenas. En palabras de Escobar (2007): “en regiones tales como el Pacífico, la gente se compromete con la defensa del lugar desde la perspectiva económica, ecológica y de la diferencia cultural que sus paisajes, culturas y economías encarnan en relación con aquellos sectores más dominantes” (p. 24) y más adelante añade “los grupos negros e indígenas del Pacífico —como seguramente muchos otros grupos en el mundo — han vivido siempre en un conocimiento y una cultura pluriversa” (p. 29)

El aislamiento que ha caracterizado a la Región del Pacífico a lo largo de su historia, de alguna manera es comparable con el de muchas otras regiones del país. La carencia de servicios asociados a la infraestructura se hace más evidente en las zonas rurales. Un ejemplo de ello es el desarrollo de la red vial terciaria cuyo propósito es unir cabeceras municipales con áreas rurales, y áreas rurales entre sí, de un mismo municipio o corregimiento, para facilitar la articulación e integración de los territorios en pro de un bienestar económico, social, político y cultural, de los habitantes que integran estas divisiones territoriales inherentes a la vida en el campo.

Regiones como la del Pacífico desde hace varias décadas se encuentran impactadas por las vicisitudes de la violencia, el olvido y el odio entre las comunidades.

Para los once municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense se registra en el periodo 1985 – 2015 (Tabla 1), treinta años, 273,861 víctimas por hechos victimizantes. Los

desplazamientos con 237,763 víctimas, los homicidios en el marco del conflicto, con 15,681 víctimas y las amenazas con 6,433 víctimas constituyen las tres acciones, en contra de las personas - llevadas a cabo por diferentes actores -, más representativas en los once municipios. Otros hechos de alto impacto, como actos terroristas, atentados, combates y hostigamientos, la desaparición forzada y los delitos contra la libertad y la integridad sexual, el secuestro y las minas antipersonales, la munición sin explotar y artefactos explosivos, complementan un contexto problemático que profundiza la crisis de convivencia en la región.

Como se observa en la Tabla 1, en los municipios, de Tumaco con el 48% del total de las víctimas, El Charco con el 15% y Barbacoas con el 11%, se concentra las tres cuartas partes de personas afectadas por hechos victimizantes.

Tabla 1 Víctimas por tipo de hecho victimizante en los municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense 1985 - 2015

Municipio	Acto terrorista / atentado / combates / hostigamientos	Amenaza	Delitos contra la libertad y la integridad sexual	Desaparición forzada	Desplazamiento	Homicidio en Marco del conflicto	Minas antipersonal / munición sin explotar / artefacto explosivo	Secuestro	Tortura	Vinculación de niños niñas y adolescentes	Abandono o despojo forzado de tierras	Perdida de bienes muebles o inmuebles	Total
Tumaco	1.488	4.058	165	1.164	114.782	9.180	198	160	43	57	0	1.579	132.874
El Charco	1.631	452	23	322	35.909	866	12	35	5	25	0	587	39.867
Barbacoas	353	786	48	406	25.031	1.861	60	91	15	51	0	389	29.091
Olaya Herrera	94	94	11	98	14.622	1.182	1	15	5	10	0	125	16.535
Roberto Payan	129	223	17	83	11.549	503	20	20	13	9	0	192	12.758
Ricaurte	312	221	7	285	9.213	888	109	74	4	7	0	866	11.986
Santa Bárbara	83	83	15	19	8.753	378	21	78	8	11	0	84	9.720
Magüi Payan	105	232	15	34	7.487	308	4	37	2	13	0	612	8.849
La Tola	71	147	5	15	3.782	148	2	7	0	3	0	636	4.816
Francisco Pizarro	9	128	6	19	4.083	145	0	6	2	4	10	30	4.442
Mosquera	9	9	2	48	2.525	222	1	4	1	0	0	12	2.923
Total	4.284	6.433	314	2.493	237.736	15.681	428	527	98	190	10	5.112	273.861

Elaboración propia con base en el Plan Participativo de Desarrollo Departamental – Nariño Corazón del Mundo 2016-2019

En otro aspecto, el transporte terrestre automotor en esta región, a través de carreteras regionales evidencia un aislamiento relativo en comparación con el resto del país (Defensoría, 2016).

En el Departamento de Nariño, el principal medio de transporte en los territorios, es el terrestre. Se cuenta con una red de carreteras de aproximadamente 6,500 kilómetros, de las cuales el 12,18% están pavimentadas y el restante 87% en afirmado. En algunas subregiones del departamento como Obando, Centro y Sabana existe una infraestructura vial adecuada, pero en otras como Pacífico Sur, Sanquianga y Telembi, que incluyen algunos municipios del PDET, persiste un enorme desafío en la red vial secundaria y terciaria, por su inadecuada infraestructura que dificulta la conexión entre municipios, aumentando los costos de transporte y los tiempos de desplazamiento. (Gobernación de Nariño, 2016, p. 232)

La Gobernación de Nariño (2016), en su Plan participativo de desarrollo departamental 2016-2019, señala:

En términos generales, estas redes presentan un estado crítico. Tan solo el 7,1% de la red secundaria se encuentra pavimentada, porcentaje mínimo en comparación con otras regiones que además cuentan con corredores viales y vías alternas que les permiten tener más opciones de conectividad. De otro modo, del 92,9% de la red que se encuentra en afirmado, la mayoría está en regular o mal estado, sin obras de protección y drenaje, sin puentes y sin señalización, debido a los bajos recursos que dispone el Departamento para inversión en el sector.

Esta problemática se agrava en la red vial terciaria que comunica el interior de las cabeceras municipales y sus zonas rurales, en donde ningún kilómetro de vía ha sido pavimentado y 4.143,79 km están en afirmado. Los principales déficits se encuentran en

las subregiones de Telembí, Pacífico Sur y Sanquianga, con excepción de la transversal Tumaco - Pasto en donde las precarias condiciones de conectividad y la baja cobertura de la red vial generan altos costos de carga, de pasajeros y mixto.

En el territorio del PDET habitan 438,000 personas de las cuales, el 43% están en las cabeceras municipales y el 57% en zonas rurales dispersas. Entre los municipios, Tumaco destaca como el principal referente urbano. La incidencia de pobreza multidimensional – que incluye condiciones educativas del hogar, niñez y juventud, salud, trabajo y acceso a servicios públicos domiciliarios y condiciones de la vivienda - para los municipios es del 84% (Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural, 2017). De acuerdo con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE (2017) “Se consideran pobres a aquellos hogares que tengan índice de pobreza multidimensional ponderado, igual o superior al 33% de las privaciones” (p. 43).

