

DIAGNOSTICO DEL ESTADO ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA
PARA LA EXPORTACIÓN CON LA QUE CUENTA EL DEPARTAMENTO DE
NARIÑO EN EL AÑO 2013

LIDA YEN CHAVEZ BASTIDAS

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO
SAN JUAN DE PASTO
2014

DIAGNOSTICO DEL ESTADO ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA
PARA LA EXPORTACIÓN CON LA QUE CUENTA EL DEPARTAMENTO DE
NARIÑO EN EL AÑO 2013

LIDA YEN CHAVEZ BASTIDAS

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar el Título de
Profesional en Comercio Internacional y Mercadeo

ASESORA
ESP. RUTH XIMENA OBANDO NARVAEZ

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO
SAN JUAN DE PASTO

2014

NOTA DE RESPONSABILIDAD

“La Universidad de Nariño no se hace responsable por las opiniones o resultados obtenidos en el presente trabajo y para su publicación priman las normas sobre el derecho de autor”

Acuerdo 1. Artículo 324. Octubre 11 de 1966. Emanado del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño

Nota de aceptación

Jurado

Jurado

Jurado

San Juan de Pasto,

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Dios, por haberme dado la vida y también la fortaleza para llegar hasta este punto, gracias Dios por haberme dado salud para lograr mis objetivos, y Llegar hasta esta etapa de mi formación profesional

A mi Madre, por ser el pilar más importante, por formarme con buenos hábitos y valores y por demostrarme siempre su amor y cariño.

Al hombre que me dio la vida, el cual a pesar de haberlo perdido a muy temprana edad, ha estado siempre cuidándome y guiándome desde el cielo.

A mi tía Alba María a quien quiero como a una madre y a quien le debo lo que soy. Gracias Dios por haberme puesto a esta mujer en mi camino. Gracias tía por haber compartido momentos significativos de su vida conmigo y por estar dispuesta siempre a escucharme y ayudarme en cualquier momento.

A mi Esposo que ha estado a mi lado dándome apoyo incondicional para seguir adelante. Mil gracias por su amor paciencia y comprensión

A mis hijos que son el motivo y la razón que me ha llevado a seguir superándome día a día, para alcanzar mis más apreciados ideales de superación.

A mis maestros, que compartieron conmigo sus conocimientos para convertirme en una profesional, por su tiempo, dedicación y por su pasión por la actividad docente

A mi asesora de tesis, Esp Ruth Ximena Obando por su esfuerzo y dedicación, quien con sus conocimientos, su experiencia, su paciencia y su motivación ha logrado que pueda terminar mis estudios con éxito.

AGRADECIMIENTOS

Mi agradecimiento a la Universidad de Nariño, por haberme dado la formación necesaria para convertirme en una profesional a través del programa de Comercio Internacional y Mercadeo.

Un agradecimiento especial a todos aquellos profesores que intervinieron en la formación de mis estudios, por la paciencia colaboración y apoyo.

Finalmente a todas aquellas personas, amigos y familiares que me brindaron su apoyo, tiempo e información para el logro de este objetivo.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	15
1. REFERENTES DEL PROYECTO	16
1.1 TEMA	16
1.2 TITULO	16
1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACION	16
1.3.1. Identificación del problema.	16
1.3.2 Diagnostico Del Problema.....	17
1.3.3 Formulación Del Problema.....	21
1.3.4 Sistematización Del Problema	21
1.4 OBJETIVOS.....	21
1.4.1 Objetivo General.	21
1.4.2 Objetivos Secundarios	21
1.5 JUSTIFICACION	22
1.6 MARCO DE REFERENCIA.....	23
1.6.1 Marco Teórico	23
1.6.1.1 Antecedentes	23
1.6.1.2 Exportaciones	27
1.6.1.3 Distribución Fisca Internacional de Exportaciones.....	31
1.6.1.4 La Competitividad de la Economía Colombiana:	31
1.6.2 Marco Conceptual.....	32
1.6.2.1 Diagnostico.	32
1.6.2.2 Estructura Logística.	33

1.6.2.3 Bases Teóricas	34
1.6.3 Marco Espacial.	39
1.6.3.1 Departamento De Nariño.	39
1.7 DISEÑO METODOLÓGICO.....	41
1.7.1 Línea De Investigación.....	41
1.7.2 Área De Investigación.....	41
1.7.3 Tipo De Estudio	42
1.7.4 Método De Investigación. Con base en la orientación analítica y de síntesis	42
1.7.5 Fuentes De Información.....	42
1.7.5.1 Fuente Primaria.	42
1.7.5.2 Fuente Secundaria.....	42
1.7.6 Instrumentos Para La Recolección De Información.	42
1.7.7 Análisis De La Información.	42
2. ESQUEMA IDÓNEO DE INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA QUE REQUIERE UN PROCESO EXPORTADOR REGIONAL.	43
2.1 INFRAESTRUCTURA LOGISTICA PARA EXPORTACIONES	43
2.1.1 Identificación del proceso exportador.	43
2.1.2 Identificación de infraestructura logística.	51
3. INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA PARA LAS EXPORTACIONES DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO	58
3.1 DEPARTAMENTO DE NARIÑO	58
3.1.1 Municipio del departamento de Nariño	61
3.1.1.1 Ubicación, condiciones generales.....	61
3.1.1.2 Rutas de acceso	95

3.1.1.3 Economías de exportación.....	132
3.2 INFRAESTRUCTURA MODO DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA EXPORTACIONES DE NARIÑO.	135
Figura 13. Conexión vial Del Sur del Departamento	139
3.2.1 Terminales de Carga.	141
3.2.2 Otras estructuras Logísticas.	143
3.3 INFRAESTRUCTURA MODO DE TRANSPORTE AÉREO PARA EXPORTACIONES DE NARIÑO.	143
3.4 INFRAESTRUCTURA MODO DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EXPORTACIONES DE NARIÑO.	143
4. DIAGNÓSTICO DEL ESCENARIO QUE PRESENTA EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO RESPECTO DE LA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA PARA LAS EXPORTACIONES AL AÑO 2013.	148
4.1 ANÁLISIS SITUACIONAL.....	148
4.1.1 Transporte pesado de carga	148
4.1.2 En transporte Terrestre.....	148
4.1.3 Agenciamiento aduaner.	151
4.2 APUESTAS PRODUCTIVAS.....	153
4.3 DOFA.....	155
4.4 ESCENARIO QUE PRESENTA EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO RESPECTO DE LA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA PARA LAS EXPORTACIONES AL AÑO 2013.	159
CONCLUSIONES	164
RECOMENDACIONES	165
BIBLIOGRAFÍA.....	166
NETGRAFÍA	168
ANEXOS	170

Anexo 1. Formato de encuesta dirigida a las alcaldías.....	171
Anexo 2. Formato de encuesta dirigida a empresas de transporte.....	173
Anexo 3. Formato de encuesta dirigida a agencias de aduanas	176
Anexo 4. Formato de encuesta dirigida a exportadores.....	177
Anexo 5. Formato de entrevista dirigida a entidades relaciones con el proceso .	179

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Procedimientos	30
Figura 2. Mapa Político de Nariño.....	41
Figura 3. Concepto Exportación.....	44
Figura 4. Proceso Exportador De Bienes.....	45
Figura 5. Proceso Exportador De Servicios	46
Figura 6. Integración De Procesos.....	48
Figura 7. Interrelación publico - privada.....	49
Figura 8. Interrelación Infraestructura - conectividad	52
Figura 9. Infraestructura y comercio	55
Figura 10. Opciones de transporte.....	56
Figura 11. Circuito en zona de cargue internacional.....	57
Figura 12. Mapa Vial De Nariño.....	137
Figura 13. Conexión vial Del Sur del Departamento	139
Figura 14. Ruta Barbacoas	139
Figura 15. Conexión Vial Con Nor- oriente del Departamento	140
Figura 16. Ubicación Mercado Potrerillo - Pasto.....	142
Figura 17. Esquema productivo de Nariño.....	154
Figura 18. Rutas de Transporte	163

LISTA DE GRAFICAS

Gráfica 1. Origen de las mercancías de exportación	149
Gráfica 2. Naturaleza de la carga	149
Gráfica 3. Tipo de carga	150
Gráfica 4. Transbordo de carga en frontera	150
Gráfica 5. Porcentaje de operaciones mensuales.....	152
Gráfica 6. Tipo de exportadores.....	152

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Información Tumaco	145
Tabla 2. Acceso a Terminal en Tumaco	146
Tabla 3. Matriz de Evaluación de Factores Interno.....	157
Tabla 4. Matriz de Evaluación de Factores Externos.....	158

RESUMEN

La presente investigación de tipo descriptiva es el resultado de la lectura, el trabajo de campo y el análisis de toda la información referente a estructuras logísticas para exportación, su fuente de estudio fue el departamento de Nariño dentro del marco de tiempo del año 2013, la estructura del trabajo se basa en las experiencias exitosas de otros países, y en el diseño de una propuesta ideal para la infraestructura requerida en el departamento de Nariño según su tipología de producción, luego se hace una presentación de todos sus municipios en referencia a su ubicación y vías de acceso; esto permitió cuantificar y cualificar su espacio geográfico en función de un desarrollo logístico, luego se describe los modos de transporte en relación a la infraestructura física actual que prestan servicios de transporte, apoyados por el trabajo de campo se compila una serie de información de fuente primaria de orden público y privada que sirve para hacer un análisis DOFA que conlleva a un diagnóstico en su ambiente interno y externo que el departamento presenta con relación a la infraestructura Logística para soportar procesos exportadores.

ABSTRACT

This descriptive research is the result of reading, field work and analysis of all information regarding export logistics structures, source of study was the Nariño department within the time frame of 2013, the structure of the work is based on the successful experiences of other countries, and in the design of an ideal proposal for the required infrastructure in the department of Nariño by type of production, then made a presentation of all municipalities in reference to its location and access roads, this allowed quantify and qualify its geographical space in terms of logistics development, then describes the different modes of transport in relation to the current physical infrastructure providing transport services, supported by field work compiles a series primary source information private and public order that serves to make a SWOT analysis that leads to a diagnosis in its internal and external environment that the department has in relation to the logistics infrastructure to support export processes.

INTRODUCCIÓN

El presente documento se encamina a describir de manera cualitativa la infraestructura logística con la que cuenta el departamento de Nariño para soportar y apoyar procesos exportadores, el análisis se fundamenta dentro del actual contexto de comercio exterior que enfrenta no solo el departamento sino todo el país.

Las exportaciones son una opción de desarrollo económico, puesto que generan cadenas virtuosas dentro de una economía; por tal motivo estructuras productivas como la colombiana desde hace algunos años le han apostado al proceso exportador; desde 1991 cuando se da el proceso de apertura económica y hoy 22 años después el escenario es apoyar y buscar estrategias que le permitan a la producción nacional conquistar los mercados extranjeros; sin embargo, no solamente con la intención de exportar se internacionaliza una economía se requiere de la integración de toda una serie de subprocesos para que el ejercicio exportador sea éxito y represente para las economías locales una verdadera oportunidad comercial.

En este orden de ideas; un proceso exportador se analiza desde la apuesta productiva; lo que es lo mismo, determinar los productos que se pretenden exportar, estos productos deben cumplir con los requisitos y exigencias técnicas, legales, ambientales y demás que el mercado al cual se dirigen demande, luego de superar la primera etapa se pasa a una segunda fase muy importante que es la movilización de carga, hecho que permite materializar las relaciones comerciales de compra – venta u otra y que conlleva a las mercancías físicamente se desplacen hasta los diferentes mercados, esto es conocido como Distribución Fisca Internacional, finalmente se debe hablar de la demanda, de sus condiciones y de la manera de competir en esos mercados internacionales en los cuales dependiendo de la oferta se determinara el grado de complejidad del mismo.

Por lo anterior el presente trabajo se divide en 4 capítulos, en el primero se brinda al lector la perspectiva en la que se fundamenta teóricamente la realización del trabajo, sus alcances y limitaciones debido a que es una tema extenso y complejo. En su capítulo dos le brinda al lector una aclaración de lo referente a infraestructura logística su tipología y cual de estas será la base de análisis del presente estudio. En su tercer capítulo se presenta la descripción de vías de acceso y plataformas logísticas con las que cuenta el departamento de Nariño, en este capítulo se describe las actuales posibilidades de desarrollo para soportar procesos exportadores en origen y cuales serían los posibles resultados, finalmente en el último capítulo se desarrolla el diagnóstico de la infraestructura logística que presenta el departamento y el grado en que apoya o no a un proceso exportador exitoso.

1. REFERENTES DEL PROYECTO

1.1 TEMA

El presente proyecto se fundamenta en el análisis del entorno regional, en la identificación de la estructura logística con la que cuenta actualmente el departamento de Nariño para soportar un proceso exportador de su proceso productivo.

El tema de investigación de la presente propuesta es la elaboración de un diagnóstico del estado actual de la infraestructura logística para la exportación con la que cuenta el departamento de Nariño en el año 2013

1.2 TITULO

DIAGNOSTICO DEL ESTADO ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA PARA LA EXPORTACIÓN CON LA QUE CUENTA EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO EN EL AÑO 2013.

1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.3.1. Identificación del problema. *“...En el análisis de la competitividad de Colombia y sus empresas de cara al TLC y otros tratados de libre comercio, se ha considerado la logística y la infraestructura como elementos fundamentales de prácticas empresariales y países competitivos. La mayoría del análisis se ha hecho a niveles macro, de políticas públicas y análisis de la infraestructura para ejecutar logística, distribución y transporte....”¹*

Con el anterior párrafo se puede soportar que Colombia desde 1991 entro en un proceso de internacionalización de su economía, con el nuevo escenario de apertura económica; busco sin lugar a dudas, ingresar en esa gran dinámica que en aquel entonces presentaba las nuevas exigencias de un mercado globalizado.

Revisar la historia económica de Colombia y así mismo la de cada una de sus regiones puede soportar la actual necesidad de buscar nuevos mercados para la producción nacional; de esta manera, la exportación resulta ser la respuesta para poder desarrollar una estructura económica solida que le genere a cada región, no solo crecimiento sino también desarrollo económico.

¹ www.catalogodelogistica.com - REY María Fernanda.

Por lo anterior, el gobierno Colombiano en los últimos 20 años ha creado toda una red de alianzas estratégicas, con el fin de darle a la estructura productiva del país esa plataforma necesaria para aprovechar las oportunidades del mercado globalizado.

En este orden de ideas, el departamento de Nariño no es ajeno a ese devenir económico; soportado en una estructura productiva de primer renglón, Nariño ha venido desarrollando toda una serie de cambios entre los cuales sopesa el hecho de buscar alternativas productivas altamente competitivas no solo en el mercado nacional sino también en el mercado internacional; sin embargo, para mirar la opción exportadora para el departamento de Nariño, se hace relevante hacer cambios no solo de tipo coyuntural sino también estructural.

De lo anterior se puede concluir, que no es suficiente procurar la creación de empresas con opción exportadora; que están se deben soportar, en bases logísticas, políticas, sociales y económicas muy bien definidas y estructuradas; y que actualmente es la parte logística de un proceso exportador lo que determina en gran medida la generación de ventajas competitivas, diferenciadoras y concluyentes al momento de la compra en los mercados internacionales, indicando con esto que dentro de los estudios que soporten el cambio hacia una mirada exportadora del departamento de Nariño debe estar no solo la parte de producción (oferta) sino también la parte del camino que le permita a esos bienes llegar a ese mercado globalizado con los mejores opciones de competencia.

Por lo anterior, se puede evidenciar que si hay voluntad política para buscar opciones exportadoras para el departamento de Nariño, es preciso conocer que tan preparado esta logísticamente para enfrentar las exigencias de un proceso exportador progresivo, sistémico, y creciente, para poder determinar qué elementos pueden generar ventajas y que elementos pueden ser amenazas que para un proceso exportador exitoso.

1.3.2 Diagnostico Del Problema. En el documento CONPES 3527 del 23 de junio de 2008, desarrolla los lineamientos de la Política Nacional de Competitividad aprobados por la Comisión Nacional de competitividad. La Comisión estableció los cinco pilares para la política de competitividad, el documento presenta 15 planes de acción para alcanzar los objetivos implícitos en cada uno de los cinco pilares previamente definidos y en su IX. Plan de acciones correspondiente a INFRAESTRUCTURA DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE: establece que :La estrategia de competitividad incluida en este componente busca solucionar las deficiencias identificadas en la financiación de proyectos de

infraestructura y en la regulación y la normatividad asociadas al transporte de carga, la infraestructura y la logística.²

De la misma manera dentro de la visión del departamento de Nariño se menciona:

“Nariño territorio sensible, biodiverso, pluriétnico y multicultural, en el año 2032 será reconocido como un departamento emprendedor y competitivo por aprovechar eficientemente las potencialidades de las subregiones que lo conforman y haberse consolidado como productor y comercializador agroindustrial para Colombia y el mundo, en el marco de un esfuerzo colectivo encaminado al desarrollo humano sostenible de la región sur del país”³

Con esto se puede mostrar el interés que ha tenido la administración pública del departamento de Nariño por propender un nuevo escenario económico basado en nuevas oportunidades.

En este orden ideas y soportado en documentos como CONPES 3439, 3527, 3547, 3582 entre otros, los cuales proyectan la visión y estrategias de la Política Nacional de Competitividad y Productividad, lineamientos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Departamento Nacional de Planeación y otras entidades del orden nacional vinculadas en el proceso de la productividad y competitividad, Nariño Visión 2030, Agenda Interna de Competitividad de Nariño, Plan Pacífico siglo XXI, Agenda Prospectiva de Ciencia y Tecnología, Plan de Desarrollo Departamental y de Pasto 2008 – 2011, Plan Decenal de Cultura, Objetivos del Milenio, Visión Pacífico 2012 y Visión Colombia 2019, en el año 2009 se elaboró el Plan Regional de Competitividad de Nariño, y dentro del cual se identificó 3 cadenas con potencial exportador las cuales son el brócoli, el aceite de palta y las artesanías y que dentro del mismo plan se determinó como objetivo estratégico la Inserción a mercados nacionales e internacionales (cultura de la negociación) y objetivo transversal Conectividad, Infraestructura y Logística⁴

Por lo anterior se puede determinar la importancia que tiene el estudio de la estructura logística que un país y/o región pueda tener como soporte a sus procesos económicos productivos, y como esto se refleja en el desarrollo de ventajas competitivas.

Por otra parte, la historia del hombre soporta las necesidades de intercambio que a lo largo de su desarrollo ha tenido, involucrando directa o indirectamente las

² CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3527. Política Nacional de Competitividad y Productividad. Junio 2008.

