

**IMPACTO DE LA INVERSIÓN SOCIAL EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL
DEPARTAMENTO DE NARIÑO A PARTIR DE RECURSOS PROPIOS.
PERIODO 2001-2005**

LEIDY MAGDALENA DELGADO BOTINA

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SAN JUAN DE PASTO
2007**

**IMPACTO DE LA INVERSIÓN SOCIAL EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL
DEPARTAMENTO DE NARIÑO A PARTIR DE RECURSOS PROPIOS.
PERIODO 2001-2005**

LEIDY MAGDALENA DELGADO BOTINA

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al Título de
Economista
Modalidad de Pasantía**

**Asesores
MARCO ANTONIO BURGOS
Economista
CARLOS DANILO HERNÁNDEZ
Economista**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SAN JUAN DE PASTO
2007**

Nota de Aceptación

ANA CRISTINA ARGOTI
Jurado

HUGO DE LA PORTILLA
Jurado

MARCO ANTONIO BURGOS
Asesor

San Juan de Pasto, 2007

DEDICATORIA

A Dios quien siempre me acompaña e ilumina
en todas las decisiones de mi vida

A mí Familia por el inmenso amor y apoyo brindado,
durante toda mi vida

Finalmente a quienes me han ayudado
avanzar en el infinito camino
del conocimiento

*“Hoy Somos Lo Que Ayer No Fuimos,
Mañana Seremos Lo Que Hoy No Somos”*

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, profesores y amigos que hicieron posible la culminación de este trabajo de investigación, a todos ellos, gracias.

A la Gobernación de Nariño, principalmente a la Secretaría de Hacienda y Presupuesto, por confiar en mí para el desarrollo de tan importante proyecto de investigación

Agradezco principalmente a los asesores del proyecto: el Profesor Marco Antonio Burgos y el Doctor Danilo Hernández, quienes gracias a sus conocimientos y objetivas intervenciones se logro desarrollar una buena investigación

Finalmente agradezco a quienes de una u otra forma asesoraron el trabajo de investigación, como es el CEDRE de la Universidad de Nariño, Planeación Departamental, Secretaria De Infraestructura Departamental y muy especialmente al profesor Julio Cesar Riascos por su apoyo y acertadas asesorías.

CONTENIDO

	Pág
INTRODUCCIÓN	16
1. MARCO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN	18
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	18
1.2 ANÁLISIS DEL PROBLEMA	19
1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	20
1.3.1 Objetivo General	20
1.3.1 Objetivos Específicos	20
1.4 JUSTIFICACIÓN	21
1.4.1 Actualidad Del Tema	21
1.4.2 Necesidad De Su Investigación	21
1.4.3 Utilidad De La Investigación	21
1.5 MARCO REFERENCIAL	22
1.5.1 Marco Teórico	22
1.5.2 Marco Contextual	25
1.5.3 Marco Legal	31
1.5.4 Marco Conceptual	34
1.6 COBERTURA DEL ESTUDIO	36
1.6.1 Temporal	36
1.6.2 Espacial	36
1.7 PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO	37
1.7.1 Tipo De Estudio	37
1.7.2 Fuentes De Información	37
1.7.3 Procesamiento De La Información	37
1.7.4 Operacionalización De Variables	38
1.8 FINANCIACIÓN Y COSTOS	39
2. EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN SOCIAL EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO A PARTIR DE RECURSOS PROPIOS. PERIODO: 2001 – 2005	40

2.1	PERIODO DE CRISIS	41
2.2	EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN SOCIAL	46
2.3	INVERSIÓN SOCIAL, DIMENSIONES Y MONTOS	48
2.3.1	Dimensión Ambiental	50
2.3.2	Dimensión Social	51
2.3.3.	Dimensión Económica	53
2.3.4.	Dimensión Político Institucional	54
2.3.5.	Dimensión Infraestructura	56
2.4	DESTINACIÓN DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN LAS DIFERENTES REGIONES DE NARIÑO	64
2.4.1	Región Centro	66
2.4.2	Región Centro Occidental	67
2.4.3	Región Costa	68
2.4.4	Región Norte	68
2.4.5	Región Sur	69
3.	MUNICIPIOS, DESTINACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE INVERSIÓN VIAL PERIODO 2001-2005	71
3.1	NIVEL DE INVERSIÓN VIAL EN CADA MUNICIPIO, AÑOS 2001- 2005	71
3.2	CLASIFICACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN VIAL, AÑOS 2001-2005	76
3.3	MONTO VÍAS PERCÁPITA, AÑOS 2001-2005	82
4.	POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS QUE PRIORIZARON LA INVERSIÓN SOCIAL EN INFRAESTRUCTURA VIAL, PERIODO 2001-2005	87
4.1	PERIODO ADMINISTRATIVO, AÑOS 2001-2003	87
4.2	PERIODO ADMINISTRATIVO, AÑOS 2004 – 2007	90
5.	PRINCIPALES PERCEPCIONES DE LOS ACTORES REGIONALES MUNICIPALES, SOBRE LA INVERSIÓN EN RED VIAL DEPARTAMENTAL	96
5.1	PERCEPCIÓN DE LOS ALCALDES	97
5.2	PERCEPCIÓN DE LOS JEFES DE INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL	98

6.	IMPACTOS SUSCITADOS EN LA POBLACIÓN SOBRE LA INVERSIÓN VIAL A PARTIR DE LAS COOPERATIVAS DE TRABAJO	106
7.	CONCLUSIONES	114
8.	RECOMENDACIONES	115
	BIBLIOGRAFÍA	116
	NETGRAFÍA	118
	ANEXOS	119

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1.	Red Vial Primaria A Cargo De INVÍAS	28
Cuadro 2.	Red Vial Secundaria A Cargo Del Departamento	29
Cuadro 3.	Red Vial Terciaria A Cargo De FNCV, Actualmente INVÍAS	29
Cuadro 4.	Departamento De Nariño: Evolución Egresos Realizados Con Recursos Propios. (Cifras en pesos)	45
Cuadro 5.	Departamento De Nariño: Composición De La Deuda Pública: Año 2005	45
Cuadro 6.	Departamento De Nariño: Total Inversión Social Con Recursos Propios. (Cifras en Pesos)	46
Cuadro 7.	Departamento De Nariño: Inversión Social Desagregada Con Recursos Propios. (Cifras en pesos)	48
Cuadro 8.	Departamento De Nariño: Relaciones Porcentuales En Cada Dimensión Con Recursos Propios. (A precios constantes 2001)	49
Cuadro 9.	Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Ambiental Con Recursos Propios	50
Cuadro 10.	Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Social Con Recursos Propios	51
Cuadro 11.	Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución Del Sector Educación Con Recursos Propios	52
Cuadro 12.	Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Económica Con Recursos Propios	54
Cuadro 13.	Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Política Institucional Con Recursos Propios	55
Cuadro 14.	Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Infraestructura Con Recursos Propios	56
Cuadro 15.	Departamento De Nariño: Ejecución Sector Vías Con Recursos Propios	57
Cuadro 16.	Departamento De Nariño: Relación Porcentual (vías/ D. Infraestructura) A Precios Constantes 2001	58
Cuadro 17.	Departamento De Nariño: Red Vial Secundaria Bajo La Responsabilidad Del Departamento (2005)	59
Cuadro 18.	Departamento De Nariño: Red Vial Secundaria Transferida Por El I.N.V (Convenio No 0240 de 1995)	63
Cuadro 19.	Departamento De Nariño: Total Kms Red Secundaria Dividida Por Regiones (Año 2001)	64
Cuadro 20.	Departamento De Nariño: Inversión Vial Por Regiones Con Recursos Propios	65
Cuadro 21.	Departamento De Nariño: Porcentaje Inversión Vial Por Regiones Con Recursos Propios	66

Cuadro 22.	Departamento De Nariño: Inversión Vial En Cada Municipio Con Recursos Propios Periodo De Análisis Años 2001-2005	72
Cuadro 23.	Departamento De Nariño: Clasificación De Proyectos De Inversión Vial Con Recursos Propios Periodo De Análisis Años 2001-2005	77
Cuadro 24.	Departamento De Nariño: Monto Vías Percápita Con Recursos Propios A Precios Corrientes, Periodo 2001-2005	83
Cuadro 25.	Departamento De Nariño: Políticas, Planes Y Programas De La Red Vial. Plan De Desarrollo 2001 – 2003	88
Cuadro 26.	Departamento De Nariño: Objetivos Y Estrategias De Red Vial. Plan De Desarrollo 2001-2003	89
Cuadro 27.	Matriz Dofa Sector Vial Departamental. Año 2005	91
Cuadro 28.	Resultados De Encuesta De Alcaldes. Conectividad	97
Cuadro 29.	Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 1	99
Cuadro 30.	Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 2	100
Cuadro 31.	Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 3	101
Cuadro 32.	Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 4	101
Cuadro 33.	Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 5	102
Cuadro 34.	Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 6	103
Cuadro 35.	Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 7	104
Cuadro 36.	Resultados De La Encuesta Cooperativa. Duración Contrato Laboral	107
Cuadro 37.	Resultados De La Encuesta Cooperativa. Jornada Laboral Horas Diarias	107
Cuadro 38.	Resultados De La Encuesta Cooperativa. Prima	108
Cuadro 39.	Resultados De La Encuesta Cooperativa. Vacaciones	109
Cuadro 40.	Resultados De La Encuesta Cooperativa. Cesantías	109
Cuadro 41.	Resultados De La Encuesta Cooperativa Pensiones	110
Cuadro 42.	Resultados De La Encuesta Cooperativa. Pregunta 1	111
Cuadro 43.	Resultados De La Encuesta Cooperativa. Pregunta 2	112
Cuadro 44.	Resultados De La Encuesta Cooperativa. Pregunta 3	112

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1.	Red Vial a Cargo Del INVÍAS	26
Gráfico 2.	Estado de las Vías a Cargo de INVÍAS	27
Gráfico 3.	Estructura De La Inversión Social	40
Gráfica 4.	Ingresos Presupuestados En El Año 2000	42
Gráfico 5.	Ingresos y Egresos Ejecutados En Los Años 2000 y 2001	43
Gráfico 6.	Deuda Pública Departamental	43
Gráfico 7.	Evolución Egresos Del Departamento	46
Gráfico 8.	Ejecución Inversión Social Con Recursos Propios A Precios Constantes	47
Gráfico 9.	Relaciones Porcentuales A Precios Constantes Del Año 2001	49
Gráfico 10.	Ejecución Dimensión Ambiental Aprecios Constantes Del Año 2001	51
Gráfico 11.	Ejecución Dimensión Social A Precios constantes Del Año 2001	52
Gráfico 12.	Ejecución Sector Educación A Precios Constantes Del Año 2001	53
Gráfico 13.	Ejecución Dimensión Económica A Precios Constantes Del 2001	54
Gráfico 14.	Ejecución Dimensión Política Institucional A Precios Constantes Del 2001	56
Gráfico 15.	Ejecución Dimensión Infraestructura A Precios Constantes 2001	57
Gráfico 16.	Ejecución Sector Vías A Precios Constantes Del 2001	58
Gráfico 17.	Red Vial Secundaria Dividida Por Regiones	64
Gráfico 18.	Inversión Vial Región Centro	67
Gráfico 19.	Inversión Vial Región Centro Occidental	67
Gráfico 20.	Inversión Vial Región Costa	68
Gráfico 21.	Inversión Vial Región Norte	69
Gráfico 22.	Inversión Vial Región Sur	69
Gráfico 23.	Clasificación De Proyectos De Inversión Vial	82
Gráfico 24.	Conectividad	97
Gráfico 25.	Pregunta 1 Jefes de Obra	99
Gráfico 26.	Pregunta 2 Jefes de Obra	100
Gráfico 27.	Pregunta 3 Jefes de Obra	101
Gráfico 28.	Pregunta 4 Jefes de Obra	102
Gráfico 29.	Pregunta 5 Jefes de Obra	102
Gráfico 30.	Pregunta 6 Jefes de Obra	103
Gráfico 31.	Pregunta 7 Jefes de Obra	104
Gráfico 32.	Duración Del contrato Laboral Cooperativas De Trabajo	107

Gráfico 33.	Jornada Laboral Horas Diarias Cooperativas De Trabajo	108
Gráfico 34.	Prima Cooperativas De Trabajo	108
Gráfico 35.	Vacaciones Cooperativas De Trabajo	109
Gráfico 36.	Cesantías Cooperativas De Trabajo	110
Gráfico 37.	Pensiones Cooperativas De Trabajo	110
Gráfico 38.	Representante Legal De La Cooperativa. Pregunta 1	111
Gráfico 39.	Representante Legal De La Cooperativa. Pregunta 2	112
Gráfico 40.	Representante Legal De La Cooperativa. Pregunta 3	113

LISTA DE ANEXOS

ANEXO A.	Estado De La Red Vial A Nivel Nacional	120
ANEXO B.	Formatos De Encuestas	121
ANEXO C.	Calculo De Cifras Precios Constantes	125
ANEXO D.	Apropiación Y Ejecución En Cada Dimensión Y Sector De La Inversión Social	128
ANEXO E.	Subregiones Y Municipios De Nariño	132

RESUMEN

La Administración Departamental de Nariño, a partir del año 2001 ha realizado importantes destinaciones de recursos propios hacia la inversión social principalmente en red vial secundaria; en consecuencia al evaluar el impacto de la inversión en infraestructura vial, se determina en primera instancia el monto y proyecto a llevar a cabo en los diferentes municipios y regiones de Nariño para identificar las zonas en donde mayor y menor inversión se ha realizado.

Por otro lado se estima los impactos suscitados por la inversión en red vial en la población a partir de las cooperativas de trabajo vial, donde se analiza los efectos de la política social, entre los cuales se identifica la solución y respuesta parcial a dos de los mas grandes problemas sociales: el desempleo y el bajo nivel de calidad y cobertura vial en el Departamento.

Con el Plan Senderos se creó cooperativas de trabajo asociado con el fin de mantener y conservar las diferentes vías de Nariño y por otro lado generar empleo en cada municipio del departamento en donde se halla constituido dichas cooperativas.

ABSTRACT

The Departmental Administration of Nariño, starting from the year 2001 have carried out important destinations of own resources mainly toward the social investment in net secondary vial; in consequence when evaluating the impact of the investment in infrastructure vial, it is determined in first instance the I mount and I project to carry out in the different municipalities and regions of Nariño to identify the areas where bigger and smaller investment has been carried out.

On the other hand he/she is considered the impacts raised by the investment in net vial in the population starting from the cooperatives of work vial, where it is analyzed the social politics's effects, among which it is identified the solution and partial answer at two of those but social big problems: the unemployment and the first floor level of quality and covering vial in the Department.

With the Plan Paths one believes cooperative of work associate with the purpose of to maintain and to conserve the different roads of Nariño and on the other hand to generate employment in each municipality of the department where is this constituted cooperatives.

INTRODUCCIÓN

Una de las principales causas de atraso y aislamiento económico y social de Nariño, es la falta de una mejor conectividad entre una región y otra e inadecuada red vial, dificultando la interconexión e intercambio entre los mercados regional, nacional y externo; lo cual impide el desarrollo del sistema productivo del departamento. En consecuencia con lo anterior, la administración pública departamental a partir del año 2001 se ha esforzado por realizar importantes proyectos de inversión social con recursos propios, principalmente en infraestructura vial, con el fin de avanzar en el progreso regional y competitivo y de esta manera estar a la vanguardia con las exigencias del nuevo modelo Globalizante.

Es así como los principales proyectos de inversión en red vial, se han constituido en un relevante renglón a la hora de formular las políticas socioeconómicas en los planes de desarrollo departamentales; Sin embargo y dada la importancia que actualmente tiene el sector de infraestructura vial en el departamento de Nariño, hasta el momento, la evaluación de la inversión en red vial se ha limitado solo a simples resultados; es decir, los análisis se basan en la forma tradicional de la evaluación identificando por ejemplo cuantos Kms hay, cuantos faltan o cual es su estado actual, sin tener en cuenta los impactos suscitados a la población beneficiada por la inversión vial.

No obstante, actualmente la Gobernación de Nariño se ha preocupado por apoyar y estimular trabajos de investigación que permitan vislumbrar los efectos que provocó la aplicación de la política social sobre la población; En consecuencia con lo anterior, en el presente trabajo de investigación el cual se realizó gracias al convenio de Pasantía firmado por la Universidad de Nariño y la Gobernación del Departamento, se pretende además de la investigación de las estadísticas obtenidas de los entes departamentales y mediante encuestas dirigidas a los principales actores de los municipios de Nariño, evaluar el impacto que sobre la población de determinada región y municipio causa la política social en infraestructura vial; Aclarando por otro lado que el desarrollo de la investigación está bajo los parámetros que estimó la Gobernación de Nariño, concretamente la Secretaría de Hacienda en cuanto a disponibilidad presupuestaria. Lo cual generó limitantes en un mayor cubrimiento de la información primaria, pero en ningún momento estableció condicionamientos en el aspecto crítico y analítico de la misma.

Por otro lado, en cuanto al desarrollo del contenido, el documento se subdivide en seis capítulos; En el primero de ellos se tendrá en cuenta el marco general de la investigación en donde se presenta el planteamiento y análisis del problema, justificación, seguido del marco referencial en donde se incluye el aspecto teórico, conceptual y legal; y finalmente del procedimiento metodológico.

Seguidamente en el capítulo dos, se presenta la evolución de la inversión vial con recursos propios en el departamento en el periodo de análisis, años 2001-2005; para después identificar los municipios y regiones en donde se ha destinado mayor inversión, lo cual se esboza en el capítulo tres.

En el capítulo cuatro, se pretende determinar las estrategias y lineamientos o políticas que justifican la inversión en red vial bajo la responsabilidad de la Administración Departamental. Para ello se toma como base, los planes de desarrollo de los dos periodos administrativos departamentales.

Los capítulos cinco y seis respectivamente examinan por un lado, las percepciones de los principales agentes municipales (Alcaldes y Jefes de Infraestructura) sobre la inversión en infraestructura vial, y de otro, los impactos suscitados en las cooperativas de trabajo vial que contrata la Gobernación para realizar de manera periódica y rutinaria mantenimiento y mejoramiento de la malla vial, la cual está bajo la responsabilidad del departamento.

Por último se presentan las conclusiones fruto de la investigación y las recomendaciones, para un adecuado seguimiento de la inversión y la importancia de la evaluación de la misma en el logro de los objetivos esgrimidos en los planes de desarrollo departamental y nacional.

Finalmente cabe señalar, que a pesar de la poca información disponible en la Secretaría de Infraestructura y Hacienda de la Gobernación de Nariño con relación a algunos capítulos del estudio y el incumplimiento de algunas Administraciones Municipales en la participación del trabajo de campo y la socialización de resultados del mismo; El trabajo de investigación que se presenta es la primera aproximación que se registra en el Gobierno Departamental, para evaluar el impacto de la inversión social en la dimensión de infraestructura vial en las diferentes zonas y regiones del Departamento de Nariño.

Así, la presente investigación se convierte en un elemento a tomar en cuenta para enfocar de una manera más adecuada la política social y generar un impacto positivo de la inversión en infraestructura dentro de la sociedad Nariñense.

1. MARCO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La inversión social que hace la administración pública departamental, se convierte en la política fundamental para apoyar a la población más vulnerable y de igual manera para generar mayor desarrollo y bienestar económico y social.

A partir del año 2001 el rubro destinado a la inversión social con recursos propios ha venido aumentando gracias al buen comportamiento de las cuentas departamentales, es decir, los ingresos que recibe son mayores a sus egresos y por otro lado el cumplimiento al pago de deuda pública permite que esta disminuya año a año y se evite pagar interés por mora, en consecuencia con lo anterior es posible financiar mas y mejores proyectos de inversión social a nivel departamental con recursos propios.

Lo anterior fue posible principalmente porque a partir del año 2001, la administración pública departamental se acogió a la ley 550 de 1999, pactando el Acuerdo de Reestructuración de Pasivos para un periodo de 14 años, que ha logrado subsanar la crisis financiera y administrativa del departamento que se presentaba en la década de los noventa hasta el año 2000, permitiendo cumplir con la deuda pública, deudas laborales y acreencias con los proveedores; Paralelamente con el cumplimiento de la ley 550 de 1999, el departamento esta supeditado a cumplir con la ley 617 de 2000, de ajuste fiscal, la cual busca que se destine un mayor porcentaje de los ingresos propios del departamento para financiar proyectos de inversión y no gasto de personal y funcionamiento

Sin embargo y pese a lo anterior una de las mayores preocupaciones es la insuficiencia de recursos para ser destinado al mejoramiento y creación de nuevas vías de comunicación; Históricamente Nariño se ha cateterizado por pertenecer al grupo de departamentos mas atrasados del país y una de sus principales causas es la precariedad de su infraestructura vial que hace que cada vez el departamento se aleje del desarrollo tanto regional como nacional.

Por otro lado y dada la importancia del papel que juega la infraestructura vial para alcanzar mayores niveles de desarrollo socio - económico y el esfuerzo de las dos últimas administraciones departamentales por hacer posible una mayor y mejor cobertura vial, se hace urgente la evaluación no solo de los resultados de los proyectos de inversión como tradicionalmente lo lleva a cabo las diferentes dependencias de la Gobernación, sino que también se tenga en cuenta los impactos que dichos proyectos de inversión generan sobre la población; de lo contrario se seguirá desconociendo los efectos de la política social y el redireccionamiento de la misma.

1.4 ANÁLISIS DEL PROBLEMA

La infraestructura vial del departamento padece de enormes rezagos lo cual imposibilita el desarrollo productivo y de igual manera el intercambio con el mercado nacional e internacional, cabe señalar que Nariño es una zona fronteriza y que por tal motivo es de mayor relevancia la inversión en la red vial; Por lo tanto en la administración pública ejercida en los años 2003-2007, se ha insistido continuamente en la creación de la carretera al oriente (Pasto-Mocoa) y que entre otras ventajas no solo para Nariño sino para el desarrollo del país en general es la integración de áreas productivas y la ampliación del comercio con Venezuela, Brasil y Perú; Por otro lado en Nariño en cuanto a red vial secundaria se refiere, la cobertura en la zona Andina es aceptable, pero en la zona Pacífica su precariedad es desmesurada, excepto la transversal Tumaco-Pasto.

En contraste a lo anterior las dos últimas administraciones principalmente, se han esforzado por invertir gran parte de los recursos propios del departamento en la red vial secundaria y terciaria, de manera equitativa entre los 64 municipios de Nariño; Dando paso a programas de mejoramiento y mantenimiento de los corredores viales y puentes que para el “2004 represento \$ 4’309.082 000; mientras en el 2005 fue de \$4’938.000.000¹”.

Debido a la importancia que tiene el sector infraestructura vial para el desarrollo del departamento y la mayor destinación de recursos propios para mejorar la cobertura vial a partir del año 2001, llama la atención la carencia de la evaluación de los impactos suscitados en la población durante y después del un proyecto de inversión social principalmente en infraestructura vial. Y donde tan solo se ha aplicado la metodología tradicional de las diferentes administraciones que consiste en la formulación, ejecución y análisis de resultados.

¹ Gobernación de Nariño. Informe Anual de Gestión año 2005. P. 133.

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 Objetivo General Evaluar el impacto de la inversión social en infraestructura vial hecha en los últimos cinco años por la administración pública departamental de Nariño, a partir de recursos propios, Periodo 2001-2005

1.3.2 Objetivos Específicos

- Determinar la evolución de la Inversión social en infraestructura vial hecha en los años 2001-2005 en el departamento de Nariño.
- Identificar los municipios en donde se ha realizado mayor inversión social en infraestructura vial con recursos propios del departamento.
- Determinar los lineamientos, políticas y estrategias que justificaron y priorizaron la inversión social en infraestructura vial y su destinación.
- Determinar la percepción de los principales actores municipales (Alcaldes y Jefes de Infraestructura Municipal) sobre la inversión en infraestructura vial en el departamento.
- Estimar los impactos suscitados en la población sobre la inversión en infraestructura vial a partir de las cooperativas de trabajo.

1.4 JUSTIFICACIÓN

La investigación tiene como propósito evaluar el impacto de la inversión social principalmente en infraestructura vial, dando a conocer no solo el monto de destinación de los recursos propios del departamento hacia el sector de infraestructura vial y los resultados del proyecto; Sino principalmente, el impacto que sobre la población ha generado la ejecución de proyectos de inversión en red vial; Lo cual servirá de base para la reconducción de la política social; es decir, si esta se mantiene o si por el contrario se modifica dependiendo de los beneficios que sobre la comunidad alcance.

1.4.1 Actualidad Del Tema Debido a la mayor destinación de recursos propios en las dos ultimas administraciones direccionadas a la inversión social y principalmente en los proyectos de conectividad de Nariño, se hace cada vez mas necesario llevar a cabo un adecuado estudio y análisis del impacto que genera sobre la población los proyectos en red vial, lo cual permita apreciar los aciertos y desaciertos de la política social no solo hacia la población en general sino también en la administración pública departamental.

1.4.2 Necesidad De Su Investigación La investigación que se pretende desarrollar sobre el impacto de la inversión social en red vial constituye un tema novedoso para la sociedad en general pero principalmente para la administración pública, puesto que hasta el momento la evaluación de la mayoría de los proyectos de inversión social, se realiza teniendo en cuenta los resultados y el periodo de tiempo que se programa para llevar a cabo el cumplimiento de la política social, dejando de lado la evaluación de los impactos sociales que se pueden presentar en la comunidad beneficiada por la inversión, por lo tanto el estudio brindará información a la administración publica para que tome las medidas correctivas sobre el manejo, destinación y ejecución de los recursos propios hacia proyectos de inversión en red vial.

1.4.3 Utilidad De La Investigación El estudio acerca de la evaluación del impacto de la inversión en el sector de infraestructura vial, servirá como referente para realizar nuevas investigaciones no solamente en este campo sino en cualquier otro en donde la política social se haga presente; De igual manera cabe señalar que la Universidad de Nariño esta comprometida con el desarrollo regional y se propone con los diferentes trabajos de investigación dar a conocer a la sociedad en general el comportamiento socio económico de Nariño, tanto sus falencias como aciertos y los actores que intervienen en ella.

1.5 MARCO REFERENCIAL

1.5.1 Marco Teórico “La grave crisis que atravesó el capitalismo desde fines de la década de 1920 y durante la de 1930 generó un ambiente intelectual fuertemente contrario a las políticas de *laissez faire*²”, planteadas por Adam Smith, quien defendía el liberalismo radical, frente al intervencionismo inmoderado y decadente del Estado del siglo XVI y XVII; para la teoría Clásica, el Estado debía ser Neutral y dejar actuar libremente al mercado para alcanzar el pleno empleo y mayor crecimiento económico; En contraste con lo anterior y dada la grave crisis de los años treinta; La teoría Keynesiana surge como la nueva alternativa que promulga el intervencionismo del Estado en las grandes líneas de la actividad económica sin que esto se confunda con el Estatismo Total; Keynes decía “el Estado debe entrar a complementar la iniciativa privada y no a sustituirla. No se debe sacrificarse la eficiencia y la libertad”.

“En lo económico, Keynes, abrió fuego en contra del postulado neoclásico que partía de la equivalencia mecánica inevitables entre la oferta y la demanda. Dado que la crisis confirmó un excedente de oferta la única posibilidad para recuperar el equilibrio perdido entre esos dos polos del mercado era aceptar la intervención económica del Estado para incrementar la demanda³”; En consecuencia, el pleno empleo y la reducción de los cambios cíclicos que presentaba la actividad económica, no fueron solucionados por la política del libre mercado y pasaron a ser preocupación del Estado y entraron a formar parte de la agenda política, que gracias a la teoría Keynesiana logra dar las primeras pautas del intervencionismo Estatal para contrarrestar la crisis económica que para ese entonces se vivía.

Por lo tanto la presencia del Estado en la actividad económica juega un papel importante ya que se constituye en un ente regulador del funcionamiento de una determinada actividad, lo cual a su vez tiene gran incidencia e impacto en el comportamiento del sistema económico y la sociedad en general respectivamente.

Es así como “El sector público puede acometer directamente las funciones de producción o provisión de bienes y servicios, financiándolos con el cobro de impuestos, contribuciones obligatorias, tarifas etc., que constituyen, sin duda, las formas más visibles de la intervención del Estado⁴”; En consecuencia los agentes económicos se ven obligados a rendir cuentas y aportar parte de sus beneficios al Estado, para que este ente regulador los reinvierta en la sociedad y de esta manera alcanzar mayores niveles de bienestar colectivo y desarrollo económico,

² Rivera, Urrutia. Eugenio. Teorías de la Regulación En La Perspectiva De Las políticas Públicas. En: Gestión y Política Pública. Vol XIII. 2004. P. 311.

³ Universidad Libre Departamento. Estado E Impacto De Las Políticas Publicas En Colombia. En Línea: www.google.com . P. 5. Fecha de Consulta: Agosto 22 del 2006

⁴ Bernal. Joaquín. Introducción A La Macroeconomía Colombiana. 1998. TM Editores-Fedesarrollo. P. 134.

teniendo en cuenta las demandas sociales, los ingresos que el Estado logra percibir así como también los objetivos que este persigue para llevar a cabalidad con la política social.

Por otro lado, el objetivo de la política Fiscal⁵ en la actualidad no solo se limita a la administración de la justicia, la defensa de la soberanía nacional y las relaciones exteriores, anteriores funciones que delegaban los Clásicos al Estado, sino que tiene en cuenta la problemática social y con base en ella debe contribuir a la búsqueda y de igual manera llevar a cabo la acción estatal en pro de la solución; Para justificar la intervención estatal en la economía la Teoría de las Finanzas Públicas afirma que “nadie puede alcanzar una asignación óptima de recursos en la cual nadie puede mejorar sino a costa de que alguien pierda ⁶”; Es decir, los mecanismos del mercado son eficientes para unos e ineficiente para otros agentes económicos.

Por su parte la Teoría expuesta por K Arrow identifica ciertas insuficiencias y fallas en el Mercado que justifica con mayor claridad el intervencionismo del Estado como un ente regulador. “La primera se refiere a las externalidades y los bienes públicos”⁷. Es decir, los fenómenos de las externalidades en la actividad económica pueden ser positivas o negativas y dependiendo del caso el gobierno para lograr una apropiada asignación de recursos productivos y por medio de subsidios e impuestos puede incentivar o desincentivar la producción y el consumo de ciertos bienes; Un caso de externalidad son los bienes públicos, los cuales se caracterizan por ser no excluyentes (bienes cuyos beneficios son para la sociedad en general) y por no generar rivalidad entre los individuos (la demanda de una persona no disminuye la de las otras, al menos en cierta medida), no obstante para la creación de bienes públicos se requiere de la contribución obligatoria de la comunidad en general.

“La segunda falla de mercado es la que deriva de los rendimientos crecientes”⁸. Es decir, hay casos en los cuales se justifica el monopolio natural principalmente cuando los procesos productivos se enfrentan a economías crecientes a escala o costos unitarios decrecientes.

“La tercera falla de mercado se presenta cuando los precios y los tipos de interés no indican la escasez relativa y los costos de oportunidad”⁹. Es decir, debido a la existencia de información asimétrica en el mercado, se puede generar poder de monopolio y en muchos casos la actividad económica producirá por debajo de su capacidad, es por ello que el estado se ve en la obligación de intervenir y llevar a

⁵ Ibid., P. 135

⁶ Ibid., P. 136

⁷ Rivera, Urrutia. Eugenio. Op Cit., P.316

⁸ Ibid., P. 317

⁹ Ibid., P. 319

cabo actividades en las cuales los mecanismos del mercado no brinde una adecuada asignación y eficiencia.

De otro lado Musgrave tiene en cuenta los Bienes Meritorios, “tales como la educación, la salud y la seguridad social¹⁰”, los cuales a juicio de la sociedad en general son catalogados como “buenos” y por lo tanto el Gobierno debe estimular por medio de subsidios y demás alternativas la consecución y sostenimiento de dichos bienes; En contraste con lo anterior bienes de consumo catalogados como “malos”, los cuales por el contrario se deben tratar de desincentivar su consumo, mediante impuestos u otros mecanismos que utilice el gobierno.

Por lo tanto el intervencionismo estatal, en el actual contexto de Globalización busca procurar brindar una mayor estabilidad económica y social, generando una “Estatización de la Sociedad¹¹”; Es decir, el gobierno delega una mayor participación ciudadana en el reconocimiento de las demandas sociales así como en la creación de políticas encaminadas a la solución de las mismas; en consecuencia los consensos participativos, aunque minoritarios, actualmente forman parte de la formulación y evaluación de los planes de desarrollo tanto nacionales como territoriales.

¹⁰ Bernal. Joaquín. Op Cit. P. 138

¹¹ Universidad Libre Departamento. Op Cit. P. 6

1.5.2 Marco Contextual

➤ **Estado De La Red Vial Nacional** La actividad económica de Colombia depende en gran medida de la cobertura de la red vial, de tal manera que permita el autoabastecimiento del mercado y la interconexión de una región con otra, sin embargo el país cuenta con situaciones adversas como es la insuficiencia de los recursos de la nación para financiar grandes proyectos encaminados a la creación, mantenimiento y ampliación de la red vial, y por otro lado las condiciones topográficas, selváticas y montañosas que posee el país son inadecuadas, obstaculizando la construcción de nuevas vías de comunicación tanto primarias, secundarias como terciarias.

“Un estudio realizado por el Banco Mundial en 1996 encontró que América Latina posee un promedio de 118 km de vías por cada 1000 Km² pero solo el 24% esta pavimentado. Colombia sale mal librado, pues solo pose 64 Km de vías por cada 1000 Km² y escasamente el 8% esta pavimentada¹²”, la falta de conectividad entre una región y otra refleja el menor grado de movilización de los factores productivos, incidiendo de manera negativa en el desarrollo económico y social.

Sin embargo en Colombia desde los años cuarentas, principalmente con misión Currie, en donde se advirtió la falta de conectividad y las consecuencias que ello acarrea para la actividad económica, “se creo en 1949 la Ley de Traspote, la cual asignaba el 12% de las rentas corrientes a las carreteras, de las cuales el 30% iba a la red troncal y el 70% a los departamentos¹³”, por otro lado en 1954 se introdujo el cobro del Peaje y actualmente se cuenta con el instituto nacional de vías (Invías) el cual se encarga de la adecuación y construcción de la red vial primaria, mientras que los entes territoriales se encargan de las vías secundarias como consecuencia de la descentralización desde principios de los noventas y el fondo nacional de caminos vecinales (actualmente son asumidas por Invías) de las terciarias.