De mantenerse la situación actual, en términos de infraestructura vial, las poblaciones de los municipios del PDET, y sus áreas de influencia, seguirían inmersas en una problemática, de las mismas dimensiones, que va más allá de la integración regional, el aislamiento, las víctimas de hechos delictivos, las brechas sociales y la competitividad local.

Será necesario en el corto plazo que el Estado Colombiano de cumplimiento a los compromisos en infraestructura vial establecidos para los PDET en el acuerdo de paz. Su materialización para el Pacífico y Frontera Nariñense deberá acompañarse de un diagnóstico detallado de la situación actual que facilite la comprensión del problema, la inclusión en la agenda de los gobiernos local, departamental y nacional, la estabilización de decisiones y finalmente el desarrollo de obras, que se concretan en caminos y elementos complementarios, como la señalización y el alumbrado público.

2. Justificación

La Infraestructura se puede definir en términos de dotación de mecanismos de desarrollo para la prestación de servicios a la comunidad, que cumplen una función social dentro del territorio que componen. De la dotación hacen parte las construcciones, sus elementos constitutivos, la organización o personas que la desarrollan, el marco técnico y normativo – jurídico que las legitima - y el conjunto de procedimientos, procesos y decisiones que permiten su operación. Como mecanismo de desarrollo debe disponer de elementos en armonía, con el propio mecanismo, y con otros mecanismos y componentes de su entorno, para el mejoramiento continuo de las condiciones de vida de la población. Los servicios a la comunidad que prestan las vías terciarias se visibilizan en la calidad de vida de las personas que se da como resultado de la movilidad que se logra en las regiones, el acceso y desarrollo de negocios y la integración que facilita, entre otros, la presencia del Estado.

Como señalan Villar y Ramírez (2014) asociando la infraestructura vial a la pobreza y ruralidad:

Las vías regionales (secundarias y terciarias) cumplen un papel fundamental en ese propósito de acortar distancias y para impulsar el dinamismo de las actividades agrícolas y mineras, así como para el desarrollo de sectores asociados a servicios tales como el turismo, que tienen cada día mayor relevancia en el desarrollo rural. Ello, a su vez, genera un vínculo claro entre el desarrollo de dichas vías y la reducción de la pobreza. (p. 12)

Además, como se menciona en el Plan Nacional de Desarrollo-PND 2014-2018.

La construcción y mantenimiento de la red terciaria tiene un impacto directo en el fortalecimiento de las cadenas productivas agrarias al mejorar la posibilidad de comercialización de los pequeños productores rurales. Una red terciaria en óptimas

condiciones es una herramienta invaluable para posibilitar la presencia del Estado en todo el territorio nacional en un escenario de posconflicto. Tomando en cuenta lo anterior, todas las instituciones estatales, en especial el MADR, el MinDefensa y el MinTransporte definirán estrategias comunes y aunarán esfuerzos a través de la celebración de convenios interadministrativos u otros mecanismos de colaboración para el cumplimiento de las metas y estrategias en materia de intervención en vías terciarias definidas en el presente Plan Nacional de Desarrollo. (DNP, 2014, p.194).

Por eso, identificar los elementos que caracterizarían la intervención del Estado en el desarrollo de vías terciarias para el Posconflicto en el PDET Pacífico y Frontera Nariñense, así como los aspectos que se identifican en la subregión del PDET, en relación con el desarrollo de vías terciarias para el Posconflicto, justifican esta investigación.

La interpretación y análisis de resultados del estudio implicará, para quien lo considere pertinente, una reflexión crítica de la administración pública y de la gestión del Estado, en materia de desarrollo de infraestructura vial en el PDET Pacífico y Frontera Nariñense. De ser así, se confirmará el impacto de la investigación. En este orden, del conjunto de beneficiarios podrán hacer parte, en la medida del acceso al documento, las comunidades de la región, los administradores públicos, los especialistas en gestión pública, la academia y otros interesados en la materia.

3. Objetivos

3.1. Objetivo general

Analizar el desarrollo de vías terciarias para el posconflicto en el Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial Pacífico y Frontera Nariñense.

3.2. Objetivos específicos

- Caracterizar los ámbitos que contextualizan la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense en el marco de la investigación.
- Determinar los aspectos que se identifican en la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense, en relación con el desarrollo de vías terciarias.
- Identificar las intervenciones de política pública y asuntos estabilizados por la institucionalidad colombiana, a la luz de la investigación.

4. Marco Conceptual y Teórico

4.1. Generalidades de la red vial Terciaria en Colombia

La red vial terciaria involucra procesos de interconexión entre veredas, cabeceras municipales y carreteras departamentales, cuyas vías son angostas – en la mayoría de los casos -, con pendientes pronunciadas y generalmente sin pavimentar, el tránsito de vehículos es inferior a 30 por día (Ospina, 2016). Estos aspectos evidencian la función tan importante que tienen los caminos vecinales en la vida comunitaria de las poblaciones rurales que comunican, así como el estado de precariedad que caracteriza estas vías.

De la red terciaria hacen parte 154,207 km que corresponden al 71% del Sistema Nacional de Carreteras de Colombia. Ésta se encuentra a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, los departamentos y los municipios; El INVIAS gestiona el 18%, los departamentos el 9% y los municipios el 65%, existe además un 8% a cargo de los privados (Ospina, 2016). Esta es una carga muy alta de administración y gestión de la malla vial trasladada por el Estado Colombiano a los municipios, más si se tiene en cuenta que algunos tienen baja capacidad institucional y los recursos presupuestales son escasos para gestionar proyectos de esta índole. La entidad Estatal especializada –El INVIAS - en este aspecto brilla por su ausencia.

Además, las carreteras veredales representan las obras que acercan al campesino con el mercado que consume sus productos, así como, el acceso a servicios básicos, por eso, se ha manifestado repetidamente que existe una diferencia significativa entre los territorios con y sin

acceso vial, destacando además la relación existente entre pobreza, ruralidad y aislamiento geográfico (Ospina, 2016). Poblaciones insertadas en la selva o regiones muy apartadas se ven avocadas a un fenómeno de aislamiento que afecta la comercialización de productos, el relacionamiento entre comunidades y el acceso a servicios estatales básicos como la educación, el saneamiento básico y especialmente la seguridad, que como lo muestran los hechos victimizantes en las regiones es un problema de enormes dimensiones.

Las vías terciarias por llegar a regiones alejadas y marginadas de la geografía nacional, han sido incluidas como un eje fundamental en planes de rehabilitación social y económica para zonas de conflicto y violencia; tal es el caso del “Plan Nacional de Rehabilitación” de 1983, “Vías para la Paz” del 2000 y últimamente “Caminos para la prosperidad” (Ospina, 2016). De alguna manera el Estado Colombiano, a través de los diferentes gobiernos nacionales, ha emprendido proyectos de desarrollo de infraestructura vial terciaria en áreas afectadas por actores armados al margen de la ley, sin embargo, este propósito ha sido afectado por limitaciones de orden logístico, institucional, ético, y presupuestal, que tendrá que ser superado en el marco de la Reforma Rural Integral y más específicamente, en los PDET.

