

CAPÍTULO 7

DIMENSIÓN FUNCIONAL URBANO REGIONAL

7.1 DIAGNÓSTICO

7.1.1 MARCO TEÓRICO.

Una región económica no necesariamente es homogénea en términos físicos y humanos. Puede involucrar distintas zonas físicas y culturales y estar ubicada en distintos pisos térmicos, pero esto no le quita el carácter de unidad económica. Para determinar una zona económica se deben tomar en cuenta variables de distinta naturaleza, tales como el comercio, transporte (vías), estructura de producción, servicios, todos los factores que se complementan para lograr un fin: La producción económica.

Las regiones son consideradas unidades de territorio que mantienen fuertes vínculos económicos, sociales y ambientales, poseen una tradición y una identidad propia y son reconocidas como tales por sus habitantes. Más que por sus características homogéneas por sus relaciones de intercambio y por la necesidad de mantener integración económica, ambiental y social, las regiones naturales constituyen la base para la organización del territorio. Si bien en el mismo espacio se presentan variedad de ambientes y climas, paisajes y recursos, como es característico lo que le asigna su carácter regional es la conectividad de sus sistema e intercambios y la unidad geográfica y cultural de las comarcas.

Las ventajas absolutas y comparativas de las regiones en cuanto a la dotación de factores y la venta de servicios quedaran sujetas al ámbito de la competitividad, no se trata entonces de que deba ser lo que quiero a partir de lo que tengo, sino a

partir de lo que sea competitivo. Las cuatro ventajas competitivas tradicionales del siglo XX que son los factores capital, tecnología, recursos naturales, y mano de obra dejan de serlo, la única ventaja competitiva del siglo XXI serán las personas bien preparadas en lo técnico, científico, operativo y gerencial con liderazgo.

Las limitaciones para el desarrollo se derivan de la marginalidad de los territorios, las comunidades y sus actividades y de los procesos de intercambio de innovación y no es exclusivamente del bajo nivel de integración de las redes de intercambio comercial. Las regiones también son marginales porque existen condiciones edáficas de los territorios que restringen sus usos, los sistemas productivos entran en crisis y reducen sus niveles de competitividad, igualmente porque hay un incipiente valor agregado de la producción regional.

Las carreteras son hasta ahora el mejor medio de integración regional para las comarcas aisladas y montañosas, donde las naves aéreas no pueden arribar debido a la complejidad del relieve y al alto costo de construcción de pistas. Este sistema aunque no rentable resulta insuperable como puente de comunicación en las dilatadas sabanas y selvas del oriente y occidente del país que no están conectadas a la red vial nacional.

7.1.2 ANTECEDENTES.

La circulación primitiva depende directamente de las condiciones físicas del medio, mientras que la técnica moderna ha permitido la liberación de las mismas y han transformado las limitantes en problemas de costos y de desigual rentabilidad. Después de la conquista llegaron a América las bestias de carga, las cuales fueron empleadas por primera vez para el transporte de hombres y mercancías. La circulación creciente obligo a hacer caminos mas espaciosos y firmes para el tránsito de animales y carretas. Y hoy la mula sigue siendo insuperable para el transporte por entre riscos y montañas, donde siempre será difícil el acceso

automotriz, de aquí la gran importancia de estas bestias que producen buenos resultados para sacar al mercado los productos de las mas apartadas zonas de San Sebastián, La Vega y Bolívar.

Los caminos de herradura fueron a lo largo de los tiempos las vías de comunicación entre los diferentes poblados y cabeceras corregimentales para luego salir a Popayán y Pasto, el comercio se realizaba principalmente a Popayán sumergiéndose sobre las vías que a punta de mingas y algunos esfuerzos gubernamentales permitían conectarse con la vía panamericana y que poco a poco fueron convirtiéndose en vías principales y conectando los municipios de Santa Rosa, Bolívar, La Vega, San Sebastián, La Sierra, Rosas y Popayán, para así crear una red que permitiera el transporte vehicular, el paso a las grandes caminatas y al arreo de las bestias para intercomunicarse y ofrecer los productos traídos de la montaña y de las veredas dispersas en todo el municipio.

Los límites con el municipio de Bolívar y Sotará permitirían dar vía forzosa para intercomunicarse con la ciudad capital, y que poco a poco se fueron convirtiendo en vías alternas y principales hasta convertirse en las carreteras actuales, dando el paso a poblamientos por el norte y por el sur del municipio.

El Patía y Popayán se convertirían en los centros de comunicación entre la capital de la república y los departamentos del sur conectando a esta región tan apartada con el resto del país.