Con el programa de infraestructura vial y desarrollo regional “se pretende la pavimentación de 2.500 kilómetros de carreteras de las redes Primaria, Secundaria y Terciaria en todas las regiones del país, sus primeros avances desde Agosto del 2002 a junio del 2005 fue de 799 kilómetros (32%), distribuidos en 715 kilómetros pavimentados y 84 kilómetros repavimentados. “Entre los principales proyectos terminados se encuentran: la construcción y pavimentación de Altamira Florencia, mejoramiento y pavimentación Mocoa – Pitalito, Santa Rosa-Simití – Cerro de Burgos, Arenal-Buenavista. También se terminaron obras de unos sectores contratados de la Transversal de Caldas- de la transversal

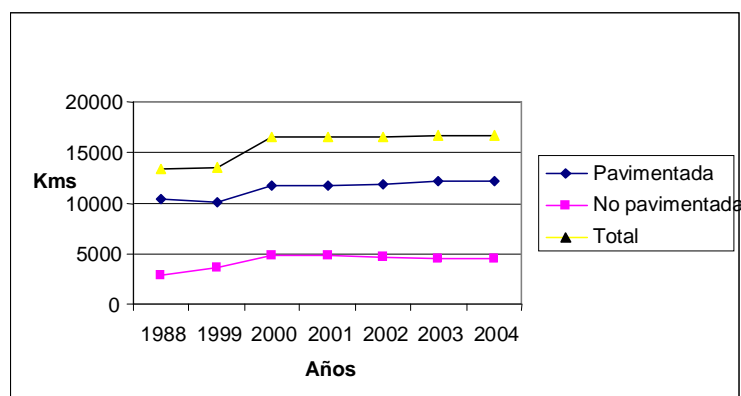
¹² Londoño, Arango. Gilberto. Estructura Económica Colombiana. 2000. Editorial: Mc Graw Hill. Novena Edición. P. 228.

¹³ Ibid., P. 230

Chiquinquirá – Otanche – Puerto Boyacá y Transversal del Carare. Y se encuentran en ejecución la construcción de la conexión vial entre los Valles de Aburrá y el Río Cauca, Construcción de la vía alterna a los Puertos de Buenaventura y Santa Marta y la conexión entre las variantes Chinchiná y Santa Rosa, como la pavimentación de la carretera Puerto López - Puerto Gaitán, mejoramiento y pavimentación de la carretera Fuente de Oro – Puerto Lleras, cruce Puerto Rico – San José del Guaviare¹⁴.

Aunque la red vial del país cuenta en gran medida con vías de comunicación pavimentadas son insuficientes para propiciar un mayor desarrollo socioeconómico, en consecuencia el Gobierno Nacional y las administraciones departamentales del país han propuesto mejorar la calidad de la red vial en su conjunto. A continuación se aprecia la totalidad de Kms pavimentados como no pavimentados y de igual manera se puede observar los dos por separado (Ver Gráfico 1 y Anexo A Estado de la red vial nacional)

Gráfico 1. Red Vial a Cargo Del INVÍAS

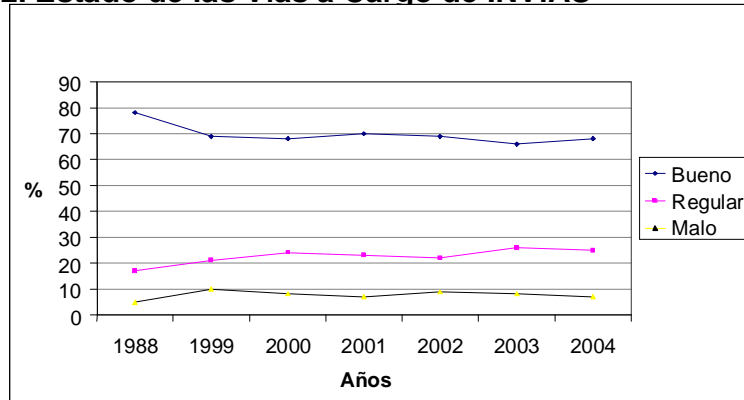


Fuente: Invías - Subdirección de Conservación (informe de gestión)

Por otro lado el estado en que se encuentran las vías de comunicación las cuales están bajo la responsabilidad de Invías en su gran mayoría se caracterizan por ser vías de buen estado; sin embargo como se lo ha señalado antes todavía persiste un alto rezago vial, pese a los esfuerzos del Gobierno nacional y departamental. (Ver Gráfico 2 y Anexo A)

¹⁴ Ministerio de transporte. Informe de Gestión. Junio 2005. En línea: www.mintransporte.gov.co. P. 2. Fecha de Consulta: 20 de Agosto del 2006.

Gráfico 2. Estado de las Vías a Cargo de INVÍAS



Fuente: Invías - Subdirección de Conservación (informe de gestión)

➤ **ESTADO DE LA RED VIAL DE NARIÑO** El departamento de Nariño por su parte cuenta con una red vial de 6530 Km aproximadamente, caracterizada por tener mayor cobertura en la zona andina, comunicando al departamento con los principales centros urbanos del país; Sin embargo Nariño aun no ha podido tener las vías adecuadas para la comunicación con los países del sur y por otro lado en la zona pacifica la precariedad de las vías (excepto Tumaco - Pasto) a generado mayor aislamiento y atraso regional.

Nariño cuenta con una red primaria la cual esta a cargo de la Nación a través del Instituto Nacional de Vías; Y posee 780 kms, de los cuales 558 kilómetros está pavimentados y 222 kilómetros en afirmado, la red troncal y transversal atraviesa al departamento de sur a norte y de oriente a occidente; Por otro lado se encuentra la red secundaria de aproximadamente 1.696 Kms; La cual esta a cargo del departamento, y por lo tanto debe responsabilizarse de la construcción, cobertura, mantenimiento y mejoramiento de las vías entre la capital con las cabeceras municipales; Finalmente la red terciaria de Nariño cuenta con aproximadamente 1.554 Kms los cuales están a cargo del Invías y el resto de la red vial se encuentra a cargo de los municipios y otros entes y es de aproximadamente 2.500 Kms¹⁵.

El estado de la red vial en Colombia y el departamento de Nariño “presenta un proceso acelerado de deterioro de la infraestructura vial. En efecto, de acuerdo con la información disponible, de los 780 kilómetros de las carreteras nacionales,

¹⁵Gobernación de Nariño. Plan de Desarrollo de Nariño. “La Fuerza del Cambio Continúa”. 2004-2007. P. 77-79.

el 71,5% se encuentra pavimentado; sin embargo, sólo el 49% de estas vías están en buen estado. El resto presenta un estado regular o en malas condiciones y un 28,5% se encuentra sin pavimentar¹⁶; reflejo de ello es el mal y regular estado en que se encuentran las vías secundarias y terciarias, ejemplo de ello es la vía Junín- Barbacoas, agravando el desarrollo regional; por otro lado aunque gran parte de la red primaria se encuentra en buen estados, presenta una enorme saturación vehicular “este es el caso de los tramos Rumichaca - Ipiales, Pasto-Chachagüí, Pasto- Catambuco, paso por Pasto, paso por Ipiales y paso por Túquerres¹⁷”. A continuación, se sintetiza el estado de las vías del departamento a nivel nacional, departamental y municipal; Las cuales se caracterizan por ser de regular y mal estado en su gran mayoría. (Ver Cuadros 1, 2 y 3)

Cuadro 1. Red Vial Primaria A Cargo De INVÍAS

ESTADO DE LA RED VIAL PRIMARIA	KMS	%
1. RED PAVIMENTADA		
• Buen estado	275	56,47
• Regular estado	208	42,71
• Mal estado	4	0,82
TOTAL	558	100
2. RED EN AFIRMADO		
• Buen estado	105	56,12
• Regular estado	80	42,78
• Mal estado	2	1,07
TOTAL	187	100
3. SEÑALIZACIÓN		
• Horizontal	128	21,73
• Vertical	461	78,27
TOTAL	589	100
4. PUENTES		
• Buen estado	57	89,06
• Regular estado	0	0
• Mal estado	0	0
• Estado crítico sin intervención	4	6,25
• Estado crítico con intervención	3	4,69
TOTAL	64	100
5. OBRAS DE PROTECCIÓN Y DRENAJE	674	100
6. SITIOS CRÍTICOS	Tumaco - Pedregal: La Amada, La Ensilada y Ricaurte. Rumichaca - Pasto: La Humeadora. Pasto - Mojarras: K17, Túnel La Llana, Sector Juanambú. Circunvalar al Galeras: K17 y K60,8 Pasto - Buesaco - Higueros: K47, K55, K70 y K73.	
7. TRAMOS SATURADOS POR VOLUMEN DE TRAFICO	Rumichaca - Ipiales, Catambuco - Pasto, Pasto - Aeropuerto, paso por Pasto, paso por Túquerres y paso por Ipiales.	

Fuente: Gobernación de Nariño, Plan De Desarrollo De Nariño, datos 2004

¹⁶ Ibid., P. 77

¹⁷ Ibid., P. 78

Cuadro 2. Red Vial Secundaria A Cargo Del Departamento

ESTADO DE LA RED VIAL SECUNDARIA	KMS	%
1. RED PAVIMENTADA		
• Buen estado	0	
• Regular estado	25	100
• Mal estado	0	
TOTAL	25	100.0
2. RED EN AFIRMADO		
• Buen estado	79-158	5-10
• Mal estado	1.173-1.441	74-84
• Estado crítico	95	6
TOTAL	1696	100.0
3. SEÑALIZACIÓN	La totalidad de la red del departamento no cuenta con señalización	
4. PUENTES	No se cuenta con información confiable sobre el estado de los puentes de la red Departamental. Sin embargo existen 4 puentes en estado crítico: El Quiña y Puente sobre el río Mayo en San Pablo, Puente Colonial sobre el río Juanambú en Tablón de Gómez Y Puente Bravo Acosta sobre el río Patía.	
5. OBRAS DE PROTECCIÓN Y DRENAJE	En general la red secundaria no cuenta con suficientes obras de protección y drenaje.	
6. SITIOS CRÍTICOS	- Junín – Barbacoas, San José – Plazuelas y La Granja-Ancuya Sector El Papayal.	

Fuente: Gobernación de Nariño, Plan De Desarrollo De Nariño, datos 2004

Cuadro 3. Red Vial Terciaria A Cargo De FNCV, Actualmente INVÍAS

ESTADO DE LA RED VIAL TERCIARIA	KMS	%
1. RED EN AFIRMADO		
• Buen estado	0	0
• Regular Estado	155	9,97
• Mal estado	1.088	70,01
• Estado crítico	311	20,02
TOTAL	1.554	100
2. PUENTES	No se cuenta con información confiable sobre el estado de los puentes de la red a cargo de Caminos Vecinales.	
3. OBRAS DE PROTECCIÓN Y DRENAJE	En general la red terciaria no cuenta con suficientes obras de protección y drenaje.	
6. SITIOS CRÍTICOS	Pizanda - Cumbitara, Altaquer – Vegas; Leiva - El Palmar; Sotomayor - Boquerón, Chircal - Las Cruces; Iscuazan –Panamericana.	

Fuente: Gobernación de Nariño, Plan De Desarrollo De Nariño, datos 2004

En consecuencia con lo anterior, la administración departamental, en los últimos años a realizado importantes inversiones con recursos propios dirigidas a mejorar la conectividad de la región, de igual forma se ha hecho importantes esfuerzos para que el Gobierno Nacional “incluyera en el documento Conpes de apoyo al departamento de Nariño, que la carretera Pasto – Mocoa fuese considerada de

interés nacional¹⁸”, lo anterior se traduce en el futuro como una mejor movilidad entre la región y la integración de Colombia con Brasil, gracias al apoyo Nacional al finalizar el año 2006, se espera que se inviertan \$30000 millones en la construcción de esta carretera.

Por otro lado para el año 2005 la administración pública departamental recuperó por medio de mantenimiento y mejoramiento 1 350 Kms que corresponde al 84% de la red vial secundaria, de igual manera se hicieron importantes proyectos de inversión en los anillos viales, principalmente en el anillo norte (comunica los municipios de san José de alban, san Bernardo, La cruz, San Pablo, Belén, Colón-Genova, Buesaco y el Tablón de Gómez) y en el anillo occidente (integra los municipios de el Tambo, el Peñol, la Llanada, Sotomayor, Samaniego, Linares, Ancuya, Sandona y Consacá) , así como también se invirtió cerca de \$740 millones en la vías terciarias para apoyar a los municipios y contribuir al desarrollo local, principalmente aquellos mas aislados y pobres del departamento de Nariño¹⁹.

¹⁸ Gobernación de Nariño. Informe Anual de Gestión Año 2005. Op Cit., P. 134.

¹⁹ Ibid., P. 135

1.5.3 Marco Legal Con la nueva constitución política, hubieron profundas transformaciones en las entidades territoriales y manejo de la política social, “Como resultado de la Constitución de 1991 y la ley 60 de 1993, el país adquirió una nueva estructura de funcionamiento, en la cual el ámbito nacional se encargaría de la orientación, coordinación y dirección general de la política social, mientras que los entes territoriales asumirían la ejecución de los programas en materia de salud, educación y servicios públicos²⁰”; En consecuencia los entes territoriales tienen mayor grado de responsabilidad, puesto que tienen que coordinar la prestación de servicios y formulación específico de los programas.

Por otro lado, según el Art 287 de la constitución, los entes territoriales “gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. Gobernarse por autoridades propias.
2. Ejercer las competencias que les correspondan.
3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
4. Participar en las rentas nacionales²¹”.

Complementariamente a lo anterior y teniendo en cuenta que el departamento de Nariño esta ubicado en zona fronteriza, según el Art 289, el departamento podrá realizar programas de cooperación e integración con el fin de fomentar el desarrollo no solo local sino nacional; Y por otro lado en el Art 298 “Los departamentos tienen autonomía para la administración de los asuntos seccionales y la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio en los términos establecidos por la Constitución. Los departamentos ejercen funciones administrativas, de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios que determinen la Constitución y las leyes. La ley reglamentará lo relacionado con el ejercicio de las atribuciones que la Constitución les otorga²²”.

En cuanto a “las Asambleas Departamentales, por medio de ordenanzas les corresponde: Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el

²⁰ Fuentes de ingresos, distribución de Ingreso, Pobreza. En Pobreza y Protección Social en Colombia. en línea: www.google.com. P. 35. Fecha de Consulta: 22 de Agosto del 2006.

²¹ Constitución Política de Colombia 1991. En Línea: www.monografias.com.co. P. 77. Fecha de Consulta: 20 de Agosto del 2006.

²² Ibid., P. 82

desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera y entre otras adoptar de acuerdo con la Ley los planes y programas de desarrollo económico y social y los de obras públicas, con la determinación de las inversiones y medidas que se consideren necesarias para impulsar su ejecución y asegurar su cumplimiento²³.

En cuanto al sector transporte se refiere, principalmente en vías, "sus principales reformas entre 1991 y 1993 con la ley 1 de 1991, decreto 2171 de 1992 y la ley 105 de 1998 (ley de transporte) y el decreto 1554 de 1998; Fueron:

- Se transformo el ministerio de obras publicas y transporte en ministerio de transporte, responsable de la planificación, control y regulación del sector
- Se suprimió el fondo vial nacional y se creo el instituto nacional de vías, adscrito al ministerio de transporte
- Se inicio el proceso de descentralización de las responsabilidades que tenia a su cargo la MOPT. Así por ejemplo la red vial regional paso a ser atendida por los Departamentos y Municipios, quedando el Gobierno nacional a cargo de la red principal que integra al país con demás países vecinos
- Se creo el fondo de cofinanciación de vías
- Se dio paso a la inversión privada en la construcción, administración y mantenimiento en las instalaciones portuarias y vías de transporte, mediante un proyecto de concesiones

Por decreto 1179 de 1999 se reestructuro el ministerio de transporte y entre sus entidades adscritas se encuentra:

- Instituto Nacional de vías: entre sus funciones esta orientar los planes y programas de Invías acorde a la política general; controlar el funcionamiento general de Invías, proponer a la comisión de regulación de transporte los peajes, tarifas y tasa a cobrar; Y finalmente aprobar las concesiones de las vías.
- El Fondo De Caminos Vecinales: el cual debe orientar la política general del fondo; adoptar política de cofinanciación para el desarrollo de proyectos de caminos vecinales y apoyar el proceso de trasferencias de la red vial terciaria a cargo del fondo²⁴,

²³ Ibid., P. 87

²⁴ Londoño, Arango. Gilberto. Estructura Económica Colombiana. Op cit. P. 232-234

En consecuencia con lo anterior, la constitución política de 1991 trajo consigo importantes cambios para los entes territoriales dado la descentralización que tiene como fin aumentar la eficiencia en la “prestación de servicios sociales públicos de acuerdo con la noción de que los programas se pueden diseñar mejor a escala local, donde se tiene acceso a información más completa y directa de las necesidades de la población²⁵”; y por otro lado para el sector de transporte principalmente se presentaron cambios en lo que se refiere a la red vial que busca básicamente que los entes territoriales se hagan responsable de la construcción, mantenimiento y mejoramiento de las vías secundarias y terciarias, mientras el gobierno nacional asume la responsabilidad de las vías primarias.

²⁵ Fuentes de ingresos, distribución de Ingreso, Pobreza. En Pobreza y Protección Social en Colombia. op cit., P. 41

1.5.4 Marco Conceptual La inversión social; Es decir, aquellos recursos o ingresos corrientes que recibe la administración pública departamental por concepto de ingresos tributarios (ingresos por los impuestos al consumo de licores, cerveza, tabaco, entre otros) y no tributarios, son destinados a ser reinvertidos en los diferentes sectores de la economía y la población, principalmente aquella mas vulnerable, con la finalidad de alcanzar mayores niveles de desarrollo y crecimiento económico, pero principalmente bienestar social que a su vez se entiende como las condiciones ópticas y adecuadas que por derecho le corresponde a cada individuo para vivir mejor²⁶.

Por lo tanto una de las mayores destinaciones que hace la administración pública departamental de Nariño en los últimos cinco años, esta dirigida a ser invertida en la RED VIAL la cual conforma las vías o carreteras que comunican una zona y/o región con otra; Por otro lado las vías que están a cargo del departamento principalmente son las VÍAS SECUNDARIAS las cuales son aquellas vías de comunicación que interconectan los centros urbanos (capitales) con las cabeceras municipales; Sin embargo la administración departamental también destina parte de los RECURSOS PROPIOS; Es decir, aquellos recursos que obtiene el departamento principalmente por impuestos al consumo de licores, cerveza, tabaco, vehículos, registro y anotación, desguello de ganado mayor y el consumo de gasolina; A financia la creación, mejoramiento y cobertura de las VÍAS TERCIARIAS que son aquellas vías de comunicación que interconectan las cabeceras municipales entre si, con el fin de apoyar a los diferentes municipios del departamento; No obstante cabe señalar que las vías terciarias junto con las VÍAS PRIMARIAS que son aquellas vías de comunicación que interconectan los principales centros urbanos del país; están a cargo del INVIAS: instituto nacional de vías, encargado de la construcción, mejoramiento, mantenimiento y ampliación de las vías primarias y actualmente las vías terciarias²⁷.

Dada la importancia y la mayor destinación de recursos propios del departamento al sector de infraestructura vial, en el presente trabajo de investigación se pretende llevar a cabo no solo la EVALUACIÓN DE PROYECTOS SOCIALES que es el proceso de identificación y análisis de los RESULTADOS DEL PROYECTO lo cual a su vez son los productos o servicios que se quiere generar con la ejecución de las operaciones; Sino que también se tendrá en cuenta la EVALUACIÓN DE UN IMPACTO DEL PROYECTO SOCIAL que es el proceso de identificación, análisis y explicación de los cambios o modificaciones que, en función de un problema social, se hayan producido en las condiciones sociales de

²⁶ Sen. Amatya. El Futuro del Estado de Bienestar. En línea: www.google.com. P. 3. Fecha de consulta: 19 de Agosto del 2006.

²⁷ Ministerio de transporte. Op Cit. P. 5

la población objetivo y en su contexto; Teniendo en cuenta los PROYECTOS SOCIALES que son el conjunto coherente de operaciones y acciones que orientado por objetivos delimitado, puede modificar una situación no deseada en una situación objetivo; Es por ello que los proyectos sociales son el instrumento mas manejado para realizar intervención estatal en los diferentes renglones de la economía.

En consecuencia con lo anterior la administración pública departamental con los proyectos sociales, principalmente en infraestructura vial busca llegar a una SITUACIÓN OBJETIVO que es el conjunto de características y condiciones que espera que tenga la realidad una vez que se ha producido la intervención estatal en una POBLACIÓN OBJETIVO que es el grupo social que se desea beneficiar con la ejecución del proyecto²⁸.

²⁸ Castro, Gregorio y Chávez, Patricio. Metodología, Evaluación de Impacto de Proyectos Sociales. Caracas 1994. P. 15-45

1.6 COBERTURA DEL ESTUDIO

1.6.1 Temporal La investigación sobre el impacto de la inversión social en infraestructura vial en Nariño, se realizará en el año 2006 teniendo como periodo de análisis los años comprendidos entre 2001 a 2005.

1.6.2 Espacial La investigación se efectuará en el departamento de Nariño, teniendo en cuenta los municipios en donde se halla llevado a cabo los principales proyectos de inversión social en red vial.

1.7 PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO

1.7.1 Tipo De Estudio El estudio a realizar es de tipo analítico descriptivo porque a través de el, se pretende identificar las acciones por parte de la administración pública departamental en pro al desarrollo regional, principalmente en lo referente a conectividad entre los municipios del departamento; Por otro lado cabe señalar que se determinará por medio de encuestas el impacto de la inversión en red vial a partir de las percepciones de los principales actores municipales como son los Alcaldes y Jefes de Infraestructura Municipal, así como también a los representantes legales de las cooperativas de trabajo vial, las cuales se encargan del mantenimiento y mejoramiento de la red vial en algunos municipios de Nariño; No obstante se tendrá en cuenta los condicionamientos de la Gobernación de Nariño para llevar a cabo el trabajo de campo en los municipios que la institución lo determine, finalmente con el trabajo de campo se pretende realizar un análisis que proporcione resultados que permita ejecutar acciones encaminadas al mejoramiento de la política social.

1.7.2 Fuentes De Información

➤ **Primarias** Las fuentes utilizadas serán las Encuestas que se realizaran como parte del trabajo de campo a los representantes legales de las cooperativas de trabajo, a los Alcaldes y finalmente a los secretarios de infraestructura municipal que se desarrollará en una primera instancia de la pasantía y que a la vez esta condicionada por los lineamientos de la Gobernación de Nariño; Dichas encuestas hacen posible el análisis que se pretende llevar a cabo en la investigación, sobre los cambios suscitados a la población afectada por la inversión en red vial por parte de la administración pública departamental. (Ver Anexo B, Formatos de Encuesta)

➤ **Secundarias** La principal fuente son los libros de Teorías Económicas, informes de gestión de la Gobernación, Planes de desarrollo, trabajos relacionados con el tema, libros de metodología de la investigación e Internet entre otros.

1.7.3 Procesamiento De La Información Para la información primaria, las encuestas aplicadas en primera instancia serán clasificadas y ordenadas, para posteriormente realizar tabulaciones que permitan elaborar cuadros para determinar evolución, monto destinados a la inversión y porcentajes.

Para la información secundaria se procesará mediante las fichas de lectura, resúmenes, notas y la información se organizará mediante archivos y carpetas.

1.7.4 Operacionalización De Variables

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADOR	ITEM
Evolución de la inversión social en infraestructura vial en los últimos cinco años	vías a cargo de la gobernación de Nariño	Monto destinado para la red vial la cual este bajo responsabilidad de la gobernación Montos por regiones	Porcentaje del monto destinado a la inversión en red vial, con respecto al porcentaje total de la inversión social. Porcentaje por regiones
Identificación de los municipios en donde se presenta una mayor inversión en red vial	Municipios del norte Municipios del sur Municipios del centro occidental Municipios de la costa	Monto destinado a vías por municipio Monto vías per cápita.	Porcentaje por municipio con respecto a la inversión total en red vial Porcentaje per cápita con respecto a la inversión total en red vial
Políticas, estrategias y lineamientos que priorizan la inversión en infraestructura vial	Planeación de la inversión en red vial según criterio Político de corto, mediano o largo plazo Estrategias propuestas en los planes de desarrollo para llevar a cabo los principales proyectos en red vial por regiones	Criterio Social , económico y/o político Vías primarias secundarias o terciarias Apoyo del gobierno departamental para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la red vial en los diferentes municipios	Porcentaje de destinación según el criterio cumplimiento Porcentaje de destinación según la red de vías cumplimiento de las políticas propuestas por el gobierno departamental
Percepciones de los principales actores municipales sobre proyectos de inversión en red vial	Alcaldes y Jefes de Infraestructura municipal	Inversión en red vial en los diferentes municipios Estado de las vías de los municipios	Evaluación y calificación de la gestión departamental en la inversión de proyectos viales
Estimar los impactos suscitados en la población, sobre la inversión vial a partir de las cooperativas de trabajo	Impacto socio-económicos suscitados en las cooperativas de trabajos (Plan Senderos)	Bienestar social Condiciones económicas Condiciones laborales	Nivel de bienestar Nivel económico Porcentaje del empleo Ingresos salariales Protección social

1.8 FINANCIACIÓN Y COSTOS

El presente trabajo de investigación tienen como propósito evaluar el impacto de la inversión en infraestructura vial y para ello se tendrá en cuenta los proyectos de inversión en los diferentes municipios y regiones del departamento, y a través de las encuestas dirigidas a los Alcaldes, Jefes de Infraestructura y Representantes Legales de la cooperativas de trabajo vial, se pretende estimar el impacto de la política social, principalmente en infraestructura vial.

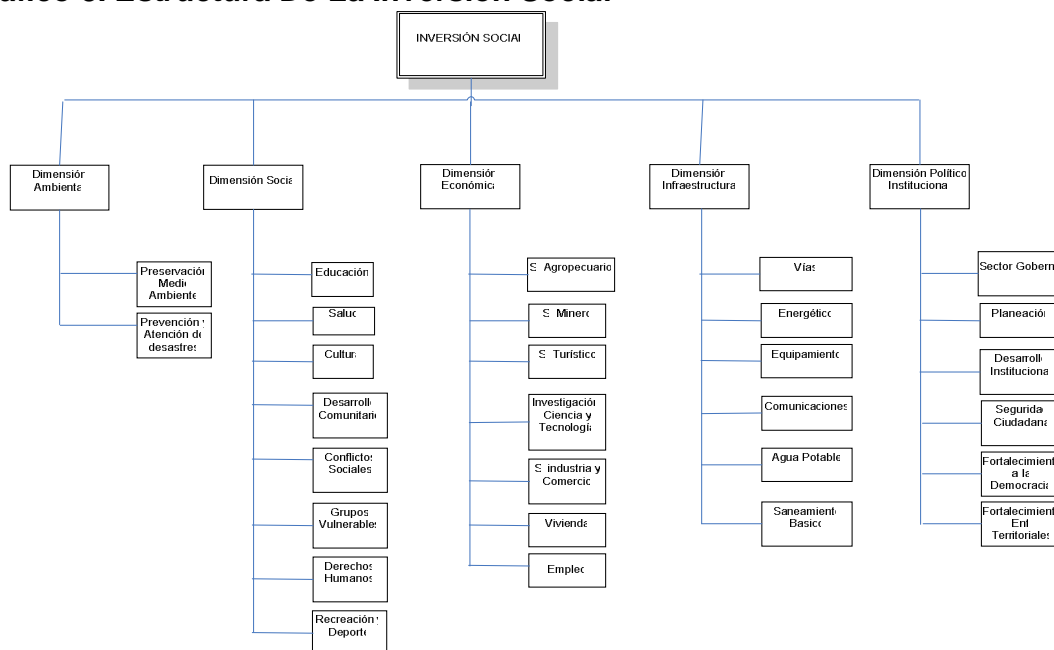
Es por ello que la Gobernación de Nariño, principalmente la dependencia de Hacienda se ha comprometido a financiar la inversión que requiera el desarrollo del proyecto de investigación, principalmente el trabajo de campo.

2. EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN SOCIAL EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO A PARTIR DE RECURSOS PROPIOS. PERIODO: 2001 – 2005

El gobierno departamental juega un importante papel dentro de la sociedad, debido a que es uno de los agentes direccionadores del desarrollo socio económico de una región; En consecuencia la inversión social se convierte en la política fundamental para apoyar a los grupos mas vulnerables de la sociedad y por otro lado permite el desarrollo en primera instancia del municipio donde se ha llevado a cabo el proyecto de inversión y posteriormente el departamento en general.

Los recursos de inversión social que la administración pública departamental destina a los diferentes municipios y sectores, los distribuye teniendo en cuenta cinco dimensiones, que han sido priorizadas por el gobierno Departamental y la comunidad en general, no solo se tuvo en cuenta la población de la capital sino también de los diferentes municipios de Nariño; Para ello se realizo a partir del año 2001 una convocatoria en la cual se manifestó las diferentes necesidades y demandas sociales mas urgentes por la comunidad, en consecuencia con lo anterior, se obtuvo el siguiente compendio el cual se divide en cinco dimensiones: dimensión ambiental, dimensión social, dimensión económica, dimensión infraestructura y finalmente dimensión político institucional; Las cuales en su mayoría se subdividen en diferentes sectores y/o subsectores. (Ver grafica 3)

Gráfico 3. Estructura De La Inversión Social



Fuente: Secretaria de Hacienda – Gobernación de Nariño.

Cabe señalar de igual manera que, la misma estructura de la inversión social rige para el periodo administrativo de los años 2004-2007; Es decir, las cinco dimensiones antes citadas son los parámetros a seguir por el Gobierno Departamental para realizar la destinación de recursos de inversión y de esta forma, formular y desarrollar programas y proyectos de inversión tendientes a subsanar las necesidades sociales.

En el presente capítulo se analiza la evolución de la inversión social en términos constantes, lo cual refleja realmente los crecimientos positivos y negativos que tuvo la inversión social, de manera total y desagregada, entre los años comprendidos: 2001-2005; Es decir, los crecimientos o decrecimientos que se presentaron durante el periodo de análisis en las diferentes dimensiones sociales que prioriza la administración departamental para la implementación de proyectos y programas de inversión y destinación de recursos.

Por otro lado, se tiene en cuenta un breve esbozo acerca de la crisis financiera de la administración pública en la década de los años noventa, que trajo consigo consecuencias sociales, afectando de manera directa por una parte a, los jubilados y trabajadores públicos y de otra a, los siguientes gobiernos departamentales de los periodos administrativos años 2001-2003 y 2004-2007 especialmente, debido a los correctivos y limitaciones financieras que tuvieron que asumir para llevar a cabo su proyecto social.

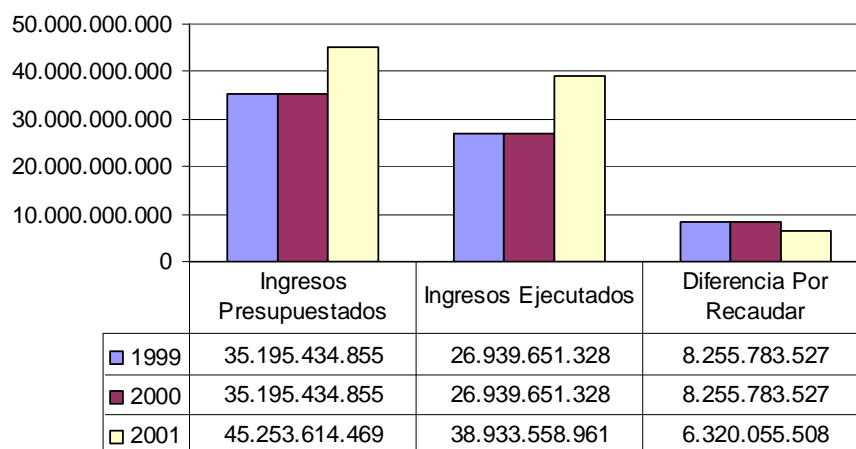
Finalmente, se estudia el comportamiento principalmente de la dimensión que durante el periodo de análisis apropió mayores recursos de inversión, haciendo énfasis en su importancia en el desarrollo regional y social; Y de igual manera se realiza un análisis por regiones en dicha dimensión; Es decir, se identifica las regiones a donde mayor inversión direcciona el gobierno departamental en la dimensión que obtuvo mayores recursos durante los años 2001-2005, para ejecutar sus programas y proyectos.

2.1 PERIODO DE CRISIS

La profunda crisis financiera que atravesó el departamento de Nariño, principalmente en la década de los noventa hasta el año 2000, se caracterizaba por presentar un sistema presupuestal deficitario dado que los gastos de funcionamiento eran superiores a los ingresos corrientes recibidos y por otro lado se presentaba un desmesurado crecimiento de la deuda pública y de su servicio que implicó una moratoria en el pago de la misma, además de, las 14 mesadas dejadas de pagar a los jubilados, así como los 8 meses de atraso salarial a los empleados de carrera administrativa y trabajadores oficiales, lo cual se convirtió en la más grave crisis social en toda la historia del departamento de Nariño; En consecuencia con lo anterior, los recursos destinados a la inversión social conformaban un rubro poco significativo para las administraciones departamentales correspondientes a este periodo de tiempo.

En consecuencia con lo anterior, la situación financiera durante la década de los años noventa presentaba un elevado rezago presupuestal puesto que había una descoordinación entre el ordenador del gasto y los ingresos efectivos de tesorería, ejemplo de ello eran los ingresos presupuestados para el año 2000 que al parecer contaba con \$35.195 millones de ingresos, de los cuales tan solo se recaudaron \$26.939 millones de pesos; En cambio los gastos de funcionamiento principalmente, si se ejecutaban de acuerdo con un presupuesto desfinanciado²⁹. (Ver Gráfica 4)

Gráfica 4. Ingresos Presupuestados En El Año 2000



Fuente: Subsecretaría de Presupuesto – Gobernación de Nariño

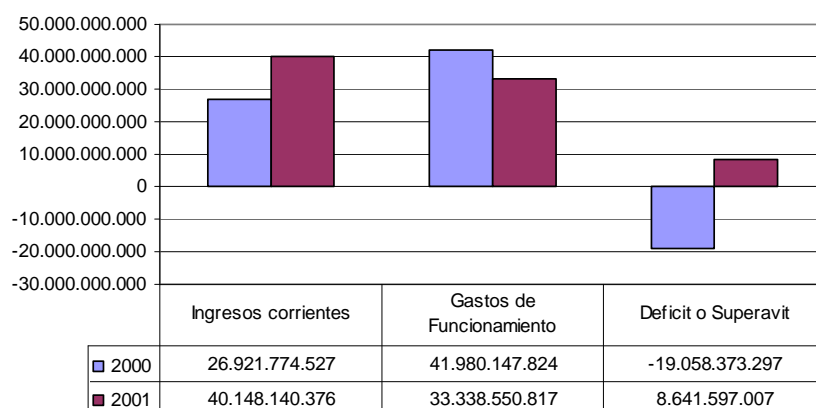
Como se observa, las administraciones departamentales de los años noventa hasta el año 2000, tendía a subestimar la base tributaria de la mayoría de las rentas departamentales con el propósito de justificar mayores gastos.