³ <http://www.comisionesregionales.gov.co/publicaciones.php?id=979>

⁴ COMISIÓN REGIONAL DE COMPETITIVIDAD DE NARIÑO. Plan Regional de Competitividad. 2009.

condiciones comerciales que hoy en día se refieren a los procesos de exportación e importación de mercancías.

“La teoría convencional del comercio internacional (real) plantea que las ganancias en términos de crecimiento económico que la apertura comercial y la promoción de exportaciones generan son ganancias que se obtienen una sola vez, producto de una mayor eficiencia en la asignación de recursos y del aprovechamiento de las ventajas comparativas. Sin embargo, el mayor crecimiento económico alcanzado por algunas economías exportadoras sugiere que las exportaciones son capaces de sostener trayectorias más elevadas de crecimiento del producto”⁵

Con la anterior argumentación se puede soportar la teoría del crecimiento económico basado principalmente en las exportaciones.

Por lo anterior y basados en que existen muchas razones para que una empresa busque en las opciones del comercio exterior (importaciones -exportaciones) la respuesta al cumplimiento de sus objetivos financieros, económicos, políticos, sociales y de mercado, a continuación se pueden enunciar algunas razones:⁶

- Como empresario se puede disminuir el riesgo de estar en un solo mercado; esto depende también del proceso de selección del mercado objetivo que ha desarrollado.
- Aprovechar las ventajas comparativas y las oportunidades de mercados ampliados, a través de acuerdos preferenciales, ventajas de producción y costos.
- Buscar mayor rentabilidad en los mercados internacionales y asegurar la existencia de la empresa a largo plazo.
- Mejores oportunidades para determinados productos en el mercado internacional que en el local.
- Diversificar mercados para afrontar la competencia internacional y la situación de la economía nacional. Además de actuar como protección al ingresar al mercado de sus competidores (sí usted entra al mío, yo entro al suyo).
- Crecimiento de mercados con mejores expectativas.
- La necesidad de involucrarse en el mercado mundial por la globalización de la economía.
- La posibilidad de vender mayores volúmenes gracias a una mayor capacidad productiva de la empresa, logrando construir economías de escala.

⁵ GARCIA Pablo, Meller Patricio, Repetto Andrea, las exportaciones como motor de crecimiento. La evidencia Chilena.

⁶ Colombian American Chamber of Commerce www.colombiachamber.com

- Generar competitividad mediante la adquisición de tecnología, Know How y capacidades gerenciales obtenidas en el mercado.
- Poder realizar alianzas estratégicas con empresas extranjeras que permitan reducir costos, mejorar la eficiencia y diversificar productos.

Estas razones no solo son vistas o analizadas por la estructura económica de Colombia y por lo tanto de su regiones, son analizadas y tomadas como razones de peso en cualquier economía del mundo; por la anterior, si una empresa ubicada en el departamento de Nariño produce un bien final, que también es producido por otras empresas en Colombia y en el mundo; y que todas miren al mismo mercado objetivo, se enfrentara sin lugar a dudas, a un escenario altamente competido, donde no vasta las bondades del producto final, se hace aún más exigente diseñar una estrategia soportada en la parte política, económica, social y logística que logren dar ventajas competitivas a ese producto.

Nariño a noviembre del 2012 presento 38.6 millones de dólares en exportaciones, de los cuales 62.2% están representados en café un 14% el aceite de palma, el pescado congelado con un 11.4% con destinos como Estado Unidos con un 25.3%, Ecuador 21.8%, Bélgica 12.3%, Reino Unido 12% entre otros⁷. De la misma manera y basado en las estadísticas de comercio exterior presentadas por la DIAN, Nariño es el puente conector por vía terrestre entre Colombia y el sur latinoamericano, teniendo como principal escenario de comercio exterior los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones, así pues, entre periodo comprendido entre enero a julio del 2012 se movilizaron 178.154 toneladas en exportaciones con destino a Ecuador principalmente y a Perú en segunda instancia⁸.

Con lo anterior, se puede demostrar la importancia que tiene el proceso exportador para Colombia y para el departamento de Nariño, fundamentándose así en una fuerte opción para desarrollo económico del mismo.

Por lo anterior, se hace necesario la caracterización de la estructura logística con la que cuenta el departamento de Nariño para responder a las inversiones y planificaciones que el estado ha realizado a lo largo de muchos años; y cuyo fin es el de promover el desarrollo de empresas con vocación exportadora, y de esta manera poder identificar a tiempo las debilidades y fortalezas, las oportunidades y amenazas con las que se cuenta y desarrollar estrategias proactivas en función de generar escenarios positivos al proceso exportador esperado.

⁷ MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO. Oficina de estudios económicos. Departamento de Nariño. 2013.

⁸ DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES. Coordinación de Estudios Económicos. Estadísticas de carga de importaciones y exportaciones en Colombia.

1.3.3 Formulación Del Problema. ¿Cuál es la infraestructura logística para las exportaciones con las que cuenta en departamento de Nariño actualmente?

1.3.4 Sistematización Del Problema

1. ¿Cuál es el esquema idóneo de estructura logística que requiere un proceso exportador regional?
2. ¿Cuál es la estructura logística para las exportaciones del departamento de Nariño en modo de transporte terrestre?
3. ¿Cuál es la estructura logística para las exportaciones del departamento de Nariño en modo de transporte aéreo?
4. ¿Cuál es la estructura logística para las exportaciones del departamento de Nariño en modo de transporte marítimo?
5. ¿Qué escenario tiene el Departamento de Nariño respecto de la estructura logística para las exportaciones?

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo General. Elaborar un diagnostico del estado actual de la infraestructura logística para la exportación con la que cuenta el departamento de Nariño en el año 2013.

1.4.2 Objetivos Secundarios

- Identificar el esquema idóneo de infraestructura logística que requiere un proceso exportador regional
- Identificar la infraestructura logística para las exportaciones del departamento de Nariño en modo de transporte terrestre
- Identificar la infraestructura logística para las exportaciones del departamento de Nariño en modo de transporte aéreo
- Identificar la infraestructura logística para las exportaciones del departamento de Nariño en modo de transporte marítimo
- Elaborar el diagnóstico del escenario que presenta el Departamento de Nariño respecto de la infraestructura logística para las exportaciones al año 2013.

1.5 JUSTIFICACION

La economía global cambia continuamente, bajo las nuevas tecnologías de comunicación se podría afirmar que el cambio es casi inmediato y constante, y por tal motivo la necesidad de adaptación, innovación y respuesta a las exigencias del mercado son cada vez muchas más competitivas y diferenciadoras.

Por tal motivo, es preciso que las economías no solo busquen generar ventajas competitivas en el bien final producido, se hace aún más necesario generar ventajas competitivas en las cadenas de abastecimiento de los productos, logrando identificar los puntos neurálgicos y en los cuales se puedan presentar las situaciones más complicadas del proceso y así poder anticiparse a las reacciones más negativas de la cadena, al mismo tiempo poder identificar los puntos en los cuales se generan las principales fortalezas y las cuales pueden brindar la estrategia diferenciadora con la competencia.

En este orden de ideas, las economías del mundo se han centrado en el trabajo regional; en identificar las potencialidades regionales y así lograr potencializar sus oportunidades de crecimiento económico dentro de las bondades que ofrece la economía global; así pues, estudiar los componentes de la competitividad y los elementos que la generan sin lugar a dudas llevan al estudio del comercio exterior y este al estudio del proceso exportador.

Por lo anterior, el estudio de este aparte económico tiene muchos elementos, su estructura productiva, normativa, económica, financiera, y logística; cada uno con su especial importancia; sin embargo hoy en día, la estructura logística ha colocado uno de los elementos más complicados de manejar en el comercio exterior: tiempos y costos, una realidad que se soporta es su infraestructura física para el proceso logístico.

Finalmente, el presente trabajo es de importancia no solo académica sino también económica, pues permitirá evidenciar en primera instancia y de manera teórica el estado actual de la infraestructura logística que para el año 2013 presenta el departamento de Nariño, y si esa infraestructura logística soportara el proceso exportador propuesto por el gobierno.

1.6 MARCO DE REFERENCIA

1.6.1 Marco Teórico

1.6.1.1 Antecedentes

Jurídicos. El desarrollo logístico de Colombia y por lo tanto del departamento de Nariño; tiene sus bases jurídicas en la necesidad de buscar o de diseñar un espacio propicio para que el crecimiento económico y por consecuencia el desarrollo económica sea constante y sostenible, en este orden de ideas se presenta a continuación una relación de los documentos CONPES que soportan la actual necesidad de estudiar la estructura logística de Colombia y por ende de cada una de sus regiones, en este proyecto del departamento de Nariño,

En agosto 13 del año 2007 se aprueba el documento CONPES 3484 que se trata de la *“política nacional para la transformación productiva y la promoción de las micro, pequeñas y medianas empresas: un esfuerzo público-privado”* y cuyo propósito fue que las empresas se constituyan en una fuente creciente de generación de ingresos y empleo de calidad, y que logren insertarse y posicionarse en los mercados nacionales e internacionales.

En octubre 1 del año 2007 se aprueba el documento CONPES 3489 que se trata de la *“política nacional de transporte público automotor de carga”* y cuyo propósito fue el de determinar la importación para la economía Colombiana que representa el transporte de carga por carretera y los lineamientos que de debieron tomar para lograr un servicio de calidad.

En octubre 1 del año 2007 se aprueba el documento CONPES 3491 que se trata de la *“política del estado para el pacífico Colombiano”* y cuyo propósito fue el de determinar las necesidades en todo aspecto de esta región, por ende incluyendo también al departamento de Nariño.

En junio 23 del año 2007 se aprueba el documento CONPES 3527 que se trata de la *“política nacional de competitividad y productividad”* y cuyo propósito fue el de lograr un crecimiento alto y sostenido, dentro del texto del documento se puede citar sus antecedentes que indican:

“El Gobierno Nacional ha constituido una institucionalidad para apoyar e impulsar iniciativas en búsqueda del aumento de la productividad y competitividad en el país. Con el Decreto 2828 de 2006 y el CONPES 3439 de 2006 se establecieron los parámetros para la organización del Sistema Nacional de Competitividad (SNC), en donde diferentes actores del sector público y privado coordinan

esfuerzos y acciones relacionadas con la competitividad y la productividad del país. Al interior del SNC se creó la Comisión Nacional de Competitividad, como un espacio para diseñar las políticas de competitividad, y se dieron las herramientas para la creación de comités técnicos temáticos que apoyen su labor en la toma de decisiones.La logística y el transporte se definieron como uno de los ejes de apoyo dentro del SNC, dado su rol fundamental en el proceso de intercambio comercial, para lo cual se conformó el Comité para la Facilitación de la Logística del Comercio y el Transporte – COMIFAL....El principal objetivo del Comité es promover la adopción de mejores prácticas en logística y transporte, que permitan incrementar la competitividad y la productividad para el país. Igualmente, busca analizar y estudiar los procedimientos, pasos y costos involucrados en el intercambio comercial de Colombia, con el fin de adoptar las medidas necesarias para optimizar la eficiencia en toda la cadena logística del comercio exterior. Así mismo, busca atender las inquietudes y problemáticas que se transmitan por intermedio de las Comisiones Regionales de Competitividad, lo que adicionalmente le da una representatividad a nivel nacional.”⁹

Con lo anterior El gobierno Colombiano le apunta a la productividad y competitividad del país, generando así un nuevo escenario económico. Dentro del texto se identifican 15 planes de acción, siendo su plan numero 9 lo concerniente a infraestructura de logística y Transporte.

Por lo anterior en octubre 27 del año 2008 se aprueba el documento CONPES 3547 correspondiente a “Política nacional logística”; cuyo fin se determino en”.... la promoción de un sistema de plataformas logísticas que articule y aglomere la oferta de infraestructura y servicios, con el objetivo de generar proyectos de impacto para el comercio exterior y para la distribución de mercancías de producción y consumo, así como promover y potenciar el uso de la infraestructura instalad...”¹⁰, concluyendo que seria un soporte estructural en lo concerniente a la logística nacional requerida para dar cumplimiento a la política de productividad y competitividad antes mencionada, realizando un seguimiento a este CONPES mediante el documento CONPES 3568 del 16 de febrero del 2009 encontrando en sus recomendaciones lo concerniente a infraestructura logística especializada.

En septiembre 4 del año 2009 se aprueba el documento CONPES 3609 que se trata de la “Importancia estratégica del proyecto “desarrollo vial del sur de Colombia” y cuyo propósito “Se prevé que la vía en buenas condiciones de transitabilidad, servirá como una alternativa viable para conectar el tránsito que

⁹ CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3547. Política Nacional De Logística. Octubre 2008.

¹⁰ CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3568. Seguimiento al CONPES 3547 del 27 de octubre de 2008: política nacional logística. Febrero 2009.

viene de los países vecinos, a través del puerto terrestre de Ipiales, en la frontera con Ecuador, con el centro del país”¹¹

En septiembre 14 del año 2009 se aprueba el documento CONPES 3611 que se trata de la “plan de expansión portuaria 2009-2011: puertos para la competitividad y el desarrollo sostenible” y cuyo propósito fue optimizar el sector portuario del país y de todas su regiones.

En junio 28 del año 2010 se aprueba el documento CONPES 3668 mediante el cual se hace seguimiento a la política de competitividad y productividad, dentro del cual en su aparte correspondiente a nuevos retos menciona: *“Logística y transporte. Promover la participación de los inversionistas institucionales en la financiación de obras de infraestructura. - Fortalecer y profundizar la etapa de preinversión en los procesos de concesión. - Evaluar la participación de las plataformas logísticas para participar en la solicitud de la declaratoria de Zonas Francas”¹²*

En julio 21 del año 2010 se aprueba el documento CONPES 3678 que trata de *“política de transformación productiva: un modelo de desarrollo sectorial para Colombia”* y cuyo objetivo es *“propende por la generación de crecimiento sostenible en la economía y el empleo, y busca desarrollar sectores altamente competitivos y generadores de valor agregado, alcanzando estándares de clase mundial. El objetivo de este documento CONPES es formular la Política de Transformación Productiva, mediante la consolidación de un modelo de desarrollo económico sectorial que guíe el crecimiento y genere bienestar para el país.”¹³*

En julio 21 del año 2010 se aprueba el documento CONPES 3706 que trata de *“Importancia estratégica del programa “corredores prioritarios para la prosperidad”* y cuyo objetivo es la consolidación de la red de transporte, la competitividad y la prosperidad del país.

Así mismo dentro del documento de plan nacional e desarrollo 2010-214 en su aparte correspondiente a crecimiento sostenible y competitividad en su numeral 2 indica la importancia de la logística como elemento generador de competitividad tanto en mercados nacionales como internacionales.

¹¹ CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3609. Importancia estratégica del proyecto “desarrollo vial del sur de Colombia. Septiembre 2009

¹² CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3668. Informe de seguimiento a la política nacional de competitividad y productividad ley 1253 de 2008. Junio del 2010.

¹³ CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3668. política de transformación productiva: un modelo de desarrollo sectorial para Colombia. Julio del 2010

De igual manera el departamento de Nariño ha realizado sus esquemas administrativos tendientes a lograr un mejor escenario productivo así se encuentra:

En el año 2009 se elabora el plan regional de competitividad de Nariño, donde se identifica como una debilidad la infraestructura portuaria, aérea y terrestre y donde se determina como objetivo transversal la conectividad, infraestructura y logística.

En el documento de Plan de desarrollo de Nariño 2012-2015 se establece la importancia de la infraestructura logística para el desarrollo competitivo del país.

Económicos. El Departamento Nacional de Planeación ha realizado en el “Diseño conceptual de un Esquema de Sistemas de Plataformas Logísticas en Colombia y Análisis Financiero y Legal” la aproximación a las necesidades logísticas según el tipo de producto, su procedencia y destino, esto permite evidenciar que la competitividad de los productos Colombiano ven reflejado; principalmente en el precio final del bien, la influencia que sopesa la logística de sus proceso comercial; no solo nacional, sino también internacionalmente.

Dentro del documento se estableció el proceso logístico para las flores, el sector cárnico, el café, el textil y confecciones, maquinaria industrial y equipos electrónicos, autopartes, electrodomésticos y consumo de electrónicos, muebles, la industria farmacéutica, detergentes y cosméticos, pinturas, plaguicidas, plástico y sus derivados, industria siderúrgica, cerámica, papel y envase, cacao y chocolate, calzado y marroquinería, vehículos automotores, cueros y las pieles, cadenas logísticas que para que para su proceso de exportación a Ecuador se prioriza al paso de frontera Puente Internacional de Rumichaca ubicado en la ciudad de Ipiales al sur del departamento de Nariño.

Por la malla vial del departamento de Nariño se movilizan exportaciones con destino a Ecuador que para el año 2012 representaron 1.174 miles de millones de dólares de los 2.033 miles de millones de dólares que se exportaron desde Colombia al vecino país¹⁴, con movimiento de carga por 178.154 toneladas de mercancía.

Sin embargo, no solo es necesario que Nariño presente su infraestructura vial para la movilización de carga de exportación proveniente del centro del país con destino a Ecuador, es preciso; que esa estructura sirva de soporte al aparato productivo regional y de esta manera lograr procesos productivos tendientes a la exportación con resultados exitosos; logrando generar procesos competitivos sostenibles y sustentables.

¹⁴ DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUNAS NACIONALES – DANE. Anexo estadístico Enero Diciembre 2011 2012

De igual manera en el año 2012 Nariño exportó 38.647 millones de dólares (FOB) de los cuales 24.028.2 corresponden a Café, incluso tostado o descafeinado; cáscara y cascarilla¹⁵, sin embargo la “economía del Pacífico nariñense: a pesar de ser la subregión más pobre del Departamento, allí se concentra el 95% de las exportaciones de Nariño, representadas en aceite de palma y productos pesqueros”.¹⁶

Finalmente; y como se puede indicar que Nariño tiene una gran oportunidad de desarrollo económico en el marco de comercio exterior, así pues y como se indica en el texto de Joaquín Viloría de la Hoz “estructura económica del Departamento de Nariño, e indaga sobre algunos elementos que han obstaculizado su desarrollo económico, como la falta de vías o de energía eléctrica en las zonas más apartadas del Departamento. En el período 1990-2004 la economía nariñense presentó un mayor dinamismo que la economía colombiana en su conjunto y mostró tasas de crecimiento superiores. Sin embargo, un contraste evidente se presenta en la economía del Pacífico nariñense: a pesar de ser la subregión más pobre del departamento, allí se concentra el 95% de las exportaciones de Nariño, representadas en aceite de palma y productos pesqueros. La actividad agropecuaria continúa siendo la base económica de Nariño, al aportar una tercera parte del producto departamental y un porcentaje considerable de sus exportaciones. En el documento se destacan los tres ejes de la economía de Nariño, los cuales deben fortalecerse de manera simultánea: la producción para el consumo nacional, las exportaciones agroindustriales (dirigidas a Europa, Asia, Norte y Latinoamérica) y el intercambio comercial con Ecuador.”¹⁷

1.6.1.2 Exportaciones

Definición. Según el artículo 261 D. 2685/99, aduaneramente su definición contemplaría: *es la salida de mercancías del territorio aduanero nacional con destino a otro país. También se considera exportación, además de las operaciones expresamente consagradas como tales en este decreto, la salida de mercancías a una zona franca industrial de bienes y de servicios, en los términos previstos en el presente decreto*¹⁸

¹⁵ MINISTERIO COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO. Oficina de estudios económicos, anexo C. 2013.