San Sebastián, por pertenecer al Macizo Colombiano rodeado de grandes cuencas y relieves quebrados, dificultaba el acceso vial entre las diferentes regiones, marginando a la región, y no permitiendo el despegue económico por la difícil comercialización de los productos agrícolas y pecuarios. El municipio de La Vega ha sido un punto de articulación funcional convirtiéndolo en un centro dinámico ejerciendo influencia sobre toda la zona, involucrando a otros centros de menor orden en el núcleo social, y puede observarse una constante variación que sufren

los centros de atracción como La Sierra, Bolívar, que tratan de adecuarse a los requerimientos de toda el área sobre la cual influyen.

Las regiones económicas de acuerdo a las actividades productivas se clasifican en:

TABLA 7.1 Clasificación de los departamentos por actividades productivas.

CLASIFICACION	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO
Industrializados	Estructura industrial sólida.	Valle
Economías en crecimiento	Actividades relacionadas cultivos de café o explotación de petroleos	Caldas
Economías basadas en el sector primario	Esfuerzos en agricultura, ganadería y agroindustria.	Tolima- Huila-Quindio-Nariño
Economías fundamentadas en el agro y en la minería	Agricultura y minería superan el 50% de su actividad económica total.	Cauca – Caqueta
Bajo nivel de desarrollo económico	Economías basadas en la explotación forestal, caza y pesca.	Choco – Putumayo- Amazonas.

Fuente: Regiones económicas de Colombia. Publicación del diario El País- Junio 1.999

7.1.3 METODOLOGÍA.

Con el fin de permitir la socialización de los conocimientos sobre proyectos productivos de interés regional que se articulen en el Esquema de Ordenamiento Territorial del municipio de San Sebastián se realizaron reuniones con el jefe de planeación, concejales y líderes del municipio, para analizar el contexto de ordenamiento de los municipios vecinos y de los nodos de desarrollo de otros departamentos.

El evento se justifica porque San Sebastián es un territorio con características comunes en sus componentes biofísico, socioeconómico y cultural. Además, que las regiones son complejos sistemas dependientes que a la vez influyen en relación con su entorno, requieren para su planificación integral la visión de sus municipios conformantes, así como de sus vecinos, contexto del cual surgen los proyectos regionales que pueden compartir alternativas de fortalecimiento del modelo de desarrollo territorial municipal con una proyección desde y para lo región.

Dentro de esta metodología se incluyó el estado actual de las vías, los flujos sociales, los flujos comerciales, los niveles de dependencia o influencia regional, los proyectos estratégicos regionales, y la cartografía realizada con la comunidad con énfasis en lo regional.

7.1.4 SISTEMA ACTUAL REGIONAL.

7.1.4.1 FUNCIONALIDAD.

Bolívar y La Vega son las regiones más dinámicas que están conectadas directamente a Popayán y al Departamento de Nariño por tener mayor accesibilidad y mayor flujo entre sus vías principales, estos municipios están conectados directamente al desarrollo del municipio de San Sebastián, quizá debido a la presencia de servicios indispensables para el desarrollo económico. Los productos agrícolas se acopian en La Vega o Bolívar y de allí son trasladados al resto del país especialmente al departamento del Cauca. Por allí pasan los grandes camiones, buses, chivas cargados con productos agrícolas, ganado, maderas y pasajeros.

La zona económicamente activa que permite dinamizar la movilidad de productos esta entre Valencia, San Sebastián, El Rosal, Santiago, La Vega y van influenciados hasta el sur del Cauca y a la ciudad capital.

Las actividades productivas de la región de San Sebastián, La Vega, Bolívar, la Sierra, son fundamentalmente agropecuarias destacándose en ellas el cultivo de la papa, maíz, caña y café, también tienen grandes extensiones de pastos donde se cría ganado doble propósito. Prácticamente la economía se sustenta en estos dos renglones con ausencia de la industria y la agroindustria, en algunos casos se hace el procesamiento de productos lácteos con técnicas rudimentarias, con mercados

locales y en pocos casos a la ciudad de Popayán. Esta región a pesar de tener factor humano disponibilidad de tierras no es considerada autónoma ni autosuficiente, cuenta con una relación de interdependencia por un lado con Nariño y por otro lado con el resto del Cauca. Esta relación se da porque el municipio y las zonas económicas limitantes se despliegan hacia la vía panamericana que interconecta el Cauca con Nariño, donde se tiene un gran auge del intercambio comercial y el tráfico de vehículos.

El municipio de San Sebastián y los municipios vecinos que son la zona de influencia no han podido tener desarrollo de la industria y la agroindustria debido a muchas limitantes como:

- Falta de espíritu empresarial moderno y técnico que haga que los recursos económicos generados en el sector primario se reinviertan en el mismo departamento pero en actividades industriales.
- La poca industrialización hacia toda la zona del departamento del Cauca influenciada especialmente por Popayán.
- Limitantes de la demanda efectiva (dinero), debido a los bajos ingresos de las familias de la región.
- El desaprovechamiento de los recursos y de las ventajas comparativas por parte de las entidades estatales y la comunidad.
- Inexistencia de la mano de obra con preparación técnica como consecuencia de dos factores: La insuficiente existencia de institutos adecuados para la formación técnica y el capital humano que logra niveles educativos adecuados, emigran a otras regiones del país por cuanto la demanda por personas

calificadas es mínima dado que la industria crece muy poco y no puede absorber satisfactoriamente este elemento humano.