Por otro lado, en el año 2000 se presentaba un sistema presupuestal deficitario, puesto que los gastos de funcionamiento eran mayores a los ingresos recibidos, reflejo de ello eran los egresos en servicio de personal ya que cubría un total de 1.126 empleados mas los gastos generales en cada secretaría de la Gobernación, así como el pago de 1.800 jubilados que representaba una erogación de 1.000 millones por mes y las transferencias mas del 45% de los egresos corrientes³⁰. (Ver Gráfica 5)

²⁹ Gobernación De Nariño. Informe De Gestión Año 2001. P. 5 - 8.

³⁰ Ibid., P. 8-9

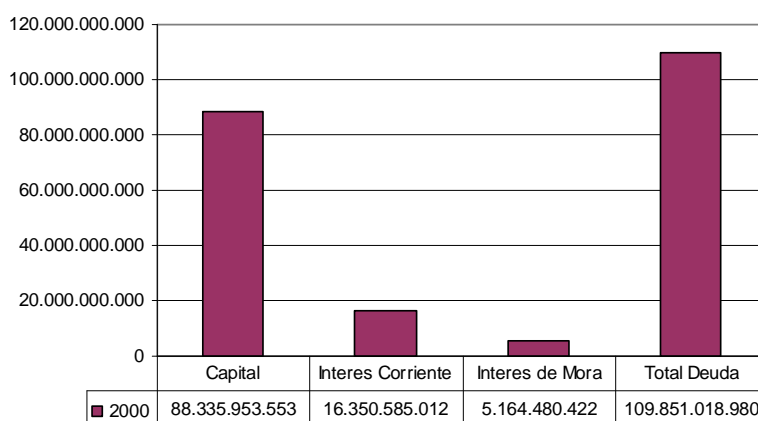
Gráfico 5. Ingresos y Egresos Ejecutados En Los Años 2000 y 2001



Fuente: Subsecretaría de Presupuesto – Gobernación de Nariño

Finalmente, entre las principales causas de la crisis financiera, era el desmesurado crecimiento de la deuda pública y de su servicio, imposibilitando el pago de la nómina de proveedores, contratistas y todos los gastos de funcionamiento entre los que se encuentran las 14 mesadas de los jubilados y los 8 meses de atraso salarial a los empleados de carrera administrativa y trabajadores oficiales, conllevando de igual manera al congelamiento de la deuda, generando un mayor monto adeudado en el año 2000³¹. (Ver Gráfica 6)

Gráfico 6. Deuda Pública Departamental



Fuente: Oficina de Deuda Pública, Secretaría de Hacienda

No obstante a partir de la administración pública departamental del año 2001, se aplicaron las medidas correctivas para superar la crisis financiera y social que

³¹ Ibid., P. 12

enfrentaba el departamento; Con la ley 550 de 1999 denominada de “Intervención Económica”, Nariño entra en el proceso de reestructuración de pasivos que buscó fundamentalmente, restablecer la capacidad de pago de las entidades para atender adecuadamente sus obligaciones y por otro lado procurar una óptima estructura administrativa y financiera, así como también facilitar el pago de pasivos pensionales³²; Finalmente con la ley 617 del 2000 denominada de “Ajuste Fiscal”, se busca fundamentalmente controlar el gasto de funcionamiento y de esta manera destinar cada vez un mayor porcentaje de los ingresos propios del departamento a la inversión social.

Para el año 2001 los resultados de las medidas alcanzadas que la administración pública tuvo que cumplir fue en primera instancia estabilizar financieramente al departamento permitiendo atender oportunamente los gastos de personal, generales y las transferencias, así como las 14 mesadas de los jubilados y los 8 meses de salario de los empleados de carrera administrativa y trabajadores oficiales; Paralelamente con lo anterior, en segunda instancia se dio paso a la reestructuración administrativa que buscaba disminuir los excesivos cargos burocráticos, los cuales generaban un mayor gasto de funcionamiento y lo mas importante que se logro para este periodo fue un ahorro de \$13.000 millones los cuales sirvieron para pagar cesantías y salarios al personal desvinculado y docentes departamentales respectivamente³³.

Como consecuencia del cabal cumplimiento de las leyes 550 de 1999 y 617 del 2000, la administración departamental a partir del año 2001, ha realizado importantes destinaciones de recursos propios a la inversión social y al pago de la deuda pública, con el propósito de satisfacer las demandas de la población, lo cual no sería posible si el departamento no presentara una óptima y efectiva estabilidad financiera; Durante los años 2001-2005 los egresos totales del departamento en cada rubro, se destaca que el gasto de funcionamiento total durante el periodo de análisis fue de \$218.075.862.819, mientras que la deuda publica fue en total de \$33.862.277.533 y finalmente la inversión social represento una destinación de recursos propios durante los cinco años de \$20.810.706.145 millones de pesos. (Ver cuadro 4)

³² Ibid., P. 18

³³ Ibid., P. 20

Cuadro 4. Departamento De Nariño: Evolución Egresos Realizados Con Recursos Propios. (Cifras en pesos)

AÑOS	Funcionamiento	%	Deuda Pública	%	Inversión Social	%	Total Egresos
2001	66.412.749.781	97,97	538.550.000	0,79	840.485.285	1,24	67.791.785.066
2002	36.982.658.132	68,43	10.750.529.073	19,89	6.311.503.451	11,68	54.044.690.656
2003	32.929.790.997	65,37	5.609.671.056	11,14	11.833.875.503	23,49	50.373.337.556
2004	35.638.821.411	55,77	9.279.504.056	14,52	18.980.800.697	29,70	63.899.126.164
2005	46.111.842.498	61,81	7.684.023.348	10,30	20.810.706.145	27,89	74.606.571.991
TOTAL	218.075.862.819	349,35	33.862.277.533	56,64	58.777.371.081	94,01	310.715.511.433

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación.

Para el año el año 2001, el gasto de funcionamiento representaba el 97.97% del total de los egresos del departamento; No obstante cabe resaltar que gran parte de este porcentaje fue para atender los pagos que se debieron hacer para cubrir 14 mesadas atrasadas a los jubilados y 8 meses a los empleados de carrera administrativa, para los años posteriores este rubro presenta una tendencia a la baja hasta el año 2004. (Ver gráfico 7)

Por su parte el comportamiento de la deuda pública del departamento, presenta una tendencia a la baja, donde se ha dado pleno cumplimiento al pago por concepto de Amortización de capital e intereses. (Ver gráfico 7)

De otro lado, la composición de la deuda Pública financiera para el año 2005, teniendo en cuenta el capital que se adeuda en total es de \$43.875 millones de pesos y con respecto al acreedor es la siguiente:

Cuadro 5. Departamento De Nariño: Composición De La Deuda Pública: Año 2005

BANCO	SALDO (Millones)	%
Banco de Estado	15000	34
BBVA	12813	29
Banco de Occidente	6441	15
Nación	4510	11
ABN AMOR BANK	4500	10
Mega banco	611	1
TOTAL	43875	100

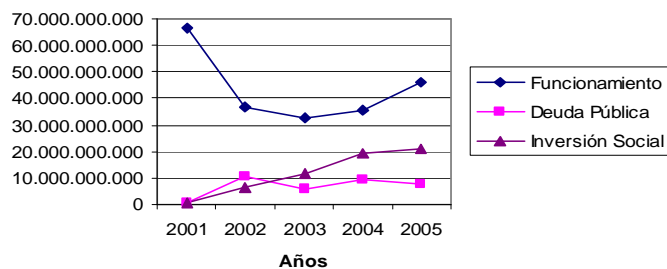
Fuente: Secretaria de Hacienda

Durante el año 2005, el departamento en su compromiso de atender la deuda pública, destino aproximadamente \$4.275 millones al pago de intereses y \$3.409 millones para amortizar capital³⁴.

³⁴ Gobernación De Nariño. Informe De Gestión Año 2005. Op Cit., P. 40

Finalmente la Inversión Social del Departamento con recursos propios presenta un comportamiento ascendente; Es decir, la destinación de recursos es cada vez mayor año a año para atender proyectos de inversión social, en el año 2004 el porcentaje destinado a inversión social fue de 29.70% del total de los recursos apropiados por el departamento. (Ver cuadro 4 y Gráfica 7)

Gráfico 7. Evolución Egresos Del Departamento



Fuente: Secretaria de Hacienda

2.2 EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN SOCIAL

A partir del año 2001, la inversión social ha jugado un papel relevante en las dos últimas administraciones públicas principalmente a la hora de formular las políticas y ejecutar los proyectos y programas de inversión; La destinación de recursos propios hacia este rubro ha venido aumentando considerablemente, presentando una apropiación total de \$54.324.099.045 y una ejecución de \$ 49.291.577.618 durante los cinco años analizados en términos reales, de igual forma presenta una variación máxima en lo ejecutado de 601.81% en el año 2002 y mínima de 3.96% en el año 2005 a precios constantes. (Ver cuadro 6 y Anexo C, Cálculos de cifras a precios constantes)

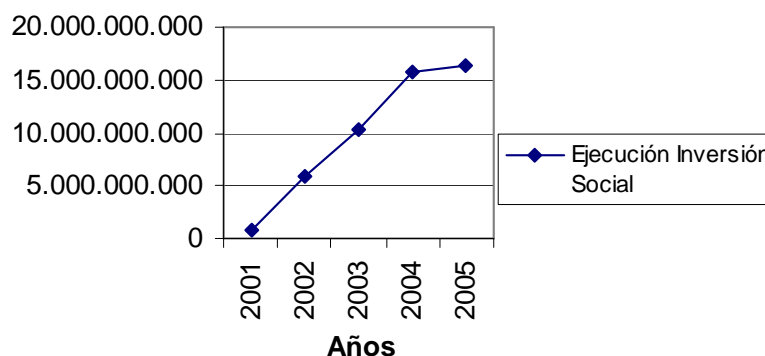
Cuadro 6. Departamento De Nariño: Total Inversión Social Con Recursos Propios. (Cifras en Pesos)

AÑOS	APROPIACIÓN				EJECUCIÓN			
	Inversión Social Con Recursos Propios				Inversión Social Con Recursos Propios			
	A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001		A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001	
	cifras en Pesos	Variación %	cifras en Pesos	Variación %	cifras en Pesos	Variación %	cifras en Pesos	Variación %
2001	1.724.379.966		1.724.379.966		840.485.285		840.485.285	
2002	6.531.456.923	278,8	6.104.165.349	253,99	6.311.503.451	650,9	5.899.152.697	601,81
2003	13.627.711.795	108,6	11.958.329.050	95,90	11.833.875.503	87,5	10.385.147.436	76,05
2004	20.420.490.701	49,8	16.970.406.960	41,91	18.980.800.697	60,4	15.773.955.536	51,90
2005	22.301.075.109	9,2	17.566.817.720	3,51	20.810.706.145	9,6	16.392.836.664	3,96
TOTAL	64.605.114.495		54.324.099.045		58.777.371.082		49.291.577.618	

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

Cabe señalar que los recursos destinados a la inversión social en el año 2001 fueron poco significativos como consecuencia del ajuste fiscal que el departamento de Nariño se vio obligado a cumplir, para subsanar la deuda pública y la moratoria con las mesadas de los jubilados y salarios de los empleados oficiales. No obstante, el Departamento, con ingresos propios, ha logrado disponer recursos para la financiación de proyectos de inversión orientados principalmente al componente social³⁵ y que a partir de año 2001 la apropiación y ejecución principalmente, presenta un comportamiento creciente. (Ver gráfico 8)

Gráfico 8. Ejecución Inversión Social Con Recursos Propios A Precios Constantes



Fuente: Secretaria de Hacienda.

Por otro lado la evolución de la inversión social de manera desagregada; Es decir, en cada una de las dimensiones que la conforman, arroja la siguiente información: La dimensión que durante el tiempo de análisis ha obtenido menor cantidad de recursos de inversión es la dimensión Ambiental, seguida de la dimensión Política Institucional; En contraste con lo anterior, la dimensión a la cual se ha destinado en los últimos años mayor cantidad de recursos de inversión ha sido para la dimensión infraestructura, seguida por la dimensión social, esta última representando en los años 2004 y 2005 importantes destinaciones de recursos de inversión, mientras que la dimensión infraestructura tuvo una mayor apropiación y ejecución de recursos propios en los años 2001, 2002 y 2003 principalmente, ejecuciones bastantes significativas en comparación con las demás dimensiones. (Ver Cuadro 7)

³⁵ Ibid., P. 40.

Cuadro 7. Departamento De Nariño: Inversión Social Desagregada Con Recursos Propios. (Cifras en pesos)

AÑOS	INVERSIÓN SOCIAL EN CADA DIMENSIÓN A PRECIOS CONSTANTES 2001				
	DIMENSIÓN AMBIENTAL	DIMENSIÓN SOCIAL	DIMENSIÓN ECONÓMICA	DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA	D. POLÍTICA INSTITUCIONAL
2001	686.676	5.128.000	8.210.000	826.460.609	ND
2002	46.959.981	1.149.239.556	452.641.495	4.203.203.920	46.556.404
2003	17.550.018	4.717.137.659	835.793.204	4.647.084.327	166.670.930
2004	671.178.459	8.682.139.493	1.409.385.018	4.535.192.504	452.692.495
2005	544.026.926	9.032.907.227	1.338.974.024	4.298.183.762	1.178.744.725
TOTAL	1.280.402.060	23.586.551.935	4.045.003.742	18.510.125.122	1.844.664.554

Fuente: Secretaria De Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

Por otro lado cabe señalar que la política de la actual administración departamental (2004-2007), se inclina hacia la dimensión Social principalmente en generar mayores proyectos de inversión en el sector Educación, fundamentalmente en dotar y mejorar la infraestructura física de los planteles educativos en el departamento de Nariño. En consecuencia con lo anterior, las demás dimensiones han sido afectadas, debido al direccionamiento de los recursos; Es decir, se concentra mayores recursos hacia la dimensión social, reduciendo parte de los recursos de inversión en las demás dimensiones.

Sin embargo la dimensión en la cual se hará mayor énfasis dentro de esta investigación será Infraestructura, principalmente el sector vías, teniendo en cuenta la red vial secundaria la cual esta a cargo del departamento; Dada la importancia que tiene este sector no solo en la apropiación de recursos sino en la ejecución de los mismos en comparación a otras dimensiones que componen la inversión social; Por otro lado cabe destacar la enorme relevancia que tiene el sector vías en el desarrollo socio-económico de Nariño.

2.3 INVERSIÓN SOCIAL, DIMENSIONES Y MONTOS

Del total de los recursos apropiados por el Departamento para ser destinados hacia la inversión social y a sus diferentes dimensiones en términos reales; La Dimensión ambiental presenta un estancamiento debido a los crecimientos poco significativos durante el periodo de análisis, en promedio durante los cinco años representa tan solo el 1,73% del total de la inversión social, seguida de la dimensión política institucional y por la dimensión económica, las cuales representan en promedio 2,49% y 6,76% respectivamente. (Ver cuadro 8)

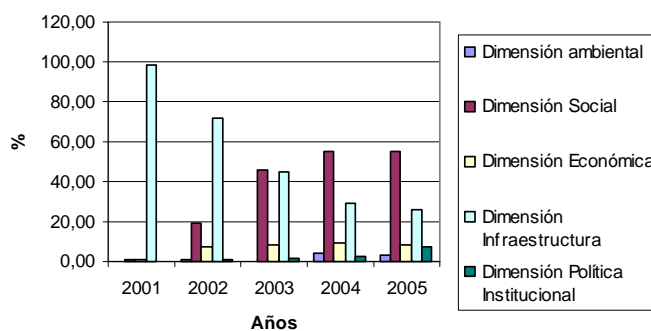
Cuadro 8. Departamento De Nariño: Relaciones Porcentuales En Cada Dimensión Con Recursos Propios. (A precios constantes 2001)

RELACIÓN PORCENTUAL DE CADA DIMENSIÓN / TOTAL INVERSIÓN SOCIAL					
AÑOS	D. AMBIENTAL	D. SOCIAL	D. ECONÓMICA	D. INFRAESTRUCTURA	D. POLÍTICA I.
2001	0,08	0,61	0,98	98,33	0,00
2002	0,80	19,48	7,67	71,26	0,79
2003	0,17	45,43	8,05	44,75	1,61
2004	4,26	55,12	8,95	28,79	2,87
2005	3,32	55,10	8,17	26,22	7,19
TOTAL	1,73	35,15	6,76	53,87	2,49

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta investigación

En contraste con lo anterior, las dimensiones que apropiaron y ejecutaron durante los cinco años de análisis mayores recursos y proyectos respectivamente, del total de la inversión social, en porcentajes reales son: La dimensión infraestructura y la dimensión social, representando en promedio durante el tiempo de análisis un 53,87% y 35,15% respectivamente; la dimensión infraestructura en el año 2001, llego a representar el 98,33% del total de la inversión social, mientras que las demás dimensiones tan solo apropiaron el 1,67% del total de la inversión social. (Ver gráfico 9)

Gráfico 9. Relaciones Porcentuales A Precios Constantes Del Año 2001



Fuente: Secretaria de Hacienda

A si mismo, se observa la relación inversa que se ha presentado, durante el periodo de análisis, entre la dimensión infraestructura y la dimensión social; mientras que para los años 2001, 2002 y 2003; La dimensión infraestructura presentaba crecimiento mayores en comparación con las demás dimensiones; La dimensión social tenia crecimientos poco significativos y tan solo a partir del año 2003 se comienza a dinamizar la inversión en la dimensión social y en consecuencia a disminuir los niveles de inversión en la dimensión infraestructura. (Ver Gráfica 9)

2.3.1 Dimensión Ambiental El monto destinado de la inversión social a la dimensión ambiental durante los cinco años analizados, destaca una apropiación total de \$1.402.251.760 y una ejecución de 1.280.402.060 en términos reales, mostrando crecimientos poco significativos en comparación a otras dimensiones sociales; Los programas y proyectos formulados y ejecutados por la administración departamental están encaminados a la promoción de la educación ciudadana sobre el aspecto ambiental, tendientes a generar un desarrollo sostenible y sustentable tanto a nivel económico como social. (Ver cuadro 9)

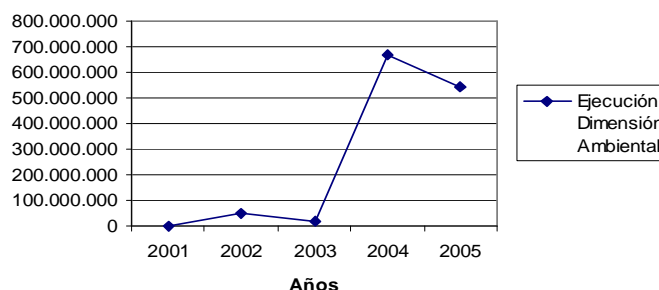
Cuadro 9. Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Ambiental Con Recursos Propios

APROPIACIÓN					EJECUCIÓN			
Dimensión Ambiental Con Recursos Propios					Dimensión Ambiental Con Recursos Propios			
AÑOS	A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001		A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001	
	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %
2001	21.009.000		21.009.000		686.676		686.676	
2002	51.012.000	142,81	47.674.766	126,93	50.247.180	7.215,32	46.959.981	6.738,74
2003	20.012.000	-60,77	17.560.548	-63,17	20.000.000	-60,2	17.550.018	-62,63
2004	850.007.000	4.147,48	706.396.576	3.922,63	807.629.040	3.938,15	671.178.459	3.724,37
2005	773.901.000	-8,95	609.610.870	-13,7	690.642.183	-14,49	544.026.926	-18,94
Total	1.715.941.000		1.402.251.760		1.569.205.079		1.280.402.060	

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

En términos reales la ejecución de la dimensión ambiental presenta una variación máxima de 6.738,74% en el año 2002, seguida de la variación del año 2004 que fue de 3.724,37%; En contraste con lo anterior, la dimensión ambiental presenta variaciones porcentuales negativas como es el caso del año 2003 y 2004 con decrecimientos del -62,63% y -18,94% respectivamente; Variaciones que reflejan el comportamiento irregular de la destinación de recursos de la inversión social para esta dimensión, constituyéndola en el área con los niveles de inversión más bajos. (Ver gráfico 10)

Gráfico 10. Ejecución Dimensión Ambiental Precios Constantes Del Año 2001



Fuente: Secretaria de Hacienda

2.3.2 Dimensión Social Gran parte de la inversión que hace el departamento con recursos propios es destinada a la dimensión social entre los diferentes sectores que la conforman (educación, salud, cultura, desarrollo comunitario, conflictos sociales, grupos vulnerables y recreación y deporte entre otros), durante el periodo de análisis y en términos reales en total se realizó una apropiación de \$25.570.332.241 y una ejecución de \$23.586.551.935, mostrando que a partir del año 2001 este rubro crece en mayores proporciones, hasta llegar a representar un crecimiento máximo en términos reales de 22.311,07% en el año 2002. (Ver cuadro 10)

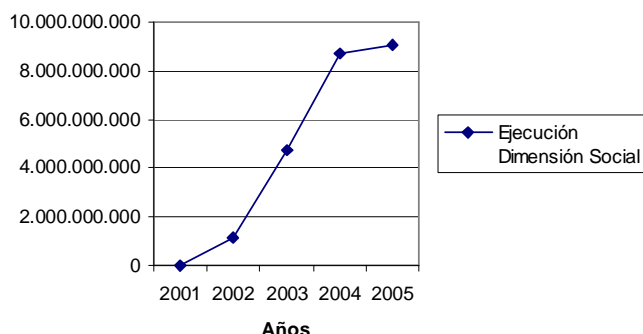
Cuadro 10. Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Social Con Recursos Propios

APROPIACIÓN					EJECUCIÓN			
AÑOS	Dimensión Social Con Recursos Propios				Dimensión Social Con Recursos Propios			
	A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001		A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001	
	cifras en Pesos	Variación %	cifras en Pesos	Variación %	cifras en Pesos	Variación %	cifras en Pesos	Variación %
2001	280.969.761		280.969.761		5.128.000		5.128.000	
2002	1.269.157.000	351,71	1.186.128.037	322,16	1.229.686.325	23879,84	1.149.239.556	22311,07
2003	5.543.427.710	336,78	4.864.362.680	310,10	5.375.650.077	337,16	4.717.137.659	310,46
2004	11.423.924.304	106,08	9.493.828.891	95,17	10.447.218.452	94,34	8.682.139.493	84,06
2005	12.368.408.413	8,27	9.745.042.872	2,65	11.467.275.724	9,76	9.032.907.227	4,04
TOTAL	30.885.887.188		25.570.332.241		28.524.958.578		23.586.551.935	

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

En términos reales, la dimensión social se constituye en un área a donde mas cantidad de recursos se destina para llevar a cabo los proyectos de inversión que la población nariñense demanda, principalmente en lo concerniente a la calidad educativa e infraestructura física de los establecimientos de aprendizaje. (Ver gráfico 11)

Gráfico 11. Ejecución Dimensión Social A Precios constantes Del Año 2001



Fuente: Secretaria De Hacienda

Entre los sectores que constituyen esta dimensión; La educación es uno de los rubros en donde mayor inversión se ha destinado entre los años de análisis, principalmente en los años de 2002, 2004 y 2005; Mientras que para los años 2001 y 2003, la cultura y la recreación y deporte tuvieron mayores destinaciones de recursos para llevar a cabo los proyectos de inversión en estos sectores. (Ver cuadro 11 y Anexo C, Ejecución en cada Dimensión y sector)

Cuadro 11. Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución Del Sector Educación Con Recursos Propios

APROPIACIÓN					EJECUCIÓN			
Sector Educación Con Recursos Propios					Sector Educación Con Recursos Propios			
AÑOS	A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001		A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001	
	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %
2001	275.373.761		275.373.761		0		0	
2002	803.520.000	191,79	750.953.271	172,70	802.193.525		749.713.575	
2003	713.007.000	-11,26	625.664.268	-16,68	698.058.000	-12,98	612.546.508	-18,30
2004	5.050.114.000	608,28	4.196.886.894	570,79	4.653.755.419	566,67	3.867.493.908	531,38
2005	5.104.437.337	1,08	4.020.825.000	-4,20	4.657.735.379	0,09	3.668.952.642	-5,13
TOTAL	11.946.452.098		9.869.703.194		10.811.742.324		8.898.706.633	

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

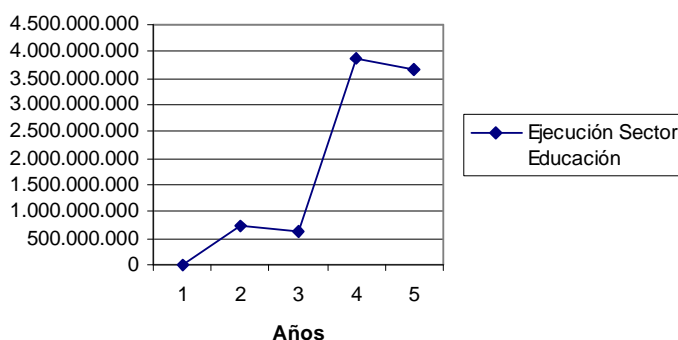
A si mismo, se observa la destinación y ejecución total que la Administración Departamental ha realizado durante el periodo de análisis, mostrando una apropiación de \$9.869.703.194 y una ejecución real de \$8.898.706.633. (Ver Cuadro 11)

Cabe señalar que las principales metas propuestas por el Gobierno departamental de los años 2004-2007, se caracterizan por aumentar la cobertura y mejorar la calidad educativa con el programa denominado "Nariño Territorio Libre de

Analfabetismo” el cual ha logrado dar respuesta a uno de los problemas más sensibles de la sociedad Nariñense: disminuir las tasas de analfabetismo³⁶; y por otro lado la inversión destinada al sector educación, esta encaminada a mejorar la infraestructura física de los establecimientos educativos.

A precios constantes del 2001, la inversión en el sector educación, presenta en términos generales una tendencia creciente, con una inversión máxima de \$ 3.867.493.908 para el año de 2004. (Ver cuadro 11 y gráfica 12)

Gráfico 12. Ejecución Sector Educación A Precios Constantes Del Año 2001



Fuente: Secretaria De Hacienda

2.3.3. Dimensión Económica La dimensión económica durante el periodo de análisis presenta una apropiación total de \$4.464.131.281 y una ejecución total de \$4.045.003.742 en términos reales, mostrando una variación máxima en lo ejecutado de 5.413,29% en el año 2002 y una variación mínima de -5,0% en el año 2005; No obstante, cabe señalar que aunque esta dimensión de la inversión social presenta una tendencia creciente, la destinación de recursos es poco significativa en comparación con otras dimensiones que conforman la inversión social departamental. (Ver Cuadro 12)

³⁶ Gobernación de Nariño. Informe de Gestión año 2004. Pág 54.

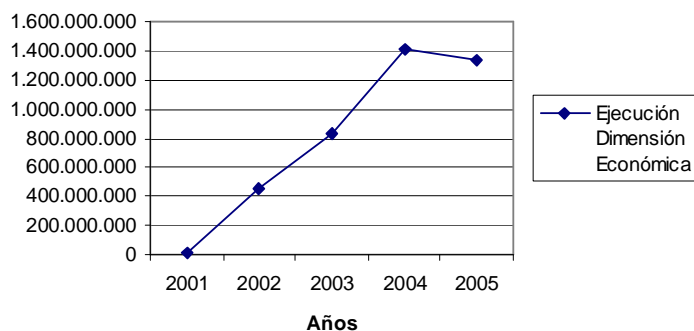
Cuadro 12. Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Económica Con Recursos Propios

AÑOS	APROPIACIÓN				EJECUCIÓN			
	Dimensión Económica Con Recursos Propios				Dimensión Económica Con Recursos Propios			
	A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001		A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001	
	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %
2001	106.461.000		106.461.000		8.210.000		8.210.000	
2002	486.534.000	357,01	454.704.673	327,11	484.326.400	5799,23	452.641.495	5413,29
2003	1.101.357.936	126,37	966.442.555	112,54	952.469.936	96,66	835.793.204	84,65
2004	1.725.009.000	56,63	1.433.565.196	48,33	1.695.912.992	78,05	1.409.385.018	68,63
2005	1.908.005.000	10,61	1.502.957.857	4,84	1.699.827.524	0,23	1.338.974.024	-5,00
TOTAL	5.327.366.936		4.464.131.281		4.840.746.852		4.045.003.742	

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

Por otro lado cabe resaltar los graves problemas estructurales de la economía Nariñense, como es la falta de competitividad, producción de autoconsumo y principalmente el bajo nivel tecnológico; En consecuencia con lo anterior, la administración Departamental se ha preocupado por elaborar y llevar a cabo la Agenda Regional de Investigación, Innovación y Transferencia tecnológica³⁷ con la finalidad de apoyar proyectos de las cadenas productivas; sin embargo la destinación de inversión no ha sido suficiente para activar el crecimiento competitivo del sector primario y secundario fundamentalmente.(Ver gráfica 13)

Gráfico 13. Ejecución Dimensión Económica A Precios Constantes Del 2001



Fuente: Secretaria de Hacienda

2.3.4. Dimensión Político Institucional La inversión destinada a la dimensión político institucional es creciente aunque poco significativa con respecto a la totalidad de la inversión social, los bajos niveles de inversión en esta dimensión es

³⁷ Ibid., P. 71

debido principalmente por la austeridad de gastos que el gobierno departamental esta obligado a cumplir y que hasta el momento ha logrado cumplir a cabalidad con los lineamientos y condicionamientos exigidos en las leyes 550 de 1999 y 617 del 2000; Lo anterior con el único propósito de generar y destinar mayor cantidad de recursos hacia la inversión en las demás dimensiones prioritarias en el desarrollo socio económico de Nariño.

En términos reales la dimensión política institucional durante los años 2001-2005 en total presenta una apropiación de \$2.117.898.580 y una ejecución de \$1.844.644.554, presentando una variación porcentual máxima de 258,0% en el año 2003 y una variación mínima de 160,39% en el año 2005 en su ejecución, teniendo en cuenta por otro lado que para el año 2001 no hay disponible ningún dato, lo cual refleja la insuficiencia de recursos que hubo en este periodo de tiempo, para invertir en la dimensión política institucional. (Ver cuadro 13 y Gráfico 14)

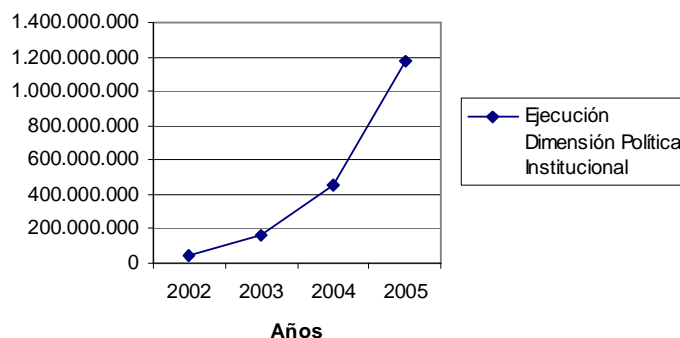
Cuadro 13. Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Política Institucional Con Recursos Propios

APROPIACIÓN					EJECUCIÓN			
Dimensión Política Institucional Con Recursos Propios					Dimensión Política Institucional Con Recursos Propios			
AÑOS	A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001		A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001	
	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %
2001	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	80.003.000		74.769.159		49.815.352		46.556.404	
2003	230.507.528	188,12	202.270.558	170,53	189.938.192	281,28	166.670.930	258,00
2004	637.849.838	176,72	530.083.801	162,07	544.724.879	186,79	452.692.495	171,61
2005	1.664.028.941	160,88	1.310.775.062	147,28	1.496.416.428	174,71	1.178.744.725	160,39
TOTAL	2.612.389.307		2.117.898.580		2.280.894.852		1.844.664.554	

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

Sin embargo, cabe mencionar que a partir del año 2002, la capacitación de los funcionarios de la gobernación, la adquisición y mantenimiento de equipos, mejoramiento de infraestructura física y el desarrollo institucional juegan un papel importante dentro de esta dimensión, que enfoca su interés hacia el buen desempeño y cumplimiento de la administración pública departamental.

Gráfico 14. Ejecución Dimensión Política Institucional A Precios Constantes Del 2001



Fuente: Secretaria de Hacienda

2.3.5. Dimensión Infraestructura La dimensión infraestructura ha jugado un importante papel en la destinación de recursos de inversión social, la cual se ha caracterizado por ocupar un lugar fundamental a la hora de formular y ejecutar proyectos de inversión social. Durante el periodo de análisis en términos reales la dimensión infraestructura presentó una apropiación total de \$20.771.788.092 y una ejecución total de \$18.510.125.122, mostrando que a partir del año 2001 hasta el 2003 en la destinación de recursos de inversión fue creciente y cada vez mayor en comparación a otras dimensiones que conforman la inversión social del departamento. (Ver cuadro 14)

Cuadro 14. Departamento De Nariño: Apropiación Y Ejecución De La Dimensión Infraestructura Con Recursos Propios

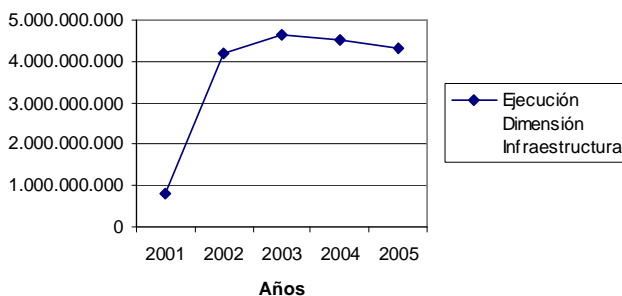
AÑOS	APROPIACIÓN				EJECUCIÓN			
	Dimensión Infraestructura Con Recursos Propios				Dimensión Infraestructura Con Recursos Propios			
	A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001		A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001	
	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %
2001	1.315.940.205		1.315.940.205		826.460.609		826.460.609	
2002	4.644.750.923	252,96	4.340.888.713	229,87	4.497.428.194	444,18	4.203.203.920	408,58
2003	6.732.406.621	44,95	5.907.692.718	36,09	5.295.817.299	17,75	4.647.084.327	10,56
2004	5.783.700.559	-14,09	4.806.532.501	-18,64	5.485.315.334	3,58	4.535.192.504	-2,41
2005	5.586.731.755	-3,41	4.400.733.955	-8,44	5.456.544.285	-0,52	4.298.183.762	-5,23
TOTAL	24.063.530.064		20.771.788.092		21.561.565.722		18.510.125.122	

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

Sin embargo para los años 2004 y 2005 presenta estancamientos o crecimientos negativos que pueden ser explicados en parte, por los programas y las políticas que promueve la actual administración pública (2004 - 2007); que ha encaminado su propuesta política hacia la dimensión social, específicamente hacia el sector educación, llevando a cabo proyectos y programas tendientes a mejorar la calidad

de la educación así como la infraestructura física de los planteles educativos. (Ver gráfico 15)

Gráfico 15. Ejecución Dimensión Infraestructura A Precios Constantes 2001



Fuente: Secretaria de Hacienda

A pesar que para los años 2004 y 2005, la variación porcentual presenta un comportamiento negativo; La dimensión infraestructura sigue apropiando y ejecutando gran cantidad de los recursos de inversión social en comparación con la inversión que se ejecuta en las demás dimensiones.