¹⁶ REPUBLICA DE COLOMBIA. Gobernación de Nariño. Plan de desarrollo departamental “Nariño mejor” 2012-2015. Pasto 2012.

¹⁷ VILORIA De La Hoz Joaquín. ECONOMÍA DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO: ruralidad y aislamiento geográfico. Banco de la Republica. Marzo 2007.

¹⁸ MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. Decreto 2685 de 287 de diciembre del 1999

Según lo comercial: *“Las exportaciones en economía hacen referencia a cualquier bien o servicio vendido o enviado con fines comerciales a un país extranjero. En otras palabras, la exportación es el tráfico de bienes y servicios propios de un país con el fin de ser usados o consumidos en otro país. Este tráfico puede generar numerosos y variados fenómenos fiscales dado que, cualquier producto enviado más allá de las fronteras de un país, está sometido a diversas legislaciones y puede estar sometido a acuerdos específicos que dan lugar a condiciones concretas según el país de destino”*¹⁹

Según su vocablo: *“Exportación tiene su origen en el vocablo latino exportatio y menciona a la acción y efecto de exportar (vender mercancías a otro país). La exportación también es el conjunto de las mercancías o géneros que se exportan. Por ejemplo: “La exportación china ha aumentado un 152% en la última década”, “El pequeño país caribeño necesita incrementar su exportación para equilibrar la balanza comercial”, “Mi tío trabaja en una empresa dedicada a la exportación de alimentos al mercado europeo”Puede decirse, por lo tanto, que una exportación es un bien o servicio que es enviado a otra parte del mundo con fines comerciales. El envío puede concretarse por distintas vías de transporte, ya sea terrestre, marítimo o aéreo. Incluso puede tratarse de una exportación de servicios que no implique el envío de algo físico. Ese es el caso de quienes ofrecen su trabajo a través de Internet y lo envían en formato digital (documentos de texto, imágenes, etc.)”*²⁰

Por lo anterior se puede, concluir que exportación es la acción comercial con lucro o sin el que soporta la salida de un bien o servicio de un país a otro.

• **Proceso exportador en Colombia:** Dentro del marco normativo aduanero de la republica de Colombia, Decreto 2685 de1999 y sus modificaciones establece el proceso de una exportación; proceso que a continuación se detalla.

El art. 263 D. 2685/99 tipifica las modalidades de exportación:

- ✓ Exportación definitiva
- ✓ Exportación temporal para reimportación en el mismo estado
- ✓ Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo
- ✓ Reexportación
- ✓ Reembarque
- ✓ Exportación por tráfico postal y envíos urgentes
- ✓ Exportación de muestra si valor comercial
- ✓ Exportaciones temporales realizadas por viajeros
- ✓ Exportación de menajes
- ✓ Programas especiales de exportación

¹⁹ <http://www.efxto.com/diccionario/e/3698-exportaciones#ixzz2Mz8D8vm4>

²⁰ <http://definicion.de/exportacion/#ixzz2Mz9tXx8k>

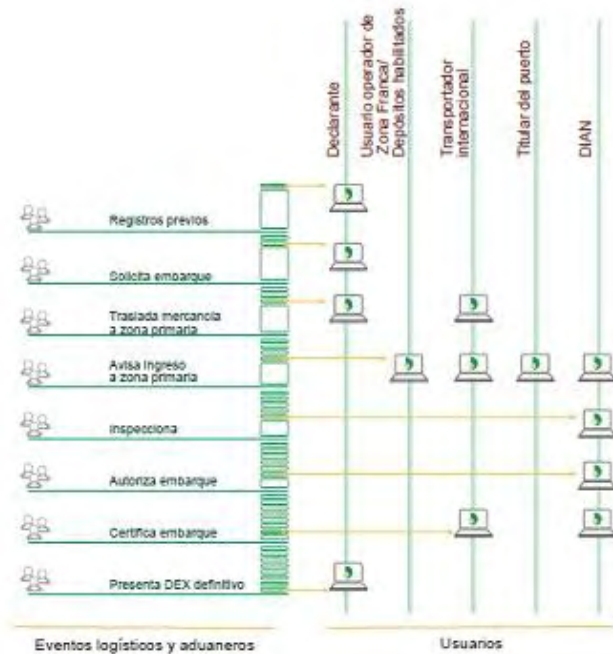
Dentro del capítulo II, exportación definitiva, Sección I del D. 2685/99 y sus modificaciones, explica el proceso que los usuarios aduaneros deben hacer a través del sistema informático electrónico (SIE´s) MUISCA – salida de mercancías: sistema que ha definido el gobierno Colombiano para tal fin, para poder llevar a cabo la salida de mercancías objeto de exportación.

Por lo anterior se tiene que, todas las operaciones de exportación originadas dentro del territorio Aduanero Nacional deben diligenciar en el sistema:

- ✓ Solicitud de autorización de embarque y/o registro previos; formato 602: procedimiento mediante el cual el declarante informa a la DIAN de su intención de exportar una mercancía y/o cumplir con un requisito para proceder con una exportación, tales es el caso de las operaciones al ampro de: exportación global, programa de muestra sin valor comercial, exportación de gas o energía, certificados PEX.
- ✓ Traslado de mercancía a zona primaria y/o zona franca; formato 1162, procedimiento mediante el cual el declarante, el exportador o la empresa de transporte informa a través de los SIE´s la cantidad, peso de las mercancías objeto de exportación y amparadas en un formato 602 e identificación de cada medio de transporte que ingrese a una zona primaria y o Zona franca. Se exoneran de esto las mercancías que ya se encuentren en el lugar de embarque.
- ✓ Aviso de ingreso a zona primaria; formato 1158, procedimiento mediante el cual la DIAN autoriza a través de los SIE´s el ingreso de mercancía objeto de exportación a la zona primaria; para su embarque al exterior, y o zona franca. Este proceso en el modo de transporte terrestre lo realiza un funcionario de la DIAN, en el modo aéreo la empresa de transporte internacional, en el marítimo el titular del puerto y en zona franca el usuario operador.
- ✓ Análisis de riesgo y/o Autorización de embarque; formato 1416 – 1209, procedimiento mediante el cual la DIAN autoriza a través de los SIE´s el embarque de la mercancía o la selección de la misma para una inspección física, documental o no intrusiva.
- ✓ Certificación de embarque; formato 1165, procedimiento mediante el cual la empresa de transporte a través de los SIE´s informa a la DIAN que la mercancía que se autorizó efectivamente ya salió del país, esta tiene 24 horas una vez autorizado el embarque; formato 1416, para realizar el presente procedimiento. Se exceptúa de este proceso las exportaciones que tiene como destino una zona franca del TAN.
- ✓ Generación y firma virtual de la declaración de exportación; formato 600, procedimiento mediante el cual la DIAN a través de los SIE´s genera la declaración de exportación, una vez transcurran 24 horas después de la

certificación de embarque, y luego el declarante procede a firmar de manera virtual la declaración, finalizando así un proceso exportador.

Figura 1. Procedimientos



Fuente: Manual proceso salida de mercancías V 4.2 DIAN

En la dirección de impuestos y Aduanas de Ipiales, garante del proceso de comercio exterior del paso de frontera habilitado Puente Internacional de Rumichaca, se desarrolla las operaciones solamente en modo de transporte terrestre, y se pueden presentar las siguientes opciones de operaciones a través de los SIE's

- ✓ Cuando la mercancía esta fuera del lugar de embarque y no sea en transito en exportación, la selectividad se da cuando se ingrese la información de la planilla de traslado de mercancías a zona primaria y/o zona franca a los SIE's por parte de los funcionarios de la ventanilla de exportaciones de la DIAN ubicada en el edificio CENAF - Rumichaca
- ✓ Cuando la mercancía esta fuera del lugar de embarque y sea con transito en exportación, la selectividad se da cuando se cumple el envío de la solicitud de embarque a través de los SIE's y se haya marcado si a la

pregunta de ¿mercancía en tránsito? durante el diligenciamiento de la misma en el sistema.

- ✓ Cuando la mercancía este consignada algún depósito habilitado, la selectividad se da cuando se ingrese la información de la planilla de traslado de mercancías a zona primaria y/o zona franca a los SIE's por parte de los funcionarios del depósito habilitado.

1.6.1.3 Distribución Fisca Internacional de Exportaciones. *“conjunto de operaciones necesarias para el desplazamiento de los productos preparados como la carga, desde el lugar de producción o manufactura en el país de exportación hasta el local del importador en el país de destino, bajo el concepto de óptima calidad, costo razonable y justo a tiempo”*²¹

Con la anterior afirmación se puede identificar claramente el concepto de D.F.I, un elemento que en la actualidad está definido muchas condiciones de competitividad en las grandes urbes de consumo; sin embargo, este elemento de la logística de un proceso de comercio exterior está supeditado a la infraestructura física con la que cuenta el país productor del bien, puesto que, por más que un producto tenga los mejores costos si las opciones de transporte para llegar al mercado final no prestan un servicio de competitividad, indiscutiblemente los costos generados por este concepto se verán reflejados en el precio final del producto, afectando a una variable muy importante de decisión de compra como lo es el precio del producto.

1.6.1.4 La Competitividad de la Economía Colombiana²²: *“Hace casi dos décadas, la firma estadounidense Monitor, realizó un estudio para el entonces Ministerio de Desarrollo Económico. Se trataba de evaluar la competitividad de varios sectores productivos y formular recomendaciones para prepararlos frente a la apertura económica que el gobierno consideraba inaplazable. Algunas de las conclusiones de dicho estudio fueron:*

- *Antes de la apertura del gobierno Gaviria, la calidad de las decisiones estratégicas no era tan importante, porque los empresarios podían elevar los precios y los clientes estaban atrapados en un mercado cautivo.*
- *Las debilidades estructurales de muchos sectores obedecían en parte a la pobre articulación comprador – vendedor, propia de una economía cerrada.*

Durante los últimos 15 años, las exportaciones de bienes han crecido con una media anual del 5 por ciento en dólares, cuadruplicando su valor: pasaron de 10.100 millones de dólares en 1995 a 39.820 millones en 2010 [2]. Sin embargo,

²¹ CASTELLANOS R. Andrés. Manual de la Gestión Logística del Transporte y Distribución de Mercancías. Ed. UNINORTE. 2009 Bogotá.

²² LONDOÑO Darío. Infraestructura y logística: ¿qué hace falta para ser competitivos de veras? Economía y Sociedad. 29-01-2012. Razonpublica.com

este aumento ya no parece tan espectacular si se comparan las exportaciones no en valores absolutos, sino como proporción del PIB: pasamos de 10,9 por ciento en 1995 a 13,8 por ciento en 2010.

Un salto cualitativo en la competitividad supone mejoras en frentes tan diversos y complejos como elevar la calificación de la mano de obra, reducir los costos parafiscales que afectan al empleo, incorporar innovación tecnológica, desarrollar una infraestructura parecida a la de los países avanzados, garantizar la seguridad jurídica de las inversiones, simplificar los trámites, crear una cultura de la logística eficiente y de los estándares internacionales de calidad.

Este esfuerzo exige una fina sincronización entre el sector privado y el sector público. El país no lo hizo en la primera apertura económica parcial – la de Gaviria – así estuviera preparado o no. No se tuvieron en cuenta las recomendaciones de Monitor y de otros muchos estudios.

A pesar de cierto éxito en elevar el volumen de las exportaciones y en reducir costos a los consumidores, Colombia sigue teniendo serias fallas en competitividad. Las características geográficas y económicas hacen que nuestro caso sea especialmente sensible al tema logístico....Ya han pasado 18 años desde la apertura de Gaviria y, excluyendo el carbón y el petróleo, las empresas dedicadas al comercio exterior se concentran en pocos sectores y en un 80 por ciento en sólo cinco ciudades: el Triángulo de Oro (Bogotá-Medellín-Cali), Barranquilla y Cartagena.”

Con la anterior explicación dada por Mario Londoño del escenario competitivo se puede inferir la necesidad de infraestructura logística que necesita el país y por ende el departamento de Nariño, su importancia en su crecimiento económico y su impacto en su desarrollo económico.

1.6.2 Marco Conceptual

1.6.2.1 Diagnóstico. *“es una palabra que tiene su origen etimológico en el griego y más aún en la unión de tres vocablos de dicha lengua. En concreto, es un término que está formado por el prefijo diag- que significa “a través de”; la palabra gnosis que es un sinónimo de “conocimiento”, y finalmente el sufijo –tico que se define como “relativo a”.²³ “alude, en general, al análisis que se realiza para determinar cualquier situación y cuáles son las tendencias. Esta determinación se realiza sobre la base de datos y hechos recogidos y ordenados sistemáticamente, que permiten juzgar mejor qué es lo que está pasando.”²⁴*

²³ <http://definicion.de/diagnostico/#ixzz2N00gwxWj>

²⁴ <http://es.wikipedia.org/wiki/Diagn%C3%B3stico>

Con las anteriores definiciones se podría decir que un diagnóstico es el método que permite identificar el estado actual de una situación y determinar sus posibles causas y sus posibles efectos.

Existen diferentes tipos de diagnósticos, en la medicina, administración, comercio, contaduría, en la química y en fin en todas aquellas ciencias o disciplinas que requieran determinar el estado actual de una situación en particular, para el presente estudio se enfocara en lo referente a un diagnóstico logístico que se enfocara básicamente en la identificación de fortalezas y debilidades de un sistema logístico.

Por lo anterior y para el presente trabajo cuando se mencione *diagnóstico* se hará referencia a la determinación de las fortalezas y debilidades con las que cuenta la actual infraestructura física del departamento de Nariño para desarrollar procesos logísticos dentro de su aspecto de distribución física internacional.

1.6.2.2 Estructura Logística. Para hablar de estructura logística se hace necesario primero definir logística e infraestructura, teniendo que la primera se refiere según el profesor de Logística en Harvard Business School James I. Heskett a *“la logística agrupa las actividades que ordenan los flujos de materiales, coordinando recursos y demanda para asegurar un nivel determinado de servicio al menor costo posible”*²⁵, se podría adicionar la definición propuesta por Francesc *“la logística es la ciencia que estudia como las mercancías, las personas o la información supera el tiempo y la distancia de forma eficiente”*²⁶ y complementar con la dada por María Angélica Viconte *“Conjunto de actividades que permiten aumentar sustancialmente la competitividad de un sector de la economía, se relaciona con la capacidad para trasladar eficientemente grandes volúmenes de producción con el menor costo posible en las distintas etapas de los procesos de comercialización, en especial aquellos relacionados con los del transporte”*²⁷

Con las anteriores definiciones se puede entender la logística como la interrelación de todos los ciclos necesarios para un proceso productivo; estudiando el antes, el durante y el después; encontrando aquí con tres elementos en particular la logística de aprovisionamiento, la logística de producción y la logística de distribución; encontrando en el primero y último elemento proceso de distribución física internacional.

²⁵ PAU Cos Jordi. De Navascués Ricardo. Manual de la Logística Integral. Ed. Díaz De Santos. Madrid 2001.

²⁶ FRANCESC Robusté Anton. Logística de Transporte. Ed UPC. Barcelona 2006

²⁷ VICONTE María Angélica. Conferencia Infraestructura logística regional. AEC. Bahía Blanca 18/06/09

Por otro lado se tiene la definición de estructura que se podría decir “*estructura es la distribución de las partes de un cuerpo o de otra cosa. El concepto, que procede del latín structūra, hace mención a la disposición y el orden de las partes dentro de un todo*”.²⁸ Según esta definición se puede denotar que una estructura en un ensamblaje de elementos que mantiene su forma y su unidad, en este orden de ideas infraestructura será “*el conjunto de elementos o servicios que están considerados como necesarios para que una organización pueda funcionar o bien para que una actividad se desarrolle efectivamente*”²⁹.

Por lo anterior y para el presente trabajo cuando se mencione *infraestructura logística* se hará referencia a aquellas plataformas físicas estructurales; resultantes de la inversión pública y privada, necesarias para el cumplimiento y la perfecta funcionalidad de la distribución física internacional soporte de un proceso exportador exitoso.

Cabe resaltar que plataformas físicas hace referencia a las estructuras tales como:

Puertos, aeropuertos, malla vial, parques logísticos y centros de distribución,

1.6.2.3 Bases Teóricas

Competitividad: según Porter “*competitividad es la capacidad para sostener e incrementar la participación en los mercados internacionales, con una elevación paralela del nivel de vida de la población. El único camino sólido para lograr esto se basa en el aumento de la productividad*”

Desde hace muchos años las economías del mundo han iniciado un proceso de cambio en función de lograr la tan anhelada competitividad y por ende la transformación de sistema productivo en función de calidad y mayor productividad.

Colombia no es ajena a estas condiciones, y el gobierno ha diseñado toda una estrategia jurídico – política que soporte este proceso se han diseñado marcos políticos, económicos y sociales tendientes a que la productividad del país mejore y por conclusión la calidad del vida de toda la población Colombiana.

Conectividad: La teoría de la conectividad o conectivismo fue creada por Geoge Simens en el año 2004, el Conectivismo es la utilización de redes para describir el

²⁸ <http://definicion.de/estructura/#ixzz2Mzol6J97>

²⁹ <http://www.definicionabc.com/general/infraestructura.php#ixzz2MzqQoMBu>

conocimiento y el aprendizaje, el conocimiento es distribuido e interconectado. La mayoría de los campos son tan complejos que no hay ningún individuo que pueda "saberlo todo". El conocimiento entonces es distribuido a través de una red de individuos y, cada vez más, agentes tecnológicos. El aprendizaje es el proceso de acrecentar y moldear esas redes de conocimiento³⁰

“En términos generales, puede entenderse la conectividad como una cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan. De esta manera, la representación física del concepto abstracto de conectividad es el de una estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio» (Figueroa y Rozas, 2006, Pág. 10). El concepto de conectividad ha sufrido algunas mutaciones en los últimos años, esto se ha suscitado especialmente a raíz de la introducción y generalización de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC); pero también la conectividad posee sus componentes físicos y operacionales; por ello un territorio conectado será entonces aquel que contiene una red de corredores de diversa naturaleza, tanto reales (autopista, vías férreas, etc.) como virtuales (internet, telefonía celular, etc.).”³¹

La conectividad en un país soporta su estructura productiva, Colombia y Nariño no son ajenos a esa premisa, por lo anterior el presente trabajo se soportara en el principio de conectividad y como la infraestructura física del departamento genera ventajas o desventajas para su realización y; como esta afecta directa o indirectamente al proceso exportador promulgado por el estado para el departamento de Nariño.