- *El crédito a los medianos y pequeños productores es muy escaso o inexistente.*
- *Además, de otros factores tales como la falta y mantenimiento de vías, y falta de asesoría técnica.*
- *La carencia de programas a nivel gubernamental que permitan realizar procesos poscosecha de los productos agropecuarios.*

Las vías y los sistemas de transportes, son creados debido a los fenómenos de poblamiento e interrelación municipal de los municipios del macizo colombiano, que beneficia siete poblaciones o municipios como son Santa rosa, San Sebastián, Almaguer, La Vega, La sierra, Sotara, y Bolívar, que los interconecta por una sola vía principal. Esta vía no solo se limita a sostener el tránsito, sino que hace surgir nuevo poblamiento durante su trayectoria con un mayor número de viviendas y gentes con mayores comodidades al acceder a una vía que permite la comunicación con los otros centros poblados, modifica las aglomeraciones, les hace aparecer como una inyección al modernismo, la cultura y el cambio en lo que antes estaba aislado y estático para imprimirle cierto dinamismo. Cuando una zona es económicamente importante o desarrollada se le imprime un mayor número de vías de comunicación, es decir, la mayor o menor densidad de vías de comunicación y de intensidad de circulación depende de estos parámetros. De otra forma ampliada se puede visualizar en la gráfica No. 7.1. El estado actual de las vías que intercomunica el municipio de San Sebastián y los municipios vecinos, y bajo las circunstancias viales actuales se puede concluir que el municipio de San Sebastián se encuentra en un fuerte nivel de aislamiento y marginamiento frente a los otros municipios vecinos.

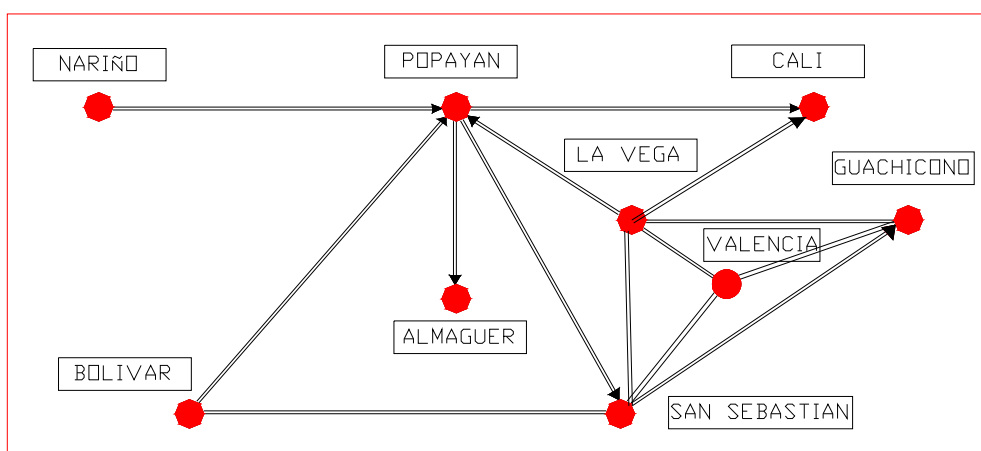


GRAFICO 7.1 Flujo comercial actual.

7.1.4.2 SISTEMA DE ARTICULACIÓN NODAL.

Se hace indispensable buscar entre las unidades regionales contiguas o con intereses comunes como los municipios que conforman la gran región de la Vega, Bolívar, el Patía, Mercaderes, La Unión, macroproyectos viales de tal forma que se facilite sus relaciones e integraciones, se trata entonces, de promover nuevas formas de organización del territorio para construir región entorno a clusters económicos, con propósitos de desarrollos comunes, además de identificar unidades regionales complementarias e interdependientes en sus ofertas y posibilidades. Se presenta el respectivo análisis del sistema de ciudades y sus áreas de influencia en el primer caso para el departamento del Huila, Cauca, Caquetá, Putumayo.

TABLA 7.2 *Función regional de centros poblados del departamento del Huila-
 Ministerio de Desarrollo Económico. 1998*

DENOMINACIÓN	FUNCIÓN REGIONAL	INFLUENCIA DIRECTA	INFLUENCIA INDIRECTA
NEIVA	Centro regional intermedio	Colombia, Aipe, Villa vieja, Tello, Palermo, Rivera, Santamaría, Yaguará, Hobo, Baraya, Campoalegre, Algeciras.	Resto del departamento y región sur-colombiana.
GARZON PITALITO LA PLATA	Centro sub-regional mayor	Gigante, Altamira, Agrado, Tarqui, Suaza, Guadalupe y Pital, Timana, Elías, Palestina, San agustín, Isnos, Nataga, Tesalia, La Argentina.	La Plata, Paicol, Nataga, Tarqui, Altamira, Pital y Agrado.
SAN AGUSTÍN GIGANTE CAMPO ALEGRE	Centro sub – regional intermedio	Isnos, Su propio territorio. Su propio territorio.	
CAUCA	Centros urbanos Popayán, Santander.	Centros urbanos sub-regionales	Municipios del Norte y Oriente.