➤ **Red Vial En El Departamento De Nariño** El sector más representativo dentro de la dimensión infraestructura es el concerniente a la red vial, puesto que durante el periodo de análisis en total se ejecutaron \$10.032.366.830 para desarrollar programas y proyectos viales; Su comportamiento presenta una tendencia creciente, con excepción del año 2003 y 2005, reportando crecimientos negativos de -23,94% y -13,32% respectivamente, en términos reales; En contraste con lo anterior, la variación porcentual máxima que alcanzo el sector vías durante el periodo de análisis fue en el año 2002, representando un 335,72%. (Ver cuadro 15)

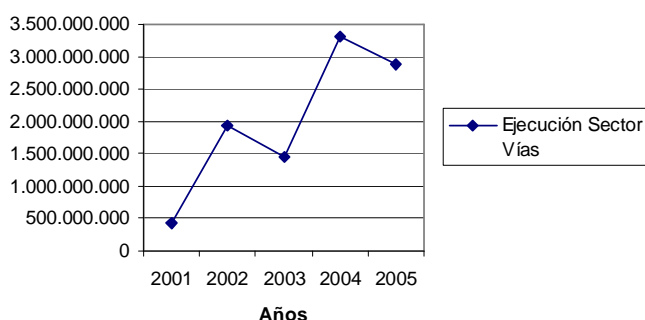
Cuadro 15. Departamento De Nariño: Ejecución Sector Vías Con Recursos Propios

EJECUCIÓN				
Sector Vías Con Recursos Propios				
AÑOS	A Precios Corrientes		A Precios Constantes de 2001	
	Cifras en Pesos	Variación %	Cifras en Pesos	Variación %
2001	442.424.609		442.424.609	
2002	2.110.825.240	377,10	1.927.733.869	335,72
2003	1.670.834.193	-20,84	1.466.158.471	-23,94
2004	3.993.942.346	139,04	3.319.157.605	126,38
2005	3.652.214.744	-8,56	2.876.892.276	-13,32
TOTAL	11.870.241.132		10.032.366.830	

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

Para la administración pública departamental, el sector de infraestructura vial se ha convertido en un área importante durante el periodo de análisis, a la hora de destinar y ejecutar los recursos disponibles para llevar a cabo programas y proyectos de inversión; En consecuencia con lo anterior, la tendencia que presenta el sector vías es creciente y representativa en comparación con otros sectores y algunas dimensiones de inversión social. (Ver gráfico 16)

Gráfico 16. Ejecución Sector Vías A Precios Constantes Del 2001



Fuente: Secretaria de Hacienda

Del total de los recursos disponibles para realizar inversiones dentro de la dimensión infraestructura y sus diferentes sectores; el 73,19% estuvo dirigido hacia la construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de la red vial en el año 2004, que esta a cargo del departamento (vías secundarias principalmente); mientras que el 26.81% de la inversión se encontró distribuida para este año en los demás sectores que conforman la dimensión de infraestructura como son el sector energético, equipamiento, comunicaciones, agua potable y saneamiento básico. (Ver cuadro 16)

Cuadro 16. Departamento De Nariño: Relación Porcentual (vías/ D. Infraestructura) A Precios Constantes 2001

RELACIÓN PORCENTUAL (Sector Vías/ D. Infraestructura)			
Años	Ejecución D. Infraestructura	Ejecución S. Vías	%
2001	826.460.609	442.424.609	53,53
2002	4.203.203.920	1.927.733.869	45,86
2003	4.647.084.327	1.466.158.471	31,55
2004	4.535.192.504	3.319.157.605	73,19
2005	4.298.183.762	2.876.892.276	66,93

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

En consecuencia con lo anterior, se concluye que el sector vías es uno de los que mayor participación tiene dentro de la dimensión infraestructura; Por otro lado, cabe señalar que para el Gobierno departamental, la red vial, juega un papel

importante en el desarrollo regional, puesto que, una mejor y mayor cobertura de las vías en el departamento propicia la interconexión entre los mercados locales y externos y por otro lado genera bienestar social en cuanto que facilita la movilidad y la integración económica, social y cultural entre los municipios y estos con las diferentes regiones del país.

Cabe señalar que Nariño cuenta con aproximadamente 6530 Kms de vías, de los cuales 780 Kms corresponde a la red troncal y transversal (vías primarias) y 1554 Kms corresponde a la red vial terciaria, todas dos a cargo del Instituto Nacional de Vías; Mientras que 1607 Kms son vías secundarias y están bajo la responsabilidad del departamento, el resto de la red vial se encuentra a cargo de otros municipios y entes, y corresponde aproximadamente 2500 Kms³⁸. Por otro lado las vías de Nariño se caracterizan por tener una mayor y mejor cobertura en la zona andina, sin embargo en la zona pacífica la precariedad de las vías, excepto la vía pasto – Tumaco, a generado mayor aislamiento y atraso regional. (Ver cuadro 17)

Cuadro 17. Departamento De Nariño: Red Vial Secundaria Bajo La Responsabilidad Del Departamento (2005)

NOMBRE DE LA VÍA	ENTIDAD RESPONS.	MUNICIPIO	LONGITUD TOTAL
RED TRADICIONAL			
PASTO – VOLCAN	DPTO	PASTO	23,70
JONGOVILO – Gualmatán	DPTO	PASTO	10,00
SAN PEDRO – MAPACHICO	DPTO	PASTO	6,00
LORENZO – ROSARIO – JAMONDINO	DPTO	PASTO	4,50
CANCHALA – MOCONDINO – DOLORES	DPTO	PASTO	5,50
CATAMBUCO – GUADALUPE – CAMPANERO	DPTO	PASTO	7,00
CHACHAGUI – SANCHEZ – SAN ANTONIO	DPTO	CHACHAGUI	25,00
PANAMERICANA – CASABUY	DPTO	CHACHAGUI	7,50
PANAMERICANA – CIMARRONES – PASIZARA	DPTO	CHACHAGUI	13,00
LA CRUZ – PASIZARA	DPTO	CHACHAGUI	4,00
PASIZARA – SAN ANTONIO	DPTO	CHACHAGUI	5,80
K12 – TEBAIDA – SÁNCHEZ	DPTO	CHACHAGUI	18,50
INGENIO – PARAGUAY	DPTO	SANDONA	3,50
SAN FRANCISCO – SAN VICENTE	DPTO	SANDONA	3,00
PUENTE INGENIO – SAN ANTONIO	DPTO	SANDONA	3,00
SAN ISIDRO – SAN VICENTE	DPTO	SANDONA	3,20
ROMA CHAVEZ – GUAITARA	DPTO	SANDONA	7,70

³⁸ Gobernación de Nariño. Plan de Desarrollo de Nariño “La Fuerza Del Cambio Continua”. 2004-2007. Op Cit., P. 77

	ENTIDAD		LONGITUD
NOMBRE DE LA VÍA	RESPONS.	MUNICIPIO	TOTAL
ALTAMIRA – TAMBILLO	DPTO	SANDONA	4,60
SANDONA – SANTA BARBARA	DPTO	SANDONA	1,70
SANDONA – SANTA ROSA	DPTO	SANDONA	4,00
ALTAMIRA – VERGEL – CORRALES	DPTO	SANDONA	11,40
BOMBA – SAN GABRIEL – LA JOYA	DPTO	SANDONA	6,30
SANDONA – BOHÓRQUEZ	DPTO	SANDONA	2,00
SANDONA – BELLAVISTA – FELICIANA	DPTO	SANDONA	3,60
BOLIVAR – LA ANTENA	DPTO	SANDONA	1,10
SANDONA – ALTAMIRA – SAN BERNARDO	DPTO	SANDONA	5,70
SAN MIGUEL – GUAYACÁN	DPTO	SANDONA	2,30
SANDONA – ALTO JIMÉNEZ	DPTO	SANDONA	10,00
ROMA CHAVEZ – COCHA	DPTO	SANDONA	9,80
SAN ISIDRO – SAN MIGUEL	DPTO	SANDONA	7,00
SANDONA – CRUZ	DPTO	SANDONA	1,00
SANDONA – SAN MIGUEL – REGADERA	DPTO	SANDONA	1,50
FLORIDA – BELLAVISTA	DPTO	LA FLORIDA	6,30
FLORIDA – ORIENTAL	DPTO	LA FLORIDA	3,00
FLORIDA – BARRANCO	DPTO	LA FLORIDA	6,00
ROBLES – SALADO	DPTO	LA FLORIDA	5,00
FLORIDA – PUCARA	DPTO	LA FLORIDA	4,00
FLORIDA – ROBLES	DPTO	LA FLORIDA	12,90
FLORIDA – RODEO – EL MACO	DPTO	LA FLORIDA	9,00
TUNJA – DUARTE	DPTO	LA FLORIDA	6,00
PEÑOL – SAN PEDRO	DPTO	EL TAMBO	14,00
PEÑOL – ALTO PEÑOL	DPTO	EL TAMBO	8,00
SAN JUAN – MATITUY	DPTO	EL TAMBO	11,00
PEÑOL – SAN FRANCISCO – GUANDAL	DPTO	EL TAMBO	8,00
EL TAMBO – SAN PEDRO – GUAITARA	DPTO	EL TAMBO	25,30
PEÑOL – PUERTO RICO	DPTO	EL TAMBO	24,00
CONSACA – CHURAPAMBA	DPTO	CONSACA	3,40
CARIACO ALTO – CARIACO BAJO	DPTO	CONSACA	3,50
PANAMERICANA – CONCEPCION	DPTO	TANGUA	8,00
ANCUYA – LA GRANJA	DPTO	ANCUYA	15,40
ANCUYA – LA LOMA – CRUZ DE MAYO	DPTO	ANCUYA	10,40
ANCUYA – AHUMADO	DPTO	ANCUYA	20,00
ANCUYA – EMPATE	DPTO	ANCUYA	8,70
ANCUYA – PUENTE EL GUAITARA	DPTO	ANCUYA	4,00

	ENTIDAD		LONGITUD
NOMBRE DE LA VÍA	RESPONS.	MUNICIPIO	TOTAL
LINARES – EMPATE	DPTO	LINARES	11,80
EMPATE – TAMBILLOS – PUEBLO VIEJO	DPTO	LINARES	16,00
LINARES – GUAITARA	DPTO	LINARES	11,60
EMPATE – SAN LUIS	DPTO	LINARES	3,40
IPIALES – PTE NUEVO – TEQUES – PULCAS	DPTO	IPIALES	18,00
LA VICTORIA – SAN JORGE	DPTO	IPIALES	10,00
CUMBAL – CARLOSAMA	DPTO	CUMBAL	11,90
PUENES – CARLOSAMA	DPTO	CUASPUD	13,00
PILCUAN – FUNES – CHAPAL	DPTO	FUNES	25,00
SAN JOSE – CONTANDERO – GUALMATAN	DPTO	GUALMATAN	9,20
GUALMATAN – ILES	DPTO	GUALMATAN	14,50
PILCUAN – ILES	DPTO	ILES	22,00
CONTADERO – ALDEA LA MARIA	DPTO	CONTADERO	4,00
SAN JUAN – PUERRES	DPTO	PUERRES	8,80
PUERRES – SAN MATEO	DPTO	PUERRES	8,00
PUERRES – CORDOBA	DPTO	PUERRES	10,00
LAS LAJAS – POTOSI – LAS DELICIAS	DPTO	POTOSI	12,70
STA ROSA – IMUES	DPTO	IMUES	3,00
TUQUERRES – SAPUYES	DPTO	TUQUERRES	7,60
TUQUERRES – OSPINA	DPTO	TUQUERRES	11,00
TUQUERRES – LA LAGUNA DE AZUFRAL	DPTO	TUQUERRES	11,90
BALALAIKA – GUACHAVEZ	DPTO	SANTACRUZ	7,50
GUAITARILLA – ARRRAYANES	DPTO	GUAITARILLA	8,40
GUAITARILLA – CHIRRIESTES	DPTO	GUAITARILLA	12,20
GUAITARILLA – AHUMADA	DPTO	GUAITARILLA	6,00
PROVIDENCIA – GERMAN	DPTO	PROVIDENCIA	8,00
PROVIDENCIA – MARANGUAY	DPTO	PROVIDENCIA	5,50
SAMANIEGO – REPETIDORA	DPTO	SAMANIEGO	13,50
SAMANIEGO – PARTIDERO	DPTO	SAMANIEGO	11,70
EL LLANO – CHUGULDI	DPTO	SAMANIEGO	8,50
CHUGULDI – LAS PIEDRAS – LA PLANADA	DPTO	SAMANIEGO	12,80
TANAMA – CHUGULDI – EL DECIO	DPTO	SAMANIEGO	22,70
SAMANIEGO – EMPATE	DPTO	SAMANIEGO	15,60
TABILES – PUEBLO VIEJO	DPTO	SAMANIEGO	4,00
SOTOMAYOR – GUAITARA	DPTO	LOS ANDES	11,70
SOTOMAYOR – ARENAL	DPTO	LOS ANDES	2,00
GUABOS – PANGUS – PUENTE JUNIN	DPTO	LOS ANDES	20,20

	ENTIDAD		LONGITUD
NOMBRE DE LA VÍA	RESPONS.	MUNICIPIO	TOTAL
ARRAYAN – LA PLANADA	DPTO	LOS ANDES	13,20
GUACHUCAL – MUELLAMUES	DPTO	GUACHUCAL	8,80
CHUCUNES – LA PLANADA	DPTO	RICAURTE	7,50
SAN ISIDRO – EL ROLLO	DPTO	RICAURTE	4,20
COFRADIA – ESCANDOY	DPTO	LA CRUZ	14,00
CASA BLANCA – TAJUMBINA	DPTO	LA CRUZ	10,00
CABUYALES – BRICEÑO	DPTO	SAN PABLO	3,00
SAN PABLO – GENOVA	DPTO	SAN PABLO	7,00
SAN JOSE – GUARANGAL	DPTO	SAN JOSE	9,00
TABLON – SAN JOSE	DPTO	EL TABLON	9,00
SANTA MARIA – TABLÓN	DPTO	EL TABLON	11,00
TABLON – LAS MESAS	DPTO	EL TABLON	18,00
PLAZUELAS – BELEN	DPTO	BELEN	5,00
LA ESTANCIA – SAN BERNARDO *	DPTO	SAN BERNARDO	7,00
LA UNION – EL SAUCE	DPTO	LA UNION	13,00
BERRUecos – ROSA FLORIDA	DPTO	ARBOLEDA	19,00
SAN LORENZO – STA CRUZ – HONDA	DPTO	SAN LORENZO	15,30
SAN LORENZO – BERRUecos	DPTO	SAN LORENZO	15,00
SAN LORENZO – LA LAGUNA	DPTO	SAN LORENZO	8,40
SANTA ROSA – EL SAUCE	DPTO	SAN LORENZO	7,00
LUPA – VILLANUEVA	DPTO	S.P.DE CARTAGO	5,60
BUESACO – SANTA MARIA	DPTO	BUESACO	11,00
VILLA MORENO – ROSAL DEL MONTE	DPTO	BUESACO	17,00
ROSAL – SAN MIGUEL	DPTO	BUESACO	13,00
SAN ANTONIO – TONGOSOY – VILLA MORENO	DPTO	BUESACO	21,00
EL ROSARIO – EL BADO	DPTO	EL ROSARIO	16,00
PUERTO RICO – POLICARPA	DPTO	POLICARPA	10,00
POLICARPA – EJIDO	DPTO	POLICARPA	20,00
EJIDO – MADRIGAL	DPTO	POLICARPA	11,00
POLICARPA - PUSMEO	DPTO	POLICARPA	8,00
POLICARPA – CAMPO ALEGRE	DPTO	POLICARPA	10,00
PUSMEO – PIZANDA	DPTO	POLICARPA	6,00
CUCHILLAS – SANTANDER	DPTO	POLICARPA	4,60
TOTAL KILÓMETROS			1210,10

Fuente: secretaria de Infraestructura Departamental

En el año 1995, el Instituto Nacional De Vías le hizo al departamento de Nariño una transferencia de vías las cuales debieron ser asumidas por el departamento, puesto que, las vías son clasificadas como red vial secundaria, la cual debe estar bajo responsabilidad del Gobierno Departamental; A través del convenio 0240 de 1995, se legalizo la transferencia de 396 Kms de vías; En consecuencia con lo anterior, se adiciono a los 1210,10 Kms de red vial secundaria los 396 Kms de vías también establecida como vías secundarias dando un gran total de aproximadamente **1.607** Kms que conforman la red vial secundaria del departamento de Nariño. (Ver cuadro 18)

Cuadro 18. Departamento De Nariño: Red Vial Secundaria Transferida Por El I.N.V (Convenio No 0240 de 1995)

NOMBRE DE LA VIA	ENTIDAD RESPONS.	LONGITUD PAVIMENT	LONGITUD AFIRMADO	LONGITUD TOTAL
RED VIAL TRANSFERIDA				
IPIALES - LA VICTORIA - KILOMETRO 62	DEPTO.		62,00	62,00
EL ENCANO – SINDAMANOY	DEPTO.		4,00	4,00
JUNIN BARBACOAS	DEPTO.		57,00	57,00
GUACHUCAL - CHILES	DEPTO.	9,00	18,00	27,00
SAMANIEGO - LA LLANADA	DEPTO.		31,00	31,00
LA LLANADA SOTOMAYOR	DEPTO.		11,00	11,00
IPIALES – Gualmatán	DEPTO.	25,00		25,00
MOTILON - EL PEÑOL	DEPTO.		34,00	34,00
GRANADA - TAMINANGO - CRUCE RUTA 2502 ^a	DEPTO.		53,00	53,00
PANOYA – GRANADA	DEPTO.		3,00	3,00
PASO POR Tángua	DEPTO.		19,00	19,00
EMPATE - LA CRUZ - FLORENCIA	DEPTO.		70,00	70,00
TOTAL KILOMETROS		34,00	362,00	396,00

Fuente: secretaria de Infraestructura Departamental

Finalmente, cabe señalar que la red vial secundaria, la cual esta ha cargo del Departamento, en general, presenta serias deficiencias en cuanto a diseño geométrico, especificaciones técnicas, carencia de obras de drenaje y contención, además del deterioro progresivo en la capa de rodadura³⁹, pese a la mayor destinación de recursos propios del departamento para el mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y construcción de las vías y puentes en Nariño.

³⁹ Ibid., P. 78

2.4 DESTINACIÓN DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN LAS DIFERENTES REGIONES DE NARIÑO

La inversión que hace el gobierno departamental en red vial secundaria, la distribuye entre las diferentes regiones que conforman el departamento de Nariño, como lo son la región centro, centro occidental, costa, norte y sur; Zonas que aproximadamente cubren un total 1606.1 Kms de red vial secundaria, de la cual se destaca que, la región norte, centro y centro occidental son las zonas con mayor número de Kms a cargo del departamento y en contraste con lo anterior la región sur y costa de Nariño son las zonas con menor cantidad de Kms bajo la responsabilidad del Gobierno Departamental. (Ver cuadro 19)

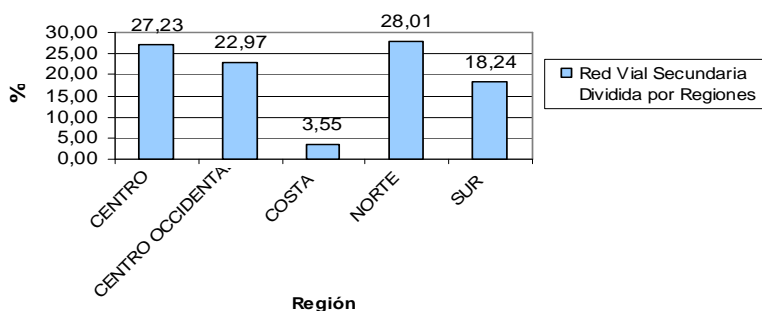
Cuadro 19. Departamento De Nariño: Total Kms Red Secundaria Dividida Por Regiones (Año 2001)

TOTAL KMS RED SECUNDARIA		
REGIÓN	KMS	%
CENTRO	437,3	27,23
CENTRO OCCIDENTAL	369	22,97
COSTA	57	3,55
NORTE	449,9	28,01
SUR	292,9	18,24
TOTAL	1606,1	100,00

Fuente: Secretaria de Infraestructura

Por lo tanto la región Norte es la que tiene una mayor participación en la red vial secundaria, representando un 28,01%, seguida de la región Centro del departamento con una participación del 27,23% y la región centro occidental con un 22,97% del total de la red vial secundaria de Nariño. (Ver gráfica 17 y ver Anexo E, Sub-regiones de Nariño)

Gráfico 17. Red Vial Secundaria Dividida Por Regiones



Fuente: Secretaria de Infraestructura

Por el contrario, las regiones con menor participación de Kms a cargo de la administración pública departamental, son las regiones sur y costa de Nariño, representando un 18,24% y un 3,55% respectivamente, del total de la red vial secundaria. (Ver Gráfico 17)

La inversión total en infraestructura vial que a realizado el Gobierno Departamental durante el periodo de análisis (Años 2001-2005) en términos reales fue de \$10.077.366.830, destacando la mayor inversión que se a destinado a la región Norte de Nariño la cual fue en total de \$3.236.029.159, seguido de la región Centro Occidental con \$2.997.179.438, la región Sur con una inversión de \$1.697.413.064, la región Centro con \$1.523.813.988 y finalmente la región Costa con un bajo nivel de inversión en red vial la cual fue en total durante los años de análisis de \$622.931.180. (Ver Cuadro 20)

Por otro lado, y teniendo en cuenta la evolución de la inversión vial en términos reales, que ha hecho la Administración Departamental en las diferentes regiones de Nariño, en cada año del periodo de análisis, muestra que, las regiones donde mayor recursos se ha invertido fue en la región Centro Occidental con \$143.100.000 en el año 2001, la región Norte con \$482.242.457 en el año 2002, la región Centro Occidental con \$551.479.876 en el año 2003, la región Norte con \$1.193.174.700 y \$1.097.388.487 en los años 2004 y 2005 respectivamente. (Ver Cuadro 20)

Cuadro 20. Departamento De Nariño: Inversión Vial Por Regiones Con Recursos Propios

INVERSIÓN VIAL POR REGIONES						
AÑOS / REGIÓN	A PRECIOS CORRIENTES					
	CENTRO	CENTRO OCCIDENTAL	COSTA	NORTE	SUR	INVERSIÓN TOTAL
2001	33.985.178	143.100.000	80.000.000	135.539.628	49.799.803	442.424.609
2002	396.196.484	472.996.392	238.077.833	515.999.429	487.555.103	2.110.825.240
2003	158.403.471	628.466.467	128.383.291	373.428.558	382.152.406	1.670.834.193
2004	600.451.021	1.116.243.738	242.618.890	1.435.747.117	598.881.581	3.993.942.346
2005	611.326.387	1.184.309.933	7.800.000	1.393.134.684	455.643.740	3.652.214.744
TOTAL	1.800.362.541	3.545.116.530	696.880.014	3.853.849.416	1.974.032.632	11.870.241.132
INVERSIÓN VIAL POR REGIONES						
AÑOS / REGIÓN	A PRECIOS CONSTANTES 2001					
	CENTRO	CENTRO OCCIDENTAL	COSTA	NORTE	SUR	INVERSIÓN TOTAL
2001	33.985.178	143.100.000	80.000.000	135.539.628	49.799.803	442.424.609
2002	370.277.088	442.052.703	222.502.647	482.242.457	455.658.975	1.972.733.869
2003	138.999.185	551.479.876	112.656.451	327.683.888	335.339.072	1.466.158.470
2004	499.003.591	927.652.071	201.627.932	1.193.174.700	497.699.311	3.319.157.605
2005	481.548.946	932.894.788	6.144.151	1.097.388.487	358.915.904	2.876.892.276
TOTAL	1.523.813.988	2.997.179.438	622.931.180	3.236.029.159	1.697.413.064	10.077.366.830

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

En contraste con lo anterior, las regiones las regiones que en cada año del periodo de análisis han reportaron una baja destinación y ejecución de recursos de inversión en red vial en comparación a otras regiones fueron: la región centro con \$33.985.178 en el año 2001 y la región costa con \$222.502.647, \$112.656.451, \$201.627.932 y \$6.144.151 en los años 2002, 2003, 2004 y 2005 respectivamente; Demostrando que esta última región dispuso en menor cantidad de recursos para llevar a cabo proyectos de inversión en red vial. (Ver Cuadro 20)

Finalmente se presenta a continuación el porcentaje en términos reales que año a año fue destinado para construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de la red vial en las diferentes zonas o regiones del departamento de Nariño. (Ver Cuadro 21)

Cuadro 21. Departamento De Nariño: Porcentaje Inversión Vial Por Regiones Con Recursos Propios

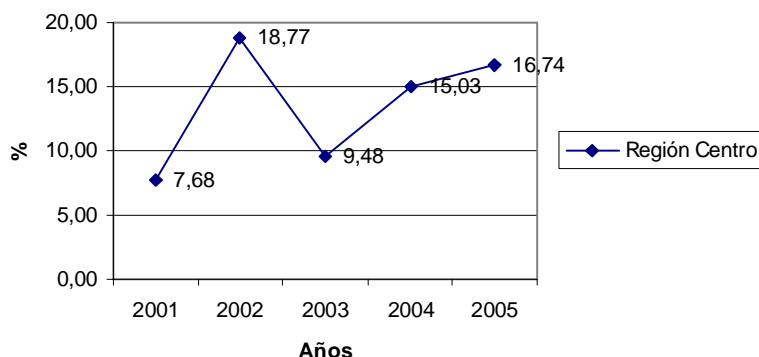
PORCENTAJES INVERSIÓN VIAL POR REGIONES						
AÑOS / REGIÓN	A PRECIOS CONSTANTES 2001					INVERSIÓN TOTAL
	CENTRO	C.OCCIDENTAL	COSTA	NORTE	SUR	
2001	7,68	32,34	18,08	30,64	11,26	100
2002	18,77	22,41	11,28	24,45	23,10	100
2003	9,48	37,61	7,68	22,35	22,87	100
2004	15,03	27,95	6,07	35,95	14,99	100
2005	16,74	32,43	0,21	38,14	12,48	100

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación

2.4.1 Región Centro La inversión en infraestructura vial en la Región Centro del departamento, durante el periodo de análisis y en términos reales, se ha caracterizado por presentar un comportamiento irregular durante los primeros años análisis (2001 – 2003); Sin embargo durante los años 2004 y 2005, su tendencia ha sido creciente. (Ver gráfico 18)

Por otro lado, teniendo en cuenta los años en los cuales, esta zona del departamento apropió y ejecutó mayores recursos de inversión en red vial, fue en el año 2002 con un 18,77%, seguido del año 2005 con un porcentaje de 16,74%; Y por el contrario los años con las menores inversiones hechas en esta región, fue en el año 2001 y 2003, con un 7.68% y un 9.48% respectivamente. (Ver gráfica 18)

Gráfico 18. Inversión Vial Región Centro



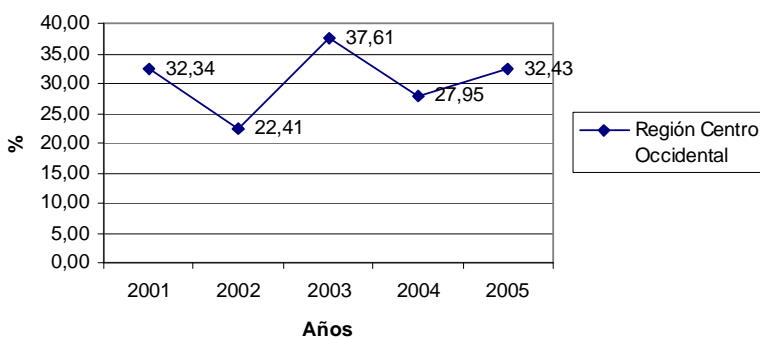
Fuente: Secretaria de Hacienda

Finalmente, los municipios a donde mayor inversión se ha direccionado en la Región Centro fue a: Tángua, La Florida, Consacá, El Tambo y Sandoná, respectivamente en cada año de análisis.

2.4.2 Región Centro Occidental La Región Centro Occidental, se ha caracterizado por haber presentado entre los años 2001 – 2005 una inversión vial bastante inestable, aunque con porcentajes mayores en comparación a otras regiones que conforman el departamento de Nariño. (Ver gráfica 19)

Por su parte, los porcentajes máximos y mínimos que presentó esta zona en cuanto a inversión en red vial se refiere, fue en los años 2003 y 2002 con un 37,61% y 22,41% respectivamente, los cuales que en comparación con otras regiones, son unos de los mas representativos de la inversión en infraestructura vial. (Ver gráfica 19)

Gráfico 19. Inversión Vial Región Centro Occidental



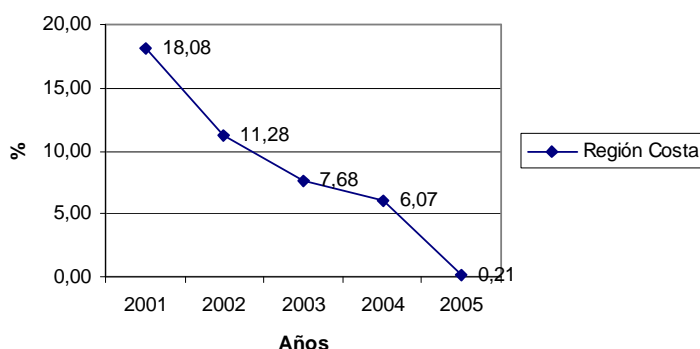
Fuente: Secretaria de Hacienda

Finalmente, los municipios de la Región Centro Occidental que mayor cantidad de recursos de inversión en red vial recibieron durante el periodo de análisis fueron principalmente Samaniego y Guaitarilla; Municipios que concentraron la inversión para realizar obras de mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación y construcción de vías fundamentalmente. (Ver cuadro 22)

2.4.3 Región Costa La Región Costa de Nariño, ha reportado una tendencia decreciente durante los años 2001-2005 en el nivel de inversión en infraestructura vial; Sin embargo cabe señalar que la cantidad de Kms a cargo del departamento son los de menor cantidad y tan solo representa el 3,55% del total de la red vial secundaria. (Ver cuadro 21)

Por otro lado la zona Costa de Nariño apropió una mayor inversión de recursos del total de la red vial, en el año 2001 con un porcentaje del 18,08%; Mientras que para los años siguientes se ha caracterizado por disminuir sus niveles de inversión hasta llegar a presentar el porcentaje mas bajo en comparación con las otras regiones, el cual fue de 0.21% en el año 2005. (Ver Gráfica 20)

Gráfico 20. Inversión Vial Región Costa



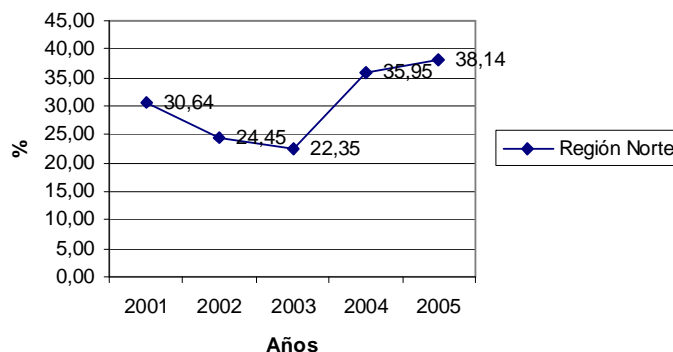
Fuente: Secretaria de Hacienda

Finalmente, los municipios que recibieron mayor cantidad de recursos para mejorar su red vial fueron: Barbacoas, Tumaco y Francisco Pizarro; No obstante cabe señalar que a pesar del bajo nivel de Kms que esta a cargo del departamento, se presenta en la región Costa una red vial precaria en algunos municipios de manera parcial y en otros de manera total.

2.4.4 Región Norte De igual manera que en el centro occidental del departamento, la Región Norte presenta una importante destinación de recursos tendientes al mejoramiento de su red vial, reportando a partir del año 2004 incrementos en los niveles de inversión, hasta llegar a un máximo de 38,14% en el 2005. (Ver gráfica 21)

En contraste con lo anterior, la Región Centro presenta crecimientos negativos en los primeros años de análisis (2001-2003), hasta llegar a un mínimo de 22,35% en el año 2003; No Obstante, cabe resaltar que esta zona del departamento al igual que la zona Centro Occidental, son las regiones con mayores niveles de inversión vial.

Gráfico 21. Inversión Vial Región Norte

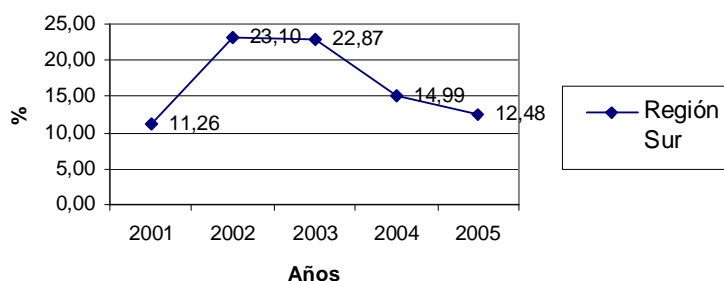


Fuente: Secretaria de Hacienda

En cuanto a los municipios de la Región Norte que apropian mayores recursos de inversión vial son: San Pablo, La Cruz y Alban entre otros, principalmente para realizar mantenimiento, mejoramiento y atender las emergencias viales que se presentaron en el municipio de Alban.