Intervención del estado³²: La mayoría de las economías actuales se enmarcan en el sistema capitalista, y el mercado es su principal instrumento de asignación de los recursos, dando respuesta a las tres cuestiones básicas de qué, cómo y para quién producir. Pero en estas sociedades el sector público también tiene un importante protagonismo y está muy presente en la economía. De ahí que se denominen a estos sistemas de "economía mixta".

La intervención del Estado siempre ha tenido lugar en el funcionamiento de las economías capitalistas, pero su grado de importancia ha variado a lo largo del tiempo.

Desde el comienzo de la revolución industrial a finales del siglo XVIII hasta la

³⁰ <http://teoriadelaconectividad.blogspot.com/>

³¹ CRUZ Tejada Carlos Alberto. Infraestructura y Conectividad en el Territorio de Honduras el Proyecto Mesoamérica y su impacto Local y Regional. Pontificia Universidad Católica de Chile. Tesis de grado de Maestría. Chile 2011.

³² <https://sites.google.com/site/economia20parabachillerato/temario/tema-9-el-estado-y-la-politica-economica/1-la-intervencion-del-estado-en-la-economia>

Primera Guerra Mundial, imperó el liberalismo económico heredero de A. Smith, partidario de la no intervención del Estado según el lema "*Laissez-faire, laissez-passer, le monde va de lui même*" (Dejad hacer, dejad pasar, el mundo funciona solo).

Pero incluso en esta época de dominio ideológico del liberalismo económico el Estado jugaba un papel en la economía, principalmente como guardián del orden social, garantizando mediante el sistema institucional y jurídico la libertad para realizar contratos y la propiedad privada de los medios de producción, básicos para que el sistema capitalista funcione.

Además, desde los inicios del sistema capitalista, el Estado ha actuado como corrector de los fallos y limitaciones del mercado más destacados:

- Atendiendo las necesidades básicas colectivas, que el sector privado no satisface suficientemente, mediante la prestación de servicios públicos tales como sanidad, seguridad, justicia, educación, infraestructuras, etc.
- Controlando las actividades económicas que se configuran como monopolios naturales (suministros de agua y energía, ferrocarriles, correos, etc.), para evitar que caigan en manos de empresas privadas que las utilicen en su propio beneficio.

Por otra parte, la desigualdad en el reparto inicial de la propiedad y el propio funcionamiento del sistema capitalista, que agranda esa desigualdad al transformar la riqueza en renta, ha sido siempre objeto de críticas desde los movimientos sociales y los sindicatos, que han exigido al Estado medidas correctoras de esta situación, con el fin de lograr una mayor equidad social.

A partir de la Primera Guerra Mundial, con el triunfo de la revolución socialista en Rusia en 1917, en todas las economías capitalistas se empezó a plantear la necesidad de una mayor intervención estatal en la vida económica. La Gran Depresión de los años treinta, generada por la crisis de 1929, tuvo un fuerte impacto en este proceso, poniendo en duda las bondades del mercado como mecanismo para garantizar el uso eficiente de los recursos.

La profunda depresión económica y la falta de confianza en los mercados favorecieron un cambio en el pensamiento económico, que planteó la necesidad de una mayor intervención del Estado en los asuntos económicos. El resultado de este proceso fue un gran protagonismo del Estado, que asumió la dirección y la organización de la economía durante las décadas de crecimiento económico tras la Segunda Guerra Mundial.

La llamada crisis económica del petróleo, en los años setenta del siglo XX, frenó el

crecimiento y propició una vuelta a los planteamientos liberales. Los países dominantes, Estados Unidos y Reino Unido, abanderaron la defensa del mercado como único mecanismo equilibrador de la economía, rechazando la intervención estatal más allá de su papel como guardián del orden social.

A partir de los años ochenta del siglo XX y hasta la actualidad, todos los países económicamente desarrollados han seguido, en menor o mayor medida, un proceso de privatizaciones y desregulación de los mercados a nivel mundial, según los principios liberales.

Aunque la participación del Estado en la economía es común a todos los países capitalistas, existen diferencias entre ellos respecto al peso del sector público en la vida económica.

El mercado organiza la producción y distribución de bienes y servicios mediante el mecanismo de la formación de los precios a través de la oferta y la demanda. Los consumidores y las empresas expresan sus preferencias mediante sus decisiones de compra y de venta de determinados bienes y servicios según sus precios. Los posibles desajustes se eliminan variando los precios hasta llegar a un equilibrio que cumpla las expectativas de ambas partes, demanda y oferta. Este mecanismo es eficiente porque garantiza que lo que se produce es lo que quieren los consumidores, y además se realiza con el menor coste posible. El problema es que este mecanismo no siempre funciona correctamente, apareciendo los denominados fallos del mercado, que pueden resumirse así:

A. Los ciclos económicos. El sistema capitalista no consigue un crecimiento económico estable. Por el contrario, las crisis periódicas generan inestabilidad y desconfianza en el futuro, con graves consecuencias para todos los agentes económicos.

B. Los bienes públicos. El mercado es ágil para responder a la demanda de bienes privados, pero no es capaz de suministrar la cantidad de bienes públicos que la sociedad necesita.

C. Las externalidades. Numerosas actividades económicas generan efectos externos en la sociedad y en el medio ambiente, que el mercado no puede controlar.

D. La ausencia de competencia. Las empresas capitalistas, en busca de un beneficio creciente, tienden a apoderarse del mercado mediante la formación de monopolios o de acuerdos oligopólicos para subir los precios o reducir la producción, situaciones ineficientes que perjudican a la sociedad.

E. La equidad social. El mercado genera una distribución de la renta muy desigual, quedando marginados los más débiles.

El economista J.M.Keynes publicó su obra "*La Teoría General de la Ocupación, el Interés y el Dinero*" en 1936, en plena Gran Depresión. En esta obra, Keynes critica a los economistas liberales que consideran que el mercado es suficiente por sí mismo para salir de la crisis. Por el contrario, creía que en una situación de desocupación generalizada de la economía como era el caso, no podía esperarse que los mecanismos naturales del mercado llevaran a la recuperación. Keynes defendió la intervención del Estado, gastando o invirtiendo con el objetivo de empujar con su actuación a los empresarios y los consumidores.

Las ideas de Keynes pronto fueron aceptadas por una parte importante de los economistas, que se refirieron a ellas como la "revolución keynesiana". Desde entonces, se acepta como responsabilidad de los gobiernos la intervención para paliar o evitar las fluctuaciones económicas, persiguiendo el crecimiento económico estable.

La influencia de Keynes ha llegado a nuestros días, y todavía hoy el pensamiento económico se divide entre *neokeynesianos*, partidarios de un Estado con fuerte protagonismo, y *monetaristas* o *neoliberales*, que piensan que el Estado debe limitarse a garantizar el buen funcionamiento del mercado.

Se puede definir el Sector Público como el conjunto de instituciones caracterizadas porque su actividad obedece a decisiones del poder político.

De manera esquemática se pueden resumir ese conjunto de instituciones de la siguiente forma:

A. Empresas públicas: son propiedad, parcial o totalmente de las administraciones públicas, y actúan en los mercados como cualquier otra empresa (por ejemplo, Renfe, Correos, RTve, etc.).

B. Administraciones públicas: son las instituciones encargadas de suministrar a los ciudadanos los bienes y servicios públicos, como la justicia, la cultura, la sanidad, el gobierno, etc. Dentro de esta categoría se incluyen otras tres:

Administración central: está constituida por las instituciones que forman el núcleo del poder político en España. Incluye la Jefatura del Estado y el Gobierno (o Estado en sentido estricto), y los Organismos Autónomos, como la Biblioteca Nacional, el Museo del Prado o el Instituto de la Mujer.

Administración territorial: son las instituciones de gobierno ligadas a los diferentes territorios, Comunidades Autónomas y Diputaciones y Ayuntamientos (provincias y municipios).

La Seguridad Social: formada por las instituciones encargadas de proporcionar y gestionar la sanidad pública y las pensiones de los ciudadanos.

El sector público y el Estado, por tanto, no son exactamente lo mismo, aunque con frecuencia se utilizan los dos términos indistintamente. El Estado es una parte del sector público, aunque ciertamente es la más importante desde el punto de vista político y económico, e incluye la Administración Central y la Seguridad Social. En este tema nos vamos a referir principalmente al Estado como agente que diseña y aplica la política económica, aunque también se hará alguna referencia a la Administración territorial, en concreto a la Comunidad Foral de Navarra.

1.6.3 Marco Espacial. El presente trabajo tendrá como objetivo de análisis los 67 municipios del departamento de Nariño dentro de su aspecto de conectividad física, evaluando los siguientes elementos:

Vías aptas para el transporte de carga
Puertos y aguas interiores aptas para el transporte de carga
Aeropuertos aptos para el transporte de carga
Centros de distribución
Parques logísticos

1.6.3.1 Departamento De Nariño. El Departamento de Nariño se ubica al sur occidente de Colombia, en la frontera con el Ecuador. Limita por el Norte con el Departamento del Cauca, por el Este con el Departamento del Putumayo, por el Sur con la República del Ecuador y por el Oeste con el océano Pacífico. El Departamento tiene una excelente ubicación geográfica porque en él confluyen el pie de monte de la Amazonía, los Andes y la frontera internacional de Colombia con Suramérica y los países de la cuenca del Pacífico. Está integrado por tres grandes regiones geográficas de Colombia: la Llanura del Pacífico en el sector oriental, que representa una extensión del 52% del Departamento, la Región Andina que atraviesa el Departamento por el centro de norte a sur, que representa el 40% del territorio, y la Vertiente Amazónica ubicada al sur oriente del mismo, con el 8% de la extensión territorial de Nariño. Su posición astronómica está entre los 0° 21' y 2° 40' de latitud norte (desembocadura del río Iscuandé); y entre los 76° 50' (cerro Petacas y Ánimas) y 79° 02' (cabo Manglares) de longitud oeste, del meridiano de Greenwich.³³

³³ REPUBLICA DE COLOMBIA. Gobernación de Nariño. Plan de desarrollo departamental "Nariño mejor" 2012-2015. Pasto 2012

La población total del Departamento, según las proyecciones del DANE Censo 2005 para el año 2011, es de 1.660.087 habitantes que representa el 3,6% de la población nacional, de los cuales 155.199 (10,8%) son indígenas y 270.433 (18,8%) afrodescendientes. Porcentualmente el 51.84% de la población está ubicado en la parte rural y el resto, es decir, 48.16% en el área urbana, lo que indica la ruralidad existente en el Departamento³⁴

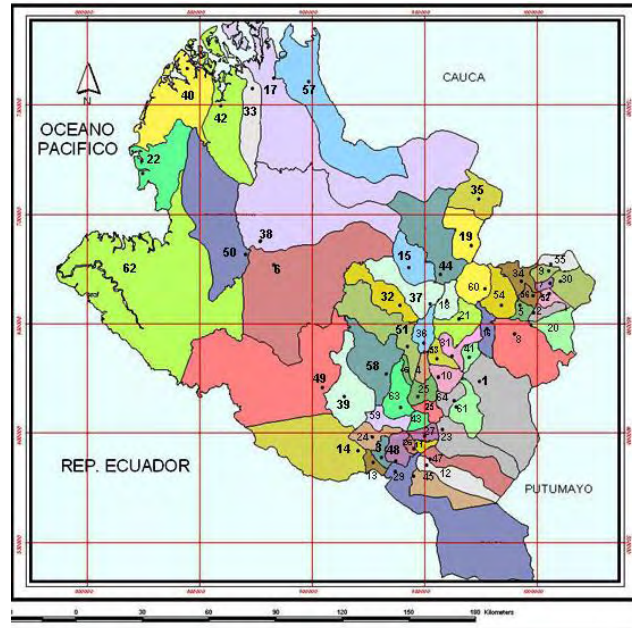
Municipios de Nariño³⁵

- | | | |
|-----------------------|-------------------|--------------------------|
| 1. Pasto | 24. Guachuchal | 46. Providencia |
| 2. Albán | 25. Guaitarilla | 47. Puerres |
| 3. Aldana | 26. Gualmatán | 48. Pupiales |
| 4. Ancuya | 27. Iles | 49. Ricaurte |
| 5. Arboleda | 28. Imués | 50. Roberto Payán |
| 6. Barbacoas | 29. Ipiales | 51. Samaniego |
| 7. Belén | 30. La Cruz | 52. San Bernardo |
| 8. Buesaco | 31. La Florida | 53. Sandoná |
| 9. Colón | 32. La Llanada | 54. San Lorenzo |
| 10. Consacá | 33. La Tola | 55. San Pablo |
| 11. Contadero | 34. La Unión | 56. San Pedro de Cartago |
| 12. Córdoba | 35. Leiva | 57. Santa Bárbara |
| 13. Cuaspud | 36. Linares | 58. Santacruz |
| 14. Cumbal | 37. Los Andes | 59. Sapuyes |
| 15. Cumbitara | 38. Magüí | 60. Taminango |
| 16. Chachagüí | 39. Mallama | 61. Tangua |
| 17. El Charco | 40. Mosquera | 62. Tumaco |
| 18. El Peñol | 41. Nariño | 63. Túquerres |
| 19. El Rosario | 42. Olaya Herrera | 64. Yacuanquer |
| 20. El Tablón | 43. Ospina | |
| 21. El Tambo | 44. Policarpa | |
| 22. Francisco Pizarro | 45. Potosí | |
| 23. Funes | | |

³⁴ IBID

³⁵ GOBERNACION DE NARIÑO. Diagnostico de Nariño. 2004

Figura 2. Mapa Político de Nariño



Fuente: Pagina Web Gobernación de Nariño

1.7 DISEÑO METODOLÓGICO

1.7.1 Línea De Investigación. Teniendo en cuenta las líneas de investigación que se establecen para el programa de Comercio Internacional y Mercadeo, el problema a desarrollar se ubica en la línea de desarrollo regional y sus procesos de internacionalización, a la sub - línea de correspondiente a proyectos estratégicos de comercio internacional, y a la temática de identificación de infraestructura y logística para la competitividad de Nariño en el comercio internacional.

1.7.2 Área De Investigación. incluye un levantamiento de la información de tipo secundaria por municipio en el departamento de Nariño, para finalmente elaborar un diagnostico de tipo cualitativo que permita identificar el estado interno (debilidades y fortalezas) de la infraestructura logística del departamento de Nariño para le 2013.

1.7.3 Tipo De Estudio

EXPLORATIVO: puesto que no se entrara a demostrar ninguna teoría, y solamente se limitara a levantar información para luego analizarla y desarrollar un diagnóstico tendiente a soportar estudios futuros dentro del área de logística en Nariño.

1.7.4 Método De Investigación. Con base en la orientación analítica y de síntesis

ANALITICO - SINTESIS: Ya que consiste en la extracción de las partes de un todo, con el objeto de estudiarlas y examinarlas por separado, y luego su reconstrucción, y así poder diseñar el diagnóstico objeto del presente trabajo.

1.7.5 Fuentes De Información

1.7.5.1 Fuente Primaria. encuestas dirigidas a las alcaldías de los diferentes municipios, a las empresas de transporte que movilizan carga de exportación hacia Ecuador.

Entrevista a entidades relacionadas con el proceso de comercio exterior: DIAN de Ipiales, ministerio de comercio exterior, DANE, ICA, Min transporte

1.7.5.2 Fuente Secundaria. Toda la información de cada municipio ubicada a través de la WEB, soporte documental previamente escrito en diversos mecanismos de consulta.

1.7.6 Instrumentos Para La Recolección De Información. Para esta investigación se trabajara con análisis de información cualitativa, aplicación de encuestas y entrevistas de campo.

1.7.7 Análisis De La Información. Obtenida la información se procederá a la realización de la tabulación de la misma, aplicando para ello paralelos que permitan identificar aspectos relevantes de carácter cualitativo y cuantitativo. (Estadística descriptiva).

Finalmente la presentación de la información se realizará con diagramas y tablas explicativas.

2. ESQUEMA IDÓNEO DE INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA QUE REQUIERE UN PROCESO EXPORTADOR REGIONAL.

“La infraestructura logística como parte de la cadena de distribución Física Internacional, es un determinante para establecer el costo final del producto, por lo que cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones necesariamente debe tomar en consideración el funcionamiento y organización de la infraestructura logística que lo soporta”³⁶

2.1 INFRAESTRUCTURA LOGISTICA PARA EXPORTACIONES³⁷

2.1.1 Identificación del proceso exportador. Para poder hablar de una infraestructura logística para exportaciones es necesario mencionar que es un proceso exportador, el cual se podría expresar de forma aduanera como;

“Es la salida de mercancías del territorio aduanero nacional con destino a otro país. También se considera exportación, además de las operaciones expresamente consagradas como tales en este decreto, la salida de mercancías a una zona franca industrial de bienes y de servicios, en los términos previstos en el presente decreto.”³⁸

En un sentido comercial se podría argumentar que exportación es:

“Las exportaciones en economía hacen referencia a cualquier bien o servicio vendido o enviado con fines comerciales a un país extranjero.

En otras palabras, la exportación es el tráfico de bienes y servicios propios de un país con el fin de ser usados o consumidos en otro país. Este tráfico puede generar numerosos y variados fenómenos fiscales dado que, cualquier producto enviado más allá de las fronteras de un país, está sometido a diversas legislaciones y puede estar sometido a acuerdos específicos que dan lugar a condiciones concretas según el país de destino”³⁹

Por lo anterior se podría inferir que el termino exportación hace referencia a la

³⁶ <http://www.colombiatrade.com.co/infraestructura-logistica>

³⁷ Las ideas planteadas en este capítulo son propuestas del autor basadas en la lectura de documentos técnicos que permitieron identificar cual sería la estructura logística para exportación desea para el departamento de Nariño; en ningún caso esta propuesta esta soportada en una aplicación real de la misma; es una propuesta que permita orientar la realización y evaluación del posterior diagnostico de la misma

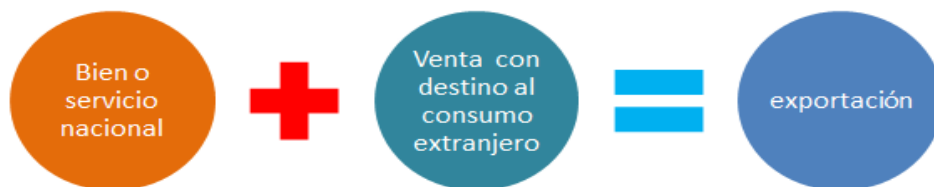
³⁸ Tomado del art. 261 D. 2685/1999. Estatuto Aduanero Colombiano, Dirección De Impuestos y Aduanas Nacionales.