TABLA 7.3 *Función Regional Centros Poblados departamentos Caqueta
 Putumayo. Ministerio de desarrollo Económico 1.998*

DEPARTAMENTO	CENTROS SUB-REGIONALES MAYORES	CENTROS SUB-REGIONALES INTERMEDIOS
Caqueta	No cuenta con centros urbanos	Puerto Rico, el Doncello y Cartagena del Chaira.
Putumayo	Mocóa y Puerto Asís	Orito

TABLA 7.4 *Función regional centros poblados Municipio de San Sebastián*

DENOMINACIÓN	FUNCIÓN REGIONAL	INFLUENCIA DIRECTA	INFLUENCIA INDIRECTA
San Sebastián	Centro sub-regional intermedio	Resguardos indígenas Rosal, Santiago, Valencia.	Mercaderes, la Unión. Sotará.
La Vega	Centro local	Su propio territorio	
Bolívar	Centro local	Su propio territorio	
El Bordo	Centro local	Popayán, Nariño, Valle, Costa Pacífica.	

De estas tablas se observa que la actual carretera de San Sebastián a Rosas que con una conveniente rectificación y un mejor mantenimiento, sería una adecuada solución para hacerla más rápida y obtener óptimas comunicaciones con el centro de la región y del país.

La integración vial de región La Vega, San Sebastián, Bolívar, La Sierra, Rosas podría complementarse con el mantenimiento de vías, aprovechando que muchos corregimientos dentro del municipio se encuentra por la vía principal del municipio y que no existen lugares incomunicados fuera de la alta montaña, de poco valor económico actual. Ello redundara en una mejor comunicación con la vía panamericana y con municipios como Mercaderes y Nariño y por lo tanto con la alta Amazonía (Caqueta y Putumayo), Huila y se presentaría la oferta de productos agrícolas industriales del Valle del Cauca.

El tabla siguiente presenta la circulación de principales productos por grandes volúmenes que circulan o transitan por la región de interés.

TABLA 7.5 Circulación, origen y destino de la producción de los principales productos por volúmenes de la región de estudio

PRODUCCIÓN DESTINO ORIGEN	VALLE	CAUCA	HUILA	CAQUETA	PUTUMAYO
Valle	Manufacturados industriales, asco, limpieza, personal, químicos, medicamentos, azúcar, cementos, vehículos (completos y partes), alimento pecuario, abonos, fumigantes, ferretería, etc.				
Cauca	Perecederos ,productos pecuarios, minerales de uso, industrial y exportables (azúcar, café, flores, espárragos, sacos de fique, etc)	Perecederos productos pecuarios.	No existen flujos comerciales y estadísticas de volúmenes movilizados marcados (N.E.F.C.E.B.M.M.)		
Huila	Arroz, Café, soya, ganado bovino, derivados lácteos etc.				
Caqueta	Ganado bovino, derivados lácteos, madera, etc.				N.E.F.C.E.B.M.M.
Putumayo	Ganado bovino, madera, e importados de zona libre comercio de la amazonía, etc.			N.E.F.C.E.B.M.M.	
Fuente: DANE- CORPES DE OCCIDENTE 1.999					

De la anterior tabla se puede observar que existe un tránsito de constantes volúmenes entre el departamento del Valle y Huila en las cuales, se utiliza los corredores viales del departamento del Cauca para el traslado de los bienes producibles trasportables para llegar a mercados del sur del país conformados por los departamentos del Putumayo y Caqueta.

Por tales razones es indispensable implementar proyectos de infraestructura vial que incrementen tanto la competitividad, reduzca los tiempos y costos de transporte por tonelada transportado y que permitan integrar regionalmente a través de un sistema vial y de relaciones expedito y fluido la movilización intensa de personas, bienes e información tanto internas como externas, así mismo la presencia de una articulación regional a sus áreas de influencia, en especial los centros menores y poblados donde se espera un mayor soporte tecnológico y de infraestructura favorable al encadenamiento de los procesos productivos. En la gráfica 7.2 se pueden observar la dirección actual de los flujos de tránsito de mercancías y de pasajeros.