2.4.5 Región Sur En la Región Sur del departamento, la inversión en infraestructura vial a partir del año 2001 presenta una tendencia creciente hasta el 2002, sin embargo a partir del año 2003 hasta el último año de análisis, reporta un comportamiento decreciente en los niveles de inversión destinados a mejorar la conectividad de Nariño. (Ver gráfica 22)

Gráfico 22. Inversión Vial Región Sur



Fuente: Secretaria de Hacienda

Durante los años 2001-2005, la máxima inversión en vías que se hizo en la Región Sur fue en el año de 2002, puesto represento el 23,10%; En contraste con lo anterior, los niveles mas bajos de inversión en red vial fue en los años 2001 y 2005, representando tan solo un 11,26% y 12,48% respectivamente del total de los recursos destinados a mejorar las vías secundaria del departamento de Nariño.

Finalmente, los municipios de la zona Sur que apropiaron mayor cantidad de recursos de inversión para ejecutar los proyectos tendientes a mejorar la infraestructura de sus vías fue en: Pupiales, Ipiales, Guachucal e Iles.

En consecuencia con lo anterior, se afirma que las regiones con mayor destinación son la zona norte y centro occidental de Nariño debido principalmente a las condiciones topográficas que presentan estas regiones las cuales no permiten descuidar por mucho tiempo los trabajos de mantenimiento y mejoramiento de sus vías; En contraste con lo anterior, las zonas en donde menor cantidad de recursos se destinan son en las regiones sur y la costa de departamento, en esta última región principalmente, los programas y proyectos de inversión en infraestructura vial no han sido los suficientes para el mejoramiento de la conectividad de la costa del departamento; No obstante los pocos municipios que se han beneficiado son Tumaco y Barbacoas especialmente, en las vías: Pasto – Tumaco y Junín – Barbacoas respectivamente.

3. MUNICIPIOS, DESTINACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE INVERSIÓN VIAL PERIODO 2001-2005

En el presente capítulo se identifica los municipios a donde se han destinado los recursos de inversión vial en cada año del periodo de análisis, teniendo en cuenta la participación de cada uno de los municipios con respecto al total invertido en vías; Finalmente en esta parte se establece los municipios con una alta, media, baja y muy baja inversión vial.

Por otro lado, se determina el porcentaje de inversión vial en cada municipio año a año, tendiente al Mantenimiento, Mejoramiento, Rehabilitación y construcción de la malla vial en el departamento.

Finalmente, con base en los parámetros y lineamientos de la Gobernación de Nariño, así como también del nivel de inversión, sea este: alto, medio, bajo y muy bajo; Se identifica los municipios en los cuales se llevará a cabo el trabajo de campo y por otro lado el número de encuestas que se aplicarán.

3.1 NIVEL DE INVERSIÓN VIAL EN CADA MUNICIPIO, AÑOS 2001-2005

En el periodo de análisis, años 2001-2005, la inversión en infraestructura vial ha tenido una importante destinación de recursos por parte del Gobierno Departamental, para llevar a cabo los programas y proyectos tendientes a mejorar la red vial del departamento, principalmente las vías secundarias de Nariño; En términos reales, durante el periodo de análisis, se ha presentado en el año 2003 y 2005 variaciones negativas de -23,94% y -13,32% respectivamente (Ver cuadro 15); pese a lo anterior, el sector vías a partir del año 2001 ha recibido por parte de la Administración Pública Departamental importantes destinaciones año a año, las cuales en comparación con otros sectores e incluso con respecto a otra dimensiones ha sido mayor el nivel de inversión destinado.

Por otro lado, del total destinado a las vías del departamento en algunos años aumenta el número de municipios a invertir y en otros años disminuye; En consecuencia con lo anterior, la inversión vial se direcciona a los municipios indiscriminadamente y depende del proyecto y monto destinado para categorizar el nivel de inversión; Es decir, si el nivel de inversión en cada municipio es alto, medio, bajo o muy bajo. Para ello se ha dado una ponderación a cada una de las categorías del 25% sobre la participación total; como resultado de lo anterior, el o los municipios que tienen una participación porcentual igual, mayor o menor pero muy cercana al 25%, será el parámetro a seguir para determinar el nivel de inversión.

Finalmente, cabe señalar que el monto total invertido en vías de cada municipio corresponde a la sumatoria de pequeñas o grandes destinaciones de recursos

para llevar a cabo diferentes proyectos de inversión tendientes a mejorar la red vial del municipio en sus diferentes rutas. (Ver Cuadro 22)

Cuadro 22. Departamento De Nariño: Inversión Vial En Cada Municipio Con Recursos Propios Periodo De Análisis Años 2001-2005

AÑO 2001			
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	%	N. INV
SAMANIEGO	100.000.000	22,6	A
BARBACOAS	70.000.000	15,82	M
COLON GENOVA	36.000.000	8,14	
SAN PABLO	32.539.628	7,35	B
PUPIALES	22.500.000	5,09	
FUNES	16.800.000	3,8	
LA UNIÓN	16.000.000	3,62	
SAN BERNARDO	13.000.000	2,94	
PROVIDENCIA	12.600.000	2,85	
GUAITARILLA	12.500.000	2,83	
S. P DE CARTAGO	12.500.000	2,83	
TÁNGUA	12.500.000	2,83	
LA FLORIDA	12.000.000	2,71	
ALBAN	10.000.000	2,26	M B
LINARES	10.000.000	2,26	
MAGUI	10.000.000	2,26	
BUESACO	9.500.000	2,15	
ARBOLEDA	6.000.000	1,36	
CONSACÁ	5.000.000	1,13	
PASTO	4.485.178	1,01	
CUMBAL	4.000.000	0,9	
LOS ANDES	4.000.000	0,9	
OSPINA	4.000.000	0,9	
POTOSÍ	3.999.803	0,9	
CARLOSAMA	2.500.000	0,57	
TOTAL	442.424.609	100	
AÑO 2002			
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	%	N. INV
BARBACOAS	203.096.583	9,62	A
IPIALES	173.995.007	8,24	
SAMANIEGO	100.000.000	4,74	M
LA CRUZ	90.000.000	4,26	
POTOSÍ	83.560.096	3,96	
RICAUARTE	74.996.392	3,55	
BUESACO	70.000.000	3,32	
CUMBITARA	70.000.000	3,32	
EL TAMBO	65.000.000	3,08	
LINARES	56.000.000	2,65	

MUNICIPIO	EJECUCIÓN	%	
ANCUYA	55.000.000	2,61	B
POLICARPA	54.000.000	2,56	
EL PEÑOL	53.500.000	2,53	
COLON GENOVA	50.000.000	2,37	
LA FLORIDA	50.000.000	2,37	
GUALMATAN	45.000.000	2,13	
PASTO	45.000.000	2,13	
PROVIDENCIA	45.000.000	2,13	
CHACHAGÜÍ	42.696.484	2,02	
FUNES	40.000.000	1,89	
LA LLANADA	40.000.000	1,89	B
NARIÑO	40.000.000	1,89	
SAN PABLO	40.000.000	1,89	
S. P DE CARTAGO	40.000.000	1,89	
TÁNGUA	40.000.000	1,89	
ILES	35.000.000	1,66	
PUERRES	35.000.000	1,66	
TÚQUERRES	35.000.000	1,66	
OSPINA	34.000.000	1,61	
GUAITARILLA	33.000.000	1,56	
CUMBAL	25.000.000	1,18	M B
GUACHUCAL	25.000.000	1,18	
IMUES	25.000.000	1,18	
SAN BERNARDO	25.000.000	1,18	
YACUANQUER	25.000.000	1,18	
ALBAN	22.000.000	1,04	
BELÉN	20.000.000	0,95	
MAGUI	20.000.000	0,95	
SAN LORENZO	20.000.000	0,95	
SANDONA	18.000.000	0,85	
CONSACÁ	17.000.000	0,81	
ARBOLEDA	14.999.429	0,71	
TUMACO	14.981.250	0,71	
TOTAL	2.110.825.240	100	
AÑO 2003			
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	%	N. INV
SAMANIEGO	224.333.333	13,43	A
IPIALES	178.904.889	10,71	

MUNICIPIO	EJECUCIÓN	%	
SAN PABLO	155.400.000	9,3	M
GUAITARILLA	108.331.564	6,48	
ANCUYA	107.000.000	6,4	
TÚQUERRES	84.966.000	5,09	
TUMACO	80.983.291	4,85	
LA UNIÓN	50.000.000	2,99	
TABLÓN DE GÓMEZ	50.000.000	2,99	
CUMBAL	45.000.000	2,69	
MAGUI	45.000.000	2,69	
POLICARPA	45.000.000	2,69	
SAPÚYES	44.000.000	2,63	
CONSACÁ	40.000.000	2,39	
GUACHUCAL	40.000.000	2,39	
LA FLORIDA	37.941.421	2,27	
OSPINA	31.502.237	1,89	B
CARLOSAMA	30.000.000	1,8	
EL PEÑOL	30.000.000	1,8	
TAMINÁNGO	30.000.000	1,8	
PASTO	21.480.805	1,29	
PUPIALES	20.304.450	1,22	
LA LLANADA	20.000.000	1,2	
LA CRUZ	18.974.290	1,14	
ILES	18.962.500	1,13	
CHACHAGUI	16.981.245	1,02	
CÓRDOBA	15.000.000	0,9	
FUNES	15.000.000	0,9	
YACUANQUER	12.000.000	0,72	
ALBAN	9.527.134	0,57	
SAN BERNARDO	9.527.134	0,57	
CONTADERO	9.490.283	0,57	
GUALMATAN	9.490.283	0,57	
LOS ANDES	8.333.333	0,5	
ARBOLEDA	5.000.000	0,3	
BARBACOAS	2.400.000	0,14	
TOTAL	1.670.834.193	100	
AÑO 2004			
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	%	N. INV
SAN PABLO	340.528.018	8,53	A
POLICARPA	230.000.000	5,76	
TABLÓN DE GÓMEZ	210.294.800	5,27	
EL TAMBO	199.500.000	5	
GUAITARILLA	190.000.000	4,76	
LINARES	139.989.198	3,51	M
LOS ANDES	139.666.666	3,5	
TÚQUERRES	137.500.000	3,44	

MUNICIPIO	EJECUCIÓN	%	
BARBACOAS	129.500.000	3,24	
LA FLORIDA	124.964.188	3,13	
OSPINA	115.000.000	2,88	
CONTADERO	110.000.000	2,75	
GUACHUCAL	103.000.000	2,58	
CUMBITARA	100.000.000	2,5	
PUERRES	99.999.590	2,5	
CÓRDOBA	87.883.553	2,2	
LA LLANADA	71.666.666	1,79	
BUESACO	71.011.900	1,78	
LA CRUZ	70.022.333	1,75	
FRANCISCO PIZARRO	70.000.000	1,75	
ALBAN	63.831.733	1,6	
ANCUYA	60.000.000	1,5	
CUMBAL	60.000.000	1,5	
EL ROSARIO	60.000.000	1,5	
GUALMATAN	60.000.000	1,5	
LA UNIÓN	60.000.000	1,5	
NARIÑO	60.000.000	1,5	
YACUANQUER	60.000.000	1,5	
RICOURTE	54.999.541	1,38	B
LEIVA	50.000.000	1,25	
SANTACRUZ	50.000.000	1,25	
SAPUYES	50.000.000	1,25	
SANDONA	49.975.146	1,25	
SAMANIEGO	45.066.666	1,13	
TÁNGUA	44.018.687	1,1	
ARBOLEDA	40.000.000	1	
MALLÁMA	40.000.000	1	
SAN LORENZO	40.000.000	1	
TAMINANGO	40.000.000	1	
BELÉN	38.150.000	0,96	
TUMACO	33.118.890	0,83	
PASTO	31.993.000	0,8	
EL PEÑOL	30.000.000	0,75	
ILES	29.000.000	0,73	
PROVIDENCIA	22.355.000	0,56	
IPIALES	21.000.000	0,53	
IMUES	17.998.438	0,45	
COLON GENOVA	12.000.000	0,3	
MAGUI	10.000.000	0,25	
SAN BERNARDO	9.908.333	0,25	
ALDANA	5.000.000	0,13	
PUPIALES	5.000.000	0,13	
TOTAL	3.993.942.346	100	

AÑO 2005				
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	%	N INV	
ALBAN	429.130.924	11,75	A	
ILES	230.916.125	6,32		
GUAITARILLA	224.388.288	6,14		
LOS ANDES	216.847.787	5,94		
SAN PABLO	192.361.920	5,27		
SAMANIEGO	158.493.914	4,34		
TABLÓN DE GÓMEZ	145.555.294	3,99		
LA CRUZ	143.954.695	3,94		
PROVIDENCIA	116.465.560	3,19		M
LA LLANADA	113.931.510	3,12		B
SANDONA	108.739.404	2,98		
LA FLORIDA	105.768.275	2,9		
BELÉN	101.983.494	2,79		
LA UNIÓN	100.982.784	2,76		
SAPUYES	97.232.780	2,66		
COLON GENOVA	92.288.494	2,53		
SANTACRUZ	90.000.000	2,46		
BUESACO	87.488.026	2,4	B	
PASTO	83.599.082	2,29	M B	
CONSACÁ	81.844.217	2,24		
ANCUYA	73.931.120	2,02		
TÁNGUA	62.700.000	1,72		

MUNICIPIO	EJECUCIÓN	%
YACUANQUER	60.000.000	1,64
OSPINA	56.855.075	1,56
CHACHAGUI	50.813.169	1,39
SAN BERNARDO	44.470.000	1,22
POTOSÍ	43.800.000	1,2
IPIALES	30.000.000	0,82
EL PEÑOL	28.931.120	0,79
EL TAMBÓ	28.931.120	0,79
LINARES	28.931.120	0,79
PUERRES	28.931.120	0,79
SAN LORENZO	28.931.120	0,79
IMUES	28.500.000	0,78
ARBOLEDA	25.987.934	0,71
CARLOSAMA	25.000.000	0,68
GUALMATAN	22.000.000	0,6
CONTADERO	21.000.000	0,57
CÓRDOBA	12.996.495	0,36
GUACHUCAL	12.500.000	0,34
TÚQUERRES	7.232.780	0,2
FRANCISCO PIZARRO	6.000.000	0,16
TUMACO	1.800.000	0,05
TOTAL	3.652.214.744	100

Fuente: Secretaria de Hacienda, Cálculos: Esta Investigación.

Nota: En el cuadro 19 el significado de las letras A=Alto, M=Medio, B=Bajo, MB=Muy Bajo.

▪ **Nivel De Inversión Vial En Cada Municipio Año 2001** La inversión vial en el año 2001 fue de \$442.424.609, la cual se distribuyó en 25 municipios, de los cuales Samaniego, con un porcentaje de 22,60% presenta un alto nivel de inversión vial, seguido de Barbacoas con una participación de 15,82% con respecto al total y el cual, según la ponderación corresponde al nivel de inversión medio.

En contraste con lo anterior, los municipios que obtuvieron para el año 2001 un nivel de inversión bajo y muy bajo fueron la gran mayoría de los municipios en los que se invirtió, siendo: Cumbal, Los Andes, Ospina, Potosí y Carlosama; los municipios con participaciones inferior al 1% con respecto al total de la inversión vial para el año 2001. (Ver Cuadro 22)

▪ **Nivel de Inversión Vial En Cada Municipio Año 2002** Para el año 2002, el nivel de inversión vial fue de \$2.110.825.240, la cual se distribuyó entre 43 municipios, siendo Barbacoas, Ipiales, Samaniego y La Cruz, los municipios que apropiaron una mayor cantidad de recursos de inversión vial, con una participación de 9,62%, 8,24%, 4,74% y 4,26% respectivamente, con respecto a la inversión total; En consecuencia con lo anterior y teniendo en cuenta que estos municipios en su conjunto tiene una ponderación del 26,87% son los que corresponden a la categoría de alto nivel de inversión.

Y por el contrario, 30 municipios corresponden a niveles de inversión bajo y muy bajo, entre los cuales Tumaco es la zona del departamento que recibió en el año 2002 una menor cantidad de recursos para invertir en la red vial, con una participación de 0,71% sobre el total invertido para este año de análisis. (Ver Cuadro 22)

▪ **Nivel de Inversión Vial En Cada Municipio Año 2003** El comportamiento de la inversión para el año 2003, evidencia que del total de recursos para la inversión en la malla vial fue de \$1.670.834.192, los cuales se distribuyeron en 36 municipios, siendo Samaniego el municipio con una mayor participación de 13,43% con respecto al total invertido en vías para este año de análisis.

Cabe señalar que Samaniego a partir del año 2001 hasta el 2003, se convirtió en el municipio con mayor estabilidad en sus niveles de inversión vial, puesto que para los años 2001 y 2003 fue la zona del departamento con mayor destinación de recursos para llevar a cabo los proyectos tendientes a mejorar su red vial; mientras que para el año 2002 este municipio tuvo una participación significativa en comparación con otros.

Finalmente, los municipios con muy bajos niveles de inversión en red vial para el año 2003 fueron: Los Andes, Arboleda y Barbacoas, con los siguientes porcentajes: 0,50% 0,30% 0,14% respectivamente. (Ver Cuadro 22)

▪ **Nivel de Inversión Vial En Cada Municipio Año 2004** En el año 2004, la inversión en red vial fue de \$3.993.942.346, los cuales se distribuyeron en 52 municipios de Nariño; Siendo San Pablo, Policarpa, Tablón de Gómez y El Tambo, los municipios con un mayor nivel de inversión, los cuales representaron las siguientes participaciones: 8,53%, 5,76%, 5,27%, 5,00% y 4,76% respectivamente en comparación con el total invertido en el año.

En contraste con lo anterior, los municipios con un bajo y muy bajo nivel de inversión en el año 2004 fueron en total 38 municipios de los cuales: Belén, Tumaco, Pasto, El peñol, Iles, Providencia, Ipiales Imues Colon Genova, Magui, San Bernardo, Aldana y Pupiales fueron las zonas que tuvieron una participación

menor al 1% con respecto al total invertido en vías para el año 2004. (Ver Cuadro 22)

▪ **Nivel de Inversión Vial En Cada Municipio Año 2005** La inversión en red vial para el año 2005, fue de \$3.652.214.744, los cuales estuvieron distribuidos entre 43 municipios, siendo Alban, Iles y Guaitarilla, los municipios que recibieron una mayor destinación de recursos para llevar a cabo proyectos de inversión tendientes a mejorar las vías de dichas zonas del departamento, presentando las siguientes participaciones: 11,75%, 6,32% y 6,14% respectivamente; Por otro lado los tres municipios antes mencionados representan en su conjunto una ponderación del 24,22% lo cual permite categorizar a estos tres municipios como los que obtuvieron para el año 2005 un alto nivel de inversión.

Finalmente, el año 2005 se caracterizó por tener una gran cantidad de municipios con participaciones poco significativas con respecto al total invertido en vías para este año; En total fueron 33 municipios los que entraron a conformar las categorías de nivel de inversión bajo y muy bajo, siendo: Ipiales, El Peñol, El tambo, Linares, Puerres, San Lorenzo, Imues, Arboleda, Carlosama, Gualmatan, Contadero, Córdoba, Guachucal, Túquerres, Francisco Pizarro y Tumaco, los municipios con participaciones inferiores al 1%. (Ver Cuadro 22)

3.2 CLASIFICACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN VIAL, AÑOS 2001-2005

Existe cuatro clases de proyectos en infraestructura vial, determinados según el Instituto Nacional De Vías (INVIAS), entre los cuales se encuentran:

- **PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN:** obras de infraestructura a ejecutar en un tramo mayor al 30% de la vía
- **PROYECTOS DE MEJORAMIENTO:** es el cambio de especificaciones o dimensiones de una vía o puente ya existente; Es decir, la ampliación, adecuación entre otras obras de mejoramiento que se pueden realizar en una vía o puente.
- **PROYECTOS DE REHABILITACIÓN:** consiste en reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de una vía o puente
- **PROYECTOS DE MANTENIMIENTO:** obras de conservación que se realiza en las vías pavimentadas y en afirmado, con el objeto de recuperar los deterioros de la capa de rodadura ocasionada por transitabilidad de los diferentes tipos de vehículos; Por otro lado los proyectos de mantenimiento, se realiza intervenciones en el caso que se den emergencias viales.

Con base en lo anterior, a continuación se clasifica los proyectos de inversión vial que se llevaron a cabo en cada año del periodo de análisis, teniendo en cuenta el municipio y monto destinado. (Ver Cuadro 23)

Cuadro 23. Departamento De Nariño: Clasificación De Proyectos De Inversión Vial Con Recursos Propios Periodo De Análisis Años 2001-2005

AÑO 2001							
MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	%	MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	%
COLON GENOVA	Construcción	26.000.000,00	5,88	IPIALES	Mantenimiento	81.998.207	
SAMANIEGO	Mantenimiento	100.000.000,00		LINARES	Mantenimiento	56.000.000	
BARBACOAS	Mantenimiento	70.000.000,00		BUESACO	Mantenimiento	55.000.000	
PUPIALES	Mantenimiento	22.500.000,00		POLICARPA	Mantenimiento	54.000.000	
SAN PABLO	Mantenimiento	18.899.822,64		EL PEÑOL	Mantenimiento	53.500.000	
FUNES	Mantenimiento	16.800.000,00		LA FLORIDA	Mantenimiento	50.000.000	
LA UNIÓN	Mantenimiento	16.000.000,00		RICAU RTE	Mantenimiento	50.000.000	
SAN BERNARDO	Mantenimiento	13.000.000,00		COLON GENOVA	Mantenimiento	50.000.000	
PROVIDENCIA	Mantenimiento	12.600.000,00		PASTO	Mantenimiento	45.000.000	
Tángua	Mantenimiento	12.500.000,00		PROVIDENCIA	Mantenimiento	45.000.000	
MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN		GUALMATAN	Mantenimiento	45.000.000	
S P DE CARTAGO	Mantenimiento	12.500.000,00		CHACHAGUI	Mantenimiento	42.696.484	
GUAITARILLA	Mantenimiento	12.500.000,00		EL TAMBO	Mantenimiento	40.000.000	
LA FLORIDA	Mantenimiento	12.000.000,00		NARIÑO	Mantenimiento	40.000.000	
MAGUI	Mantenimiento	10.000.000,00		TÁNGUA	Mantenimiento	40.000.000	
LINARES	Mantenimiento	10.000.000,00		LA LLANADA	Mantenimiento	40.000.000	
COLON GENOVA	Mantenimiento	10.000.000,00		SAN PABLO	Mantenimiento	40.000.000	
ALBAN	Mantenimiento	10.000.000,00		S P DE CARTAGO	Mantenimiento	40.000.000	
BUESACO	Mantenimiento	9.500.000,00		FUNES	Mantenimiento	40.000.000	
ARBOLEDA	Mantenimiento	6.000.000,00		TÚQUERRES	Mantenimiento	35.000.000	
CONSACÁ	Mantenimiento	5.000.000,00		ILES	Mantenimiento	35.000.000	
PASTO	Mantenimiento	4.485.178,36		OSPINA	Mantenimiento	34.000.000	
OSPINA	Mantenimiento	4.000.000,00		GUAITARILLA	Mantenimiento	33.000.000	
MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN		YACUANQUER	Mantenimiento	25.000.000	
LOS ANDES	Mantenimiento	4.000.000,00		ANCUYA	Mantenimiento	25.000.000	
CUMBAL	Mantenimiento	4.000.000,00		CUMBITARA	Mantenimiento	25.000.000	
POTOSÍ	Mantenimiento	3.999.803,00		SAN BERNARDO	Mantenimiento	25.000.000	
CARLOSAMA	Mantenimiento	2.500.000,00	91,04	CUMBAL	Mantenimiento	25.000.000	
SAN PABLO	Mejoramiento	13.639.805,00	3,08	GUACHUCAL	Mantenimiento	25.000.000	
TOTAL		442.424.609,00	100	IMUES	Mantenimiento	25.000.000	
AÑO 2002				ALBAN	Mantenimiento	22.000.000	
MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	%	MAGUI	Mantenimiento	20.000.000	
ANCUYA	Construcción	30.000.000		BELÉN	Mantenimiento	20.000.000	
IPIALES	Construcción	17.000.000	2,23	SAN LORENZO	Mantenimiento	20.000.000	
BARBACOAS	Mantenimiento	203.096.583		CONSACÁ	Mantenimiento	17.000.000	
SAMANIEGO	Mantenimiento	100.000.000		ARBOLEDA	Mantenimiento	14.999.429	
LA CRUZ	Mantenimiento	90.000.000		SANDONA	Mantenimiento	8.000.000	
POTOSÍ	Mantenimiento	83.560.096	86,17	CUMBITARA	Mejoramiento	45.000.000	9,24
				PUERRES	Mejoramiento	35.000.000	
				EL TAMBO	Mejoramiento	25.000.000	
				IPIALES	Mejoramiento	24.996.800	

MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	
RICAURTE	Mejoramiento	24.996.392	
BUESACO	Mejoramiento	15.000.000	
TUMACO	Mejoramiento	14.981.250	
SANDONA	Mejoramiento	10.000.000	
IPIALES			
IPIALES	Rehabilitación	50.000.000	2,37
TOTAL		2.110.825.240	100
AÑO 2003			
MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	%
SAN PABLO	Construcción	150.000.000,00	
GUAITARILLA	Construcción	106.331.564,00	
MAGUI	Construcción	45.000.000,00	
SAMANIEGO	Construcción	40.333.333,00	
ANCUYA	Construcción	40.000.000,00	
GUACHUCAL	Construcción	25.000.000,00	
LA CRUZ	Construcción	18.974.289,88	
PASTO	Construcción	18.480.805,10	
CONTADERO	Construcción	9.490.283,40	
LOS ANDES	Construcción	6.333.333,00	
BARBACOAS	Construcción	2.400.000,00	27,67
IPIALES			
IPIALES	Mantenimiento	157.304.889,32	
SAMANIEGO	Mantenimiento	117.000.000,00	
LA UNIÓN	Mantenimiento	50.000.000,00	
TABLÓN DE GÓMEZ	Mantenimiento	50.000.000,00	
CUMBAL	Mantenimiento	45.000.000,00	
SAPUYES	Mantenimiento	44.000.000,00	
CONSACÁ	Mantenimiento	40.000.000,00	
LA FLORIDA	Mantenimiento	37.941.420,71	
TUMACO	Mantenimiento	31.990.868,00	
EL PEÑOL	Mantenimiento	30.000.000,00	
TAMINANGO	Mantenimiento	30.000.000,00	
PUPIALES	Mantenimiento	20.304.449,87	
ILES	Mantenimiento	18.962.500,00	
CHACHAGUI	Mantenimiento	16.981.245,00	
ANCUYA	Mantenimiento	15.000.000,00	
YACUANQUER	Mantenimiento	12.000.000,00	
TÚQUERRES	Mantenimiento	10.000.000,00	
ALBAN	Mantenimiento	9.527.134,19	
SAN BERNARDO	Mantenimiento	9.527.134,19	
GUALMATAN	Mantenimiento	9.490.283,40	
ARBOLEDA	Mantenimiento	5.000.000,00	
PASTO	Mantenimiento	3.000.000,00	45,67

MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	%
TÚQUERRES	Mejoramiento	74.966.000,00	
SAMANIEGO	Mejoramiento	67.000.000,00	
ANCUYA	Mejoramiento	52.000.000,00	
TUMACO	Mejoramiento	48.992.423,00	
OSPINA	Mejoramiento	31.502.236,71	
CARLOSAMA	Mejoramiento	30.000.000,00	
IPIALES	Mejoramiento	21.600.000,00	
CÓRDOBA	Mejoramiento	15.000.000,00	
FUNES	Mejoramiento	15.000.000,00	
GUACHUCAL	Mejoramiento	15.000.000,00	
GUAITARILLA	Mejoramiento	2.000.000,00	
LOS ANDES	Mejoramiento	2.000.000,00	22,45
IPIALES			
POLICARPA	Rehabilitación	45.000.000,00	
LA LLANADA	Rehabilitación	20.000.000,00	
SAN PABLO	Rehabilitación	5.400.000,00	4,21
TOTAL		1.670.834.192,77	100
AÑO 2004			
MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	%
SAN PABLO	Construcción	249.999.818	
TABLÓN DE GÓMEZ	Construcción	200.000.000	
POLICARPA	Construcción	130.000.000	
FRANCISCO PIZARRO	Construcción	70.000.000	
LOS ANDES	Construcción	68.000.000	
PUERRES	Construcción	60.000.000	
GUACHUCAL	Construcción	53.000.000	
CÓRDOBA	Construcción	47.884.353	
TÁNGUA	Construcción	44.018.687	
LA CRUZ	Construcción	20.000.000	
EL TAMBO	Construcción	19.500.000	
SAMANIEGO	Construcción	7.500.000	
MUNICIPIO			
TÚQUERRES	Construcción	7.500.000	24,47
IPIALES			
EL TAMBO	Mantenimiento	180.000.000	59,88
TÚQUERRES	Mantenimiento	130.000.000	
BARBACOAS	Mantenimiento	129.500.000	
LA FLORIDA	Mantenimiento	124.964.188	
CONTADERO	Mantenimiento	110.000.000	
CUMBITARA	Mantenimiento	100.000.000	
POLICARPA	Mantenimiento	100.000.000	
SAN PABLO	Mantenimiento	90.528.200	
LA LLANADA	Mantenimiento	71.666.666	
LOS ANDES	Mantenimiento	71.666.666	
BUESACO	Mantenimiento	71.011.900	

MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	
ALBAN	Mantenimiento	63.831.733	
NARIÑO	Mantenimiento	60.000.000	
YACUANQUER	Mantenimiento	60.000.000	
EL ROSARIO	Mantenimiento	60.000.000	
LA UNIÓN	Mantenimiento	60.000.000	
CUMBAL	Mantenimiento	60.000.000	
GUALMATAN	Mantenimiento	60.000.000	
LA CRUZ	Mantenimiento	50.022.333	
SANTACRUZ	Mantenimiento	50.000.000	
SAPUYES	Mantenimiento	50.000.000	
LEIVA	Mantenimiento	50.000.000	
GUACHUCAL	Mantenimiento	50.000.000	
SANDONA	Mantenimiento	49.975.146	
ARBOLEDA	Mantenimiento	40.000.000	
SAN LORENZO	Mantenimiento	40.000.000	
TAMINANGO	Mantenimiento	40.000.000	
PUERRES	Mantenimiento	39.999.590	
CÓRDOBA	Mantenimiento	39.999.200	
BELÉN	Mantenimiento	38.150.000	
SAMANIEGO	Mantenimiento	37.566.666	
EL PEÑOL	Mantenimiento	30.000.000	
TUMACO	Mantenimiento	29.114.890	
RICAURTE	Mantenimiento	24.999.541	
PROVIDENCIA	Mantenimiento	22.355.000	
IPIALES	Mantenimiento	21.000.000	
IMUES	Mantenimiento	17.998.438	
PASTO	Mantenimiento	14.928.000	
COLON GENOVA	Mantenimiento	12.000.000	
TABLÓN DE GÓMEZ	Mantenimiento	10.294.800	
MAGUI	Mantenimiento	10.000.000	
SAN BERNARDO	Mantenimiento	9.908.333	
ALDANA	Mantenimiento	5.000.000	
PUPIALES	Mantenimiento	5.000.000	
GUAITARILLA	Mejoramiento	190.000.000	
LINARES	Mejoramiento	139.989.198	
OSPINA	Mejoramiento	115.000.000	
ANCUYA	Mejoramiento	60.000.000	
MALLÁMA	Mejoramiento	40.000.000	
RICAURTE	Mejoramiento	30.000.000	
ILES	Mejoramiento	29.000.000	
PASTO	Mejoramiento	17.065.000	
TUMACO	Mejoramiento	4.004.000	15,65
TOTAL INVERTIDO		3.993.942.345,88	100

AÑO 2005			
MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	%
GUAITARILLA	Construcción	119.528.391	
SAMANIEGO	Construcción	70.631.674	
BELÉN	Construcción	54.395.000	
SAN PABLO	Construcción	50.000.000	
SANTACRUZ	Construcción	46.000.000	
TABLÓN DE GÓMEZ	Construcción	29.966.800	
SAN BERNARDO	Construcción	20.000.000	
LA UNIÓN	Construcción	13.882.784	
GUACHUCAL	Construcción	12.500.000	
FRANCISCO PIZARRO	Construcción	6.000.000	
CÓRDOBA	Construcción	3.496.745	
LOS ANDES	Construcción	3.166.667	
TÁNGUA	Construcción	2.700.000	11,84
ALBAN	Mantenimiento	424.630.924	72,70
LOS ANDES	Mantenimiento	213.681.120	
ILES	Mantenimiento	170.931.120	
LA CRUZ	Mantenimiento	139.454.695	
SAN PABLO	Mantenimiento	137.861.920	
LA LLANADA	Mantenimiento	113.931.510	
SAMANIEGO	Mantenimiento	87.862.240	
BUESACO	Mantenimiento	87.488.026	
LA UNIÓN	Mantenimiento	87.100.000	
CONSACÁ	Mantenimiento	81.844.217	
SANDONA	Mantenimiento	78.743.404	
GUAITARILLA	Mantenimiento	74.859.897	
ANCUYA	Mantenimiento	73.931.120	
TÁNGUA	Mantenimiento	60.000.000	
YACUANQUER	Mantenimiento	60.000.000	
PASTO	Mantenimiento	54.499.089	
CHACHAGUÍ	Mantenimiento	50.813.169	
BELÉN	Mantenimiento	47.588.494	
COLON GENOVA	Mantenimiento	47.588.494	
TABLÓN DE GÓMEZ	Mantenimiento	47.588.494	
SANTACRUZ	Mantenimiento	44.000.000	
POTOSÍ	Mantenimiento	43.800.000	
PROVIDENCIA	Mantenimiento	36.465.560	
IPIALES	Mantenimiento	30.000.000	
EL PEÑOL	Mantenimiento	28.931.120	
ELTAMBÓ	Mantenimiento	28.931.120	
LINARES	Mantenimiento	28.931.120	
OSPINA	Mantenimiento	28.931.120	
SAN LORENZO	Mantenimiento	28.931.120	
PUERRES	Mantenimiento	28.931.120	

MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	
IMUES	Mantenimiento	28.500.000	
ARBOLEDA	Mantenimiento	25.987.934	
LA FLORIDA	Mantenimiento	25.768.275	
SAPUYES	Mantenimiento	25.232.780	
GUALMATAN	Mantenimiento	22.000.000	
CONTADERO	Mantenimiento	21.000.000	
SAN BERNARDO	Mantenimiento	19.970.000	
CÓRDOBA	Mantenimiento	9.499.750	
TÚQUERRES	Mantenimiento	7.232.780	
TUMACO	Mantenimiento	1.800.000	
LA FLORIDA	Mejoramiento	80.000.000	11,19
PROVIDENCIA	Mejoramiento	80.000.000	
SAPUYES	Mejoramiento	72.000.000	
COLON GENOVA	Mejoramiento	44.700.000	
GUAITARILLA	Mejoramiento	30.000.000	

MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN	DESTINACIÓN	
SANDONA	Mejoramiento	29.996.000	
PASTO	Mejoramiento	29.099.993	
CARLOSAMA	Mejoramiento	25.000.000	
ALBAN	Mejoramiento	4.500.000	
LA CRUZ	Mejoramiento	4.500.000	
SAN BERNARDO	Mejoramiento	4.500.000	
SAN PABLO	Mejoramiento	4.500.000	
TABLÓN DE GÓMEZ	Rehabilitación	68.000.000	
ILES	Rehabilitación	59.985.005	
OSPINA	Rehabilitación	27.923.955	4,27
TOTAL		3.652.214.744	100

Fuente: Secretaria de Hacienda,
Cálculos: Esta Investigación

➤ **Clasificación Proyectos De Inversión Vial Año 2001** La mayor cantidad de proyectos de inversión vial que se ejecutaron en el año 2001 fue de mantenimiento con una participación del 91,04% con respecto al total invertido para este año; Los municipios con una mayor destinación en cada una de las clasificaciones son Colon Genova, Samaniego y San Pablo en construcción, mantenimiento y mejoramiento respectivamente.