³⁹ <http://www.efxto.com/diccionario/e/3698-exportaciones>

acción comercial de la venta que el aparato productivo⁴⁰ nacional hace al resto del mundo, bajo esta afirmación; se debe precisar que se puede hablar de exportación de bienes y servicios que un país puede ofrecer a otro con la salvedad que cada uno necesita una infraestructura especial que soporte toda la trazabilidad para llevar al éxito esa venta realizada por parte de un ente económico de tipo público o privado con destino aun consumidor en el extranjero.

En este orden de ideas se tiene concepto más integrado como se puede explicar en la Figura No 3

Figura 3. Concepto Exportación



Fuente: esta investigación

Basado en la anterior formulación de exportaciones se tiene que la infraestructura logística será la que soporte el éxito del proceso comercial exportador realizado.

⁴⁰ Entiéndase aparato productivo como todo el conjunto de bienes y acciones tanto privadas como públicas para que una economía sea productiva y competitiva.

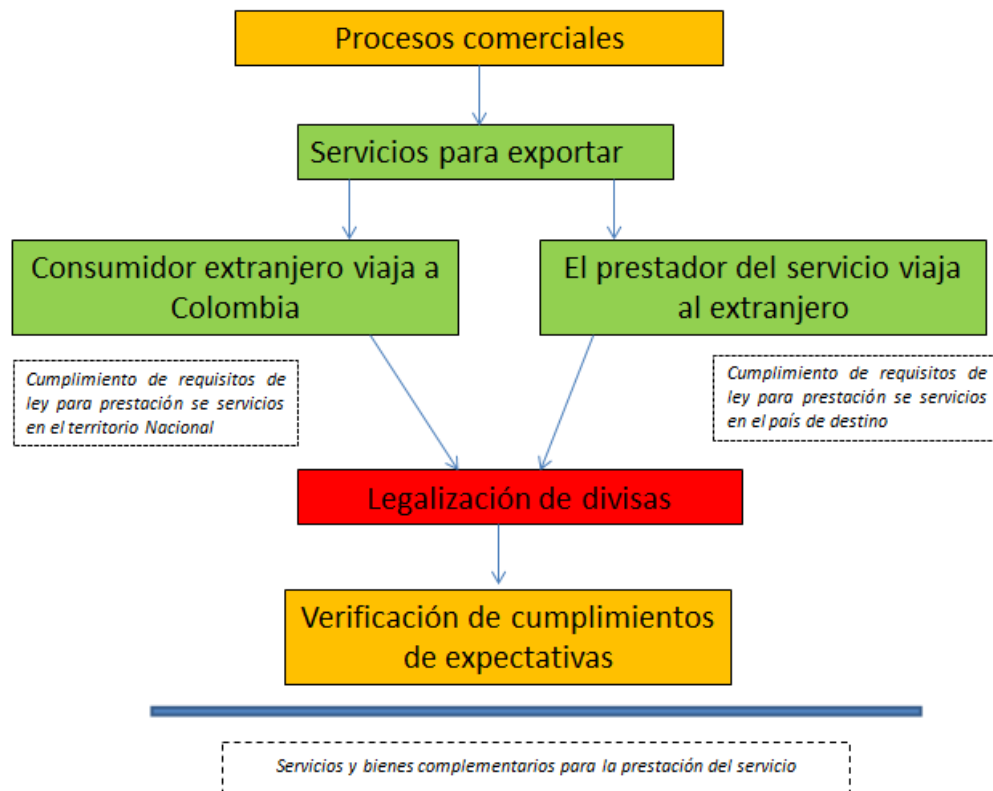
Figura 4. Proceso Exportador De Bienes⁴¹



Fuente: esta investigación

⁴¹ Para la elaboración de la presente grafica el autor se baso en las lecturas sobre procesos comerciales y de exportación de bienes, para ello se analizo tanto los escenarios comerciales de una operación de exportación como los escenarios legales del misma, si bien pueden existir muchas otras explicaciones sobre como se realiza un proceso exportador de bienes, el autor pretende únicamente resaltar la necesidad de la infraestructura logística para el cumplimiento del proceso exportador

Figura 5. Proceso Exportador De Servicios⁴²



Fuente: esta investigación

Como lo indican las Figuras No 4 y 5, el proceso exportador tanto de bienes como de servicios esta constituido de diversas etapas, estas a su vez pueden ser agrupadas en tres grandes aspectos:

- Comercial - administrativo
- Distribución
- legal

El proceso Comercial - administrativo en el cual una unidad de producción; que para todas las economías esta dada por las empresas productoras de bienes o servicios, identifica su capacidad exportador; se somete a un proceso de evaluación, elaboración y ejecución de planes exportadores; que en la mayoría de los casos no son planeados con la exigencia debida, y de los cuales da como

⁴² Para la elaboración del presente grafico el autor se baso en las lecturas sobre procesos comerciales y de exportación de servicios, de la misma manera esta es una apreciación subjetiva del proceso y si bien pueden existir muchas otras explicaciones sobre como se realiza un proceso exportador de servicios, el autor pretende únicamente resaltar la necesidad de la infraestructura logística para el cumplimiento del proceso exportador

resultado la identificación de potenciales mercados en los cuales se pueden ofertar estos bienes o servicios.

Dentro del proceso comercial – administrativo se enmarca lo que se denominaría la etapa previa de proceso exportador como tal, es en esta etapa es en donde los estudios, investigaciones y demás herramientas administrativas le permiten al oferente desarrollar diversas estrategias que le generen competitividad en los mercados extranjeros.

Dentro de la etapa de distribución es en la cual una vez realizadas las negociaciones comerciales, esto bienes o servicios son colocados a disposición real del consumidor final, esta es una de las grandes diferencias al momento de hablar de exportación de bienes y exportación de servicios, mientras los primeros son mercancías tangibles susceptibles de ser movilizadas de un lado a otro, la exportación de servicios es la venta de un intangible que si bien se soporta en elementos tangibles son operaciones muy difíciles de manejar como lo es el caso del turismo.

Es en esta etapa es el la cual la infraestructura logística para las exportaciones juega un papel muy importante y al mismo tiempo determinante; hoy en día bajo los conceptos de competitividad, globalización y productividad un elemento denominado “just time”⁴³ es una herramienta no solo de distribución Física Internacional sino de tipo administrativo, comercial e incluso de diferenciación en los mercados internacionales.

Finalmente los anteriores procesos están sujetos a la normatividad vigente que el estado Colombiano contemple necesaria para verificar que las operaciones de exportaciones se realizasen al amparo de un proceso claro, oportuno y dentro de un marco de competitividad y transparencia.

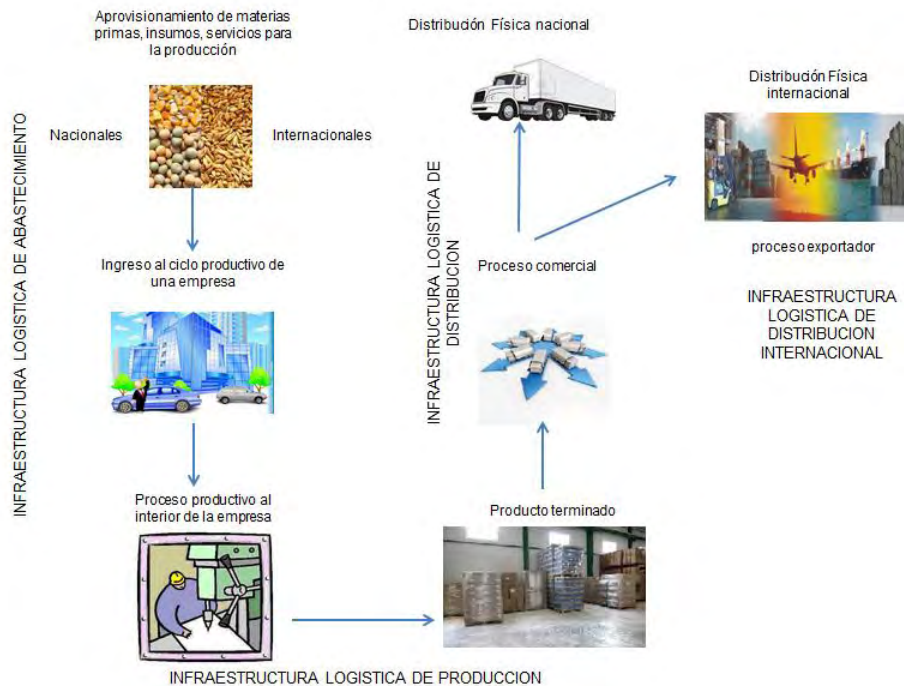
⁴³ **Taiichi Ohno** (1912-1990) fue el ingeniero que diseñó el sistema de producción Toyota, just in time (JIT), dentro del sistema de producción del fabricante de automóviles Just in Time (JIT), se suele traducir por 'Justo a Tiempo' y se trata del diseño adecuado de un proceso industrial o administrativo para que los materiales y productos intermedios requeridos para el montaje alcancen la línea de producción justo en el momento y cantidad en que sean necesarias. Una compañía que establezca este sistema de producción en sus procesos podría aproximarse al inventario cero (zero inventory).

Taiichi Ohno entiende el proceso de producción como un flujo visto desde el final, en el cual las actividades finales de montaje van "tirando" de los materiales que requieren de los procesos precedentes. En este sistema de producción es muy importante establecer un sistema de comunicación preciso sobre los materiales y cantidades que son necesarios en cada punto de la fábrica. Para este cometido, Ohno inventó un sistema sencillo y barato de señales llamado kanban (tarjeta en japonés) basado en tarjetas en las que se apunta el material y la cantidad que se solicita de manera continua al almacén.

En este orden de ideas se encuentra que infraestructura logística esta presente a lo largo de todo el proceso exportador, y es necesario identificarla, analizarla y comprenderla para poder identificar las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades que esta pueda generar al producto (bien o servicio), y como su influencia se vera reflejada en la competitividad dentro de un marco internacional.

Así pues; Si infraestructura de logística se define como “*el conjunto de obras e instalaciones que posibilitan el enlace entre los nodos de acopio, producción y consumo para satisfacer los requerimientos de las cadenas de suministro que interactúan entre ellos, mediante el uso de los modos de transporte y el apoyo de instalaciones y terminales especializadas donde se materializan los movimientos de carga en combinaciones intermodales, mediante procesos de transferencia, transbordo, ruptura y trasvase de las mercancías*”⁴⁴, en la Figura No 6 se puede identificar que los escenarios antes, durante y después a un proceso exportador requiere de una infraestructura logística para que su objetivo se cumpla de manera exitosa, de la misma manera estos elementos se complementan mutuamente, y que si alguno de ellos falla influye directamente en el resultado final.

Figura 6. Integración De Procesos



Fuente: esta investigación

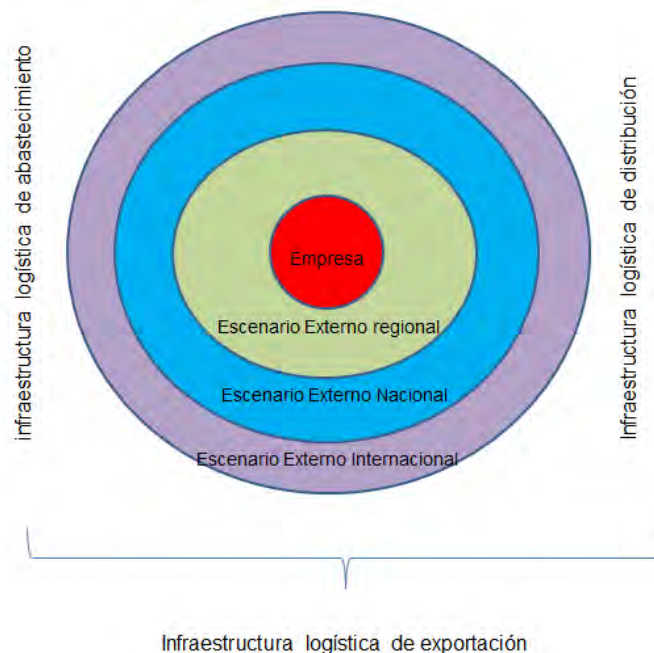
⁴⁴ <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica>

De esta manera; el escenario externo a las unidades productivas juega un papel importante, pues provee del escenario de logística externa a la empresa, no directamente controlable; pero si directamente proporcional al éxito o fracaso en los escenarios extranjeros.

“El desarrollo del comercio internacional tiene, en América Latina, un obstáculo insalvable: la falta de infraestructura. La poca inversión que hubo, tanto en el sector estatal como en el privado durante los últimos años, ha llevado a que este tema se convierta en un obstáculo para el desarrollo y la integración de los países. En este informe se destaca cómo afecta la falta de una infraestructura adecuada para el transporte en las economías de los países, y también su influencia en los costos logísticos, que se ven encarecidos debido a este déficit continental.”⁴⁵

De lo anterior se encuentra que la correlación existente entre los escenarios públicos y privados influye directamente en un proceso exportador, ya que el uno es responsable de una producción con calidad y el otro de generar los escenarios externos legales, sociales, económicos, políticos y de infraestructura acorde a las exigencias de competitividad, encontrando la siguiente situación, Figura No 7:

Figura 7. Interrelación publico - privada



Fuente: esta investigación

⁴⁵ <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/4557-infraestructura-logistica-un-desafio-pendiente>

“La infraestructura logística de un país representa uno de sus recursos más importantes en virtud de que posibilita el intercambio comercial de bienes y mercancías, tanto dentro de su territorio como hacia el exterior, lo cual representa uno de los principales motores para el desarrollo económico. Es por ello que las naciones que cuentan con una mejor infraestructura, tienen mayor capacidad para crecer y ser más competitivos en el ámbito internacional (World Bank, 2012). Una infraestructura logística adecuada resulta necesaria para mover productos desde los centros donde éstos se generan hasta las zonas de consumo, de manera eficiente, confiable y a costos competitivos. Las mejoras en la calidad, el alcance territorial y la conectividad de la infraestructura logística adquiere por lo tanto gran relevancia como palanca del desarrollo, especialmente para economías emergentes como la nuestra.”

Un estudio elaborado por Ricardo J. Sánchez y Gordon Wilmsmeier para la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), titulado "Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados", analizó la situación de la infraestructura de transporte en el continente, además de las causas que llevaron a la falta de inversión en esta área. “Existe una amplia red de infraestructura de transporte, entre la frontera de los Estados Unidos con México, hasta el sur de Panamá; otra desde Venezuela, pasando por Colombia y la orilla occidental de la cordillera de Los Andes; y otra que une la zona central de Chile con la de Argentina y el sur de Brasil. En otras partes de la región, existen redes de menor envergadura o una serie de eslabones, antes que una red propiamente dicha. La mayor parte de los componentes mencionados son caminos no pavimentados y de transitabilidad precaria.”

De acuerdo con los autores, sólo 3% (cifra que corresponde a las vías terrestres concesionadas en la década pasada) son de reciente construcción, ya que, en general, las rutas de la región latinoamericana tienen varios años de existencia. “La mayoría de la red consiste en caminos, puesto que los ferrocarriles se dedican principalmente a unir las zonas de producción minera o agrícola con los puertos oceánicos, o fluviales, en algunos casos. El transporte de carga general por ferrocarril se limita principalmente al centro y norte de México, centro y norte de América del Sur (hierro y carbón), y a algunos sectores del Mercosur.” Además, existe un problema con la integración de los ferrocarriles, que es la incompatibilidad de trochas entre los diferentes países. En el centro de Sudamérica, principalmente, se encuentra la trocha métrica. “La realización de una serie de proyectos en distintas fases de análisis convertiría esta trocha en una especie de norma para la subregión, que sería desafortunado en el sentido de que tiene limitaciones físicas más agudas que las trochas más anchas”, señala el estudio.

En cuanto al transporte fluvial “los ríos, aun cuando no pueden interconectarse en

forma directa, podrían ser enlazados intermodalmente para formar amplias redes de infraestructura de transporte, aprovechando la generosa disponibilidad fluvial que es propia a la región; sin embargo, aun cuando algunas partes de Sudamérica utilizan parcialmente el potencial de las principales cuencas (Orinoco, Amazonas y Tietê-Paraguay-Paraná-Del Plata) para el transporte de granos, y a veces carga en general, los volúmenes transportados son menores dentro del conjunto”, agregan los autores.”⁴⁶

2.1.2 Identificación de infraestructura logística. de la misma manera que se puede identificar y caracterizar un proceso exportador, se debe conocer e identificar en que consiste una infraestructura logística y su influencia al interior de una economía de tipo local, regional, nacional e internacional.

“Sin duda, una de las constataciones más importantes que registra la literatura especializada fue la verificación de una relación directa altamente significativa entre el desarrollo del sector infraestructura y el crecimiento económico, que se sustenta en mejoras de la productividad de los factores y de la competitividad sistémica. Específicamente, gran parte de la evidencia empírica compilada muestra que las inversiones en infraestructura contribuyen directamente al crecimiento del producto, e inciden usualmente en reducciones de costos y mejoras en la rentabilidad, aunque debe ser advertido que se requiere un análisis de los costos y beneficios de cada proyecto para evitar la noción errónea de que toda inversión en infraestructura conduce per se a las mejoras antes mencionadas. De todos modos, la evidencia empírica existente permite relacionar las mejoras de la infraestructura con avances positivos de las economías, tanto hacia el interior como hacia el exterior de las mismas.”⁴⁷

Es preciso indicar que la infraestructura logística comprende diversos escenarios físicos que permiten hablar de una interrelación que conlleva a coadyuvar a proceso exportadores.

En el numeral anterior se hizo referencia al concepto de exportación, y a la internación que las empresas como entes productivos tienen con el estado y que este a su vez provee a las empresas de escenarios externos favorables, por esta razón al hablar de infraestructura logística se hablara entonces del soporte físico que permita esa movilización activa y efectiva de los bienes o servicios objetos de exportación, tanto para el aprovisionamiento de sus materias primas como para la distribución final de sus bienes.