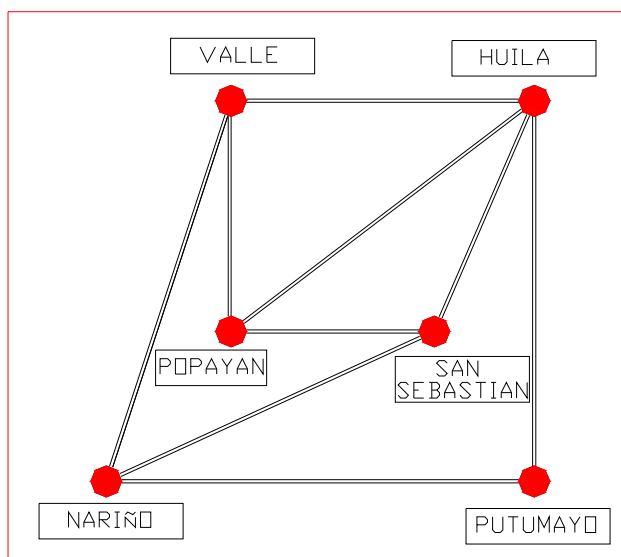


GRAFICO 7. 2 Flujos regionales con prospectiva futura.

La situación actual de las vías en el municipio de San Sebastián presenta una red que une la cabecera municipal con las cabeceras corregimentales, denominada de tercer orden y cuenta con una red secundaria departamental que pasa por la Vega – Sierra y llega a Rosas donde se une con la red vial primaria o vía Panamericana.

San Sebastián se encuentra a 150 Km de Popayán, y el estado de las vías se encuentra en muy regular estado después de el municipio de Rosas. Las vías intermunicipales que van de la cabecera municipal a las corregimentales o de tercer orden también se encuentran en regular estado, debido al invierno y al poco mantenimiento por falta de recursos económicos del municipio.

El distanciamiento, el mantenimiento de las vías y la geomorfología del terreno, no permiten una vinculación o integración del municipio con el departamento, especialmente la zona centro o indígena y la zona Sur donde se concentra la población campesina.

La vía de mayor importancia es la que cubre las rutas Popayán, La Vega, San Sebastián, aunque existe una vía alterna hacia Valencia que también se comunica con la cabecera municipal. Cuando esta vía principal se encuentra intransitable, se utiliza la vía que va por Guachicón a salir a la Sierra – Popayán, aunque en regular estado es utilizada cuando se presentan problemas en la vía principal.

TABLA 7.6 Vías del Municipio de San Sebastián.

RECORRIDO TERRITORIO VIAL	SITUACION ACTUAL
San Sebastián – Rosal – Bolívar	Regular estado vía destapada – en reparación
San Sebastián – La Vega – Sierra – Rosas- Popayán	San Sebastián – La Vega (Regular estado) La Vega - Sierra – Rosas (Deficiente)
San Sebastián – Valencia – La Vega – Popayán	Regular estado – Vía destapada
San Sebastián – Guachicón - Popayán	Regular estado – Vía destapada

7.2 FORMULACIÓN

7.2.1 PROSPECTIVA TERRITORIAL.

Existen núcleos regionales que se proyectan como zonas de desarrollo, en torno a las principales cabeceras municipales y a la capital en sistema mas o menos radial, las vías que comunican los pueblos vecinos. Es ostensible la falta de vías de penetración y caminos vecinales en el departamento y región de San Sebastián para lograr la integración del amplio sector rural.

Los caminos actuales no son suficientes ya que comunican zonas campesinas aisladas con carreteras de penetración secundarias, o unos con otros a través de empinadas montañas, y las extensas planicies por donde transitan las bestias con los cargamentos que los campesinos pueden sacar al mercado.

El departamento del Valle y Nariño tienden a configurarse como una región periférica de las demás regiones, aunque mejora su integración con el sur y oriente, lo cual se explica porque sus ofertas atienden mejor y en condiciones mas competitivas la demanda de estas áreas que las de otras partes.

Se observa un permanente incremento de los volúmenes de carga movilizada y los vuelos aéreos con destino Popayán – Bogotá, para los mismos periodos analizados las demás regiones del país tienden a incrementos mayores que Popayán, lo cual permite asumir que este se integra con menor velocidad de lo que lo hacen las otras, lo que en términos relativos significa una creciente marginalidad, la cual es expresión y está asociada a la dinámica de su economía.

La prospectiva futura de presentarse los respectivos nodos y flujos de articulación regional se desarrollarían bajo el siguiente esquema genérico (ver grafico. 7.3) en el cual se enlaza la propuesta de vías y se articula eficiente e integralmente los

departamentos del Valle- Huila y Putumayo a la plataforma exportadora del pacífico, con el vecino país de Ecuador, Perú y los restantes de sur América, con el centro y oriente del país y la gran región de libre comercio de la Amazonia y Brasil con Venezuela.