Los planes, programas y proyectos implementados para construcción, ampliación y rehabilitación de vías terciarias incorporaban intencionalidades específicas. Ospina (2006) señala que el “Plan Nacional de Rehabilitación” pretendía incrementar la presencia del Estado en territorios marginados y fomentar la interlocución con las comunidades afectadas por hechos de violencia; así mismo, “Vías para la paz” se desarrolló en los municipios más pobres priorizados por el Plan Colombia; y “Caminos para la prosperidad” que motivó la suscripción de más de

2,500 convenios con municipios e inventario de carreteras, que más adelante servirían de insumo para la formulación de proyectos viales financiados con recursos como los de regalías. Estas iniciativas de orden nacional han sido insuficientes para tratar la problemática de infraestructura vial regional, que demanda intervenciones de política pública con presupuestos robustos y despliegue institucional para llegar en el corto y mediano plazo a todos los rincones de la geografía nacional afectados por el conflicto armado, la pobreza y el olvido.

Generalmente las áreas que lideran la actividad económica poseen una densidad poblacional mayor, así como las más rezagadas – económicamente - que normalmente están muy alejadas de las densidades, como producto de las grandes distancias que se deben recorrer y por los déficit de infraestructura que facilitan su interconexión (Villar y Ramírez, 2014). Este es un aspecto que caracteriza diferentes regiones del país y que favorece las desigualdades territoriales, como la pobreza, el desempleo, la violencia, el desplazamiento de personas hacia los cascos urbanos y muchos otros hechos victimizantes, deslegitimizando al Estado y creando regiones aisladas donde la gobernanza la ejercen los grupos armados al margen de la ley.

4.2. Priorización de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial – PDET

Como señaló el Gobierno Nacional (2016) en el acuerdo “El objetivo de los PDET es lograr la transformación estructural del campo y el ámbito rural, y un relacionamiento equitativo entre el campo y la ciudad” lo cual se justificaría, entre otros, en “el desarrollo y la integración de las regiones abandonadas y golpeadas por el conflicto” e implicaría la implementación de “inversiones públicas progresivas, concertadas con las comunidades, con el fin de lograr la

convergencia entre la calidad de vida rural y urbana, y fortalecer los encadenamientos entre la ciudad y el campo” (p. 21).

Como consecuencia se priorizaron, para todo el país, 170 municipios en 16 subregiones de PDET. Su área de influencia incluye 11.000 veredas, 1.630 núcleos veredales de participación, 305 concejos comunitarios, 452 resguardos indígenas y 6 zonas de reserva campesina. Además quedan incorporadas en los programas 6.6 millones de personas, con 2.5 millones de víctimas y una población rural pobre – multidimensional - del 57%. Estos PDET abarcan el 24% de la población rural del país y el 36% del territorio nacional. (Agencia de Renovación del Territorio, 2018, Municipios PDET Subregiones).

Su priorización, el Gobierno Nacional (2016) la fundamentó en la atención de las zonas más necesitadas del país por “los niveles de pobreza, en particular de pobreza extrema y necesidades básicas insatisfechas y el grado de afectación derivado del conflicto” añadiendo, además otro criterios como “la debilidad de la institucionalidad administrativa y de la capacidad de gestión y la presencia de cultivos de uso ilícito y de otras economías ilegítimas.” (p. 22).

4.3. Reforma rural integral y vías terciarias

Uno de los componentes de infraestructura para la transformación del campo y consolidación de la paz formulados en el Plan Nacional de Desarrollo - PND 2014-2018 hizo referencia a las vías terciarias “como una gran apuesta de infraestructura para el desarrollo del campo y la consolidación de la paz, dado que se ejecutan en las zonas más vulnerables y con mayor impacto en la generación de economías locales” (DNP, 2014, p. 194).

De esta manera, las intervenciones que se darían para atender los asuntos problemáticos de las regiones priorizadas en los PDET, incluirían “Planes Nacionales para la Reforma Rural Integral”, con componentes en: infraestructura y adecuación de tierras; desarrollo social: salud, educación, vivienda, erradicación de la pobreza; estímulos a la producción agropecuaria y a la economía solidaria y cooperativa, asistencia técnica, subsidios, crédito, generación de ingresos y mercadeo y, formalización laboral; entre otros. La infraestructura, a su vez, con alcances en vías terciarias, riego, electricidad y conectividad.

La infraestructura vial, en el acuerdo, según el Gobierno Nacional (2014) tendría como propósito “lograr la integración regional y el acceso a los servicios sociales y a los mercados, incidir favorablemente sobre el precio de los alimentos como garantía del derecho a la alimentación y mejorar el ingreso de la población campesina” para lo cual “creará e implementará un Plan Nacional de Vías Terciarias” (p. 24).

4.4. Caracterización de la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense

Cuatro regiones del Departamento de Nariño fueron priorizadas en la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense. Su ubicación en el extremo sur oeste de Colombia, integrada al Océano Pacífico, la sitúa en límites con los departamentos del Cauca, Putumayo, la República del Ecuador y el Océano Pacífico. La cobertura geográfica de este PDET, se compone de once municipios: Barbacoas, El Charco, La Tola, Magüi Payan, Mosquera, Olaya Herrera, Francisco Pizarro, Ricaurte, Roberto Payán, Santa Bárbara de Iscuandé y San Andrés de Tumaco. Este último será atendido exclusivamente en su zona rural.

El departamento de Nariño cuenta con 13 subregiones, 4 de las cuales hacen parte del PDET Pacífico y Frontera Nariñense. La Figura 1 deja ver que los municipios en el PDET

constituyen la totalidad de los que componen las subregiones de Telembí, Sanquianga y Pacífico Sur. La cuarta subregión, Piedemonte Costero, excluye al municipio de Mallama.