Mientras, que el municipio de Carlosama obtuvo para el año 2001 una menor apropiación de recursos para realizar proyectos tendientes al mantenimiento de su red vial. (Ver Cuadro 23)

➤ **Clasificación De Proyectos De Inversión Vial Año 2002** Para el año 2002, al igual que en el periodo anterior, la mayor cantidad de proyectos que se llevaron a cabo fue para mantenimiento con una participación de 86,17%, sin embargo el mejoramiento de vías comienza a tener una participación sobre la inversión total; Los proyectos de construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación mas importantes que se ejecutaron en el año 2002, fue en los municipios de Ancuya, Barbacoas, Cumbitara e Ipiales respectivamente.

Y municipios como: Ipiales fue la zona con una menor apropiación de recursos de inversión en proyectos de construcción y Sandona el municipio con bajos niveles de inversión tanto en mantenimiento como en mejoramiento. (Ver Cuadro 23)

➤ **Clasificación De Proyectos De Inversión Vial Año 2003** La inversión vial en el año 2003, fue dirigida a los diferentes proyectos viales, los cuales tuvieron las siguientes participaciones con respecto al total: 27,67% para proyectos de construcción de los cuales el municipio con mayor destinación fue San Pablo; 45,67% para proyectos de mantenimiento de los cuales Ipiales fue el municipio con la mayor destinación; por otro lado los proyectos en total de mejoramiento tienen una participación de 22,45%, siendo Túquerres el municipio con la mayor destinación; finalmente los proyectos de rehabilitación tienen una participación de 4,21% con respecto al total invertido en el 2003, siendo Policarpa el municipio con mayor destinación de recursos para llevar a cabo proyectos de inversión tendientes a la rehabilitación de vías.

En contraste con lo anterior, los municipios que en el 2003 obtuvieron bajos niveles de inversión en las diferentes clases de proyectos viales fueron: Barbacoas, Pasto, Los Andes y San pablo en Construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación respectivamente. (Ver Cuadro 23)

➤ **Clasificación De Proyectos De Inversión Vial Año 2004** Para el año 2004, los proyectos de construcción, mantenimiento y mejoramiento tuvieron las siguientes participaciones: 24,47%, 59,88% y 15,65% respectivamente; Los municipios que en cada proyecto de inversión vial obtuvieron para este año una mayor destinación fueron: San Pablo, El Tambo y Guaitarilla tanto en Construcción, mantenimiento y mejoramiento respectivamente.

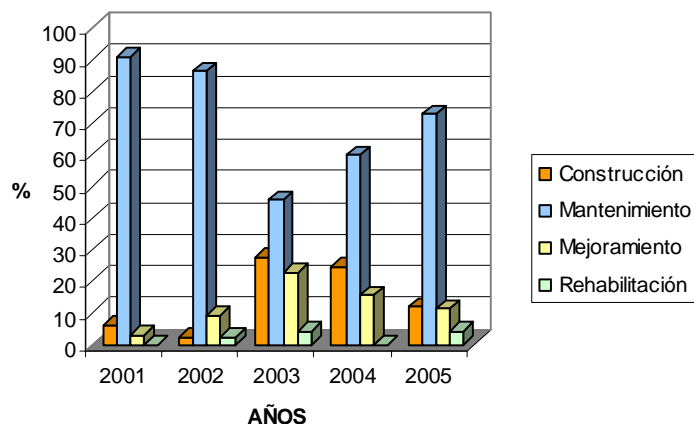
Y por el contrario, los municipios con bajos niveles de inversión en cada proyecto vial fueron: Túquerres en construcción, Pupiales en mantenimiento y Tumaco en mejoramiento. (Ver Cuadro 23)

➤ **Clasificación De Proyectos De Inversión Vial Año 2005** Los proyectos de inversión vial en el año 2005 fueron de construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación, los cuales tuvieron las siguientes participaciones con respecto al total invertido en infraestructura vial: 11,84%, 72,70%, 11,19% y 4.27% respectivamente; Por otro lado, los municipios como: Guaitarilla, Alban, La Florida y Tablón de Gómez, obtuvieron en este periodo una mayor inversión en cada uno de los proyectos clasificados de red vial.

Mientras que los municipios que obtuvieron una menor destinación de recursos tendientes a dinamizar los diferentes proyectos de inversión vial, fueron en: Tángua en lo referente a la construcción de vías, Tumaco en mantenimiento, San Pablo en mejoramiento y finalmente Ospina en rehabilitación de vías. (Ver Cuadro 23)

En consecuencia con lo anterior, se concluye que la mayor destinación de recursos de inversión en infraestructura vial, durante el periodo de análisis, años 2001-2005, se direcciono para ejecutar proyectos tendientes al mantenimiento de las vías de cada municipio, antes que mejorar, rehabilitar o construir vías o puentes en cada zona del departamento. (Ver Gráfica 23)

Gráfico 23. Clasificación De Proyectos De Inversión Vial



Fuente: Secretaria de Hacienda

3.2 MONTO VÍAS PERCÁPITA, AÑOS 2001-2005

Los recursos que destina la Administración Departamental para llevar a cabo los diferentes proyectos viales en los municipios, se relaciona con el número de habitantes; es decir, la parte del monto invertido en vías que le correspondería a cada integrante del municipio beneficiado por la inversión en infraestructura vial hecha por el Departamento con recursos propios; Una mayor apropiación de los recursos guarda relación directa con el monto destinado a cada habitante, mientras que un mayor número de habitantes guarda una relación inversa con el monto destinado de inversión vial.

El monto vías percápita o el monto de inversión vial destinado por habitante refleja que tan significativa fue la ejecución de recursos viales dentro de una población objetivo durante cada año del periodo de análisis, con el respectivo número de habitantes en cada periodo. (Ver cuadro 24)

Cuadro 24. Departamento De Nariño: Monto Vías Percápita Con Recursos Propios A Precios Corrientes, Periodo 2001-2005

MONTO VÍAS PERCÁPITA AÑO 2001			
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	POBLACIÓN	MONTO
ALBAN	1000000	17756	563
ARBOLEDA	6000000	7132	841
BARBACOAS	7000000	27342	2560
BUESACO	9500000	20613	461
COLON	36000000	9176	3923
CONSACÁ	5000000	10280	486
CUASPUD	2500000	7665	326
CUMBAL	4000000	25081	159
FUNES	16800000	6323	2657
GUAITARILLA	12500000	15077	829
LA FLORIDA	12000000	12352	971
LA UNIÓN	16000000	28373	564
LINARES	10000000	12908	775
LOS ANDES	4000000	15089	265
MAGUI	10000000	13576	737
OSPINA	4000000	7763	515
PASTO	4485178	351045	13
POTOSÍ	3999803	13121	305
PROVIDENCIA	12600000	10917	1154
PUPIALES	22500000	17458	1289
SAMANIEGO	100000000	50476	1981
SAN BERNARDO	13000000	12357	1052
SAN PABLO	32539628	15636	2081
SAN PEDRO DE CARTAGO	12500000	6689	1869
TÁNGUA	12500000	11617	1076
MONTO VÍAS PERCÁPITA AÑO 2002			
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	POBLACIÓN	MONTO
ALBAN	22000000	18146	1212
ANCUYA	55000000	9480	5802
ARBOLEDA	14999429	7208	2081
BARBACOAS	203096583	28089	7230
BELÉN	20000000	4635	4315
BUESACO	70000000	21028	3329
CHACHAGUI	42696484	11570	3690
COLON	50000000	9313	5369
CONSACÁ	17000000	10263	1657
CUMBAL	25000000	25420	983
CUMBITARA	70000000	9878	7087
EL PEÑOL	53500000	3867	13833
EL TAMBO	65000000	16376	3969
FUNES	40000000	6412	6238
GUACHUCAL	25000000	17054	1466
GUAITARILLA	33000000	14462	2282
GUALMATAN	45000000	5531	8137
ILES	35000000	7440	4704
IMUES	25000000	7635	3274
IPIALES	173995007	99659	1746
LA CRUZ	90000000	17676	5092
LA FLORIDA	50000000	12040	4153
LA LLANADA	40000000	6634	6029
LINARES	56000000	12553	4461
MAGUI	20000000	14308	1398
NARIÑO	40000000	2436	16418
OSPINA	34000000	7878	4316
PASTO	45000000	358972	125
POLICARPA	54000000	10834	4984
POTOSÍ	83560096	13101	6378

MUNICIPIO	EJECUCIÓN	POBLACIÓN	MONTO
PROVIDENCIA	45000000	11114	4049
PUERRES	35000000	9146	3827
RICAUARTE	74996392	13744	5457
SAMANIEGO	100000000	50355	1986
SAN BERNARDO	25000000	12858	1944
SAN LORENZO	20000000	17606	1136
SAN PABLO	40000000	15457	2588
SAN PEDRO DE CARTAGO	40000000	6777	5902
SANDONA	18000000	24490	735
TÁNGUA	40000000	11373	3517
TUMACO	14981250	148507	101
TÚQUERRES	35000000	40417	866
YACUANQUER	25000000	9409	2657
MONTO VÍAS PERCÁPITA AÑO 2003			
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	POBLACIÓN	MONTO
ALBAN	9527134	18544	514
ANCUYA	107000000	9070	11797
ARBOLEDA	5000000	7285	686
BARBACOAS	2400000	28857	83
CHACHAGUI	16981245	11682	1454
CONSACÁ	40000000	10245	3904
CONTADERO	9490283	6564	1446
CÓRDOBA	15000000	13221	1135
CUASPUD	30000000	7884	3805
CUMBAL	45000000	25763	1747
EL PEÑOL	30000000	4641	6464
EL TABLÓN DE GÓMEZ	50000000	13902	3597
FUNES	15000000	6503	2307
GUACHUCAL	40000000	16910	2365
GUAITARILLA	108331564	13872	7809
GUALMATAN	9490283	5572	1703
ILES	18962500	7580	2502
IPIALES	178904889	102951	1738
LA CRUZ	18974290	17960	1056
LA FLORIDA	37941421	11736	3233
LA LLANADA	20000000	6578	3040
LA UNIÓN	50000000	27696	1805
LOS ANDES	8333333	15695	531
MAGUI	45000000	15079	2984
OSPINA	31502237	7995	3940
PASTO	21480805	367079	59
POLICARPA	45000000	10942	4112
PUPIALES	20304450	17930	1132
SAMANIEGO	224333333	50234	4466
SAN BERNARDO	9527134	13380	712
SAN PABLO	155400000	15280	10170
SAPUYES	44000000	7535	5840
TAMINANGO	30000000	16494	1819
TUMACO	80983291	152714	530
TÚQUERRES	84966000	40678	2089
YACUANQUER	12000000	9606	1249
MONTO VÍAS PERCÁPITA AÑO 2004			
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	POBLACIÓN	MONTO
ALBAN	63831733	18951	3368
ALDANA	5000000	6815	734
ANCUYA	60000000	8679	6913
ARBOLEDA	40000000	7363	5432
BARBACOAS	129500000	29646	4368

MUNICIPIO	EJECUCIÓN	POBLACIÓN	MONTO
BELÉN	38150000	4549	8387
BUESACO	71011900	21884	3245
COLON	12000000	9592	1251
CONTADERO	110000000	6602	16663
CÓRDOBA	87883553	13342	6587
CUMBAL	60000000	26110	2298
CUMBITARA	100000000	11069	9035
EL PEÑOL	30000000	5569	5387
EL ROSARIO	60000000	11292	5314
EL TABLÓN DE GÓMEZ	210294800	13896	15133
EL TAMBO	199500000	14610	13655
FRANCISCO PIZARRO	70000000	10764	6503
GUACHUCAL	103000000	16768	6143
GUAITARILLA	190000000	13307	14279
GUALMATAN	60000000	5614	10688
ILES	290000000	7722	3756
IMUES	17998438	7469	2410
IPIALES	21000000	106352	197
LA CRUZ	70022333	18249	3837
LA FLORIDA	124964188	11440	10924
LA LLANADA	71666666	6523	10987
LA UNIÓN	60000000	27364	2193
LEIVA	50000000	11575	4320
LINARES	139989198	11872	11791
LOS ANDES	139666666	16008	8725
MAGUI	10000000	15892	629
MALLÁMA	40000000	9259	4320
NARIÑO	60000000	3508	17102
OSPINA	115000000	8113	14175
PASTO	31993000	375369	85
POLICARPA	230000000	11052	20810
PROVIDENCIA	22355000	11518	1941
PUERRES	99999590	8948	11176
PUPIALES	5000000	18171	275
RICAUARTE	54999541	14603	3766
SAMANIEGO	45066666	50113	899
SAN BERNARDO	9908333	13922	712
SAN LORENZO	40000000	18151	2204
SAN PABLO	340528018	15105	22544
SANDONA	49975146	24918	2006
SANTACRUZ	50000000	21318	2345
SAPUYES	50000000	7451	6710
TAMINANGO	40000000	16919	2364
TÁNGUA	44018687	10901	4038
TUMACO	33118890	157041	211
TÚQUERRES	137500000	40941	3359
YACUANQUER	60000000	9807	6118
MONTO VIAS PERCÁPITA AÑO 2005			
MUNICIPIO	EJECUCIÓN	POBLACIÓN	MONTO
ALBÁN	429130924	19367	22158
ANCUYA	73931120	8304	8903
ARBOLEDA	25987934	7442	3492
BELÉN	101983494	4506	22633
BUESACO	87488026	22325	3919
CHACHAGUI	50813169	11910	4266
COLON	92288494	9735	9480
CONSACÁ	81844217	10209	8017
CONTADERO	21000000	6639	3163
CÓRDOBA	12996495	13463	965
CUASPUD	25000000	8108	3083
EL PEÑOL	28931120	6683	4329
EL TAB. DE GÓMEZ	145555294	13890	10479
EL TAMBO	28931120	13799	2097

MUNICIPIO	EJECUCIÓN	POBLACIÓN	MONTO
FRANCISCO PIZARRO	6000000	11183	537
GUACHUCAL	12500000	16627	752
GUAITARILLA	224388288	12764	17580
GUALMATAN	22000000	5656	3890
ILES	230916125	7867	29353
IMUES	28500000	7387	3858
IPIALES	30000000	109865	273
LA CRUZ	143954695	18542	7764
LA FLORIDA	105768275	11151	9485
LA LLANADA	113931510	6468	17615
LA UNIÓN	100982784	27035	3735
LINARES	28931120	11546	2506
LOS ANDES	216847787	16326	13282
OSPINA	56855075	8233	6906
PASTO	83599082	383846	218
POTOSÍ	43800000	13040	3359
PROVIDENCIA	116465560	11726	9932
PUERRES	28931120	8850	3269
SAMANIEGO	158493914	49992	3170
SAN BERNARDO	44470000	14487	3070
SAN LORENZO	28931120	18430	1570
SAN PABLO	192361920	14932	12883
SANDONA	108739404	25134	4326
SANTACRUZ	90000000	22437	4011
SAPUYES	97232780	7369	13195
TÁNGUA	62700000	10672	5875
TUMACO	1800000	161490	11
TÚQUERRES	7232780	41205	176
YACUANQUER	60000000	10012	5993

Fuente: Secretaria de Hacienda, DANE
Cálculos: Esta Investigación.

➤ **Monto Vías Percápita Año 2001** La mayor apropiación de recursos de inversión vial por habitante la obtuvo el municipio de Colon Genova en el cual se realizo una ejecución en proyectos viales de \$360.000.000, con una población total para el año 2001 de 9176 habitantes correspondiéndole a cada uno de ellos un monto vías percápita de \$ 3923; Le sigue el municipio de Funes con una inversión de \$168.000.000 y un monto vías percápita de \$2657. En contraste con lo anterior, el municipio que para el año 2001 presento el monto vías percápita mas bajo fue el municipio de Pasto que tan solo le correspondió a cada habitante \$57 del total invertido que fue de \$4.485.178.

Lo anterior refleja que los municipios con un mayor monto vías percápita tienen menos de 10.000 habitantes, mientras que el municipio con un bajo monto vías percápita presento más de 350.000 habitantes en el 2001; No obstante, cabe señalar que los municipio como Barbacoas y Samaniego con mas de 20.000 habitantes presentaron en el año 2001 un mayor monto vías percápita en comparación con otros municipios, y por el contrario Cuaspud presenta un bajo monto vías percápita pese a que tenia en esta año una población inferior a los 10.000 habitantes; En consecuencia se afirma que el monto vías percápita no solo depende del número de habitantes en cada municipio sino también del nivel de inversión que se ejecute. (Ver cuadro 24)

➤ **Monto Vías Percápita Año 2002** Los municipios que durante el año 2002 obtuvieron un mayor monto vías percápita fueron Nariño y El Peñol ambos con menos de 5.000 habitantes y la destinación por habitante fue de \$16.418 y \$13.833 respectivamente; Mientras que los municipios de Pasto con mas de 350.000 habitantes y Tumaco con mas de 140.000 habitantes, obtuvieron bajos monto vías percápita los cuales fueron tan solo de \$125 y \$101 respectivamente.

Por otro lado cabe señalar que el municipio con una mayor inversión en proyectos viales fue el municipio de Barbacoas con una ejecución de \$203.096.583 y su monto vías percápita no fue el mas alto para este año, como consecuencia del mayor número de habitantes que lo poblaban en 2002, los cuales fueron 28.089 personas; Sin embargo, para este periodo de tiempo el municipio de Tumaco coincide en obtener por un lado el mas bajo nivel de inversión en infraestructura vial y por otro el mas bajo monto vías percápita. (Ver cuadro 24)

➤ **Monto Vías Percápita Año 2003** El mas alto monto vías percápita en el año 2003 lo obtuvieron los municipios de Ancuya, San Pablo y Guitarrilla, los cuales tuvieron en este periodo de tiempo menos de 20.000 habitantes y los monto vías percápita fueron de \$11.797, \$10.170 y \$7.809 respectivamente; En contraste con lo anterior, los municipios de Barbacoas y Pasto obtuvieron en el 2003 los mas bajos monto vías percápita, los cuales fueron de \$83 y \$59 respectivamente.

En cuanto al municipio en cual la Administración Departamental destino una mayor cantidad de recursos de inversión vial fue al municipio de Samaniego con un total de \$224.333.333, dando como resultado un monto vías per cápita de \$4.466 a cada uno de los 50.234 habitantes de dicho municipio. (Ver cuadro 24)

➤ **Monto Vías Percápita Año 2004** El municipio de San Pablo y Policarpa fueron las zonas del departamento de Nariño que durante el año 2004 obtuvieron un mayor monto vías per cápita los cuales fueron de \$22.544 y \$20.810 por habitante respectivamente; Y por el contrario, los municipios de Samaniego, Aldana, San Bernardo, Magui, Pupiales, Tumaco, Ipiales y Pasto, obtuvieron los mas bajos montos vías per cápita inferiores a \$1.000 por habitante.

Por otro lado, los municipios en los cuales el Gobierno Departamental destino una mayor y menor cantidad de recursos de inversión en red vial fue en San Pablo con \$340.528.018 y en Aldana con \$5.000.000 respectivamente, en comparación con otros municipios del departamento. (Ver cuadro 24)

➤ **Monto Vías Percápita Año 2005** Para el año 2005 los más altos montos vías per cápita lo reporta los municipio de Iles, Belén y Alban con montos entre los \$20.000 y \$30.000 aproximadamente para cada uno de ellos; En contraste con lo anterior, los municipios con los mas bajos montos vías per cápita son Córdoba, Guachucal, Francisco Pizarro, Ipiales, Pasto, Túquerres y Tumaco, todos ellos con menos de \$1000 por habitante en lo concerniente a inversión vial.

En cuanto al municipio con el nivel mas alto de inversión en este año de análisis fue para Alban el cual integra el grupo de municipios con altos montos vías per cápita; Y por el contrario el municipio con un bajo nivel de inversión fue para Tumaco, el cual presento en el 2005 el mas bajo monto vías per cápita de tan solo \$11 por habitante. (Ver cuadro 24)

Finalmente, cabe señalar que el monto vías per cápita durante el periodo de análisis ha venido aumentado, pasando de \$3.923 por habitante en el año 2001, hasta llegar a representar \$29.353 en el año 2005 por habitante, lo anterior, como consecuencia del mayor nivel de inversión en infraestructura vial y no por la decrecimiento de la población; sin embargo, también se encuentran muy bajos montos vías per cápita como es el caso del municipio de Tumaco en el año 2005, el cual solo obtuvo una apropiación por habitante de \$11 solamente.

4. POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS QUE PRIORIZARON LA INVERSIÓN SOCIAL EN INFRAESTRUCTURA VIAL, PERIODO 2001-2005

La solución de la problemática social, depende en gran medida, por un lado, de los lineamientos políticos que persigue el gobierno departamental y por otro de las estrategias planteadas en cada programa y proyecto que se ejecute; Es decir, en la realización de proyectos de inversión social se tiene en cuenta uno o varios lineamientos o criterios que pueden ser: Económico, Social o Político.

La inversión en proyectos sociales, los cuales tienen un criterio económico, tiene por objeto alcanzar un mayor nivel de crecimiento y desarrollo en los diferentes sectores que conforman la economía de una región determinada, generando dinamizar el sector primario, secundario y/o terciario. Por otro lado la inversión en proyectos los cuales conserva un criterio social, buscan beneficiar a una población objetivo persiguiendo el bienestar de los mismos y la satisfacción de las demandas sociales. Finalmente los proyectos que se realizan en función de criterio político, generalmente persigue objetivos para el beneficio particular de los gobernantes, ignorando las necesidades de la población sobre la cual ejerce su poder político.

Por otro lado, las estrategias se convierten en el camino a seguir para lograr el desarrollo y consecución de los objetivos que persigue los programas y proyectos de inversión social; De la eficiencia y eficacia con que se lleven a cabo dichas estrategia, depende en gran medida el éxito o fracaso de un proyecto de inversión social, que ha propuesto y ejecutado la administración pública.

Dada la importancia que tiene el criterio político y las estrategias propuestas en la planificación, gestión y ejecución de los proyectos de inversión social, en el presente capítulo se identifica y determina tanto los lineamientos políticos y estrategias que priorizan la destinación de recursos de inversión social, principalmente en infraestructura vial que de acuerdo al análisis realizado en capítulos anteriores determina que, el sector vías apropia una mayor destinación de recursos de inversión durante el periodo de análisis, el cual se divide en dos periodos administrativos, el primero ejercido entre los años 2001-2003 y el segundo entre los años 2004-2007.

4.1 PERIODO ADMINISTRATIVO, AÑOS 2001-2003

➤ **Políticas** La política que caracterizo el periodo administrativo 2001-2003, en lo referente a infraestructura vial, fue principalmente económica, debido al énfasis que se hace en el plan de desarrollo “Nariño Vive” de generar competitividad regional a través de diferentes alternativas, entre las cuales: la construcción,

mantenimiento y el mejoramiento de la red vial del departamento, juega un papel importante en el desarrollo de este proceso.

El Gobierno Departamental de este periodo de análisis, planteo la búsqueda a través de compromisos interinstitucionales, la adecuación de las vías: primarias, terciarias y principalmente secundarias; Es decir, la unión entre los municipios, el departamento y demás entes nacionales, con el fin de canalizar recursos para que a través de la planeación, gestión y coordinación, permitan alcanzar los mecanismos necesarios para su ejecución y de esta manera la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la red vial se haga de forma eficiente y eficaz en Nariño⁴⁰.

Por otro lado, en el plan de desarrollo de este periodo administrativo se buscaba mediante la formulación del “Plan Vial Departamental” que estaba a cargo de la secretaria de obras públicas y el cual no fue elaborado, coordinar y gestionar diferentes programas tendientes al mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de la red vial secundaria; Sin embargo y pese al incumplimiento en la formulación del plan vial, a partir del año 2001 se gestiona por parte de la administración departamental diferentes programas tendientes a la consecución de los diferentes objetivos y metas en cuanto a la adecuación de infraestructura vial se refiere.

Con el programa de rehabilitación, conservación y mantenimiento de la red secundaria la administración pública departamental en conjunto con la comunidad de cada municipio, puso en marcha el programa piloto “senderos”; El cual consistió en contratar mano de obra de cada municipio beneficiado en inversión de infraestructura vial, con el propósito en primera instancia de mantener la red vial y por otro lado generar empleo a nivel departamental, obteniendo resultados positivos para el departamento y el municipio afectado por el programa senderos. (Ver Cuadro 25)

Cuadro 25. Departamento De Nariño: Políticas, Planes Y Programas De La Red Vial. Plan De Desarrollo 2001 – 2003

POLÍTICAS	PLANES	PROGRAMAS
DE COORDINACIÓN MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN VIAL DE LA RED SECUNDARIA.	PLAN VIAL DEPARTAMENTAL SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS.	REHABILITACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL SECUNDARIA

Fuente: Plan de Desarrollo De Nariño. “Nariño Vive”. 2001 – 2003

Finalmente cabe sintetizar que la intención de la inversión en infraestructura vial en la administración 2001 – 2003 tuvo principalmente criterio económico, puesto que priorizaba la creación de una región integrada a un sistema socioeconómico

⁴⁰ Gobernación de Nariño. Plan de Desarrollo de Nariño. “Nariño Vive”. Op Cit. P. 12

competitivo, que incluya a todos los sectores y actores del departamento de Nariño y sus vecinos⁴¹; En consecuencia con lo anterior, el soporte físico principalmente en red vial se convierte en parte esencial para lograr un óptimo desarrollo regional, el cual a la vez propicia mejores condiciones sociales para el departamento.

➤ **Estrategias** Las estrategias planteadas por el Gobierno Departamental para efectuar los objetivos tendientes a mejorar la red vial secundaria en el departamento, durante los años 2001 -2003, tuvieron principalmente la intención de realizar: mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de la infraestructura vial. (Ver cuadro 26)

Cuadro 26. Departamento De Nariño: Objetivos Y Estrategias De Red Vial. Plan De Desarrollo 2001-2003

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
1. Contribuir al mejoramiento de las características, estado y cobertura de la red vial departamental.	a. Formulando el Plan Departamental de Transporte e infraestructura. b. Priorizando los proyectos de rehabilitación, conservación y mantenimiento vial.
2. Gestionar recursos para la construcción, mantenimiento, conservación y rehabilitación de las vías.	a. Se implementara una ágil gestión pública para acceder a recursos tanto de preinversión como inversión en el sector vial.

Fuente: plan de desarrollo “Nariño Vive” 2001 – 2003

Entre los objetivos planteados en este periodo administrativo, en lo referente al mejoramiento y adecuación de la red vial, se destacan dos de ellos; El primero, busca contribuir al mejoramiento de la red vial departamental, mediante la ejecución de dos estrategias, en primera instancia formulando el Plan Departamental de Transporte e Infraestructura, el cual no fue elaborado y donde se refleja el incumplimiento de la administración departamental; Y por otro lado, priorizando los proyectos de rehabilitación, conservación y mantenimiento, en lo cual, el gobierno departamental a cumplido de manera parcial, reflejo de ello es la mayor destinación de recursos de inversión en infraestructura vial en los diferentes tipos de proyectos viales principalmente en este periodo administrativo; Sin embargo, no se realiza una adecuada priorización de proyectos viales puesto que la Gobernación de Nariño, no cuenta con un banco de proyectos que permita la recepción, estudio y priorización de los mismos, convirtiéndose esta una de una de las principales causas.

⁴¹ Ibid., P. 48

El segundo objetivo planteado, buscar gestionar recursos para la construcción, mantenimiento, conservación y rehabilitación de vías, a partir de una ágil gestión pública para acceder a recursos de preinversión e inversión.

4.2 PERIODO ADMINISTRATIVO, AÑOS 2004 - 2007

➤ **Políticas** En el periodo administrativo 2004 – 2007, en el plan de desarrollo “La Fuerza del Cambio Continúa”, se continua los lineamientos políticos de la anterior administración, puesto que la política propuesta para el sector infraestructura vial busca la integración social y económica principalmente con los países vecinos y con la región del Putumayo y Amazonas⁴² lo cual permita superar el atraso y aislamiento regional; De igual manera solicita la cooperación en conjunto del Gobierno Nacional, municipios y otros entes encargados, para mejorar las vías del departamento y de esta manera lograr superar la inadecuada red vial que tiene Nariño.

De la misma manera, la administración pública de los años 2004 - 2007, da continuidad al proyecto Senderos, reflejando el alto componente social que existe en el programa, puesto que contribuye a la disminución de la tasa de desempleo y por otro lado a mejorar las condiciones socioeconómicas de cada municipio beneficiado con el programa.

La política socioeconómica propuesta para mejorar la infraestructura vial, se planifica teniendo como base la matriz DOFA del sector vías, con el firme propósito de conocer mas afondo las potencialidades y debilidades de Nariño en lo referente a la red vial y de esta manera generar una política mas acorde a la realidad económica y social del departamento. (Ver Matriz DOFA, Cuadro 27)

⁴² Gobernación de Nariño. Plan de Desarrollo de Nariño. “La Fuerza Del Cambio Continúa”. Op Cit. P.62

Cuadro 27. Matriz Dofa Sector Vial Departamental. Año 2005

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deficiente sistema de mantenimiento de la red vial ▪ No existe un sistema de gestión y planificación para realizar programas de mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, preinversión y construcción vial ▪ Inexistencia de un sistema para la prevención y atención de emergencias viales ▪ Inexistencia de un sistema de información para la gestión vial ▪ Inexistencia de un sistema de capacitación de funcionarios con respecto a la transferencia y generación de tecnología para la gestión vial ▪ Procesos de contratación, suministros, pagos lentos, centralizados y deficientemente diseñados. ▪ Inexistencia de un sistema de aseguramiento de la calidad ▪ Débil capacidad del departamento para controlar y mitigar el impacto ambiental de las obras viales ▪ No existe una estrategia para el transporte y desarrollo vial en el Departamento de Nariño ▪ Baja capacidad financiera del Departamento de Nariño, debido a que la capacidad de endeudamiento se encuentra copada ▪ La no existencia de estrategias para identificar alternativas de financiación vial ▪ La utilización de los recursos de sobretasa a la gasolina y ACPM, se emplean para fines distintos a programas de mantenimiento vial ▪ Baja capacidad técnica organizativa y financiera de los municipios y comunidades para atender sus responsabilidades en la red vial 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los estudios de preinversión existentes, permiten una inversión rápida para el mejoramiento de las vías, de acuerdo a las normas vigentes ▪ Saneamiento fiscal y liberación de recursos del departamento para la financiación y ejecución de proyectos de mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial ▪ Personal capacitado en formulación, ejecución y seguimiento de proyectos viales
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ubicación estratégicamente en el contexto nacional por ser paso obligado en la comunicación entre Colombia, el Ecuador y Sur América ▪ Jurisdicción al puerto de Tumaco, convirtiéndose en un punto de intercomunicación terrestre entre la amazonía colombiana con la zona pacífica y la intercomunicación de Colombia con Sur América ▪ La realización de convenios ínter administrativos, entre el departamento y los municipios, para el mantenimiento periódico y rutinario de las vías 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proceso de reestructuración de INVIAS ▪ Débil proceso de organización y consolidación de la Regional Nariño e incipiente proceso de transferencia de tecnología hacia los departamentos ▪ Liquidación del Fondo Nacional de Caminos Vecinales; e INVIAS para atender la red terciaria a él transferida ▪ Baja capacidad organizativa, financiera y operativa del sector contratista del departamento y bajo nivel de agremiación y asociación ▪ Sistemas de control ambientales inadecuados ▪ Deficiente diseño de estrategias de descentralización y definición de responsabilidades sobre la infraestructura de transporte de los diferentes entes territoriales ▪ Reglas de financiamiento nacionales sobre los departamentos y la red vial

Fuente: Plan de Desarrollo 2004 – 2007

Las principales debilidades que presenta el sector infraestructura vial del departamento de Nariño, se caracterizan por la falta de organización y gestión Gubernamental, debido entre otras: al deficiente sistema de mantenimiento, a la inexistencia de planificación a la hora de invertir en los diferentes tipos de proyectos viales, así como los procesos de contratación, los cuales se caracterizan por ser demasiado centralizados y deficientemente diseñados, generando atraso en la consecución de recursos tanto de preinversión como de inversión.

De igual manera, la no existencia de estrategias para identificar alternativas de financiación vial y la utilización de los recursos de la sobretasa a la gasolina y ACPM, para fines distintos de programas y proyectos viales, se constituye en un grave problema interno con que cuenta la administración departamental. No obstante, cabe señalar que en cumplimiento de la ley 550 de 1999 por parte de la administración departamental a partir del año 2001 a obligado al gobierno departamental a priorizar el pago de la deuda pública y de esta manera lograr un óptimo saneamiento fiscal; En consecuencia con lo anterior los recursos de obtenidos de la sobretasa a la gasolina y ACPM no ha sido diseccionados plenamente al mejoramiento y mantenimiento vial.

En cuanto a las fortalezas mas relevantes que presenta el sector vías, esta el saneamiento fiscal y la liberación de recursos del departamento para la financiación de proyectos viales, lo cual le permite al gobierno departamental destinar cada vez mayores recursos hacia la inversión social y principalmente al mantenimiento, mejoramiento y construcción de vías en Nariño.