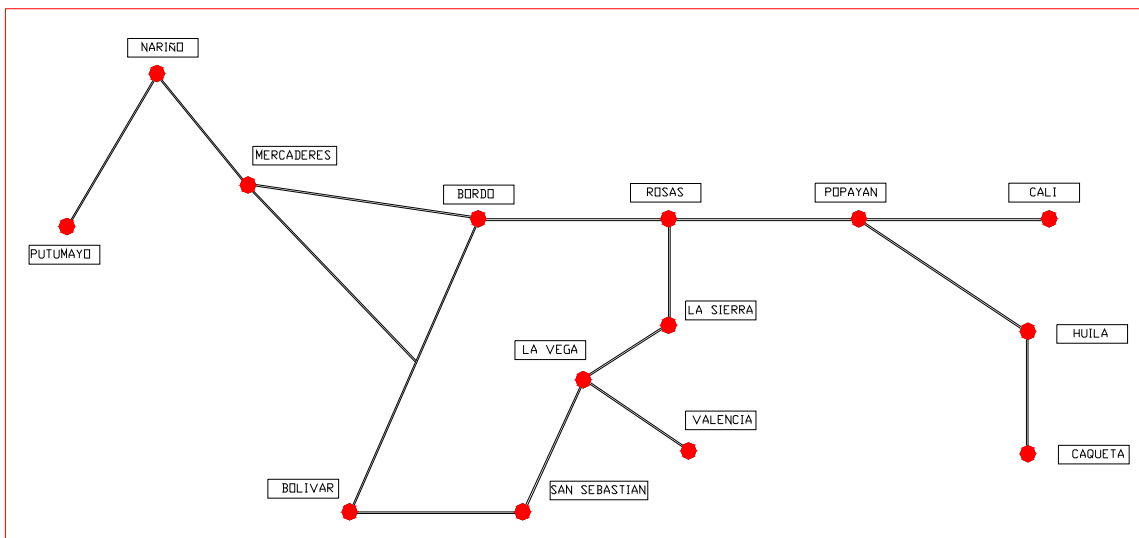


GRAFICO 7. 3 Prospectiva nodo de articulación vial, San Sebastián.

Las alianzas estratégicas que proponen los departamentos del Cauca y Huila beneficiarían esta propuesta para su desarrollo territorial:

- Con los departamentos del Putumayo, Caquetá, y Nariño para impulsar proyectos viales de integración regional y promover el manejo conjunto y coherente de unidades ambientales que sobrepasan sus límites territoriales.
- Con la nación, para impulsar los proyectos de desarrollo vial y su integración, en especial la construcción de variantes, las conexiones transversales con la marginal de la selva y la ampliación de redes de hidrocarburos y gas para conexión con el centro del país y dentro del mismo departamento.

En el departamento del Cauca específicamente la pavimentación del tramo de vía Rosas – Sierra –La Vega – San Sebastián – Bolívar – El Bordo. Únicamente pavimentada se encuentra la vía panamericana Popayán, Rosas , El Bordo. La pavimentación de estas vías permitirían el fácil acceso al macizo colombiano y el desembotellamiento de esta zona hacia el resto del país.

7.2.2 PROPUESTA INTEGRACION REGIONAL.

El límite arbitrario de la división político administrativa de algunos centros poblados de la región de San Sebastián y sus respectivas zonas pueden considerarse para algunos efectos, parte de una zona económica mas vasta, es claro que esta regionalización no se tomo en la forma estática de lo que es una región respecto a otra, sino mas bien como un proceso dinámico en el cual una región y su centro de atracción tienden a ser más autónomos con respecto al centro del cual dependían, debido a un dinamismo relativamente mayor comparado consigo mismo en una etapa inferior, siempre y cuando se desarrollen proyectos de infraestructura en vías que articulen estas zonas.

Pero la dimensión de marginalidad regional no se circunscribe solamente a las relaciones funcionales de intercambio y comunicación de tipo económico, ya que la marginalidad de la población, de los bienes y servicios considerados básicos en especial la educación son igualmente negativas para el progreso económico y social de esta región, por tal razón deben presentarse macro proyectos de integración educativa y cohesión de la base social, con el objetivo de que la región de San Sebastián no solo sea un centro de paso, sino que se articulen estratégicamente el flujo económico que desarrollen la implementación de macroproyectos de integración vial y productiva.

Si en esta región se logran consolidar procesos de paz reales, comprometidos con su desarrollo estaría justificándose esta articulación a enormes posibilidades en el

sector agropecuario. Es indispensable hacer una valoración precisa de las causas de la pobreza en las áreas detectadas y descartar que ello sea el resultado de procesos de degradación ambiental irreversibles lo cual implicaría la necesidad de prever el traslado masivo de sus habitantes a otras áreas mas promisorias.

San Sebastián plantea tres desafíos importantes para su inmediato futuro.

- Ampliar su influencia regional.
- Superar el aislamiento y la marginalidad interna y externa.
- Resolver los factores que incrementan su vulnerabilidad socioeconómica y ambiental.