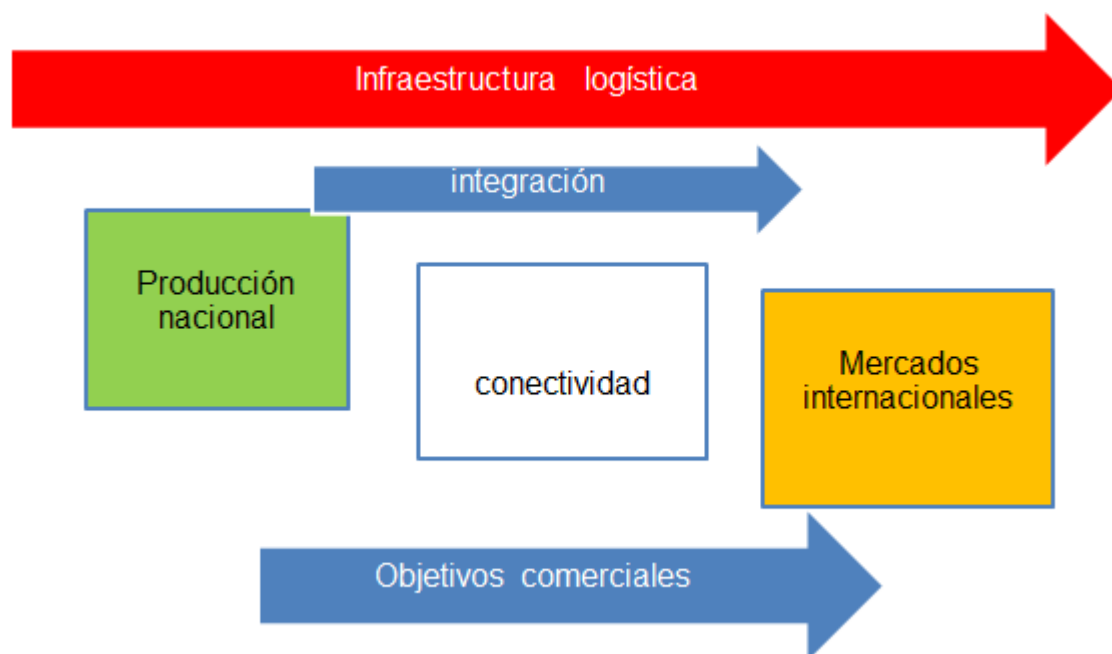
⁴⁶ IBID

⁴⁷ ROZAS Patricio, Sánchez Ricardo (2004): Desarrollo de Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión conceptual, CEPAL serie Recursos Naturales e Infraestructura No 75: Santiago de Chile, Octubre.

Por lo tanto se podría definir infraestructura como *“infraestructura como el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones –por lo general, de larga vida útil– que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales”*⁴⁸

Por lo anterior se puede inferir una interrelación entre la conectividad; Figura No 8, las operaciones de comercio exterior y la infraestructura logística.

Figura 8. Interrelación Infraestructura - conectividad



Fuente: esta investigación

En este orden de ideas, se puede hablar de la siguiente infraestructura necesaria para solventar un proceso de conectividad exitoso, entendiéndose conectividad *“Como una cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre objetos y funciones que se interrelacionan. De esta manera, la representación física del concepto abstracto de conectividad es el de una estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, información y personas entre distintos puntos del territorio”*⁴⁹

⁴⁸ IBID

⁴⁹ FIGUEROA Oscar, Rozas Patricio (2005). Conectividad, Ámbitos de Impacto y Desarrollo Territorial: el caso de Chile. CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura. No 107. Santiago de Chile, Diciembre

Bajo este esquema se encuentra entonces dos tipos de infraestructura:

Infraestructura Social: Energía, acueducto, alcantarillado, red de comunicación
Infraestructura productiva: redes de movilización de producción interna

Por lo tanto; al hablar de la infraestructura productiva se debe mencionar la interrelación que existe entre el núcleo productivo, la empresa, y el ambiente externo generado por la parte pública; la cual se refleja en la infraestructura productiva que ofrece, para que el ejercicio comercial realizado por las empresas de una región logre obtener resultados exitoso.

Por lo anterior, se tiene que la infraestructura productiva incluye básicamente transporte y las comunicaciones, y que estos elementos se reflejan en condiciones físicas como lo son:

Puertos
Aeropuertos
Zonas de fronteras
Redes viales
Redes de instalaciones fijas
Redes de aguas interiores
Zonas de unificación productiva
Interrelación de nodos de acceso y centro productivos
Corredores logísticos
Integración a sistemas logísticos nacionales
Plataformas logísticas⁵⁰: entiéndase estas como:

Nodo de abastecimiento/mayorista: Su ámbito acostumbra a ser metropolitano o municipal, adoptando generalmente una funcionalidad básica de servicio a la distribución urbana de mercancías, que permite eliminar la circulación de vehículos pesados por el centro de las ciudades y las empresas de transporte, reorganizando el tráfico interno de mercancías en la ciudad.

• ***Centros de transporte terrestre:*** Son plataformas de servicios al transporte de carácter local o metropolitano, o bien de soporte al tránsito interurbano de media y larga distancia por carretera. Cuentan con servicios a la carga, al vehículo y al transportador.

• ***Área logística de distribución:*** Son plataformas logísticas de carácter regional, con todos los servicios y equipamientos necesarios para llevar a cabo actividades de almacenamiento y distribución.

⁵⁰ REPUBLICA DE COLOMBIA, Departamento Nacional de Planeación. Consejo Nacional de Política Económica y Social, Documento CONPES 3547 Política Nacional Logística, Bogotá 27 de octubre del 2008

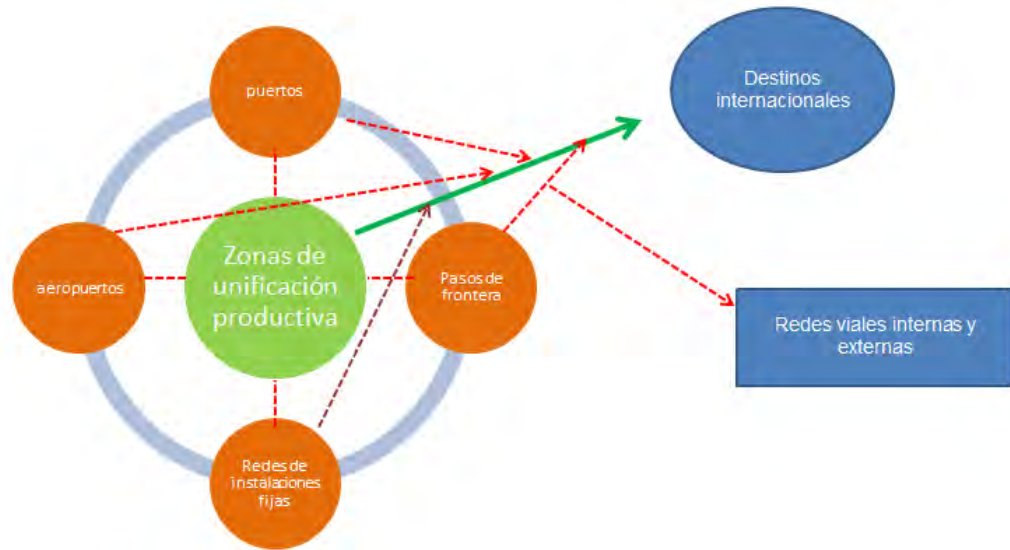
- **Centros de carga aérea:** Centros logísticos intermodales aéreo-carreteros vinculados a grandes terminales de carga aérea, con sus correspondientes instalaciones para la conexión terrestre y habitualmente dotadas de infraestructura aduanera y controles de comercio exterior.
- **Zonas de actividades logísticas portuarias (ZAL):** Plataformas logísticas vinculadas a puertos, que acogen actividades de segunda y tercera línea portuaria¹², generalmente dedicadas a actividades logísticas de mercancías marítimas. Su implantación responde a los requerimientos de manipulación y distribución de mercancía marítima hacia y desde el hinterland¹³ portuario.
- **Puertos secos:** Plataformas logísticas especializadas en el intercambio modal férreo-carretero (también puede ser ferroviario-marítimo) y en el tratamiento de mercancía ferroviaria. Se trata de un puerto seco cuando la terminal intermodal de mercancías está situada en el interior y conecta a través de la red férrea o carretera con el puerto de origen o destino.
- **Zonas logísticas multimodales:** Las terminales ferroviarias intermodales pueden combinarse con los centros de transporte conformando grandes plataformas logísticas intermodales (especialmente ferrocarril-carretera) con una mayor complejidad funcional.

Las cuales ofrecen servicios como:

- **Servicios a la carga:** recepción, almacenaje y despacho; consolidación/desconsolidación, picking¹⁴, packing¹⁵, etiquetado, preparación de pedidos, armado de kits; conservación en condiciones de temperatura y humedad apropiadas; desaduanaje; inspecciones fronterizas, fitosanitarias y de seguridad.
- **Servicios a los vehículos:** patios de maniobra, aparcamientos, gasolinera, taller, venta de repuestos, concesionario.
- **Servicios a las personas y las empresas:** hotel, restaurantes, banco, oficinas de empleo, centros de convenciones, transporte público, servicios de tecnologías de la información y las comunicaciones, electricidad, y agua, recolección y reciclaje de residuos.
- **Servicios generales:** vigilancia 24 horas, predios cerrados, circuito cerrado de comunicación, accesos controlados, centro de recepción de visitantes.

Lo anterior se puede explicar en la siguiente Figura No 9.

Figura 9. Infraestructura y comercio

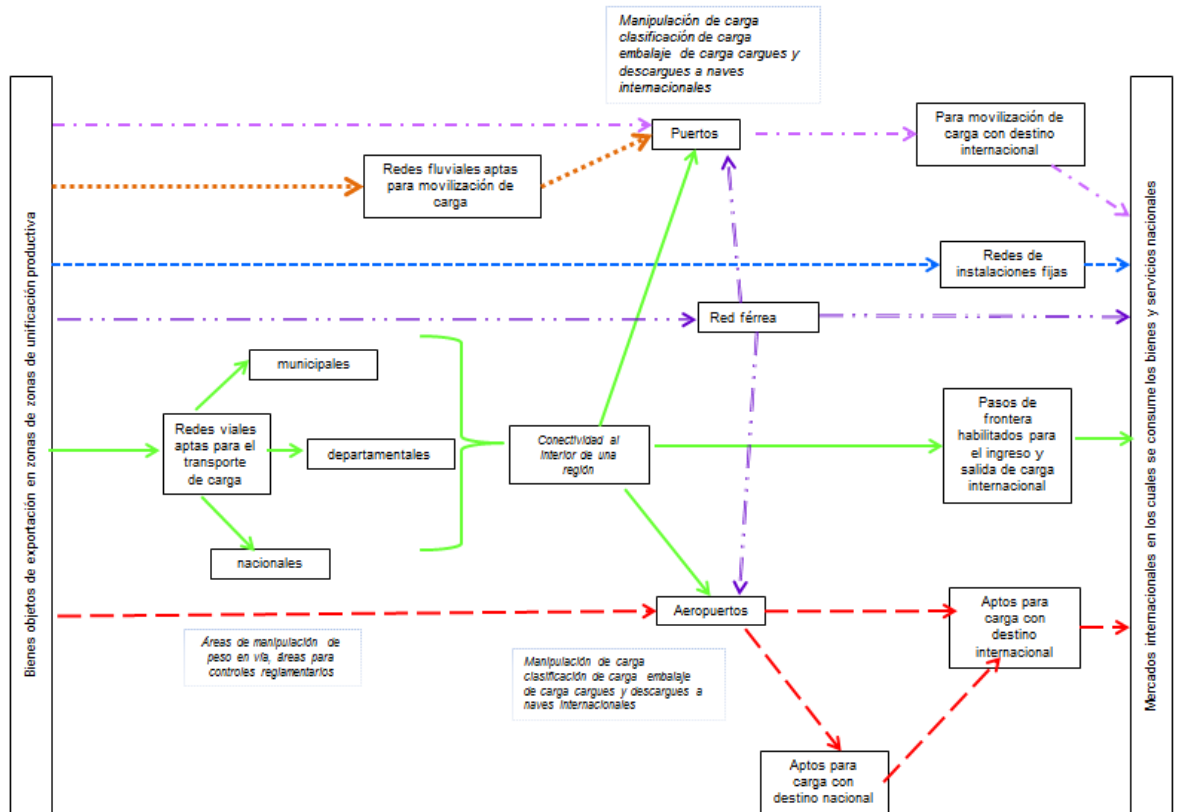


Fuente: esta investigación

En la Figura No 10 se puede apreciar que lo primero que se debe identificar al momento de hablar de infraestructura logística es de los centros productivos de las regiones, luego se debe determinar los nodos de salida de esa región; entiéndase como nodos de salida todos los puntos geográficos aptos y legalmente habilitados para los proceso de comercio exterior como lo son los aeropuertos, los puerto y los pasos de frontera, y luego la conectividad que los centros de producción tiene con eso nodos de salida, esto permitirá evidenciar que ventajas competitivas al interior de una matriz de distribución física internacional en origen un producto puede tener.

Lugo de identificar la necesidad de los puertos, aeropuertos y pasos de frontera para poder aprovechar las ventajas que el cada modo de transporte ofrece, se hace necesario la evaluación del equipamiento que cada uno de estos ofrezca.

Figura 10. Opciones de transporte

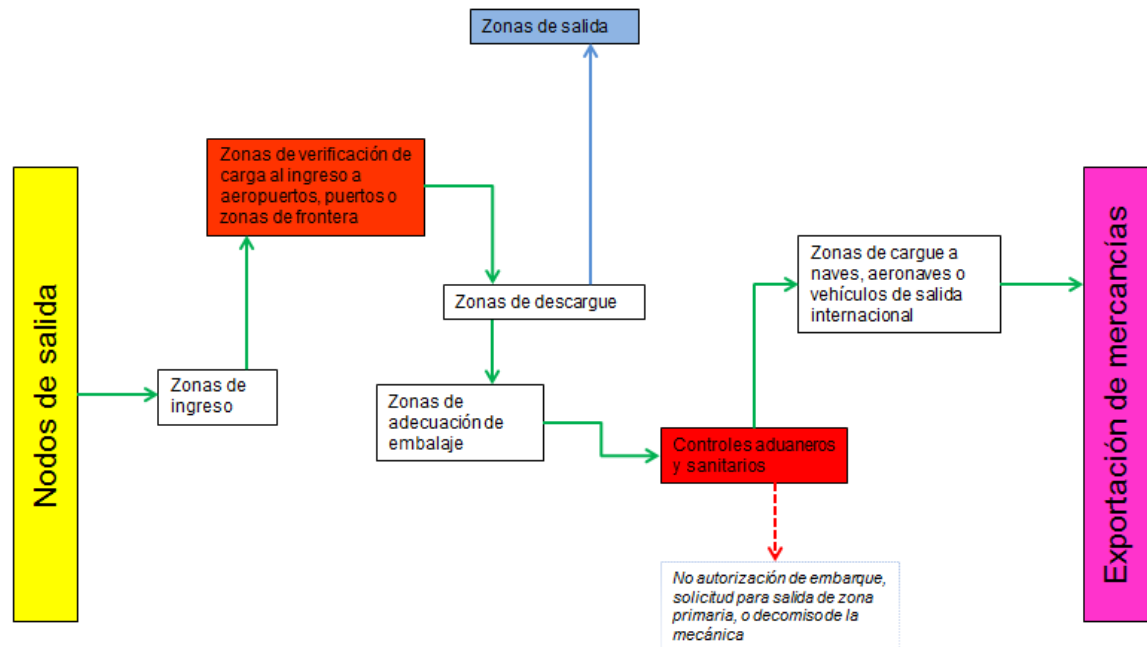


Fuente: esta investigación

Por lo tanto, una región como el departamento de Nariño, una vez identifique su potencial exportador, debe identificar las opciones de transporte que esa región productiva tiene, su estado si es o no apta para el transporte de carga bajo las condiciones de justo a tiempo y que le brinde a una movilidad segura y que ofrezca buena manipulación a la misma.

De la misma manera ubicada la mercancía en los nodos de salida, se debe tener claro cual es el proceso al interior de cada zona primaria, y los requisitos que estas deben tener para ofrecer al proceso logístico de una mercancía objeto de exportación un logro de éxito del 100%

Figura 11. Circuito en zona de carga internacional



Fuente: esta investigación

En este sentido se hace necesario evaluar la red vial para hacer transporte terrestre, las instalaciones y equipamientos para hacer transporte aéreo o marítimo, las instalaciones para optar por un transporte por instalaciones fijas o férreas.

3. INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA PARA LAS EXPORTACIONES DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO

3.1 DEPARTAMENTO DE NARIÑO⁵¹

Nariño es un municipio ubicado al suroeste de la república de Colombia límites con el vecino país del Ecuador, la superficie es de 33.268 kilómetros cuadrados y limita por el norte con el Departamento del Cauca (franja del territorio en litigio) por el este con el Departamento del Putumayo (franja de territorio en litigio), por el sur con la República del Ecuador y por el oeste con el Océano Pacífico.

El Departamento está dividido en 63 municipios: Pasto, ciudad capital, Albán, Aldana, Ancuya, Arboleda, Barbacoas, Belén, Buesaco, Colón, Consacá, Contadero, Córdoba, Cuaspud, Cumbal, Cumbitara, Chachagüi, El Charco, El Peñol, El Rosario, El Tablón, El Tambo, Francisco Pizarro, Fúnes, Guachucal, Guaitarilla, Gualmatán, Iles, Imúes, Ipiales, La Cruz, La Florida, La Llanada, La Tola, La Unión, Leiva, Linares, Los Andes, Magüi, Mallama, Mosquera, Nariño, Olalla Herrera, Ospina, Policarpa, Potosí, Providencia, Puerres, Pupiales, Ricaurte, Roberto Payán, Samaniego, San Bernardo, San Lorenzo, San Pablo, San Pedro de Cartago, Sandoná, Santa Bárbara, Santa Cruz, Sapuyes, Taminango, Tangua, Tumaco, Túquerres y Yacuanquer; 230 corregimientos, 416 inspecciones de Policía, numerosos caseríos y sitios poblados. Los municipios están agrupados en 20 círculos notariales, con un total de 25 notarias, un círculo principal de registro con sede en Pasto y 7 oficinas seccionales de registro con sede en municipios de Barbacoas, Ipiales, La Cruz, La Unión, Samaniego, Tumaco y Túquerres; un distrito judicial con 11 cabeceras: Barbacoas, Ipiales, La Cruz, La Unión, Samaniego, Túquerres y Tumaco en el Departamento de Nariño y Mocoa, Sibundoy y Puerto Asís en el Departamento del Putumayo. El Departamento conforma la circunscripción electoral de Nariño.