Por otro lado, con respecto a las oportunidades que cuenta el departamento, cabe mencionar la ubicación estratégica que tiene Nariño en el contexto nacional, convirtiéndose en eje de comunicación entre Colombia con el Ecuador y Sur América y de igual forma interconector terrestre entre la Amazonia y la Zona Pacífica de Colombia, Dado que cuenta con el puerto de Tumaco; En consecuencia con lo anterior, el desarrollo regional de Nariño se constituye no solo de interés nacional, sino también internacional.

Otra oportunidad con que cuenta el departamento es la realización de convenios ínter administrativos, entre el departamento, los municipios y entes nacionales, lo cual permita canalizar recursos para la ejecución de proyectos viales en Nariño.

Finalmente, entre las condiciones externas que amenazan al sector vial departamental son: la baja capacidad organizativa, financiera y operativa del sector contratista del departamento, así como bajo nivel de asociación y agremiación, generando procesos ineficientes y lentos en la apropiación de recursos destinados a proyectos viales; Por otro lado, los inadecuados sistemas de control ambiental, en la realización de construcción, mantenimiento y

mejoramiento de vías, refleja el bajo nivel de planeación, gestión y organización tanto en el proceso de preinversión como de inversión y ejecución.

Cabe mencionar, una de las amenazas mas preocupantes no solo para Nariño, sino para el resto de departamentos, que fue la reestructuración del Instituto Nacional de Vías, específicamente por la liquidación del Fondo Nacional de Caminos Vecinales, el cual se encargaba de la red vial terciaria de cada departamento y por lo tanto existía incertidumbre por el nuevo ente encargado de estas vías; Sin embargo, actualmente es el INVIAS el responsable de conservar las vías terciarias de cada departamento.

➤ **Estrategias** Las estrategias planteadas por la administración departamental del periodo 2004 – 2007, con el objetivo en primera instancia de, articular e integrar las cabeceras municipales y las vías de frontera, regional e internacional, a través de una adecuada red vial y un eficiente sistema de comunicación se basan en:

- Generar voluntad política administrativa a nivel nacional e internacional para la construcción y financiación de la vía que comunica a Pasto con Mocoa (Putumayo) y acabar con la dependencia absoluta que genera la única vía de integración con Bogotá que es la vía Panamericana. Con respecto a lo anterior, en el año 2004 la administración departamental logro que el Gobierno Nacional incluyera en el documento CONPES el apoyo que se debe hacer en Nariño para la construcción de la vía Pasto – Mocoa, considerada de interés nacional, debido a las ventajas que tiene sobre el TLC y el comercio internacional en general⁴³.
- Implementando el sistema de concesión para la construcción de nuevas vías. Hasta el momento el Gobierno Departamental no ha celebrado ninguna concesión para la construcción de vías, según información de la Secretaria De Infraestructura, reflejando la alta centralización que existe en el sector vías, causando en cierta medida atraso e ineficiencia en los proyectos de inversión vial.
- Implementando procesos de control comunitario para asegurar la calidad en obras de mejoramiento vial. Como se menciona en la matriz DOFA, concretamente en las debilidades, no existe un sistema de aseguramiento de la calidad en las obras de mantenimiento y mejoramiento vial entre el sector contratista del departamento y la comunidad de cada municipio.
- Apoyando a los municipios en la gestión de proyectos viales que se consideren como prioritarios para la región. El Gobierno Departamental si ha cumplido con los municipios en la destinación de inversión vial, no solo para la realización de proyectos viales en la red secundaria, sino también terciaria, a

⁴³ Informe de Gestión 2005. Op Cit., P. 134

través de cofinanciación de recursos entre los municipios y el departamento para llevar a cabo principalmente la adecuación de la red vial terciaria.

No obstante, la priorización de los proyectos viales no es la más adecuada, puesto que el departamento no cuenta con un banco de proyecto el cual permita recepcionar, estudiar y priorizar los diferentes proyectos presentados al Gobierno Departamental por cada municipio; En Consecuencia con lo anterior, la inversión en infraestructura vial en las diferentes zonas del departamento obedecen a lineamientos y parámetros con bajo nivel de planificación.

- Apoyando las empresas comunitarias en procesos de mantenimiento vial. Con el programa Senderos se dio respuesta a esta estrategia planteada por la administración departamental, a partir del año 2001 se dio inicio a la conformación de cooperativas de trabajo en diferentes municipios de Nariño, con el fin, en primera instancia de realizar mantenimiento periódico y rutinario en las vías y en segunda instancia, disminuir las tasas de desempleo en cada municipio, puesto que los trabajadores pertenecen a el municipio beneficiado por el programa.
- Implementando un sistema de información y actualización de la red vial del departamento. La secretaria de infraestructura no cuenta hasta el momento con un sistema de información y actualización de la red vial del departamento, lo cual a imposibilitado tener las especificaciones técnicas de cada vía y un diagnostico global de la red vial del departamento.
- Gestionando ante las entidades del orden nacional recursos para financiación de proyectos de mejoramiento vial.
- Implementando un programa de mantenimiento periódico y rutinario en la red vial departamental. Con el plan Senderos se ha logrado dar respuesta a esta estrategia, puesto que, con las diferentes cooperativas de trabajo que se han conformado en la mayoría de municipios de Nariño, se ha conseguido dar mantenimiento periódico y rutinario en la red vial secundaria principalmente.
- Implementando un programa de mejoramiento, rehabilitación y construcción vial.
- Implementando un sistema de aseguramiento de calidad en las obras de mejoramiento vial.
- Implementando un sistema de capacitación continúa a los funcionarios encargados del mantenimiento vial.

Durante el periodo administrativo 2004-2007, se ha realizado importantes destinaciones para las especializaciones de los funcionarios de cada dependencia

de la Gobernación de Nariño, aportando resultados positivos para la gestión administrativa.

Por otro lado en cuanto a la red vial terciaria del departamento el objetivo es brindar equitativamente apoyo a los 64 municipios de Nariño, con las siguientes estrategias:

- Coordinando con los municipios que lo requieran la ejecución de proyectos de mantenimiento y mejoramiento vial.
- Prestando asistencia técnica, administrativa y financiera a los municipios que los requieran para el desarrollo de proyectos de mejoramiento y mantenimiento vial.
- Cofinanciando proyectos de mejoramiento y mantenimiento vial de interés regional o que beneficien a dos o más municipios.
- Realizando capacitación y transferencia de tecnología en la gestión del mantenimiento vial hacia los municipios.

Finalmente, el componente social juega un papel importante tanto en la formulación y ejecución de políticas y estrategias, en consecuencia, la actual administración departamental continua con mayor fuerza el programa senderos con el objetivo de gestionar la creación de nuevos empleos rurales mediante el mantenimiento rutinario de la red vial departamental a través de empresas asociativas de trabajo; de acuerdo a las siguientes estrategias:

- Implementando un programa de mantenimiento rutinario a través de Empresas Asociativas de Trabajo.
- Estimulando la creación de microempresas de mantenimiento vial en los municipios del Departamento de Nariño.
- Prestando asistencia técnica a los pobladores de los diferentes municipios para la creación de microempresas asociativas de trabajo⁴⁴.

⁴⁴Plan de Desarrollo de Nariño. “La Fuerza Del Cambio Continúa”. Op Cit., P.70

5. PRINCIPALES PERCEPCIONES DE LOS ACTORES REGIONALES MUNICIPALES, SOBRE LA INVERSIÓN EN RED VIAL DEPARTAMENTAL

El trabajo de campo de la investigación consistió en enviar a los 64 municipios del departamento tres formatos de encuestas dirigidos al Alcalde, al Jefe de Infraestructura Municipal y al Representante Legal de la cooperativa de trabajo en vías; Las cuales pretender evaluar el impacto de la inversión social principalmente en la red vial secundaria en los diferentes municipios que conforman el departamento de Nariño, teniendo en cuenta que dicha inversión se realiza a partir de recursos propios del departamento y en otros casos en convenio o cofinanciación entre el Departamento y el municipio beneficiado por la destinación de inversión en el sector vías.

La encuesta dirigida a los Alcaldes y Jefe de Infraestructura o de Obras del municipio de las diferentes zonas del departamento de Nariño, tiene como propósito evaluar el impacto de la inversión social que la administración departamental ha realizado principalmente en la red vial de cada municipio a partir de recursos propios, puesto que como se a mencionado en anteriores capítulos de la presente investigación, la inversión en red vial es una de las dimensiones en donde mayores recursos se ha destinado y en consecuencia el sector conectividad o vías se constituye en la inversión mas importante para evaluar el impacto en la población beneficiada por dicha destinación.

Finalmente cabe señalar que de los 64 municipios que conforman el departamento de Nariño tan solo participaron 16 de ellos es decir, el 25% del total de los municipios del departamento, entre los cuales están:

- ✓ Alban
- ✓ Aldana
- ✓ Colón Genova
- ✓ Contadero
- ✓ Córdoba
- ✓ Cuaspud
- ✓ El Tambo
- ✓ Funes
- ✓ Guaitarilla
- ✓ La Florida
- ✓ Nariño
- ✓ Puerres
- ✓ Pupiales
- ✓ San Bernardo
- ✓ San Lorenzo
- ✓ San Pablo

Dada las dificultades presentadas en el desarrollo de trabajo de investigación se tabulo la información disponible proporcionada por los 16 municipios, a continuación se presenta la recopilación y tabulación de las encuestas.

5.1 PERCEPCIÓN DE LOS ALCALDES

La encuesta dirigida a los alcaldes consistió en que cada uno de ellos calificara la eficacia y eficiencia de la inversión social hecha por la administración departamental en el municipio principalmente en red vial a partir de las siguientes opciones: Excelente, Bueno, Regular y Malo.

➤ **Integración Territorial** La integración territorial del departamento tiene como objeto mejorar las condiciones de conectividad entre una población y otra, generando mayor y mejor calidad en la red vial del departamento principalmente en las vías secundarias, lo cual a su vez propicia una mejor competitividad en el intercambio del comercio entre el mercado regional y el mercado nacional.

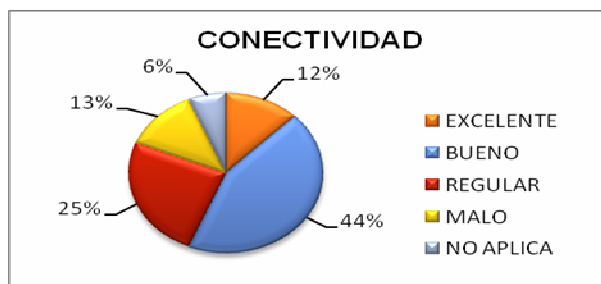
➤ **Conectividad** El apoyo y la destinación de recursos propios que hace el Departamento al mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación y/o construcción de la red vial en los 16 municipios encuestados; El 44% calificaron bueno, seguido del 25% que la calificaron como regular, mientras que el 13% la califica malo y el 12% como excelente. (Ver Cuadro 28 y Gráfico 24)

Cuadro 28. Resultados De Encuesta De Alcaldes. Conectividad

CONECTIVIDAD		
VARIABLE	FRECUENCIA	%
EXCELENTE	2	12,5
BUENO	7	43,75
REGULAR	4	25
MALO	2	12,5
NO APLICA	1	6,25
TOTAL	16	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 24. Conectividad



Fuente: Esta Investigación

Entre las principales observaciones que plantean algunos alcaldes son:

- MUNICIPIO DE ALDANA: el Alcalde del municipio de Aldana aclara que ha recibido tan solo apoyo en el área de saneamiento básico y educación por parte del Gobierno Departamental, en cuanto a lo referente a red vial, la gestión Departamental ha sido ausente en los últimos años.
- MUNICIPIO DE EL CONTADERO: el Alcalde del municipio de El Contadero afirma que han recibido un apoyo significativo en el mantenimiento y mejoramiento de la red vial por parte del Gobierno Departamental afectando de manera positiva al 30% de su población, sin embargo afirma tener muchas demandas sociales insatisfechas todavía, en las cuales se requiere de compromisos interinstitucionales entre la Gobernación y el municipio para beneficiar a los grupos mas vulnerables de la población.
- MUNICIPIO DE COLON GENOVA: el Alcalde de Colon afirma que el desempeño de la gestión departamental en lo referente a red vial y el nivel de inversión en el municipio han sido muy buena y constante periodo a periodo.
- MUNICIPIO DE GUAITARILLA: el Alcalde de Guaitarilla afirma que en términos generales el apoyo del Gobierno Departamental al municipio ha sido poco significativo principalmente en la atención y prevención de desastres viales, puesto que no se a mostrado interés por la problemática social en este aspecto fundamentalmente.
- MUNICIPIO DE FUNES: el Alcalde de Funes afirma, que a nivel general en las diferentes dimensiones de la inversión social, la gestión y apoyo por parte del Gobierno Departamental ha sido muy escasa en municipio, principalmente en vías.

5.2 PERCEPCIÓN DE LOS JEFES DE INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL

La encuesta dirigida a los jefes de infraestructura municipal, tiene como objeto evaluar la presencia de la inversión que hace la Administración Departamental con recursos propios en el mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación y/o construcción en la red vial de los municipios principalmente en lo concerniente a vías secundarias.

Por otro lado cabe señalar que de las 64 encuestas enviadas a todos los jefes de infraestructura de los municipios de Nariño, tan solo participaron 16 de ellos, representando el 25% del total encuestados; Con base en 7 preguntas con múltiples opciones de respuesta o de marcar la casilla si o no y de igual manera explicar su respuesta fue la metodología para lograr el objetivo del trabajo de campo de la investigación; A continuación se presenta las preguntas y su tabulación correspondiente.

PREGUNTA 1: ¿considera usted que la inversión social que hace la Gobernación de Nariño consulta las necesidades de la región?

El 81% del total de los 16 jefes de infraestructura municipal encuestados respondieron que si, entre las razones que exponen, esta la priorización de proyectos de inversión de acuerdo a las necesidades de la población, por otro lado afirman que los proyectos en su gran mayoría son realizados por la comunidad o por lo menos con la participación de algún grupo de la población del municipio lo cual conlleva que al ser ejecutado el proyecto satisfaga las demandas sociales, finalmente en términos generales se afirma por los encuestados que la Gobernación de Nariño a respondido las necesidades presentadas por los alcaldes y la comunidad en lo concerniente a la red vial de los municipios con previo aval técnico de de la secretaria de infraestructura departamental.

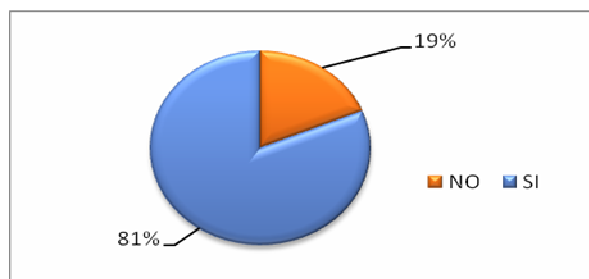
Por otro lado el 19% del total de los encuestados contestaron que la inversión que realiza el Gobierno Departamental no consulta las necesidades de la población en los municipios, entre las razones expuestas esta la falta de participación de la comunidad en la construcción de los proyectos y socialización de las necesidades así como también las expectativas de la misma. (Ver Cuadro 29 y Gráfico 25)

Cuadro 29. Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 1

VARIABLE	FRECUENCIA	%
NO	3	18,75
SI	13	81,25
TOTAL	16	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 25. Pregunta 1 Jefes de Obra



Fuente: Esta Investigación

PREGUNTA 2 ¿considera usted que el apoyo que ha dado la Gobernación al municipio es suficiente?

El 75% del total de los encuestados respondieron que no, entre las razones que dan esta la falta de compromiso por parte de la Gobernación para llevar a cabo los programas tendientes al incrementar la calidad y cobertura de las vías en los

diferentes municipios, de igual forma la no destinación de recursos de inversión en infraestructura vial en algunos municipios lo cual se convierte en el común denominador entre ellos.

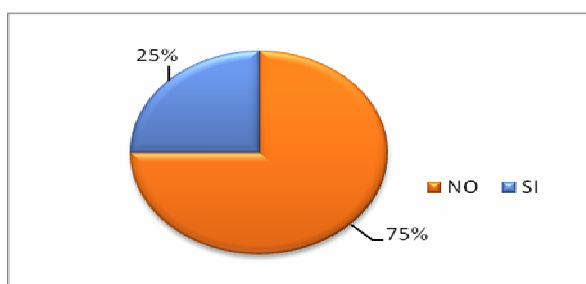
Por otro lado el 25% del total de los encuestados respondieron que si han sido suficientes los recursos para llevar a cabo los proyectos de inversión vial, las razones que exponen este grupo de jefes de obra es que la Gobernación en unión con el municipio ha logrado ejecutar mayores recursos de inversión y financiar mejores proyectos viales. (Ver Cuadro 30 y Gráfico 26)

Cuadro 30. Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 2

VARIABLE	FRECUENCIA	%
NO	12	75
SI	4	25
TOTAL	16	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 26. Pregunta 2 Jefes de Obra



Fuente: Esta Investigación

PREGUNTA 3 ¿cree usted que el apoyo de la Gobernación de Nariño en la construcción y mejoramiento de la red vial del municipio tiene interés económico, social o político?

El 69% afirman que la inversión que hace la Gobernación en red vial tiene interés social puesto que, mejora la calidad de vida de la población agilizando su desplazamiento entre un lugar y otro y generando la comunicación vial entre las diferentes regiones del departamento; Por otro lado 12% del total de encuestados afirman que dicha inversión vial tiene interés económico puesto que busca una mayor intercomunicación entre las áreas productivas del departamento y además genera un mejor intercambio comercial; el 13% afirma que el interés es político, Social y Económico dado que se busca generar confianza en la política del Gobierno Departamental, así como mejorar las condiciones de vida de la población y de igual forma lograr una mayor competitividad regional a través de la calidad de las vías; Finalmente el 6% consideran que la inversión de la

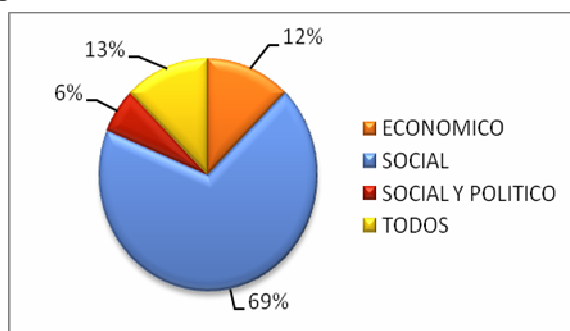
Gobernación en vías busca un interés social y político. (Ver Cuadro 31 y Gráfico 27)

Cuadro 31. Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 3

VARIABLE	FRECUENCIA	%
ECONÓMICO	2	12,5
SOCIAL	11	68,75
SOCIAL Y POLÍTICO	1	6,25
TODOS	2	12,5
TOTAL	16	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 27. Pregunta 3 Jefes de Obra



Fuente: Esta Investigación

PREGUNTA 4 ¿La inversión que se destina a la construcción mantenimiento y/o mejoramiento en las vías es a Largo plazo o a Corto plazo?

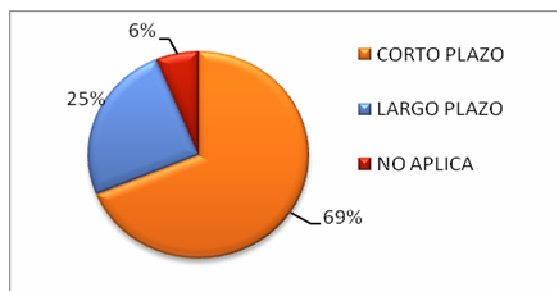
Del total de los jefes de obra municipal encuestados afirman el 69% que la inversión que se destina a los diferentes proyectos viales es corto plazo, es decir, no es una inversión sostenida y constante; En contraste con lo anterior, el 25% del total encuestados afirman que dicha inversión que realiza la Administración Pública en red vial es a largo plazo; Finalmente un encuestado no respondió en esta área. (Ver Cuadro 32 y Gráfico 28)

Cuadro 32. Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 4

VARIABLE	FRECUENCIA	%
CORTO PLAZO	11	68,75
LARGO PLAZO	4	25
NO APLICA	1	6,25
TOTAL	16	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 28. Pregunta 4 Jefes de Obra



Fuente: Esta Investigación

PREGUNTA 5 ¿Cual piensa que es la solución mas adecuada para mejorar la red vial del municipio: Mantenimiento, Mejoramiento o Construcción de vía alterna?

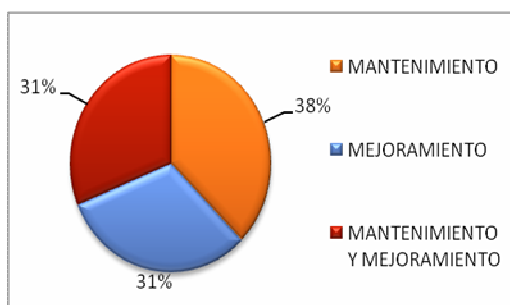
El 38% del total encuestados afirman que la solución más adecuada a la solución de la red vial del municipio es el mantenimiento periódico y rutinario de las vías, mientras que las soluciones como mejoramiento y tanto mejoramiento y mantenimiento representan el 31% cada una de ellas respectivamente. (Ver Cuadro 33 y Gráfico 29)

Cuadro 33. Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 5

VARIABLE	FRECUENCIA	%
MANTENIMIENTO	6	37,5
MEJORAMIENTO	5	31,25
MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO	5	31,25
TOTAL	16	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 29. Pregunta 5 Jefes de Obra



Fuente: Esta Investigación

PREGUNTA 6 ¿Cree usted que existe la planeación adecuada para ejecutar los recursos destinados en la red vial por la gobernación y el municipio?

El 81% de los jefes de obras encuestados consideran que si existe una planeación adecuada para ejecutar los recursos de inversión en red vial, entre las razones que se expone es que los proyectos presentados a la gobernación tienen un buen diagnostico y metas y por otro lado son trabajados por la comunidad, de igual forma la Administración en unión con el municipio gestiona el proyecto vial mas prioritario, es decir, se busca la acción inmediata para mejorar las vías en mal estado.

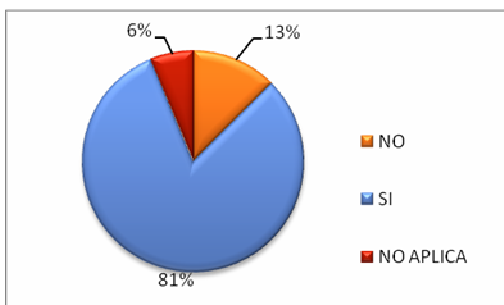
Sin embargo el 13% del total encuestados afirma que no existe la planeación adecuada para ejecutar los proyectos, puesto que entre las razones mas sobresalientes se encuentra que los procesos de selección de proyectos de inversión vial por parte de la Gobernación de Nariño se derivan en no apoyar plenamente al municipio y por otro lado, dicha inversión solo responde a las emergencias viales y no a proyectos previamente planificados y considerados como prioritarios en el municipio. (Ver Cuadro 34 y Gráfico 30)

Cuadro 34. Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 6

VARIABLE	FRECUENCIA	%
NO	2	12,5
SI	13	81,25
NO APLICA	1	6,25
TOTAL	16	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 30. Pregunta 6 Jefes de Obra



Fuente: Esta Investigación

PREGUNTA 7 ¿Considera usted que la gobernación en unión con el municipio han cumplido con las metas fijadas para el mantenimiento, mejoramiento y/o construcción en la red vial del municipio?

El 62% del total de los encuestados consideran que no se ha cumplido con las metas fijada en lo concerniente en red vial principalmente por el Gobierno Departamental, debido al incumplimiento de convenios y contratos así como la falta de destinación de recursos a los municipios para llevar a cabo los proyectos viales, finalmente los altos costos para obtener la maquinara que se requiere en el mantenimiento, mejoramiento y construcción se convierte en el obstáculo fundamental de los municipios.

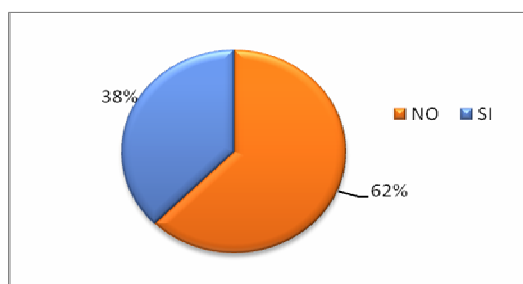
En contraste con lo anterior, el 38% del total de los encuestados consideran que si se ha cumplido con las metas fijadas en red vial tanto el Gobierno Departamental como el municipio, entre las razones que se expone se encuentra que las metas trazadas en el plan de desarrollo se han cumplido a cabalidad a través de cofinanciaciones que ha realizado la Gobernación, por otro lado se afirma que principalmente en la zona norte se ha realizado importantes inversiones, sin embargo debido a los fenómenos climáticos la capa de rodadura tiene un mayor desgaste y por lo tanto pareciera que la inversión no se realizará debido al mal estado vial. (Ver Cuadro 35 y Gráfico 31)

Cuadro 35. Resultados De Encuesta Jefes de Obra. Pregunta 7

VARIABLE	FRECUENCIA	%
NO	10	62,5
SI	6	37,5
TOTAL	16	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 31. Pregunta 7 Jefes de Obra



Fuente: Esta Investigación

Entre las observaciones que plantearon algunos Jefes De Obra o Infraestructura Municipal se encuentran las siguientes:

- **MUNICIPIO DE PUERRES:** el Secretario de Obras del Municipio de Puerres afirma que por medio de la cofinanciación (Gobierno Departamental – Municipio de Puerres) se han ejecutado proyectos importantes en el sector vial,

como es el caso de la pavimentación de la vía Puerres-San Juan, beneficiando a la población en general

- MUNICIPIO COLON GENOVA: el Secretario de Obras del municipio plantea que durante la última Administración Departamental (Años 2004-2007), el municipio ha recibido importantes destinaciones para el mejoramiento de su red vial, sin embargo afirma que pese a lo anterior, todavía se requiere de mayor inversión en vías para satisfacer totalmente las necesidades sociales de la población
- MUNICIPIO DE EL CONTADERO: el Secretario de Obras afirma que los recursos aportados por la Gobernación de Nariño, han permitido la recuperación y mantenimiento de un 50% de la malla vial en el municipio
- MUNICIPIO DE NARIÑO: el Secretario de Obras afirma que el municipio en lo referente a red vial requiere de mantenimientos periódicos y por otro lado no cuenta con la maquinaria pesada para la realización de dichas funciones y la aprobación de los proyectos presentados a la Secretaria de Infraestructura Departamental son muy pocos
- MUNICIPIO DE FUNES: el Secretario de Obras afirma que la Gobernación de Nariño tiene a su cargo la vía que comunica a Funes con Chapal en una longitud de 13 kilómetros a la cual le hace falta mucho mantenimiento.

6. IMPACTOS SUSCITADOS EN LA POBLACIÓN SOBRE LA INVERSIÓN VIAL A PARTIR DE LAS COOPERATIVAS DE TRABAJO

Con el Plan Senderos la Administración Departamental a partir del año 2001, tiene como objetivo dar respuesta a dos grandes problemáticas de la población Nariñense; Por un lado aumentar la calidad y cobertura de mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación y construcción de la red vial departamental y paralelamente con lo anterior generar empleo a la población de cada municipio en donde se haga presente el plan senderos, puesto que los trabajadores pertenecen al municipio.

Por otro lado el formato de encuesta dirigido al Representante Legal de la cooperativa de trabajo la cual se encarga de mejorar y realizar mantenimiento periódico y rutinario a las vías del cada municipio, así como rehabilitar y construir nuevas vías; consiste en evaluar el impacto de la inversión social realizada por el Departamento principalmente en la población que participa en el desarrollo del Plan Senderos o Cooperativas de Trabajo de Vial; Es decir, en los empleados que integran dichas cooperativas y de esta manera establecer las condiciones laborales y sociales en las que se encuentran.

Por otro lado cabe señalar que de las 16 encuestas diligenciadas por los Alcaldes y Secretarios de Obra Municipal, tan solo 4 municipios afirman tener Cooperativa de Trabajo Vial, entre los cuales están los siguientes:

- ✓ COLON GENOVA: con la Cooperativa de trabajo asociado Colon
- ✓ PUERRES: con la Cooperativa Guaitara Tescual
- ✓ SAN BERNARDO: con la Cooperativa de trabajo San Bernardo
- ✓ SAN PABLO: con la cooperativa Los Corre Caminos de San Pablo

Pese al incumplimiento de algunos municipios al diligenciar las encuestas y los lineamientos y parámetros de la Gobernación de Nariño en el desarrollo de la investigación, se obtuvieron los siguientes resultados:

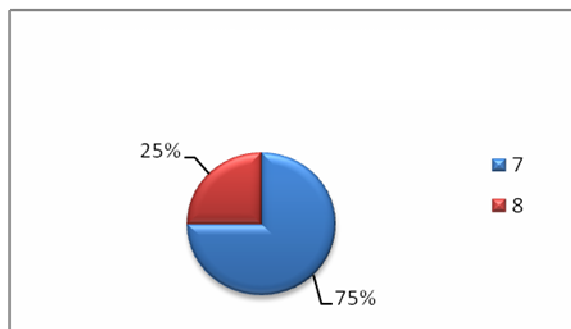
1. El 100% del total de los encuestados afirmaron que las Cooperativas de trabajo en su municipio se crearon hace 3 años.
2. El 100% del total de los encuestados afirmaron que el número total de empleados en cada Cooperativa de Trabajo Vial es de 20 personas
3. el 100% del total de los encuestados afirmaron que todos los empleados son de genero Masculino y ninguno de genero Femenino
4. el 100% del total de los encuestados afirmaron que el Contrato Laboral de los empleados es a termino Fijo y ninguno a termino indefinido
5. en cuanto al término del contrato laboral: los 75% del total encuestados afirman que el contrato de los empleados tiene una duración de 7 meses y el 25% afirma que el contrato de los empleados dura 8 meses. (Ver Cuadro 36 y Gráfico 32)

Cuadro 36. Resultados De La Encuesta Cooperativa. Duración Contrato Laboral

DURACIÓN CONTRATO LABORAL		
MESES	FRECUENCIA	%
7	3	75
8	1	25
TOTAL	4	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 32. Duración Del contrato Laboral Cooperativas De Trabajo



Fuente: Esta Investigación

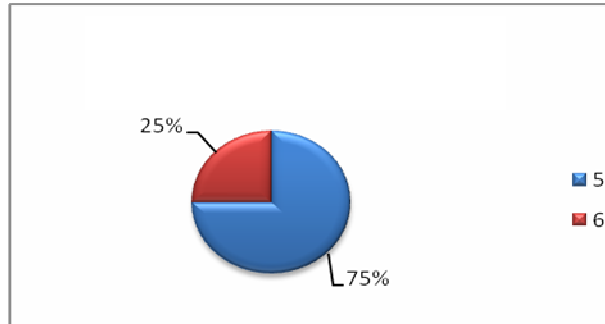
6. La jornada laboral de los empleados en días a la semana, el 100% del total de los encuestados afirmaron que trabajan 5 días, mientras que la jornada laboral en horas diarias el 75% del total de los encuestados afirman que los empleados trabajan 5 horas diarias y 25% del total de los encuestados afirman que los empleados laboran 6 horas al día. (Ver Cuadro 37 y Gráfico 33)

Cuadro 37. Resultados De La Encuesta Cooperativa. Jornada Laboral Horas Diarias

JORNADA LABORAL HORAS DIARIAS		
HORAS	FRECUENCIA	%
5	3	75
6	1	25
TOTAL	4	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 33. Jornada Laboral Horas Diarias Cooperativas De Trabajo



Fuente: Esta Investigación

7. En lo referente a Prestaciones Sociales de los empleados:

SALUD: el 100% del total de los encuestados afirman que los trabajadores si están afiliados a una entidad de salud.

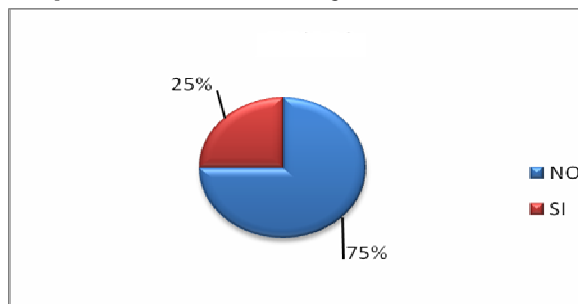
PRIMA: El 75% del total del total de los encuestados afirma que los empleados no reciben pago prima en el periodo de trabajo, mientras que el 25% afirma que los empleados de la cooperativa de trabajo vial si reciben este rubro. (Ver Cuadro 38 y Gráfico 34)

Cuadro 38. Resultados De La Encuesta Cooperativa. Prima

PRIMA		
RESPUESTA	FRECUENCIA	%
NO	3	75
SI	1	25
TOTAL	4	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 34. Prima Cooperativas De Trabajo



Fuente: Esta Investigación

VACACIONES: El 75% del total de los representantes legales afirman que los empleados de las cooperativas no tienen vacaciones, aclarando que de los 20 trabajadores se turnan los periodos de trabajo; Es decir, el 50% de ellos esta activo en un determinado periodo de tiempo que regularmente son 15 días y el otro 50% descansa.