Para afrontar estos tres desafíos San Sebastián cuenta con oportunidades y posibilidades que aun permanecen inexploradas en su potencial real.

La ampliación de su influencia regional es consecuente con la demanda generada por la reciente vinculación de importantes zonas por su potencial, en el sur y sur oriente del país, como Mocoa, San Vicente del Caguán, El Bordo que con Florencia dependen en gran parte de las ofertas de bienes y servicios, así como de las conexiones viales del departamento con el resto del país.

Esta circunstancia ofrece posibilidades de ampliación en el área de influencia de centros urbanos como Popayán, Cali, Pasto, Ecuador. Adicionalmente y si bien de menor jerarquía se tiene oportunidades de ampliar su radio de influencia hacia áreas del departamento de Putumayo y Caqueta en especial las capitales y también la Costa Pacífica que prácticamente depende del departamento del Valle.

En el largo plazo se prevé la integración con la carretera marginal de la selva el cual viene a ser el eje de relación del sur con centros regionales intermedios, las

demás regiones del sur oriente corresponden a jerarquías inferiores como centros subregionales mayores e intermedios o son simplemente centros locales.

Pese a que los procesos de integración internacional avanzan en forma impredecible y lenta, San Sebastián, La Vega, El Bordo pueden transformarse en regiones articuladoras, al operar como articulador de importantes flujos que le permitirían el doble propósito de mejorar sus condiciones de relaciones a los grandes ejes de relaciones, ampliar la oferta de infraestructura, productos, bienes y servicio, y ampliar sus mercados.

Las ventajas de articular mas rápida y eficientemente la producción exportable del departamento del Cauca y de otros departamentos al interior del país a los corredores viales del departamento del Valle y aumentar su tránsito hacia las zonas económicas especiales son:

- El puerto de Buenaventura es el de mayor y mejor proyección del país, moviliza más del 50% de la carga a través de sociedades portuarias del país y tiene pronosticado un tráfico que supera los 20 millones de toneladas hacia el año 2020, ubicándose como uno de los de mayor proyección de Latinoamérica. A través de sus instalaciones se exporta la totalidad del azúcar, el 80% del café y el 100% de la melaza. Igualmente se exporta el 83% de los productos químicos inorgánicos, el 81% de las láminas metálicas, el 72% del maíz y el trigo, y el 60% de los químicos industriales.
- La excelente ubicación geoestratégica y la facilidad de conexión con el mundo, ya que por Buenaventura es posible conectarse con cerca de 300 puertos o lugares distintos en todo el mundo, una condición insuperable por los aeropuertos del país, en razón de su estratégica posición respecto a los circuitos del tráfico internacional de carga marítima.

- *Es el vértice de la región más importante de la economía nacional, en esta región se produce el 70% del PIB nacional, el 77.5 del PIB industrial, se genera el 60% de las exportaciones y habita el 60% de la población colombiana.*
- *Es el lugar de convergencia de importantes proyectos de infraestructura económica y social. Buenaventura se ha convertido en espacio de convergencia de alguno de los proyectos de infraestructura vial, ferrea y marítima del país, así como de servicios públicos y sociales, por un valor cercano a los 500 millones de dólares.*
- *Se prevee ambiciosos proyectos de expansión portuaria y logística dado las excelentes condiciones de la bahía y disponibilidad de áreas para la expansión portuaria, han calificado al puerto de Buenaventura como centro prioritario de inversiones portuarias del pacífico colombiano. La inversión que demandara estos proyectos superan los 700 millones de dolares, colocando a Buenaventura como uno de los mejores puertos dotados de América Latina.*

Por las anteriores razones se hace indispensable vías de comunicación más eficientes tanto por su calidad como por la reducción de tiempos de movilización de cargas lo cual significa de manera inmediata la disminución de costos de transporte por tonelada transportada.

Para la propuesta interregional se haría indispensable la pavimentación de la vía que cubre el macizo colombiano desde Rosas, La Sierra, la Vega, San Sebastián, Santa Rosa, Bolívar, El Bordo, permitiendo una interrelación en toda esta zona, y desplazándose a diferentes regiones del país, utilizando como arteria principal la vía panamericana. También se podría utilizar la vía San Sebastián, Bolívar, Popayán para interconectarse con el municipio de Mercaderes, y por este tramo al Patía, Nariño y Ecuador, Putumayo y Caqueta. Utilizando la vía San Sebastián – Rosas se interconectaría con el departamento del Huila, Valle y centro del país, creando un flujo de amplia circulación entre los departamentos.