Se distinguen 3 unidades fisiográficas: La llanura de Pacífico, la Región Andina y la Vertiente Amazónica. La llanura de Pacífico se caracteriza por altas temperaturas, abundantes lluvias y exuberante vegetación; se subdividen en el andén aluvial o zona de mangle y la llanura del bosque húmedo, que se extiende hasta las estribaciones de la cordillera occidental. La región Andina es el rasgo más sobresaliente del Departamento al penetrar la cordillera de los Andes forma un nudo de los Pastos, de donde se desprenden dos ramales: la cordillera occidental la cual presenta los volcanes Chiles (4718 metros), Cumbal (4.764 metros), Azufral (4.070 metros), y una profunda depresión denominada Hoz de

⁵¹ La presente información esta tomada de la consignada en la página web oficial de la gobernación de Nariño WWW.narino.gov.co; y se busca con ello contextualizar al lector sobre las condiciones políticas, sociales, económicas y físicas con las que cuenta el departamento para el desarrollo del presente trabajo.

Minamá; y la cordillera centro oriental que presenta el altiplano de Túquerres, Ipiales, el Valle de Atriz y los Volcanes Galeras (4.276 metros) y Doña Juana (4.250 metros). La vertiente amazónica al oriente presenta terrenos abruptos poco aprovechables y está cubierta por bosques húmedos, en ella se encuentra la Laguna de la Cocha.

La hidrografía del Departamento está constituida por dos vertientes, la vertiente del Pacífico que comprende los ríos Patía, Guaítara, Mayo Juanambú, Pasto, Iscuandé, Mira y Mataje, y la vertiente amazónica formada por los ríos Guamués, Churuyaco, San Miguel, Patascoy, Afiladores y Lora.

El relieve permite disfrutar de temperaturas cálidas, templadas, frías, y de páramo. Las lluvias en el área interandina son superiores a los 3.000 m.m. disminuyendo en el altiplano nariñense donde son inferiores a los 1.000 m.m.; en el Piedemonte amazónico las lluvias son superiores a los 4.0000 m.m. en el Departamento se encuentra el Parque Nacional de Sanquianga, los Santuarios de Flora y Fauna, Galeras e isla de la Corota, y 47 áreas de reserva natural, en los municipios de Barbacoas, Chachagüi, Ricaurte, Pasto y Yacuanquer.

Según datos de proyección de población del DANE para el año 2004 es de 1632.093 habitantes, de los cuales 714.481 corresponden a cabeceras municipales y 917.612 al sector rural agrupados en 238.735 hogares y 224.450 viviendas. La población de 10 años y más, según condición de actividad, está distribuida en 51% económicamente activa, 20% estudiantes, 24% oficios del hogar, 1% jubilados y pensionados y el 4% en otra situación. La población actual se ha originado de la mezcla de españoles e indígenas, entre estos últimos los Quillacingas y los Patos; posteriormente los españoles trajeron negros africanos como esclavos, muchos de los cuales se convirtieron en cimarrones y se ubicaron en la cuenca del Patía y en el sector costero. En el Departamento se encuentran 38 resguardos; predominan las familias Quillacinga y Awa, con 76.828 indígenas, correspondientes al 6,36% de la población y que ocupan 258.637 hectáreas del territorio departamental. La constitución política de Colombia de 1991 y mediante la Ley 70 de 1993, han otorgado reconocimiento a las negritudes y sus derechos; estas se encuentran concentradas principalmente en la faja del litoral Pacífico, donde se encuentra el mayor número de comunidades y pobladores.

Presenta una economía tradicional, basada en el sector primario. Los cultivos de mayor importancia son la papa (45.769 Ha), trigo (30.015 Ha), café (27.607 Ha), frijol (21.567 Ha), cacao (15.164 Ha), plátano (21.362 Ha), caña panelera (18.011 Ha); en menor proporción se cultiva zanahoria, arveja y haba. La población ganadera se estima en 338.486 cabezas de vacunos, 160.885 porcinos, 99.285 equinos, 5.334 mulares, 663 asnales, 18.798 caprinos y 29.132 ovinos. La pesca marítima y continental es igualmente importante; en los sectores altos de los ríos y lagunas se pesca principalmente la trucha, y en el área costera se encuentran

criaderos de camarón blanco; las principales especies marítimas son: barrilete, chema, pargo rojo, camarón blanco y camarón tití. El sector industrial en el Departamento tiene registradas 559 industrias y el comercial 6.639 establecimientos; sobresale la pequeña industria, principalmente la manufacturera en cuero y talla en madera. La agroindustria está representada por la extracción de aceite crudo de palma africana y la industria harinera. Los municipios de mayor actividad comercial son Pasto, La Unión, Tumaco, Túquerres e Ipiales. La actividad minera presentó en el año de 1995 una producción de 931.405 gramos de oro y 8.805,2 gramos de platino. Son un potencial en el área, los recursos de petróleo gas, roca fosfórica, cobre, molibdeno, plomo, zinc, manganeso, arcillas, arenas, piedra, gravas y gravilla. En la actividad económica es importante tener en cuenta el sector de la construcción que ha cobrado fuerza en los últimos años. Existe una actividad comercial importante en el Departamento debido al intercambio con el vecino país del Ecuador. El sistema financiero presentó (1996) al Departamento, 251.199 millones de pesos en captaciones y 93.099 millones de pesos en colocaciones. La participación departamental en el producto interno bruto (PIB) es de 1,72% del total nacional.

Una de las principales vías es la que comunica a la República del Ecuador con el resto del país: la carretera al mar une a Tumaco con la cabecera del municipio de Túquerres y con la capital del Departamento; otras poblaciones conectadas por carreteras secundarias son Pasto – La Unión y Pasto – Consacá, Sardoná, Yacuanquer, hacia el oriente el Municipio de Pasto se comunica con el Departamento del Putumayo. Cuenta con un aeropuerto nacional, Antonio Nariño, ubicado en el Municipio de Chachagüi, a 35 Km de Pasto, San Luis, en el municipio de Ipiales y muchas veredas localizadas en la parte baja de los ríos Mira y Patía realizan su transporte a través de lanchas a motor y pequeñas embarcaciones.

La mayoría de los municipios cuenta con biblioteca y diferentes escenarios deportivos. Desarrolla gran variedad de actividades artesanales, entre las que se destacan la cerámica en Barniz, obtenido de la resina llamada “De Cera”, los tejidos en paja toquilla y la marroquinería. Ofrece numerosos sitios de interés cultural y turístico, entre los que se encuentran el Santuario de “Las Lajas”, el Volcán Galeras, la Laguna de La Cocha, la Isla La Corota, el Nevado y la Laguna de Cumbal, el Nudo de los Pastos, termales de Ipiales y la Cruz; la Isla de Tumaco, la Playa Bocagrande, museos y sitios turísticos en diferentes municipios.

La extracción de oro en forma artesanal causa contaminación especialmente en los ríos Mira, Patía y Telembí; en el Nevado del Cumbal avanza la pérdida de la capa de hielo, causada por los campesinos de la región que lo extraen en bloques para venderlos en la cabecera municipal; la región del Pacífico viene siendo afectada por la irracional deforestación causada por los colonos, principalmente en las áreas aledañas a los ríos Mataje, Mira, Patía, Sanquianga, Satinga y Tapaje;

en las partes altas de la Laguna de La Cocha y en el Volcán Galeras. Para atender el desarrollo de planes ambientales departamentales y regionales, se creó la Corporación Autónoma Regional de Nariño (CORPONARIÑO), por medio de la ley 99 de 1993.

3.1.1 Municipio del departamento de Nariño⁵²

3.1.1.1 Ubicación, condiciones generales.

- Albán:

El Municipio de Albán se encuentra situado al nororiente del Departamento de Nariño, hace parte de la Cordillera centrooriental, perteneciente a la Cordillera de los Andes, cuyo eje principal posee dirección NE, paralelamente con el sistema de fallas de Romeral. Según Ingeominas, la cordillera centrooriental representa el 10% del área del Departamento.

Está influenciado por la cuenca hidrográfica del Río Juanambú y en menor escala por la Subcuenca hidrográfica del río Quiña.

La localización geográfica corresponde a las siguientes coordenadas: 1° 28' 00" de Latitud Norte y 77° 05' 45" al Oeste del Meridiano de Greenwich; al igual que el resto del Departamento se encuentra en zona de bajas latitudes, por lo cual recibe una insolación permanente durante el año y los días y las noches tienen casi igual duración.

Con respecto al Departamento de Nariño se encuentra localizado en la parte Nororiental, su extensión es de 43.47 Kms cuadrados y se encuentra a una distancia, tomando como base su capital es de 68 kms con relación a la capital del Departamento.

Límites del municipio: Norte: Municipio de San Bernardo, Sur: Municipio del Tablón de Gomez, Oriente: Municipio del Tablón de Gomez y al Occidente: Municipio de la Arboleda (Berruecos)

Extensión total: 43.47 Km²

Extensión área urbana: 0.33 Km²

Extensión área rural: 39.1 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1971

⁵² La presente información fue tomada de las paginas web oficiales de cada municipio, las cuales pueden ser ubicadas a través de la pagina web oficial del departamento de Nariño, por lo tanto la información consignada esta sujeta a verificación.

Temperatura media: Oscilan entre los 17 y 24° C

Distancia de referencia: 68

- Aldana:

EL Municipio de Aldana esta situado en la parte sur-occidental de Colombia en el Departamento de Nariño. Su posición geográfica, según el meridiano de Greenwich es de 05 grados, 16 minutos, 00 segundos de latitud norte y 43 grados, 24 minutos, 00 segundos de longitud. Su superficie es de 52 kilómetros cuadrados divididos en 16 kilómetros para el clima frío y 36 para el páramo.

El municipio esta demarcado por los siguientes límites: al norte con el municipio de Guachucal, desde el cerro Chitazon por la Quebrada de Guacales pasando por el cerro Calaveras hasta el camino de herradura que conduce a Guachucal. Por el occidente con los municipios de Guachucal y Cuaspud así: desde el camino de herradura Aldana – Guachucal hasta el alto de Cusagues, siguiendo en línea recta hasta el Barreal y tomando en su origen la Quebrada Duendes hasta su desembocadura en el río Blanco. Por el sur con el municipio de Ipiales, por el río Blanco aguas abajo hasta Puenes y tomando el callejón que conduce a la Lenguadevaca hasta encontrar la Quebrada Pusialquer. Por el oriente con el municipio de Pupiales; desde Puenes por la Quebrada Pusialquer aguas arriba, pasando por el cerro Pelado, toma el camino que conduce a Gelpud hasta llegar a la corriente de la Quebrada Guacales. Estos son los limites que actualmente reconoce el Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Se encuentra a 3.050 metros de altura sobre el nivel del mar y su temperatura media es de 11 grados centígrados. El municipio, que tiene como capital a Aldana, distancia de Pasto es 112 kilómetros por la carretera Bolivariana, 10 kilómetros de la ciudad de Ipiales y 16 de la frontera Colombo-ecuatoriana.

Integran el municipio las secciones de: Caupueran, Muestas, Chaquilulo, Chorrillo, La Laguna, Chalapud y San Luis. Además las secciones menores: yanguimbud, Muesasillo, tepú, Chitaira, La Cruz, Zaragoza, Chapuesmal, El Molino, Cantores, Piaspalan, El Carrizo, Santa Bárbara y otras.

- Ancuya:

Ancuya, Ancoya, Ancula o Angayán es un municipio del departamento de Nariño ubicado en la subregión Andina, parte occidental a 83 Kilómetros de la ciudad de Pasto, a un grado, 16 minutos de latitud norte y a 77 grados, 30 minutos de longitud Oeste, tomando como base el meridiano de Greenwich.

Límites del municipio:

Sus límites son bien definidos porque se trata de elementos naturales como ríos, quebradas, caminos y cimas de montañas.

Limita al norte con Linares, quebrada la Clueca por medio; al sur con el municipio de Guaitarilla, su línea de demarcación es la quebrada Barbasco; al occidente, con Samaniego y Túquerres, cima de la cordillera Occidental camino Viejo al medio y por el oriente con municipios de Sandoná y Consacá, teniendo como línea divisoria el río Guáitara.

Extensión total: 34 Km²

Extensión área urbana: 7 Km²

Extensión área rural: 27 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2200 MSNM

Temperatura media: 22 C°

Distancia de referencia: 38 Km hasta Sandoná

- Arboleda:

El Municipio de Arboleda se encuentra situado en la subregión montañosa del Norte del Departamento de Nariño, el cual a su vez, se encuentra ubicado en la parte sur de la República de Colombia, entre las Regiones Andina y Pacífica. El Municipio de Arboleda esta ubicado a 01° 30 12" de Latitud Norte y 77° 08 16" de Longitud Oeste. Altura sobre el nivel del Mar 2100 m., Temperatura media: 19°C., Precipitación media anual: 1.720 mm.

El Municipio de Arboleda – Berruecos, limita al Norte con el Municipio de San Pedro de Cartago, al Sur con el Municipio de Buesaco, al Este con los Municipios de Albán y el Tablón de Gómez y al Oeste con el Municipio de San Lorenzo.

Extensión total: 115 Km², e

Extensión área urbana: 18 Km²,

Extensión área rural: 97 Km²,

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2.170,

temperatura media: 24 ° C,

Distancia de referencia: 72 kilómetros de San Juan De Pasto

- Barbacoas:

El municipio de BARBACOAS se encuentra localizado al centro del departamento de Nariño al noroeste de la ciudad de San Juan de Pasto y haciendo parte de la región pacífica en zona de pie de monte y litoral. Su acceso desde Pasto se hace por la carretera pavimentada (troncal Pasto – Tumaco) hasta el sitio Junín en una distancia de 180 kilómetros, desde allí por carretera secundaria pavimentada en

una longitud de 10 kilómetros y finalmente deben recorrerse 45 kilómetros en carretera destapada en malas condiciones.

El municipio de Barbacoas se encuentra localizado entre las siguientes coordenadas geográficas: Latitud: 1° 40' 27" N (Límite con los municipios de Maguí y Los Andes) 1° 05' 16" N (Río San Juan en límites con el Ecuador) Longitud: 77° 47' 34" W (Límite con los municipios de Maguí y Los Andes) 78° 29' 28" W (Ríos Mira –San Juan en límites con el Ecuador)

Límites del municipio: por el norte con Maguí, por el este con Maguí, Cumbitara, Los Andes, La Llanada, Samaniego y Ricaurte; por el sur con Ricaurte y por el oeste con Tumaco y Roberto Payan.

Extensión total: 2.324 km²;

Extensión área urbana: 4 km²;

Extensión área rural: 2.320 km²;

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 36 msnm; temperatura media: 26°C°

Distancia de referencia: 236 Km. de la ciudad de Pasto, Capital del Departamento de Nariño

Los 27.012 habitantes de este municipio presentan como actividades económicas de mayor importancia la agricultura, la ganadería, minería y comercio, siendo su principal producto del agro el plátano con 260 haciendas sembradas; la ganadería con 420 cabezas; la minería es un capítulo aparte, ya que es el mayor explotador de oro del Departamento, en los últimos 5 años presenta un promedio de 19.958 onzas anuales vendidas al Banco de la República.

- Belén:

El municipio de Belén se encuentra localizado al Nororiente del Departamento de Nariño en la región Andina, a una distancia de 92 kilómetros de las ciudades de San Juan de Pasto – capital del Departamento, por la carretera que desde Belén conduce a los Municipios de San Bernardo, San José de Albán, Buesaco y Pasto.

El Municipio de Belén se encuentra dividido en tres corregimientos Belén Especial, La Esperanza y Santa Rosa, y por trece veredas, cuenta con dos inspecciones de policía; Corregimiento de Santa Rosa y Belén Especial.

El municipio de Belén comienza su vida jurídica el 12 de Diciembre de 1985 al ser sancionada la ordenanza N° 053 por la gobernadora del departamento, la Doctora Mercedes Apraiz de Ortega. El día 20 de Enero de 1986, llegando a ser el 56avo municipio del departamento de Nariño y se nombre al primer alcalde el señor Enrique Copérnico Argote Zambrano.

Los límites del Municipio de Belén son los siguientes: Al Norte con el municipio de Colón – Génova. Al sur con los municipios de San Bernardo y San Pedro de Cartago. Al occidente con el municipio de la Unión y al oriente con el municipio de la Cruz.

Extensión total: 33.5372 2088 km²,
Extensión área urbana: 33.2088 km²,
Extensión área rural: 3.284 km²,
Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): Su altura sobre el nivel del mar es de 2.162 metros,
Temperatura media: Temperatura promedio de 16° C°
Distancia de referencia: 92 Kilómetros

- Buesaco:

Está ubicado a 37 kilómetros al noreste de la capital del departamento de Nariño, su territorio es montañoso, pero tiene algunas zonas planas. su climatología varía entre los diferentes pisos térmicos entre templados, fríos y paramos. Se encuentra irrigado por los buesaquillo, juanambú, liagar, pajajoy, y algunas quebradas. ubicación astronómica y geográfica el territorio del municipio de Buesaco está comprendido entre los 1° 23' de latitud norte y 77° 8' de longitud oeste o del meridiano Greenwich. se ubica al sector sur-occidente del país y hace parte de la región natural andina. la cabecera municipal se encuentra a 38 km. de la capital del departamento de Nariño. el municipio de Buesaco cuenta con una extensión aproximada de 62.032 hectáreas (620.3 kilómetros cuadrados) distribuidos en 7 corregimientos y 73 veredas.

Límites del municipio: Al norte con San Lorenzo, Arboleda, Albán y El Tablón; por el oriente con El Tablón y el Departamento de Putumayo; por el sur con Pasto y el Departamento de Putumayo y por el occidente con Chachagüí y Pasto.

Extensión total: 682 Km²
Extensión área urbana:
Extensión área rural: 682 Km²
Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1.959
Temperatura media: 18 ° C
Distancia de referencia: 37

- Chachagüí:

Chachagüí se encuentra ubicado entre las coordenadas 1°21'36.72" Norte, 77°17'03.01" Oeste, tiene una altura promedio de 1.950 m.s.n.m., una temperatura media de 20 grados centígrados. La cabecera está localizada a una distancia de

28 kilómetros de la ciudad de San Juan de Pasto. Tiene una extensión de 152 k2 y está conformado por la cabecera municipal y 6 corregimientos.

Límites del municipio: al norte con los municipios de Taminango y San Lorenzo, por el sur con el municipio de Pasto, por el oriente con el municipio de Buesaco y al occidente con los municipios de El Tambo y La Florida.

Extensión total: 152 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1950,

Temperatura media: 12° C

Distancia de referencia: 28 Km de la capital

- Colon Génova:

Colón-Génova es un pueblo de 10.300 habitantes, que en su cabecera municipal alberga no más de 800 personas que lo configuran como un pueblo pequeño que se acuesta a las 6:30 pm y se levanta muy temprano, especialmente, aquellos que trabajan la tierra negra con sus manos grandes y fuertes marcadas por el azadón y machete, pues es la agricultura la principal actividad económica del pueblo. Se encuentra anclado en el comienzo de los andes colombianos en el norte de Nariño, al occidente del Putumayo y muy cerca al sur del Cauca

Limites del municipio: por el norte con los municipios de San Pablo, por el este con el municipio de La Cruz Nariño, por el sur con el municipio de Belén y por el oeste con el Municipio de La Unión.