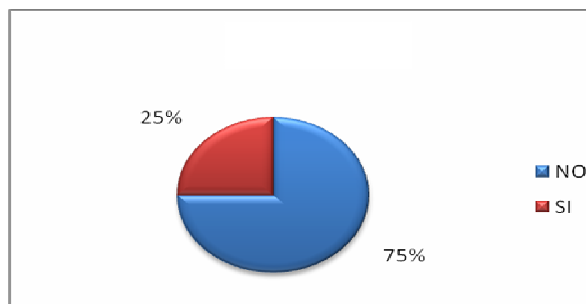
Por otro lado el 25% del total de los encuestados afirman que los trabajadores si obtienen vacaciones en ciertos periodos de tiempo, aclarando que se da durante el periodo de tiempo que dura el proceso de terminación del contrato y nueva contratación de la cooperativa de trabajo. (Ver Cuadro 39 y Gráfico 35)

Cuadro 39. Resultados De La Encuesta Cooperativa. Vacaciones

VACACIONES		
RESPUESTA	FRECUENCIA	%
NO	3	75
SI	1	25
TOTAL	4	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 35. Vacaciones Cooperativas De Trabajo



Fuente: Esta Investigación

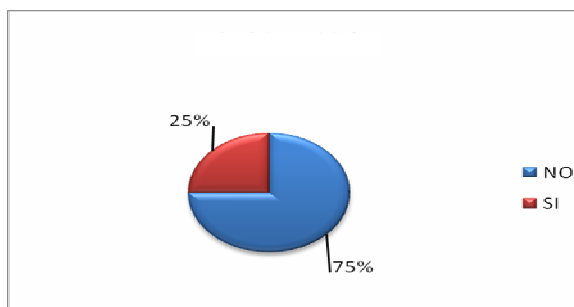
CESANTÍAS: El 75% afirman que los trabajadores de las cooperativas no reciben cesantías, mientras que el 25 afirman que si son consignadas. (Ver Cuadro 40 y Gráfico 36)

Cuadro 40. Resultados De La Encuesta Cooperativa. Cesantías

CESANTÍAS		
RESPUESTA	FRECUENCIA	%
NO	3	75
SI	1	25
TOTAL	4	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 36. Cesantías Cooperativas De Trabajo



Fuente: Esta Investigación

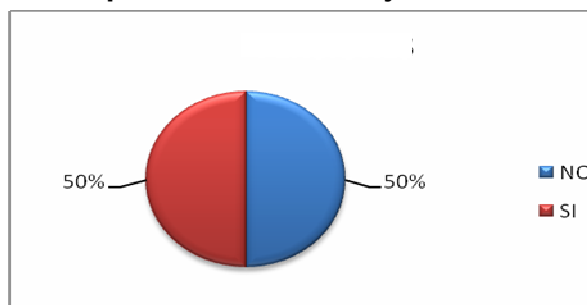
PENSIONES: el 50% afirma que los trabajadores si reciben pensiones, mientras que el otro 50% restante de los encuestados afirman que los trabajadores no reciben dicho rubro. (Ver Cuadro 41 y Gráfico 37)

Cuadro 41. Resultados De La Encuesta Cooperativa Pensiones

PENSIONES		
RESPUESTA	FRECUENCIA	%
NO	2	50
SI	2	50
TOTAL	4	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 37. Pensiones Cooperativas De Trabajo



Fuente: Esta Investigación

RIESGOS PROFESIONALES: el 100% del total de los encuestados afirman que en cada cooperativa de trabajo vial, los empleados si están afiliados a entidades que se encargan de brindar la atención inmediata ante cualquier eventualidad durante el periodo de trabajo.

La siguiente parte de la encuesta dirigida a los representantes legales de las cooperativas de trabajo consiste en responder las siguientes preguntas:

PREGUNTA 1: ¿el número de empleados es suficiente para el desarrollo del trabajo de la cooperativa?

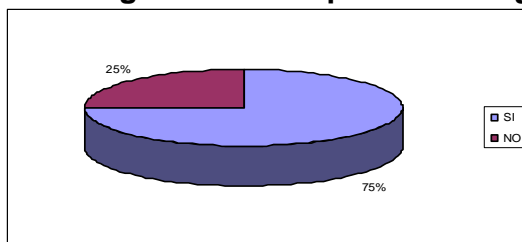
El 75% de los representantes legales de las cooperativas de trabajo vial encuestados afirman que el número total de empleados es suficiente para las labores que desarrollan diariamente; En contraste con lo anterior, el 25% del total de los encuestados afirman que el número empleados no es suficiente para las labores diarias en las vías, principalmente cuando la capa de rodadura presenta un alto nivel de deterioro y cuando se presentan emergencias viales. (Ver Cuadro 41 y Gráfico 38)

Cuadro 42. Resultados De La Encuesta Cooperativa. Pregunta 1

PREGUNTA 1		
RESPUESTA	FRECUENCIA	%
SI	3	75
NO	1	25
TOTAL	4	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 38. Representante Legal De La Cooperativa. Pregunta 1



Fuente: Esta Investigación

PREGUNTA 2: ¿Teniendo en cuenta las vías que están a su cargo cual piensa que es la solución más adecuada: mantenimiento, mejoramiento o construcción de una vía alterna?

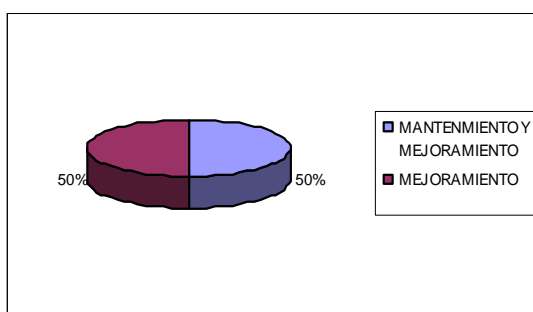
El 50% del total de encuestados respondieron que se requiere mantenimiento, mientras que el otro 50% restante del total de los encuestados afirmaron que se requiere tanto mantenimiento como mejoramiento. (Ver Cuadro 43 y Gráfico 39)

Cuadro 43. Resultados De La Encuesta Cooperativa. Pregunta 2

PREGUNTA 2		
RESPUESTA	FRECUENCIA	%
MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO	2	50
MEJORAMIENTO	2	50
TOTAL	4	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 39. Representante Legal De La Cooperativa. Pregunta 2



Fuente: Esta Investigación

PREGUNTA 3: ¿Cuáles cree ud que son los principales problemas de la cooperativa de trabajo vial: recursos, capacitación, organización o pertenencia?

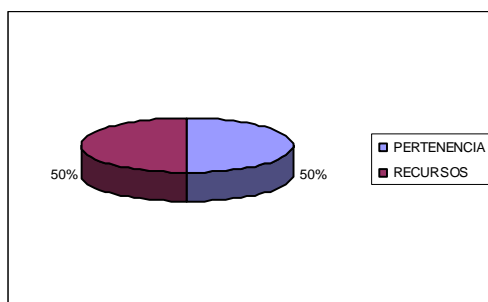
El 50% del total de los encuestados afirmaron que el principal problema de la cooperativa de trabajo es por pertenencia por parte de los empleos, entre las razones que dieron esta la falta de liderazgo para impulsarla y generar mayor nivel de empleo; Y finalmente el 50% total de los encuestados afirman que hace falta recursos para brindar mejores condiciones laborales a los empleados que integran la cooperativa de trabajo vial. (Ver Cuadro 44 y Gráfico 40)

Cuadro 44. Resultados De La Encuesta Cooperativa. Pregunta 3

PREGUNTA 3		
RESPUESTA	FRECUENCIA	%
PERTENENCIA	2	50
RECURSOS	2	50
TOTAL	4	100

Fuente: Esta Investigación

Gráfico 40. Representante Legal De La Cooperativa. Pregunta 3



Fuente: Esta Investigación

Entre las principales observaciones que hacen los representantes legales de las cooperativas de trabajo esta:

- Se requiere de una contratación continúa a los empleados con el fin de mejorar el estado de las vías y generar mayor bienestar socio económico a los trabajadores y a la comunidad en general

El impacto de la política social y la inversión vial en los municipios del departamento es positiva en cuanto genera empleo, sin embargo es poco significativo en cada municipio, puesto que tan solo se emplea a 20 personas de la población, de las cuales están activas en su trabajo 10 de ellas, mientras que las 10 personas restantes se encuentran inactivas y sin remuneración durante el proceso de cambio de turno laboral; No obstante a nivel departamental el número de empleados total es significativo puesto que son 1.500 personas aproximadamente que hacen parte del Plan Senderos, según la información proporcionada por parte de la Secretaria de Infraestructura Departamental.

Por otro lado, las condiciones laborales en las que se encuentran los empleados de las cooperativas de trabajo a nivel general son las mínimas, puesto que el pago que recibe los empleados mensualmente es el salario mínimo legal vigente y en cuanto a prestaciones sociales los trabajadores se encuentran afiliados en Salud, Riesgos Profesionales y Pensiones en su totalidad, pero en cuanto al pago de prima, cesantías entre otros no cubre a todas las cooperativas de trabajo vial, sino algunas de ellas.

Finalmente cabe señalar, la poca estabilidad laboral que tienen los trabajadores, puesto que en los periodos de terminación de contratos e inicio de los mismos puede cancelarse las contrataciones de algunas cooperativas de trabajo o tomarse largos periodo de tiempo.

CONCLUSIONES

- ✓ La crisis financiera y administrativa que afronto el departamento de Nariño en la década de los noventa hasta el año 2000, fue superada paulatinamente a partir de la administración 2001-2003, con la aplicación de las leyes 550 de 1999 denominada de “Intervención Económica” y la ley 617 del 2000, denominada de “Ajuste Fiscal”
- ✓ A partir del 2001, la inversión social con recursos propios del departamento crece significativamente, en todas las dimensiones que la compone, principalmente en infraestructura vial, convirtiéndose en el sector de mayor destinación de recursos
- ✓ Las dimensiones en las cuales se destina menos recursos de inversión social durante el periodo de análisis años 2001-2005, son la dimensión Ambiental seguida de la dimensión Política Institucional
- ✓ Las regiones en donde se destino durante el periodo de análisis mas recursos de inversión en infraestructura vial fue en la región norte, centro y centro occidental del departamento; En contraste con lo anterior, la región sur y costa son las que han recibido menos cantidad de recursos para llevar a cabo los diferentes proyectos de inversión en red vial
- ✓ En municipios como Samaniego, Barbacoas, Ipiales, San Pablo y Alban se ha presentado un alto nivel de inversión en los años 2001, 2002, 2003, 2004 y 2005 respectivamente; Mientras que en Carlosama, Pupiales y Aldana se han presentado bajos niveles de inversión vial
- ✓ La mayoría de proyectos viales que se han desarrollado en el periodo de análisis son de mantenimiento y mejoramiento de la red vial en las vías secundarias principalmente; Mientras que los proyectos de Construcción y rehabilitación son los menos ejecutados en los años 2001-2005
- ✓ El monto vial per cápita se relaciona de manera directa con el monto destinado de inversión vial y de manera inversa con el número de habitantes de la población o municipio
- ✓ Las percepciones de los principales actores municipales, tanto Alcaldes como Jefes de Infraestructura acerca de la gestión pública en la inversión en red vial fue evaluada, calificada y socializada dentro del trabajo de investigación
- ✓ El impacto generado por la inversión que hace el Gobierno Departamental en red vial ha sido positivo en el empleo y el mantenimiento de algunas vías, pero no suficiente

RECOMENDACIONES

- ✓ El presente trabajo de investigación que busca Evaluar el Impacto de la Inversión Social, principalmente en infraestructura vial, es el primer estudio realizado en el Gobierno Departamental, por lo tanto se recomienda seguir impulsando este tipo de investigaciones con el fin de mejorar la política social y de esta manera satisfacer las verdaderas demandas sociales.
- ✓ En el desarrollo de las futuras investigación de evaluación del impacto de la inversión social, se recomienda al Gobierno Departamental tener en cuenta a un mayor número de población objetivo, puesto que es con ella, con la que se genera mayor una real evaluación de los efectos suscitados por la política social
- ✓ La presente investigación sirve de preámbulo para realizar nuevos estudios en las otras dimensiones que componen la inversión social, con el fin de evaluar la política social
- ✓ Se recomienda hacer pública el conocimiento del estudio de investigación a la comunidad en general y sean ellos, quienes juzguen y a la vez ayuden a mejorar la aplicación de la política social en los diferentes programas y proyectos de inversión
- ✓ Por otro lado, se recomienda una mejor disposición y participación de los Alcaldes de los diferentes municipios dentro del desarrollo del proyecto de investigación con el fin de conocer y tener en cuenta por parte de la Administración Departamental la problemática y necesidades sociales que existan dentro de cada municipio y región de Nariño
- ✓ De igual forma es importante señalar que el Gobierno Departamental consolide un Banco de Proyectos con el fin de priorizar los proyectos de inversión social en todas las dimensiones y en consecuencia satisfacer de mejor manera las demandas sociales del Departamento.
- ✓ Finalmente, se recomienda al Gobierno Departamental realizar un mayor control y evaluación del impacto que genera la inversión social en la población, en todos los sectores en donde destina recursos para llevar a cabo los diferentes proyectos y programas sociales.

BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS:

- Bernal. Joaquín. Introducción a la Macroeconomía Colombiana. 1998. TM Editores-Fedesarrollo. 443 paginas.
- Castro, Gregorio y Chávez, Patricio. Metodología, Evaluación de Impacto de Proyectos Sociales. Caracas 1994. 92 paginas.
- CUEVAS, Homero. Introducción a la Economía. 5 ed. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 1997. 750 paginas
- KEYNES, Jhon Maynard. Teoría General de la Ocupación, el Interés y el Dinero. México: Fondo de Cultura Económica, 1943. 353p.
- Londoño, Arango. Gilberto. Estructura Económica Colombiana. 2000. Editorial: Mc Graw Hill. Novena Edición. 512 paginas.
- Rivera, Urrutia. Eugenio. Teorías de la Regulación en la perspectiva de las políticas públicas. En Gestión y política pública. Vol XIII. 2004. 402 paginas.

CITA DE DOCUMENTOS OFICIALES:

- Gobernación de Nariño. Informe Anual de Gestión 2001. 32 paginas
- Gobernación de Nariño. Informe Anual de Gestión 2002. 30 paginas
- Gobernación de Nariño. Informe Anual de Gestión 2003. 15 paginas
- Gobernación de Nariño. Informe Anual de Gestión 2004. 132 paginas
- Gobernación de Nariño. Informe Anual de Gestión 2005. 285 paginas
- Gobernación de Nariño. Plan de Desarrollo de Nariño. "Nariño Vive". 2001-2003.
- Gobernación de Nariño. Plan de Desarrollo de Nariño. "La Fuerza del Cambio Continua". 2004-2007.
- Gobernación de Nariño. Presupuesto Departamental Año 2001. Base de Datos

- Gobernación de Nariño. Presupuesto Departamental Año 2002. Base de Datos
- Gobernación de Nariño. Presupuesto Departamental Año 2003. Base de Datos

- Gobernación de Nariño. Presupuesto Departamental Año 2004. Base de Datos

- Gobernación de Nariño. Presupuesto Departamental Año 2005. Base de Datos

NETGRAFÍA

- www.google.com.co
- www.mintransporte.gov.co
- www.monografias.com.co

ANEXOS

ANEXO A. Estado De La Red Vial A Nivel Nacional

ESTADO DE LA RED VIAL A CARGO DE INVIAS A 31 DE DIC CADA VIGENCIA

Año	Red vial			Estado pavimentado						Estado no pavimentado					
				Bueno		Regular		Malo		Bueno		Regular		Malo	
	pavimentada	no pavimentada	total	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
1988	10383	2931	13314	8060	78	1764	17	564	5	1355	46	938	32	638	22
1999	10010	3549	13559	7591	69	2304	21	115	10	684	19	1581	45	1279	36
2000	11732	4790	16522	7947	68	2812	24	953	8	2154	45	1861	39	775	16
2001	11744	4791	16535	8221	70	2701	23	822	7	1629	34	2013	42	1150	24
2002	11921	4607	16528	8205	69	2594	22	1222	9	1872	41	1539	33	1195	26
2003	12154	4493	16647	8036	66	3192	26	926	8	1876	42	1574	35	1043	23
2004	12170	4471	16641	8298	68	3004	25	867	7	1982	44	1641	37	847	19

Fuente: Inviás - Subdirección de Conservación (informe de gestión)

ANEXO B. Formatos De Encuestas

IMPACTO DE LA INVERSIÓN SOCIAL CON RECURSOS PROPIOS, EN LAS DIFERENTES DIMENSIONES SOCIALES. DEPARTAMENTO DE NARIÑO

FORMATO DE ENCUESTA (Dirigidas al Alcalde)

La presente encuesta tiene como objetivo evaluar el cumplimiento de la política social, en cada municipio de Nariño, hecha por el Gobierno Departamental, principalmente EN RED VIAL

En el siguiente cuadro marque con una (X) una de las siguientes casillas: Excelente, Bueno, Regular o Malo.

DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA VIAL: INTEGRACIÓN TERRITORIAL

Línea 6	Calificación			
	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Conectividad				
Equipamiento				
comunicaciones				

Observaciones:

IMPACTO DE LA INVERSIÓN SOCIAL EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO

FORMATO DE ENCUESTA

(Dirigidas a: Jefes de infraestructura municipal o Alcalde)

1. INFORMACIÓN GENERAL

- Nombre del municipio en el cual desempeña su función:

- Considera Ud. que la inversión que hace la Gobernación consulta las necesidades de la región: si___ no___
porque_____
- Considera Ud. que el apoyo que ha dado la Gobernación al municipio es suficiente: si___ no___
porque_____
- Cree Ud. que el apoyo de la Gobernación de Nariño en la construcción y mejoramiento de la red vial del municipio tiene interés: económico___ social___ político___ Explique su respuesta_____
- La inversión que se destina a la construcción y/o mantenimiento, mejoramiento en la(s) vía(s) es a: largo plazo:_____ corto plazo:_____
- Cual piensa que es la solución mas adecuada para mejorar la red vial del municipio: mantenimiento___mejoramiento___ construcción de una vía alterna_____
- Cree Ud. que existe la planeación adecuada para ejecutar los recursos destinados en la red vial por la gobernación y el municipio si___no___explique su respuesta_____
- Considera Ud. que la gobernación en unión con el municipio han cumplido con las metas fijadas para el mantenimiento, mejoramiento y/o construcción en la red vial del municipio: si___ no___ Explique su respuesta:_____

Observaciones:

IMPACTO DE LA INVERSIÓN SOCIAL EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO

FORMATO DE ENCUESTA

(Dirigidas a: Representante Legal de las cooperativas de trabajo)

1. INFORMACIÓN GENERAL DE LOS EMPLEADOS DE LA COOPERATIVA:

Marque con una (X) o llene la información que se requiere en el siguiente cuadro de información general de los empleados que pertenecen a la cooperativa de trabajo encargados del mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación y construcción de las vías del municipio.

1 Nombre de la Cooperativa:	
2 Hace cuanto tiempo se fundo:	
3 Número Total de Empleados:	
Cuantos Hombres:	Cuantas Mujeres:
4 sistema de Contratación Laboral de los Empleados:	
Término del Contrato:	Fijo:
	Indefinido:
Duración del Contrato Laboral	Meses
	Años
Prestaciones Sociales que Reciben Los Empleados:	
Afiliación a una Entidad de Salud	
Prima	
Vacaciones	
Cesantías	
Pensiones	
Riesgos Profesionales	
5 Jornada Laboral:	
En Horas Diarias:	
En Días a la Semana:	

2. Marque con una (X) y conteste la información requerida en las preguntas abiertas:

➤ Nombre del municipio en el que se desempeña como Representante Legal:

➤ Cree ud que el apoyo de la Gobernación de Nariño en la construcción, mantenimiento y mejoramiento de la red vial del municipio tiene interés: económico___ social___ político___ Explique su respuesta_____

➤ El número de empleados es suficiente para el desarrollo del trabajo en la cooperativa: Si_____ No____
porque:_____

➤ Cree Ud. que existe la planeación adecuada para ejecutar los recursos destinados en la red vial por la gobernación y el municipio si___no___explique su respuesta_____

➤ Cree Ud. que la(s) vía(s) a su cargo es fundamental para generar desarrollo económico y bienestar social:
Si:_____no_____Porque:_____

➤ La inversión que se destina a la construcción y/o mantenimiento, mejoramiento en la(s) vía(s) es a: largo plazo:_____ corto plazo:_____

➤ Teniendo en cuenta la(s) vía(s) que esta a su cargo, ud cual piensa que es la solución mas adecuada para mejorar la red vial del municipio: mantenimiento___mejoramiento___ construcción de una vía alterna_____

➤ Cuales cree ud que son los principales problemas de la cooperativa:
Recursos: _____
Capacitación: _____
Organización: _____
Pertenencia: _____
Otro_____ cual_____ explique su respuesta:_____

➤ Considera Ud. que la inversión que hace la Gobernación consulta las necesidades de la región: si___ no___
porque_____

Observaciones:

ANEXO C. Calculo De Cifras Precios Constantes

Tanto para Colombia como para el departamento de Nariño, la elaboración de deflatores se obtiene a partir de un año base y por otro lado se requiere de los datos del IPC Nacional (Índice de Precios al Consumidor a nivel Nacional); Los datos que se requieren son los siguientes:

Datos 1. IPC Nacional Años 2001-2005

AÑOS	IPC NACIONAL
2001	608,6
2002	651,2
2003	693,5
2004	732,3
2005	772,6

Fuente: DNP

Al IPC Nacional se le puede calcular la variación para obtener el Índice de la Inflación a nivel nacional año a año del periodo de análisis, teniendo en cuenta que el año 2001 se iguala al 100% puesto que es el año base, el cálculo se muestra a continuación:

AÑO	CALCULO	VARIACIÓN IPCN
2001		100%
2002	$((651,2/608,6)*100)-100$	6,9997%

Y así sucesivamente para los siguientes años del periodo de análisis, dando como resultado lo observado a continuación en el cuadro:

Variación IPC Nacional. Periodo 2001-2005

AÑOS	IPC NACIONAL	% IPC NAL
2001	608,6	100,0
2002	651,2	6,9997
2003	693,5	6,4957
2004	732,3	5,5948
2005	772,6	5,5032

Fuente: DNP, Cálculos: Esta Investigación

Posteriormente se obtiene el deflactor, para los años siguientes al 2001. El proceso consiste en multiplicar la variación del IPCN del año 2002 por el deflactor del 2001 el cual por ser el año base es igual a 100, luego se divide por 100 y se suma el deflactor del año anterior para este caso del 2001 que es igual a 100;

Para calcular el deflactor de los años siguientes se procede de igual manera, así por ejemplo para el año 2003, se multiplica el deflactor del 2002 por la variación del IPCN del 2003, este resultado se divide por 100 y finalmente se suma el deflactor del 2002, los cálculos son los siguientes:

AÑO	CALCULO	DEFLACTOR	IPCN
2001		100	
2002	$((100*6,99)/100+100)$	106,99	6,99
2003	$((106,99*6,49)/100+106,99)$	113,93	6,49

Y así sucesivamente para los siguientes años del periodo de análisis, dando como resultado lo observado a continuación en el cuadro:

Deflactores. Periodo De Análisis Años 2001-2005

AÑOS	DEFLACTOR
2001	100,0
2002	106,99
2003	113,49
2004	120,30
2005	126,91

Fuente: DNP, CEDRE-UDENAR

Cálculos: Esta Investigación

Para obtener las transformaciones de valores a precios constantes de año 2001, se toma el valor de la variable que esta en términos nominales o precios corrientes y se la divide por el deflactor del año al cual corresponda y finalmente se multiplica por 100, así por ejemplo para hallar la apropiación de la inversión social se procede de la siguiente manera:

AÑO	variable (Apropiación I.S)	CALCULO	APROPIACIÓN A PRECIOS CTES
2001			
2001	1.724.379.966		1.724.379.966
2002	6.531.456.923	$(6.531.456.923/106,99)*100=$	
	6.104.165.349		

Y así sucesivamente para los siguientes años del periodo de análisis, dando como resultado lo observado a continuación en el cuadro:

Transformación De Valores A Precios Constantes 2001. Apropiación De La Inversión Social Años 2001-2003

Años	Apropiación en términos Nominales o Corrientes	Apropiación en términos constantes 2001
2001	1.724.379.966	1.724.379.966
2002	6.531.456.923	6.104.165.349
2003	13.627.711.795	11.958.329.050
2004	20.420.490.701	16.970.406.960
2005	22.301.075.109	17.566.817.720

Fuente: Secretaria de Hacienda
Cálculos: Esta Investigación

Finalmente cabe señalar que el mismo procedimiento se utiliza para calcular y transformar los valores a términos constantes 2001, tanto para la ejecución total de la inversión social y en cada dimensión social que la conforma.

ANEXO D. Apropiación Y Ejecución En Cada Dimensión Y Sector De La Inversión Social

Departamento De Nariño. Total Inversión Social En Cada Dimensión. Apropiación Y Ejecución. Año 2001

GASTOS DE INVERSIÓN AÑO 2001		Apropiación Total	Ejecución Total
INVERSIÓN DEL DEPARTAMENTO		1.724.379.966	840.485.285
1	DIMENSIÓN AMBIENTAL	21.009.000	686.676
2	DIMENSIÓN SOCIAL	280.969.761	5.128.000
2.1	SECTOR EDUCACIÓN	275.373.761	0
2.3	APOYO A LA CULTURA	5.584.000	5.128.000
2.4	MEJORAMIENTO A LAS CONDICIONES DE SALUD	12.000	0
3	DIMENSIÓN ECONÓMICA	106.461.000	8.210.000
3.1	SISTEMA AGROPECUARIO	20.005.000	0
3.2	INVERSIÓN SECTORES VARIOS	86.456.000	8.210.000
4	DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA	1.315.940.205	826.460.609

Fuente: Secretaria de Hacienda

Departamento De Nariño: Total Inversión Social En Cada Dimensión Apropiación Y Ejecución Año 2002

GASTOS DE INVERSIÓN AÑO 2002		Apropiación Total	Ejecución Total
INVERSIÓN DEL DEPARTAMENTO		6.531.456.923	6.311.503.451
1	DIMENSIÓN AMBIENTAL	51.012.000	50.247.180
2	DIMENSIÓN SOCIAL	1.269.157.000	1.229.686.325
2.1	SECTOR EDUCACIÓN	803.520.000	802.193.525
2.2	SECTOR CULTURA	194.603.000	166.492.800
2.3	SECTOR SALUD	243.006.000	243.000.000
2.4	SECTOR DESARROLLO COMUNITARIO	10.013.000	0
2.5	SECTOR CONFLICTOS SOCIALES	18.010.000	18.000.000
2.6	SECTOR GRUPOS VULNERABLES	5.000	0
3	DIMENSIÓN ECONÓMICA	486.534.000	484.326.400
3.1	SECTOR AGROPECUARIO	153.009.000	151.151.400
3.2	SECTOR MINERO	3.000	0
3.3	SECTOR PESCA	3.000	0
3.4	SECTOR ECONÓMICO	303.508.000	303.175.000
3.5	OTROS SECTORES	30.011.000	30.000.000
4	DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA	4.644.750.923	4.497.428.194
5	DIMENSIÓN POLÍTICO INSTITUCIONAL	80.003.000	49.815.352

Fuente: Secretaria de Hacienda

Departamento De Nariño: Total Inversión Social En Cada Dimensión Apropriación Y Ejecución Año 2003

GASTOS DE INVERSIÓN AÑO 2003		Apropiación Total	Ejecución Total
INVERSIÓN DEL DEPARTAMENTO		13.627.711.795	11.833.875.503
1	DIMENSIÓN AMBIENTAL	20.012.000	20.000.000
2	DIMENSIÓN SOCIAL	5.543.427.710	5.375.650.077
2.1	SECTOR EDUCACIÓN	713.007.000	698.058.000
2.2	SECTOR CULTURA	434.654.000	422.188.146
2.3	SECTOR SALUD	270.408.000	267.000.000
2.4	SECTOR DESARROLLO COMUNITARIO	720.002.000	686.000.000
2.5	SECTOR CONFLICTOS SOCIALES	1.020.003.000	1.007.965.496
2.6	SECTOR GRUPOS VULNERABLES	49.004.000	27.814.433
2.7	SECTOR RECREACIÓN Y DEPORTE	2.336.349.710	2.266.624.002
3	DIMENSIÓN ECONÓMICA	1.101.357.936	952.469.936
3.1	SECTOR AGROPECUARIO	542.001.000	406.624.000
3.2	SECTOR MINERO	10.003.000	0
3.3	SECTOR TURÍSTICO	35.842.936	32.345.936
3.4	SECTOR INVESTIGACIÓN, CIENCIA Y TECNOLOGÍA	60.005.000	60.000.000
3.5	SECTOR VIVIENDA	210.002.000	210.000.000
3.6	OTROS SECTORES ECONÓMICOS	243.504.000	243.500.000
4	DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA	6.732.406.621	5.295.817.299
4.1	SECTOR VÍAS	1.282.948.776	1.215.964.273
4.2	SECTOR ENERGÉTICO	152.907.000	132.686.000
4.3	SECTOR EQUIPAMIENTO	3.599.542.845	2.278.017.862
4.4	SECTOR COMUNICACIONES	4.000	0
4.5	SECTOR AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO	128.004.000	127.932.425
4.6	SECTOR OBRAS PUBLICAS	1.569.000.000	1.541.216.739
5	DIMENSIÓN POLÍTICO INSTITUCIONAL	230.507.528	189.938.192

Fuente: Secretaria de Hacienda

Departamento De Nariño: Total Inversión Social En Cada Dimensión Apropriación Y Ejecución Año 2004

GASTOS DE INVERSIÓN AÑO 2004		Apropiación Total	Ejecución Total
Inversión del Departamento		20.420.490.701	18.980.800.697
1	DIMENSIÓN AMBIENTAL	850.007.000	807.629.040
2	DIMENSIÓN SOCIAL	11.423.924.304	10.447.218.452
2.1	SECTOR EDUCACIÓN	5.050.114.000	4.653.755.419
2.2	SECTOR CULTURA	635.862.500	612.537.619
2.3	SECTOR SALUD	870.679.832	860.149.513
2.4	SECTOR DESARROLLO COMUNITARIO	890.003.000	820.671.016
2.5	SECTOR CONFLICTOS SOCIALES	897.002.000	704.340.820

GASTOS DE INVERSIÓN AÑO 2004		Apropiación Total	Ejecución Total
2.6	SECTOR GRUPOS VULNERABLES	1.293.002.000	1.017.195.344
2.7	SECTOR RECREACIÓN Y DEPORTE	1.787.260.972	1.778.568.721
3	DIMENSIÓN ECONÓMICA	1.725.009.000	1.695.912.992
3.1	SECTOR AGROPECUARIO	700.003.000	694.385.340
3.2	SECTOR MINERO	100.001.000	99.904.886
3.3	SECTOR TURÍSTICO	13.000.000	6.822.000
3.4	SECTOR INVESTIGACIÓN, CIENCIA Y TECNOLOGÍA	55.001.000	49.000.000
3.5	SECTOR VIVIENDA	450.002.000	449.526.841
3.6	OTROS SECTORES ECONÓMICOS	407.002.000	396.273.925
4	DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA	5.783.700.559	5.485.315.334
4.1	SECTOR VÍAS	4.708.464.000	4.545.873.899
4.2	SECTOR ENERGÉTICO	95.007.000	95.000.000
4.3	SECTOR EQUIPAMIENTO	755.221.559	619.441.434,90
4.4	SECTOR COMUNICACIONES	4.000	0
4.5	SECTOR AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO	225.004.000	225.000.000
5	DIMENSIÓN POLÍTICO INSTITUCIONAL	637.849.838	544.724.879,40

Fuente: Secretaria de Hacienda

Departamento De Nariño: Total Inversión Social En Cada Dimensión Apropiación Y Ejecución Año 2005

GASTOS DE INVERSIÓN AÑO 2005		Apropiación Total	Ejecución total
Inversión del Departamento		22.301.075.109	20.810.706.145
1	DIMENSIÓN AMBIENTAL	773.901.000	690.642.183
1.1	PRESERVACIÓN MEDIO AMBIENTE	573.901.000	523.142.600
1.2	PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE DESASTRES	200.000.000	167.499.583
2	DIMENSIÓN SOCIAL	12.368.408.413	11.467.275.724
2.1	EDUCACIÓN	5.104.437.337	4.657.735.379
2.2	CULTURA	361.004.000	324.878.810
2.3	PLURIETNICIDAD	1.145.000.000	1.125.685.040
2.4	SALUD	1.121.136.359	1.120.978.125
2.5	GRUPOS VULNERABLES	559.857.012	305.491.480
2.6	DESARROLLO COMUNITARIO	119.003.000	116.710.565
2.7	RECREACIÓN Y DEPORTE	3.310.964.705	3.202.100.977
2.8	SEGURIDAD CIUDADANA	127.003.000	109.818.776
2.9	DERECHOS HUMANOS	520.003.000	503.876.572
3	DIMENSIÓN ECONÓMICA	1.908.005.000	1.699.827.524
3.1	AGRARIO	992.000.000	956.521.288
3.2	EMPLEO	266.002.000	225.289.000
3.4	VIVIENDA	500.003.000	478.017.236
3.4	INVESTIGACIÓN, CIENCIA Y TECNOLOGÍA	150.000.000	40.000.000
4	DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA	5.586.731.755	5.456.544.285
4.1	CONECTIVIDAD	4.747.717.755	4.645.169.839

GASTOS DE INVERSIÓN AÑO 2005		Apropiación Total	Ejecución total
4.2	EQUIPAMIENTO	355.002.000	342.107.195
4.3	COMUNICACIONES	11.002.000	0
4.4	ENERGÍA	213.002.000	212.927.991
4.5	SANEAMIENTO BÁSICO	260.008.000	256.339.260
5	DIMENSIÓN POLÍTICA INSTITUCIONAL	1.664.028.941	1.496.416.428
5.1	FORTALECIMIENTO DE LA DEMOCRACIA	440.002.000	394.930.914
5.2	FORTALECIMIENTO A ENTIDADES TERRITORIALES	1.224.026.941	1.101.485.514

Fuente: Secretaria de Hacienda

ANEXO E. Subregiones Y Municipios De Nariño

<i>SUBREGIONES DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO</i>	
CENTRO: PASTO, CHACHAGUI, YACUANQUER, SANDONA, CONSACÁ, TÁNGUA, NARIÑO, LA FLORIDA, EL TAMBO, EL PEÑOL	SUR: IPIALES, ALDANA, CONTADERO, CUASPUD – CARLOSAMA, CUMBAL, GUALMATAN, ILES, PUIPALES, POTOSÍ, CÓRDOBA, PUERRES, FUNES, GUACHUCAL, IMUES
NORTE: ALBAN, LA CRUZ, SAN PABLO, ARBOLEDA, BELÉN, BUESACO, COLON – GENOVA, EL TABLÓN DE GÓMEZ, LA UNIÓN, SAN BERNARDO, SAN LORENZO, SAN PEDRO DE CARTAGO, TAMINANGO, LEIVA, POLICARPA, CUMBITARA, EL ROSARIO	COSTA: TUMACO, BARBACOAS, FRANCISCO PIZARRO, MAGÜÍ, ROBERTO PAYAN, LA TOLA, EL CHARCO, OLAYA HERRERA, MOSQUERA, SANTA BÁRBARA.
CENTRO OCCIDENTAL: ANCUYA, GUAITARILLA, LA LLANADA, SANTACRUZ, PROVIDENCIA, LINARES, OSPINA, SAMANIEGO, SAPUYES, TÚQUERRES, LOS ANDES, MALLÁMA, RICAURTE.	