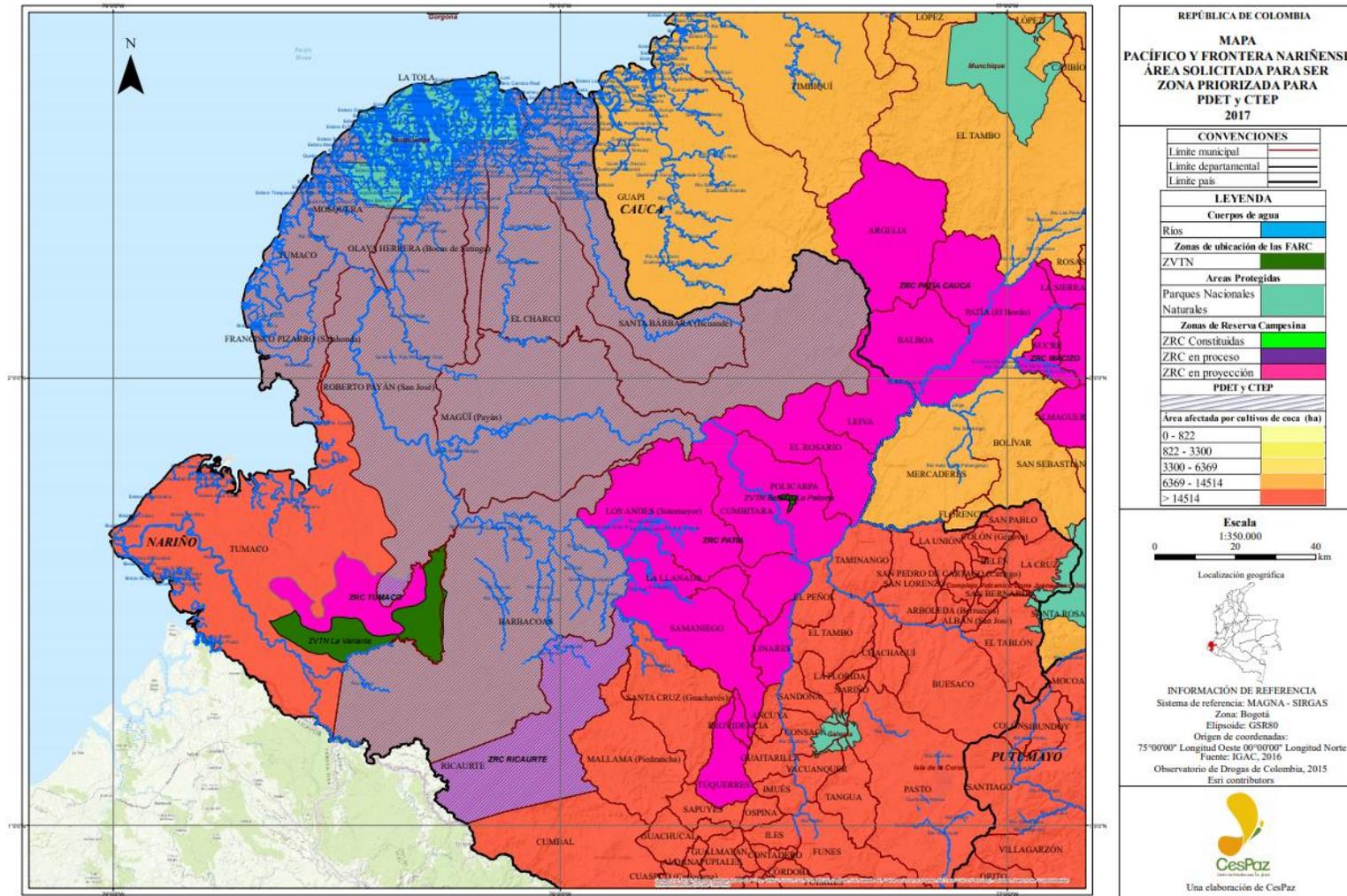
Como se aprecia en la Tabla 2 el territorio de los municipios del PDET y sus áreas de influencia abarcan el 55,23% de la extensión de todo el Departamento. Su población llega a casi 450.000 habitantes, lo que representa el 25% de la población de toda la entidad territorial. La zona rural alberga el 57% de la población del PDET, mostrando una tendencia hacia la vida en el campo. Sin embargo, en los municipios de La Tola, San Andrés de Tumaco y Francisco Pizarro esta inclinación no se cumple. Por extensión y población San Andrés de Tumaco es el municipio más representativo del PDET.

La Tabla 3 presenta producción agrícola de los municipios del PDET está dividida en cultivos transitorios, anuales y permanentes. Entre los más importantes se encuentran: banano, borjón, cacao, cítricos, aguacate, café, caña, papa china, yuca, arroz y maíz. Estos representan la tercera parte del área cultivada del departamento. Tumaco encabeza este sector económico con el 68% del área de cultivada.

Otros sectores productivos en el PDET lo constituyen la ganadería - con 13,000 cabezas-, la avicultura - con 146,000 gallinas -, la pesca y la acuicultura – camarón y piangua -. Comparativamente con la producción agrícola, estos sectores son poco representativos a nivel departamental. Vemos como la relación del inventario ganadero es del 3.6%, y el de gallinas escasamente llega al 1.3%.

La Tabla 4 muestra los indicadores de NBI, ICV, analfabetismo, cobertura de acueducto y cobertura de alcantarillado para la subregión que evidencia un desarrollo económico y social por debajo del promedio del departamento.

Figura 1- Mapa Pacífico y Frontera Nariñense - área solicitada para ser zona priorizada para PDET 2017



Fuente: Centro de Estudios para la Paz

Tabla 2 Caracterización de los municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense - Extensión y población

Municipio	Subregión del departamento	Extensión		Población - proyecciones DANE 2016			
				Total Población		Urbana	Rural
		km	% Departamento	No. Habitantes	% departamento		
El Charco	Sanquianga	2.485	7,15	38.207	2,16	10.461	27.746
Santa Bárbara de Iscuandé	Sanquianga	1.232	3,54	14.688	0,83	2.963	11.725
Olaya Herrera	Sanquianga	990	2,85	31.593	1,79	9.924	21.669
La Tola	Sanquianga	459	1,32	13.112	0,74	9.781	3.331
Mosquera	Sanquianga	678	1,95	16.769	0,95	5.963	10.806
Francisco Pizarro	Pacífico Sur	956	2,75	15.497	0,88	7.830	7.667
San Andrés de Tumaco	Pacífico sur	3778	10,87	203.971	11,55	114.553	89.438
Barbacoas	Telembí	1875	5,39	38.708	2,19	16.588	22.120
Magüi Payan	Telembí	2989	8,6	23.136	1,31	4.769	18.367
Roberto Payan	Telembí	1342	3,86	23.287	1,32	1.265	22.022
Ricaurte	Piedemonte Costero	2422	6,97	19.079	1,08	2.553	16.526
Total municipios del PDET		19.206	55,23	438.047	24,81	186.650	251.417
Total departamento		34.772	100,00	1.765.906	100,00	876.576	889.330

Elaboración propia con base en el Plan Participativo de Desarrollo Departamental – Nariño Corazón del Mundo 2016-2019

Tabla 3 Caracterización de los municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense - Áreas sembradas, ganadería y gallinas