7.2.3 PROYECTOS IDENTIFICADOS.

7.2.3.1 **PROYECTO:** INTEGRACIÓN DE LAS CADENAS PRODUCTIVAS INTERMUNICIPALES POTENCIALIZANDO LA AGRICULTURA LIMPIA DE CALIDAD Y VOLÚMENES EXPORTABLES.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Temor al cambio. • Asistencia y promoción en los municipios. • Falta de organización comunitaria. • Inexistencia de información estadística. • Bajo apoyo institucional. • Diversas concepciones culturales, políticas y administrativas. • Desconocimiento de las ventajas competitivas. • Ausencia de una estructura institucional y tecnológica. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vocación agropecuaria. • Variedad de productos agropecuarios por pisos térmicos. • Disponibilidad de suelos. • Necesidad de integración regional. • Posibilidad de articular los niveles de producción regional en flujos económicos. • Proyectos de cooperación internacional
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones cambiantes de clima. • Posibilidad de ingreso de estructuras tradicionales monopolicas de mercado. • Incertidumbre en las reglas de mercado internacional. • Presencia de los grupos armados 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de mercados internacionales. • Mejoramiento de los ingresos de las familias involucradas. • Consolidación del entorno ambiental para darle un uso complementario. • Creación de asociaciones comerciales de municipios. • Fomento actividad económica con el ecoturismo.

7.2.3.2 **PROYECTO:** FORTALECIMIENTO ORGANIZACIONAL Y GESTIÓN SOCIAL CON VISIÓN REGIONAL.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de organización comunitaria. • Falta de voluntad y compromiso. • Bajo apoyo institucional. • Diversas concepciones culturales, políticas y administrativas y divisiones político – étnicas. • Bajo conocimiento y de información de los procesos. • Baja ingerencia comunitaria en torno a decisiones local y regional 	<ul style="list-style-type: none"> • Aporte de experiencia local. • Vocación agropecuaria. • Variedad de productos agropecuarios por pisos térmicos. • Disponibilidad de suelos. • Necesidad de integración regional y organización. • Posibilidad de articular niveles de producción regional en flujos económicos. • Fortalecimiento institucional.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones cambiantes de clima. • Posibilidad de ingreso de estructuras tradicionales monopolicas de mercado. • Incertidumbre en las reglas de mercado internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso de descentralización. • Planificación participativa. • Disponibilidad de mercados internacionales. • Mejorar los ingresos de las familias involucradas. • Plante. • Fomentar actividad económica con el ecoturismo. • Creación asociaciones comerciales de municipios. • Proyectos de cooperación internacional

7.2.3.3. PROYECTO: INFRAESTRUCTURA VIAL.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Impacto ambiental. • Falta de organización comunitaria. • Permeabilización de la cultura. • Bajo nivel de volúmenes de producción agropecuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de tiempos y costos de transporte de mercancías por menores recorridos. • Vocación agropecuaria. • Articulación regional sur. • Fortalecimiento a los proyectos agro- productivos. • Articulación del sistema de carga nacional e internacional. • Fortalecimiento de proyectos Agroetnoecoturismo. • Necesidad de integración regional. • Posibilidad de articular los niveles de producción regional en flujos económicos. • Fortalecimiento de los sistemas de evacuación en caso de desastres naturales. • Diferentes vías carretables de acceso a la región.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones cambiantes de clima. • Posición y visión política centralista de la gobernación del Cauca, que articula todas las vías de paso. • Planificación urbano regional no acorde a macro proyectos estratégicos de impacto. • Ausencia de políticas departamentales de articulación y flujos regionales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de mercados internacionales. • Integración regional de los beneficios del plante. • Consolidación del entorno ambiental para darle un uso integral. • Fomentar actividad económica con el ecoturismo. • Creación de asociaciones comerciales de municipios. • Estimulo al enclave industrial. • Facilidad para el flujo de población de diferentes partes del país y del mundo. • Proyectos de cooperación internacional

7.2.3.4 PROYECTO: SEGURIDAD ALIMENTARIA CON VISIÓN REGIONAL.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de organización comunitaria. • Falta de voluntad y compromiso. • Falta de educación y conciencia frente a la necesidad alimentaria. • Ausencia de programas de prevención y promoción. • Pérdida de valores tradicionales y culturales y división político-étnicas. • Bajo conocimiento y de información de los procesos. • Desempleo. • Alcoholismo y drogadicción. • Deterioro del suelo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rescate de la huerta casera. • Aporte de experiencia local. • Vocación agropecuaria. • Variedad de productos por pisos térmicos. • Consolidación étnica y familiar. • Proyectos productivos de la UMDRA. • Necesidad de integración regional y organización. • Reivindicación de lo cultural y tradicional. • Fortalecimiento intitucional. • Disponibilidad del recurso humano
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones cambiantes del clima. • Creciente mercado de consumo. • Creciente área sembrada de cultivos ilícitos. • Desplazados por violencia de otras zonas. • Creciente deforestación e incremento de áreas en pastos.. 	<ul style="list-style-type: none"> • Presencia institucional. • Planificación participativa. • Mejorar los ingresos de las familias involucradas. • Plante. • Presencia institucional. • Organización indígena. • Proyectos de cooperación internacional