Municipio	Subregión del departamento	Áreas sembradas has	Inventario Ganadero	Gallinas
El Charco	Sanquianga	5.568	332	10.000
Santa Bárbara de Iscuandé	Sanquianga	1.588	62	64.500
Olaya Herrera	Sanquianga	1.237	1.058	4.920
La Tola	Sanquianga	1.647	298	2.000
Mosquera	Sanquianga	876	42	1.400
Francisco Pizarro	Pacífico Sur	2.170	380	3.000
San Andrés de Tumaco	Pacífico sur	43.285	7.595	ND
Barbacoas	Telembí	1.583	353	14.500
Magüi Payan	Telembí	1.298	360	3.500
Roberto Payan	Telembí	3.178	537	14.900
Ricaurte	Piedemonte Costero	1.204	2.505	27.000
Total municipios del PDET		63.634	13.522	145.720
Total departamento		190.356	377.950	10.493.280

Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Participativo de Desarrollo Departamental – Nariño Corazón del Mundo 2016-2019

Tabla 4 Caracterización de los municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense - Indicadores sectoriales

Municipio	Subregión del departamento	2005		Tasa de analfabetismo 2005	Cobertura acueducto		Cobertura alcantarillado	
		NBI	ICV		Urbano %	Rural %	Urbano %	Rural %
El Charco	Sanquianga	81,00	42,34	35,90	90,00	0,00	45,00	0,00
Santa Bárbara de Iscuandé	Sanquianga	100,00	47,64	20,20	100,00	0,00	32,90	1,20
Olaya Herrera	Sanquianga	65,65	46,58	22,40	85,00	7,92	6,00	1,30
La Tola	Sanquianga	91,46	49,75	28,60	0,00	0,00	0,00	0,20
Mosquera	Sanquianga	84,32	45,50	19,50	0,00	0,00	0,00	0,10
Francisco Pizarro	Pacífico Sur	71,31	50,89	23,40	77,00	12,70	0,00	0,00
San Andrés de Tumaco	Pacífico sur	48,70	58,30	17,10	88,00	52,53	6,00	0,00
Barbacoas	Telembí	73,87	53,04	27,90	93,00	29,73	70,00	2,10
Magüi Payan	Telembí	82,52	46,34	25,90	68,00	0,97	62,00	1,70
Roberto Payan	Telembí	72,92	44,29	32,70	100,00	0,00	63,00	4,10
Ricaurte	Piedemonte Costero	65,91	50,22	38,10	100,00	48,92	84,00	4,00
Total municipios del PDET								
Total departamento		43,79	69,25	9,05%	94,88	79,07	84,52	15,61

Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Participativo de Desarrollo Departamental – Nariño Corazón del Mundo 2016-2019

NBI – Índice de necesidades básicas insatisfechas, ICV – Índice de calidad de vida

4.5. Vías terciarias en la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense

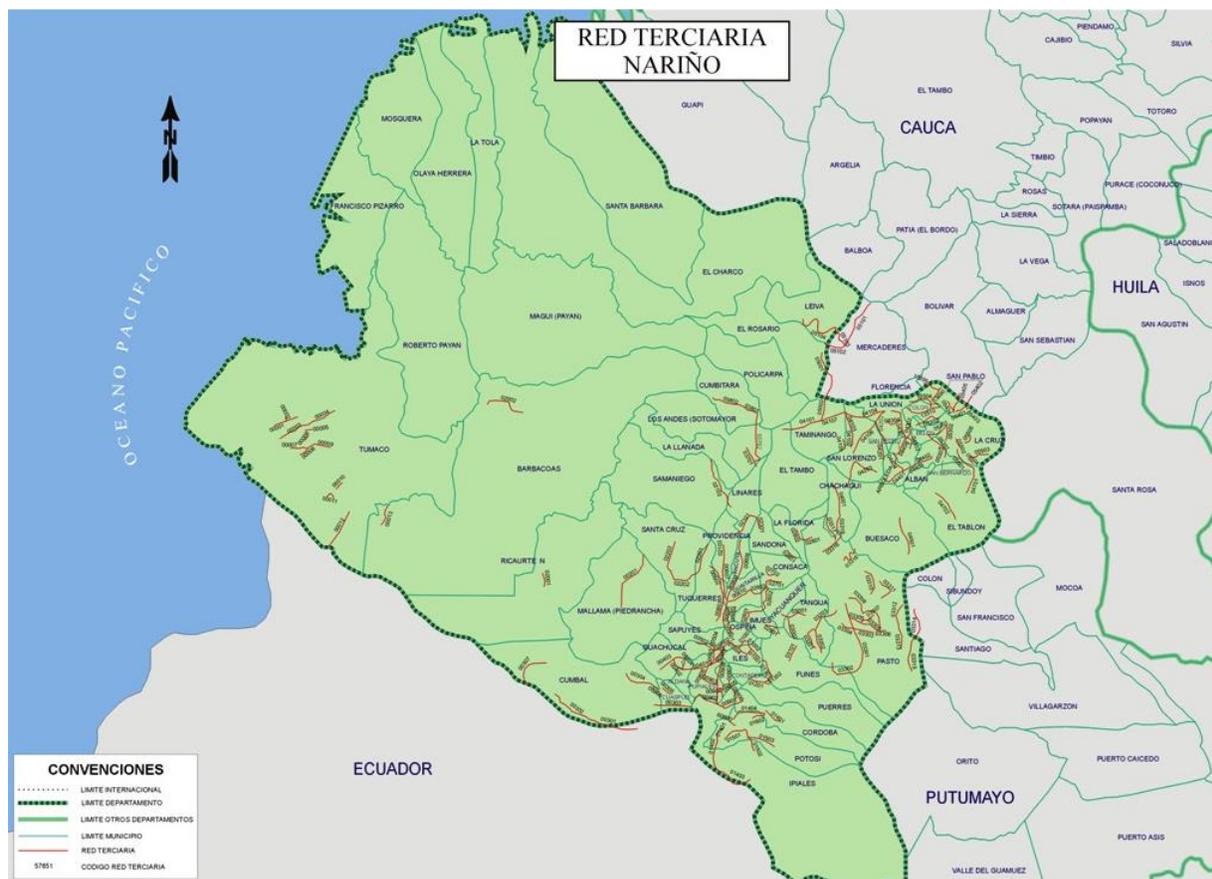
El inventario de vías terciarias para la subregión (2017) evidencia que 6 de los municipios del PDET no cuentan con carreteras – infraestructura vial – que faciliten su acceso y conexión, desde y hacia otras regiones del departamento, lo que implica un desplazamiento de personas, animales y mercaderías por vía fluvial y/o aérea. Así, el municipio del Charco recibe dos vuelos semanales desde la ciudad de Cali, y barcos de cabotaje desde Buenaventura y lanchas rápidas que vienen de Tumaco, Guapi, La Tola y Olaya Herrera. Mosquera, no tiene ingreso por vía aérea, únicamente fluvial desde Tumaco, Buenaventura, Guapi, Barbacoas y El Charco. A Roberto Payan se ingresa por vía aérea, utilizando los helicópteros de la Policía y el Ejército Nacional y Ecopetrol, y fluvial por barco y lancha. A Santa Bárbara el ingreso se hace por el río Iscuandé, a la Tola por el río del mismo nombre y a Francisco Pizarro desde Tumaco por vía fluvial.

Otros municipios tienen acceso, por carreteras precarias – sin pavimentar. Así, Barbacoas tiene 45 kilómetros en malas condiciones, que hacen parte de la conexión con la ciudad de Pasto por la troncal Pasto -Tumaco hasta Junín. En el municipio de Ricaurte la comunicación al centro del poblado se hace por una vía en regular estado entre San Isidro y la Planada y otros caminos de herradura en mal estado que conectan a Gentil Rollo, San Francisco, Punto Herraño, La Tuma, Camino Viejo y El Charco Verde. Para llegar a Ricaurte es necesario atravesar el río Telembí en lancha desde Barbacoas, y después transitar por una carretera angosta y en mal estado de 16 km.

La red vial terciaria a cargo de la regional Nariño del Instituto Nacional de Vías - INVIAS – incluye 1.507,35 km de los cuales, en el PDET, 10,35 km corresponden al municipio de Barbacoas y 77,35 Km al de Tumaco. Estas dos cifras representan el 5,80 % del inventario

total de departamento. En este orden, los 9 municipios restantes del PDET están excluidos de los beneficios de la competencia del INVIAS, como se observa en la Figura 2.

Figura 2 Mapa Red vial terciaria a cargo de la regional Nariño del Instituto Nacional de Vías - INVIAS



Fuente Instituto Nacional de Vías - INVIAS

Este déficit de infraestructura -estancamiento y deterioro- es favorecido por factores internos como la existencia de un ineficiente sistema de mantenimiento de la red vial, la carencia de un sistema para la gestión y planificación del mejoramiento, rehabilitación y construcción de la red vial acorde a los requerimientos técnicos y financieros, así como, la falta de fórmulas de transferencia y generación de tecnologías para la gestión, la capacidad financiera del ente territorial y las dificultades en los procesos de contratación. Algunos factores externos también dificultan el avance en la estructuración y ejecución de proyectos de infraestructura vial,

principalmente en aquellos municipios más rezagados y que demandan la cooperación de otros actores o entidades como el Gobierno Nacional o el Congreso de la República. (Gobernación de Nariño, 2016).

Como consecuencia se afecta la integración regional y la disminución de las brechas sociales en los territorios, configurando mercados débiles y aislados, con costos elevados, que impactan negativamente la competitividad de la producción local. (Gobernación de Nariño, 2016).

Como lo señala la Defensoría del Pueblo (2016), en su informe sobre la problemática humanitaria en la región pacífica colombiana “Las conexiones entre las principales ciudades de la región sólo son posibles al sur: Vía Buenaventura-Cali-Popayán-Pasto-Tumaco, quedando aisladas del resto. La geografía resuelve -en parte- la ausencia de carreteras y la comunicación con otras ciudades de la región a través de rutas fluviales” (p. 15).

4.6. Intervenciones de política pública y asuntos estabilizados por la institucionalidad Colombiana, a la luz de la investigación

En el año 2017 el Gobierno Nacional creó la estrategia plan 50/51 para intervenir y mejorar tramos en 50 municipios en todo el país impactados por el conflicto armado, la pobreza, la debilidad institucional y los cultivos ilícitos. Con un presupuesto de 50 mil millones de pesos transferidos del Fondo Nacional de Regalías en liquidación – viabilizados mediante decreto 248 del 14 de febrero de 2017 - a la Agencia de Renovación del Territorio – ART - para financiar proyectos de inversión para la implementación del acuerdo final, para la terminación del conflicto armado y la construcción de una paz estable y duradera este plan contempla intervenciones en cuatro de los municipios del PDET Pacífico y Frontera Nariñense: Barbacoas, Olaya Herrera, Roberto Payan y Tumaco. fomentar

La implementación implica la formalización de: 1) Un convenio entre las alcaldías locales y la ART; 2) Un pacto de transparencia entre municipios y la Presidencia de la República con el acompañamiento de la Procuraduría General de la Nación y Veedurías Ciudadanas; 3) Licitaciones y convenios con pliegos tipo de Colombia Compra Eficiente; 4) Jornadas de capacitación con los equipos de las alcaldías; 5) Licitaciones públicas para contratar el mantenimiento preventivo y; 6) Convenios solidarios con Juntas de Acción Comunal para el mantenimiento rutinario de vías.

La Agencia de Renovación del Territorio (2018) señala que “A la fecha, 12 tramos en 118 kilómetros de la red terciaria vial son mejorados” además “un muelle está próximo a ser entregado y de los otros 42 pequeños proyectos, que generan gran impacto para la comunidad, 4 ya fueron entregados y 38 están en diferentes etapas de ejecución y estructuración”.

De otra parte, la Presidencia de la Republica de Colombia, con la creación de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial - PDET mediante el Decreto 893 del 28 de mayo de 2017 estableció una cobertura geográfica de 16 de ellos en 170 municipios. Estos representan “un instrumento de planificación y gestión para implementar de manera prioritaria los planes sectoriales y programas en el marco de la Reforma Rural Integral (RRI)” articulados con los planes territoriales de los municipios priorizados. Los niveles de ruralidad se ajustarán a la normatividad e instrumentos legales como los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial (PBOT), los Esquemas Básicos de Ordenamiento Territorial (EOT) y otros.

Cada uno de los PDET se concretará con un “Plan de acción para la transformación

regional – PATR” que se construirá con participación amplia y pluralista de todos los actores de las zonas priorizadas. Dentro de estos se encuentran: El gobernador del departamento, los alcaldes municipales, los delegados de pueblos indígenas, las organizaciones de pueblos indígenas, los delegados de las comunidades, consejos comunitarios, representantes de la Agencia Nacional del Territorio, entre otros. Las etapas de la planeación participativa se observan en la Figura 3.

Figura 3. Etapas de la planeación participativa del PDET



Fuente: ART, 2018. Tomado del Documento CONPES 3932

Los PATR implicarán además consideraciones en cuanto a visión del territorio para su transformación, enfoque territorial con las características socio-históricas, culturales, ambientales y productivas de los territorios y sus habitantes, enfoque diferencial, enfoque de género, enfoque reparador del PDET, programas y proyectos consecuentes con el acuerdo final y bajo los lineamientos del Departamento Nacional de Planeación, indicadores y metas para seguimiento y

evaluación y mecanismos de rendición de cuentas y control social.

Los PDET y los PATR deberán articularse y armonizarse con los Planes de Desarrollo Nacional y Territorial, los planes de pueblos, comunidades y grupos étnicos y otros instrumentos de planeación y ordenamiento del territorio. La coordinación estará a cargo de la Agencia de Renovación del Territorio, entidad creada mediante Decreto Presidencial 2366 del 7 de diciembre de 2015. La financiación se soportará en los recursos del Presupuesto General de la Nación, el Sistema General de Participaciones, el Sistema General de Regalías, otras fuentes de financiación públicas y privadas y recursos de cooperación internacional.

En otro escenario, el Consejo Nacional de Política Económica y social – CONPES aprobó el documento CONPES 3932 “Lineamientos para la articulación del Plan Marco de Implementación del acuerdo final con los instrumentos de planeación, programación y seguimiento a políticas públicas del orden Nacional y Territorial”. Esto implica la constitución de Planes Nacionales para la Reforma Rural Integral, uno de los cuales, el Plan Nacional de Vías Para la Integración Regional estará a cargo del Ministerio de Transporte. Los costos estimados en el Documento CONPES, para la reforma rural integral en la subregión del PDET Pacífico y Frontera Nariñense ascienden a 6,24 billones de pesos de 2016. La asignación al desarrollo de vías terciarias se estimará con base en las iniciativas subregionales y municipales que se definan en el Plan de Acción para la Transformación Regional del PDET.

Finalmente, el próximo 6 de diciembre se firmara en la ciudad de San Andrés de Tumaco el Plan de Acción para la Transformación Regional del PDET Pacífico y Frontera Nariñense que

incluirá las principales iniciativas de gestión y de proyectos construidas desde el sentir de las comunidades y de los habitantes del territorio. En estos municipios se lograron firmar 11 pactos con 1,433 iniciativas, en donde participaron más de 13 mil personas. (Agencia de Renovación del Territorio, 2018).

Conclusiones

La construcción de vías terciarias en el PDET Pacífico y Frontera Nariñense implicará para la institucionalidad colombiana efectivas intervenciones de política de transporte regional a corto, mediano y largo plazo que coadyuven a legitimar la presencia del Estado en la región.

La superación del déficit de infraestructura vial mostrará el abandono histórico por parte del Estado Colombiano hacia estas comunidades, que, apropiadas de una riqueza multidimensional de enormes proporciones, se ven agobiadas por la pobreza y la violencia que frenan sus desarrollo económico y social.

Fue necesario la intervención de las FARC, un actor al margen de la ley, para que el Estado pusiera los ojos en esta representativa región del departamento de Nariño y de la nación, que, por su privilegiada posición geográfica, son un bastión estratégico para grupos violentos.

En el futuro las comunidades de los 11 municipios del PDET dictarán sentencia sobre el fruto que rindieron sus deliberaciones para el enriquecimiento de proyectos de infraestructura de vías terciarias que faciliten su integración. Por ahora, el Estado Colombiano ha dado los primeros pasos para hacer realidad estas sentidas demandas de los diferentes actores del territorio.

Recomendaciones

Sera necesario que el Estado Colombiano en cabeza del Gobierno Nacional realice intervenciones de política pública que vinculen a las diferentes instancias del orden nacional, departamental y municipal, así como a las comunidades diversas de los territorios que componen el PDET. De esta manera, entidades del orden Nacional, como el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías y la Agencia de Renovación del Territorio deberían crear espacios de interacción en un lugar de la subregión accesible desde los 11 municipios, lo cual implicaría el establecimiento de instalaciones físicas y la conformación de un personal a cargo de estas nuevas dinámicas gubernamentales.

La caracterización de los territorios que componen el PDET, en función del desarrollo de vías terciarias para el postconflicto, sería una labor coordinada por el Ministerios de Transporte y ejecutada por el Instituto Nacional de Vías, la Agencia de Renovación del territorio, la Gobernación del Departamento de Nariño y los municipios, en un trabajo colaborativo que promueva la participación de los diferentes grupos poblacionales.

El inventario de vías en afirmado, placa huella o pavimentadas, así como las futuras obras estarían a cargo del Instituto Nacional de Vías. Estas últimas deberían responder a factores como cobertura, población afectada por la violencia o el conflicto armado, beneficios económicos, acceso a servicios complementarios como escuelas, hospitales, mercados, lo cual se concretaría mediante convenios interadministrativos u otros mecanismos de colaboración que involucren

empresas privadas del sector, la promoción del empleo regional y el fortalecimiento de capacidades institucionales para la administración, gestión y, planificación de la red vial.

El desarrollo de las obras demandaría la formalización de estas a través de proyectos incorporados en el Sistema Electrónico de Contratación Pública – SECOP – con un seguimiento permanente a la ejecución de las obras y los recursos.

Finalmente, para fortalecer el seguimiento de los proyectos el estado fomentaría y apoyaría las veedurías ciudadanas y los mecanismos de participación. También la rendición de cuentas y el control político por parte de los concejos municipales y la Asamblea Departamental. El papel de la Contraloría Departamental y la Contraloría General coadyuvaría al propósito de cuidar los recursos de inversión destinados a la malla vial.

Referencias bibliográficas

- Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural, Colombia. (2017). *Caracterización territorios PDET – Pacífico-FIDA*. Recuperado de https://www.rimisp.org/wp-content/files_mf/15142640041.FIDA_Caracterizacio%CC%81nPDETPACIFICO_2017_10_23_Final.pdf
- Datos abiertos, Gobierno Digital Colombia. (2018). *Municipios170 PDET*. Recuperado de <https://www.datos.gov.co/Agricultura-y-Desarrollo-Rural/MUNICIPIOS-170-PDET/idrk-ba8y>
- Gobernación de Nariño (2016). *Plan Participativo de Desarrollo Departamental – Nariño Corazón del Mundo. 2016-2019*. Recuperado de <https://nariño.gov.co/inicio/index.php/gobernacion/plan-de-desarrollo/354-plan-de-desarrollo-departamental-narino-corazon-del-mundo-2016-2019>
- Defensoría Delegada para la Prevención de Riesgos de Violaciones a los Derechos Humanos y DIH. (2016). *Problemática humanitaria en la región pacífica colombiana*. Recuperado de <http://defensoria.gov.co/public/pdf/InformePacíficoweb.pdf>
- Presidencia de la República de Colombia. (2016). *Acuerdo final para terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera*. Bogotá. Recuperado de <http://www.altocomisionadoparalapaz.gov.co/procesos-y-conversaciones/Documentos%20compartidos/24-11-2016NuevoAcuerdoFinal.pdf>
- Escobar, A. (2010). *Territorios de diferencia: Lugar, Movimientos, vida, redes*. Departamento de Antropología Universidad de Carolina del Norte, Chapel Hill. Recuperado de: <http://www.ram-wan.net/restrepo/documentos/Territorios.pdf>

Departamento Nacional de Planeación, (2014). *Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*.

Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/PND%202014-2018%20Tomo%201%20internet.pdf>

Presidencia de la República de Colombia, (2017). *Decreto 893 de 2017*. Recuperado de

<http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20893%20DEL%2028%20DE%20MAYO%20DE%202017.pdf>

Corte Constitucional de la República de Colombia, (2017). Sentencia C-730/17. Recuperado de

<http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/C-730-17.htm>

Villar, L. y Ramírez, J.M. (2014). *Infraestructura regional y pobreza rural*. Recuperado de

http://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP_2014_No_61.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Alcaldía del municipio de El Charco Nariño, (2018). *Nuestro municipio*. Recuperado de

<http://www.elcharco-narino.gov.co/municipio/nuestro-municipio-662410>

Alcaldía del municipio de Mosquera, (2018). *Nuestro municipio*. Recuperado de

<http://www.mosquera-narino.gov.co/municipio/nuestro-municipio>

Alcaldía del municipio de Roberto Payán, (2018). *Nuestro municipio*. Recuperado de

<http://www.robertopayan-narino.gov.co/municipio/nuestro-municipio>

Alcaldía del municipio de Santa Bárbara de Iscuandé, (2018). *Nuestro municipio*. Recuperado de

<http://www.santabarbara-narino.gov.co/municipio/nuestro-municipio>

Alcaldía del municipio de Barbacoas, (2018). *Nuestro municipio*. Recuperado de

http://alcaldia-municipal-de-barbacoas-narino.micolombiadigital.gov.co/sites/alcaldia-municipal-de-barbacoas-narino/content/files/000041/2008_datos-basicos-de-barbacoas.pdf

Alcaldía del municipio de Ricaurte, (2018). *Nuestro municipio*. Recuperado de

<http://www.ricaurte-narino.gov.co/municipio/nuestro-municipio>

Google. (s.f.). [Mapa de La tola Nariño, Colombia en Google maps]. Recuperado el 17 de

Noviembre de, 2018, de:

[https://www.google.com/maps/place/La+Tola,+Nari%C3%B1o/@2.399572,-](https://www.google.com/maps/place/La+Tola,+Nari%C3%B1o/@2.399572,-78.1940898,16z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x8e2df61ab7be06a7:0x495826259a6cd644!8m2!3d2.399572!4d-78.189712)

[78.1940898,16z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x8e2df61ab7be06a7:0x495826259a6cd644!8m2!3d2.399572!4d-78.189712](https://www.google.com/maps/place/La+Tola,+Nari%C3%B1o/@2.399572,-78.1940898,16z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x8e2df61ab7be06a7:0x495826259a6cd644!8m2!3d2.399572!4d-78.189712)

Google. (s.f.). [Mapa de La Francisco Pizarro Nariño, Colombia en Google maps]. Recuperado

el 17 de Noviembre de, 2018, de:

[https://www.google.com/maps/place/Francisco+Pizarro,+Nari%C3%B1o/@2.010379,-](https://www.google.com/maps/place/Francisco+Pizarro,+Nari%C3%B1o/@2.010379,-78.6418653,13.5z/data=!4m5!3m4!1s0x8e2da744c75b289d:0x30ecafe758cc4ef6!8m2!3d2.01292!4d-78.64454)

[78.6418653,13.5z/data=!4m5!3m4!1s0x8e2da744c75b289d:0x30ecafe758cc4ef6!8m2!3d2.01292!4d-78.64454](https://www.google.com/maps/place/Francisco+Pizarro,+Nari%C3%B1o/@2.010379,-78.6418653,13.5z/data=!4m5!3m4!1s0x8e2da744c75b289d:0x30ecafe758cc4ef6!8m2!3d2.01292!4d-78.64454)

Gobernación de Nariño. (2016). *Red Vial de Nariño*. Portal de datos abiertos de GANA –

Ganadatos. Recuperado de [https://datos.narino.gov.co/?q=dataset/red-vial-de-](https://datos.narino.gov.co/?q=dataset/red-vial-de-nari%C3%B1o/resource/07a3663a-076d-4ba1-86f7-c8c5ba13e264)

[nari%C3%B1o/resource/07a3663a-076d-4ba1-86f7-c8c5ba13e264](https://datos.narino.gov.co/?q=dataset/red-vial-de-nari%C3%B1o/resource/07a3663a-076d-4ba1-86f7-c8c5ba13e264)

Instituto Nacional de Vías, (2018). *Mapa Subdirección de Red Terciaria del Instituto Nacional*

de Vías. Recuperado de https://www.invias.gov.co/images/mapas/19_narino.jpg

Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, (2017). *Boletín Técnico,*

pobreza monetaria y multidimensional en Colombia año 2017. Recuperado de

[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/bol_pobreza_17](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/bol_pobreza_17.pdf)
.pdf

Agencia de Renovación del Territorio, (2018). Municipios PDET Subregiones. Página WEB.

Recuperado de

http://www.renovacionterritorio.gov.co/Publicaciones/municipios_pdet_subregiones

Hernández, R., (2014). Metodología de la Investigación. Recuperado de

<http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

Centro de Estudios para la paz, (2017). Mapa Pacífico y Frontera Nariñense - área solicitada para ser zona priorizada para PDET y CTEP 2017. Recuperado de

<http://cespaz.com/Descargas/Cartograf%C3%ADa%20de%20la%20paz/Territorios%20Priorizados/Mapa%20Pac%C3%ADfico%20y%20frontera%20nari%C3%B1ense%20Area%20solicitada%20para%20ser%20zona%20priorizada%20para%20PDET%20y%20CTEP.pdf>

Agencia Nacional del territorio, (2018). Estrategia Plan 50/51 para el mejoramiento de vías

terciarias. Recuperado de http://www.renovacionterritorio.gov.co/especiales/plan_50_51/

Presidencia de la República de Colombia, (2017). *Decreto 248 de 2017*. Recuperado de

<http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20248%20DEL%2014%20FEBRERO%20DE%202017.pdf>

Presidencia de la República de Colombia, (2017). *Decreto 2366 de 2015*. Recuperado de

<http://wp.presidencia.gov.co/sitios/normativa/decretos/2015/Decretos2015/DECRETO%202366%20DEL%207%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202015.pdf>

Consejo Nacional de Política Económica y Social, (2018). *Documento CONPES 3932 de 2018*.

Recuperado de

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3932.pdf>

Ospina, (2016). *El papel de las vías secundarias y los caminos vecinales en el desarrollo de Colombia*. Recuperado de <https://ojsrevistaing.uniandes.edu.co/ojs/index.php/revista/article/view/911/1108>