- Consaca

El Municipio de Consacá localizado al occidente de la capital del Departamento de Nariño, tiene una extensión aproximada de 96 Km. cuadrados, que enmarcan un territorio que desciende desde las faldas del Volcán Galeras, hasta el Cañón del Río Güaitara.

Limites del municipio: El Municipio de Consacá limita por el Occidente con los municipios de Ancuya y Guaitarilla teniendo el Río Güaitara por medio; por el Oriente limita con el Municipio de Pasto teniendo como punto común la cumbre del Volcán Galeras, por el norte limita con el Municipio de Sandoná, quebrada Honda de por medio y las quebradas del común y San Juan y por el sur limita con el Municipio de Yacuanquer, quebrada Zaragoza de por medio. Consacá esta comunicado con la Capital del Departamento y Municipios Vecinos por medio de la carretera circunvalar al Galeras, dista de la Ciudad de Pasto aproximadamente 50 Kilómetros.

Extensión total: 96 km²

Extensión área urbana:

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): Su Altitud en el río Güaitara es de 1200 metros sobre el nivel del mar y de 4260 metros en la parte más alta ubicada en el Galeras.

Temperatura media: 20°C°

Distancia de referencia: 50 km a la ciudad de Pasto

- Córdoba

Municipio del Departamento de Nariño, su cabecera esta localizada a los 00° 51 18" de latitud norte y 77° 31 16" de longitud oeste. Altura sobre el nivel del mar 2.800 m, Temperatura media 12°C, Precipitación media anual 1.020 mm. Dista de Pasto a 90 Kms. El área municipal es de 282 Kms²

Límites del municipio:

Oriente: Con el departamento del Putumayo; línea que divide con el departamento de Nariño a encontrar el nacimiento del río Churuyaco.

Occidente: Con el Municipio de Ipiales, río Guaitara de por medio, aguas abajo a encontrar la confluencia del río Tescual.

Norte: Con los Municipios de Puerres, Pasto; por medio tiene los ríos Tescual y Sucio, hasta la confluencia de éste con el Guamuez, aguas abajo hasta la confluencia con el Patascoy hasta encontrar el punto que divide a Nariño con el departamento del Putumayo.

Sur: Con los Municipios de Ipiales y Potosí, partiendo del nacimiento del Churuyaco en línea recta a encontrar la desembocadura de la quebrada "Espumosa", aguas arriba hasta su nacimiento, de ésta línea recta hasta dar con el origen de la quebrada "Brillante", de ésta línea recta hasta el cerro Azuay y de ésta por encima de la cordillera hasta el cerro San Francisco, de ésta por la quebrada "Churacuan" hasta el río Chiguacos, aguas abajo hasta la confluencia del río Guaitara.

Extensión total: 282 Km²

Extensión área urbana: --- Km²

Extensión área rural: --- Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2.867

Temperatura media: Temperatura Promedio: 12° C

Distancia de referencia: A 90 km de la Ciudad de Pasto y A 18 km de la Ciudad de Ipiales

- Cuaspud

El Municipio de Cuaspud se encuentra localizado al sur del Departamento de Nariño en límites con la República del Ecuador. Ubicándose en el área Andina Nariñense; a una distancia de 13 kilómetros de ciudad de Ipiales y a 118 kilómetros de su capital San Juan de Pasto En el municipio existe una población indígena de 6948 habitantes es decir; el 84.41% del total de la población del municipio. Más sin embargo, esta cifra es relativa, toda vez, que nuevos habitantes se afilien al cabildo.

Límites del municipio: Al norte con los Municipios de Aldana y Guachucal. Al sur con la República del Ecuador. Al oriente con los Municipios de Aldana e Ipiales. Al occidente con el Municipio de Cumbal.

Extensión total: 52 Km²

Extensión área urbana: 3 Km²

Extensión área rural: 49 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 3050

Temperatura media: 5° C

Distancia de referencia: A 13 kilómetros de ciudad de Ipiales y a 118 kilómetros de la capital departamental, San Juan de Pasto

- Cumbal

El municipio de Cumbal, esta situado al Sur Occidente del Departamento de Nariño limitando con la República del Ecuador y en la altiplanicie de Tuquerres e Ipiales, Hace parte de la cordillera andina que se considera como una región de piso térmico frío.

Cabecera Municipal: la temperatura promedio es de 10°, la cabecera municipal esta localizada a 0° 55" de latitud norte y 77° ,48" de longitud Oeste del meridiano de Greenwich y a una altura promedio de 3.050 m.s.n.m

Límites del municipio:

Municipio: Este se localiza entre las siguientes coordenadas geográficas: Latitud norte 0°, 55" (Norte del Ecuador); Longitud Oeste 77°, 49" (oeste meridiano de Greenwich); La latitud mínima 0°, 49" Norte y su latitud mínima es de 77°, 45" (oeste meridiano de Greenwich)

Limites: Cumbal esta junto al gran macizo denominado nudo de los pastos, tiene una extensión de 677 Kilómetros Cuadrados.

Limites correspondientes del Municipio de Cumbal:

Norte, con el municipio de Guachucal, Mallama y Ricaurte
Sur, con la provincia del Carchi, republica del ecuador
Oriente. Con el municipio de Cuaspud Carlosama y Guachucal
Occidente, con el municipio de Ricaurte y la provincia del Carchi (Ecuador).

Extensión total: 677 Kilómetros Cuadrados Km²

Extensión área urbana:

Extensión área rural:

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 3.050 m.s.n.m

Temperatura media: 10°C° C

Distancia de referencia: 120 KM de la Capital (San Juan de Pasto)

- Cumbitara

El Municipio de Cumbitara se encuentra ubicado al Noroccidente del departamento de Nariño, en las márgenes del río Patía, que abarca la cordillera occidental, respecto al meridiano de Greenwich. Cumbitara esta entre 10 39´ 12´´ de latitud norte y 770 35´00´´ Oeste 344t57. 32 km² que representan el 9% del área total del municipio tiene piso Térmico frío, 97 Kms² que representan el 28% del área total, tienen piso térmico medio , 215,57 Kms² que representan el 59% del área total, tiene piso térmico cálido con un rango de latitud entre los 300 mts a 1.000 m.s.n.m, Las principales micro cuencas son: Quebrada San Pablo, Tierras Blancas, Tapiales, Yanasara, Aguito, Buruyaco, Nulpi, la Honda, Curiaco, Cacagual, El Naranjo, el Molino, Yunguilla, Culebrón, aguas Calientes y Dos quebradas

Límites del municipio: Por el Norte: Con el municipio de Policarpa, y Magui Payan
Por el Occidente: Con Los Municipios de los Magüi Payan y Barbacoas
Por el Sur: Con Los Municipios de Los Andes y La Llanada
Por el Oriente: Con Los Municipios de Los Andes y Policarpa.

Extensión total: 344,57 Km²,

Extensión área urbana: 3 Km²,

Extensión área rural: 341,57 Km²,

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1722 sobre el nivel del mar,

Temperatura media: 21 grados centígrados C

Distancia de referencia: 164 Km de Pasto.

- El Contadero

En sus 42.3 Kilómetros cuadrados predomina el relieve quebrado, donde se mezclan, pequeñas mesetas, laderas y un paisaje incomparable que se rompe con

abismos y montañas. Su extensión de 4.233 hectáreas; encierran pequeños minifundios, su cerro principal es el Iscuazan.

Límites del municipio: Norte: Municipios de Iles y Sapuyes Sur: Municipios de Puerres e Ipiales Oriente: Municipios de Funes e Iles Occidente: Municipio de Gualmatán

Extensión total: 42.3 Km²,
Extensión área urbana: 0.37 Km²,
Extensión área rural: 41.89 kilómetros Km²,
Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2475 m.s.n.m.
Temperatura media: 12^o C
Distancia de referencia: 75 KM

- El Charco

Está localizado a 465 kilómetros al norte de la capital del Departamento. Se encuentra a una altura sobre el nivel del mar de 5 metros, su temperatura media es de 28 grados centígrados. El área municipal es de 2.485 kilómetros cuadrados. La precipitación media anual es de 3.761 milímetros. Su territorio en su gran mayoría es plano, aunque al oriente el relieve montañoso y ondulado de la cordillera occidental hace presencia, cuenta con una gran zona de esteros e islas cubiertas de mangle. Sus tierras se distribuyen en los pisos térmicos templado y frío. Lo riegan los ríos Iscuandé, Muchica, Sequihonda, Tapaje y Amarales, y algunas corrientes menores. En este municipio se encuentra una parte del Parque Nacional Natural Sanquianga.

Límites del municipio: por el norte con el Océano Pacífico, el Departamento del Cauca y Santa Bárbara, por el sur con El Rosario y Magüí, por el oriente con el Departamento del Cauca y Leiva, y por el occidente con La Tola.

Extensión total: 2485 Km²,
Extensión área urbana: 24.85 Km²,
Extensión área rural: 2460 en Km²,
Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 5,
Temperatura media: 28^o C
Distancia de referencia: 465 Kilómetros de la Capital del Departamento, San Juan de Pasto.

- El Peñol

En esta población, ubicada a dos horas en carro desde la ciudad de Pasto, el municipio fue creado por medio de la Ordenanza N° 036 de Diciembre 7 de 1998, posicionándose como el número 63 del Departamento de Nariño.

El municipio de El Peñol fue delimitado por medio de la ordenanza 032 de 1999. Localización Geográfica: Está ubicado entre los rangos: 1° 26' 38" y 1° 36' 26" de latitud norte y 77° 23' 21" y 77° 29' 31" de longitud oeste. Comprende una superficie de 11.895 Hec. Se encuentra a una altura máxima sobre el nivel del mar que va desde los 480 a 2.200 m.s.n.m.

La temperatura media es de 18° C y el clima es Tropical de montaña División Administrativa: Cabecera Municipal 6 Corregimientos, 23 Veredas Total Área Construida: 66,582 m²

Límites Geográficos: Al Norte: Con el municipio de Policarpa. Occidente: Con los municipios de los Andes y Linares. Al Sur: Con el municipio de El Tambo. Al Oriente: Con los municipios de El Tambo y Taminango.

- El Rosario

El municipio del Rosario- Nariño posee un área de 566km² (Incluyendo área de Litigio) su cabecera esta localizada a 01°44' 48" de Latitud Norte y 77° 20' 19" de Longitud Oeste del meridiano de Greenwich. Con una Altitud de 1500 m.s.n.m, Temperatura media de 19° C. Dista de la ciudad capital de Pasto, 124 km.

El casco urbano del Municipio de El Rosario se encuentra localizado en la zona sur del territorio municipal, en la Cuchilla Las Piñas sobre el flanco oriental de la Cordillera Occidental, situación que lo pone en contacto con su entorno regional a través de tres vías de comunicación, al norte con Esmeraldas, al oriente con El Vado y al sur oriente con Remolino (Taminango).

Limites del municipio: Al Sur con el Municipio de Taminango, Al Sur Oriente con el Departamento del Cauca Al Nor-Occidente con el Municipio de El Charco y con el Municipio de Leiva.

Extensión total: 566 Km²

Extensión área urbana: 2.3 Km²

Extensión área rural: 566 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1500

Temperatura media: 19° C

Distancia de referencia: 124 km a la ciudad de San Juan de Pasto

- El Tablón

Se encuentra ubicado a 62 kilómetros al nororiente de la capital del Departamento de Nariño y Altura sobre el nivel del mar 1.650 metros, con una temperatura de 20 grados centígrados; su área municipal es de 255 kilómetros cuadrados y su

precipitación media anual es de 1.587 milímetros. El relieve de esta zona es montañoso, se destacan como accidentes orográficos el Volcán Doña Juana, el Páramo de Cascabel y el Cerro Tajumbina. Estas tierras se dividen en pisos térmicos templado, frío y páramo. Lo riegan ríos como Aponte, Guacatú, Juanambú y Juanoy, además de varias corrientes menores.

Límites del municipio: Al Norte con Albán, San Bernardo y La Cruz, Al oriente con el departamento del Cauca y el departamento del Putumayo, Al Sur con el Municipio de Buesaco, Al Occidente con Berruecos y al Oriente con el Departamento de Putumayo.

Extensión total: 326,95 km²

Extensión área urbana: 1,37 km²

Extensión área rural: 325,58 km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1350 msnm

Temperatura media: Entre 18° y 24° C

Distancia de referencia: a 62 km de la capital de San Juan de Pasto

- El Tambo

Localización: Municipio en el departamento de Nariño. Su cabecera está localizada a 01° 24' 47" de latitud norte y a los 77° 23' 53" de longitud oeste. Altura sobre el nivel del mar: 2.250 m. Altitud: 1720 m. Humedad relativa del 60%. Precipitación media anual: 600 mm.

Se encuentra localizado a 37 kilómetros al noroccidente de la capital del Departamento. Su temperatura es de 18 grados centígrados. La precipitación media anual es de 1.199 milímetros. Está ubicado en su mayoría sobre territorio montañoso, destacándose como accidentes orográficos La Cuchilla del Tambo y el Cerro de La Espada. Los pisos se distribuyen en térmicos cálidos, medios y fríos. Lo riegan ríos como Curiaco, Guáitara, Pasto, Juanambú, Patía, Saraconcho, Guambiyaco, Tamajoy y Yambinoy, además de algunas corrientes menores.

Límites del municipio: Limita por el norte con el Peñol, por el este con Chachagui y La Florida, por el sur con La Florida y Sandoná y por el Oeste con Linares y Los Andes.

Extensión total: 1271 Km²

Extensión área urbana: 247 Km²

Extensión área rural: 1024 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2250

Temperatura media: 18°C C

Distancia de referencia: Se encuentra a 37 km de San Juan de Pasto

- Francisco Pizarro

El Municipio de Francisco Pizarro, se encuentra localizado al Nor-Occidente del Departamento de Nariño, a 2 grados, 0.3 minutos 37 segundos de Latitud Norte, y 78 grados, 39 minutos, 29 segundos de Longitud Oeste, con respecto al meridiano de Greenwich. Distante 270 Km., de la capital del Departamento de Nariño, con una superficie cercana a las 64.000 Has.

Límites del municipio: El Municipio limita: al Sur con la bahía de Tumaco, al Oriente con los municipios de Roberto Payan y Mosquera, al Occidente con el Océano Pacífico y al Norte con el municipio de Mosquera y el Océano Pacífico.

Extensión total: 2340 Km²

Extensión área urbana: 50.73% Km²

Extensión área rural: 49.27 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 123

Temperatura media: 28° C

Distancia de referencia: 30 kilómetros de Tumaco, y a 442 de San Juan de Pasto Capital del Departamento

- Funes

El municipio de Funes se encuentra ubicado dentro de las coordenadas 0° 48' y 1° 03' de latitud norte; y los 77° 53' y 77°,33' de longitud oeste del meridiano de Greenwich, en la parte sur –occidental de la República de Colombia; y mas exactamente en la región sur oriental de la zona andina conocida como el nudo de los pastos, el municipio cuenta con una extensión aproximada de 465 kilómetros.

Al distrito de Funes asignase las tierras que quedan al sur de los ríos Verde y Guamués, hasta su confluencia con el río Las Juntas; de esta agua arriba hasta encontrar su nacimiento de este lugar hasta encontrar la cabecera del río San José, siguiendo por este hasta su desembocadura en el río Sucio; de este punto en línea recta hasta la cima de la cordillera frete al río angasmayo, estos limites por ordenanza, de elevó a acuerdo municipal, solo hasta el mes de diciembre de 1977.

De acuerdo a los registros cartográficos elaborados por el IGAC, en los cuales aparece como límite oriental del municipio el departamento de Putumayo. A pesar que este tipo de documentos no definen límites ni jurisdicción, en términos reales, se ha creado en la memoria colectiva, un nuevo proceso de consolidación limítrofe.

Extensión total: 465 Kilómetros Km²

Extensión área urbana: 2 Kilómetros Km²

Extensión área rural: 463 Kilómetros Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1000 a 3500 msnm.

Temperatura media: 15 grados C

Distancia de referencia: 65 Kilómetros a la Capital del Departamento de Nariño - San Juan de Pasto

- Guachucal

Ubicado al sur del departamento en la sabana de Túquerres, este municipio se caracteriza por una fuerte producción ganadera.

Límites del municipio: Norte: Municipio de Sapuyes - 30 kilómetros. Oeste y Sur: Municipio de Piedrancha - 6 kilómetros. Este y Sureste: Municipio de Cumbal - 16 kilómetros Este: Municipio de Cuaspud - 3 kilómetros. Municipio de Aldana - 14 kilómetros.

Municipio de Pupiales - 8 kilómetros.

Extensión total: 170 kilómetros cuadrados. Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 3.180 msnm

Temperatura media: 10 Grados C

Distancia de referencia: 99 Km

- Guaitarilla

Limites del municipio:

Municipio de Samaniego: Partiendo del encuentro del camino de Providencia con el camino que de Túquerres conduce a Linares en el sitio donde se halla la inspección de San Francisco y donde concurren los territorios de los Municipios de Samaniego, Guaitarilla y Túquerres, se sigue en dirección general Noreste – WE – costado suroriental por el camino de Linares hasta encontrar en el sitio denominado Germán el cruce del camino que de la Horqueta conduce a la Escuela El Carrizal, en cuya intersección de caminos concurren los territorios de los Municipios de Samaniego, Ancuya y Guaitarilla”.

Municipio de Ancuya: “Partiendo de la desembocadura de la quebrada El Salto en el Río Guaitara, donde concurren los territorios de los Municipios de Consacá, Guaitarilla y Ancuya, se sigue por la quebrada El Salto aguas arriba hasta donde le desemboca la quebrada mira; por esta quebrada aguas arriba hasta encontrar la quebrada El Barbasco y por esta última aguas arriba hasta su nacimiento; se sigue por el camino que de Ahumada Grande conduce al sitio La Horqueta hasta llegar al paso de la quebrada Chiquita, la que sigue aguas arriba hasta encontrar el camino que conduce al sitio denominado Germán y por éste en dirección general Noroeste –NW- costado Nororiental hasta encontrar el camino que de Túquerres

conduce a Linares, en cuyo encuentro concurren los territorios de los Municipios de Samaniego, Ancuya y Guaitarilla”.

Municipio de Consaca: “Partiendo de la desembocadura de la quebrada Zaragoza en el Río Guaitara, lugar de concurso de los territorios de los Municipios de Consacá, Yacuanquer y Guaitarilla, se sigue por el Río Guaitara aguas abajo hasta donde le desemboca la quebrada El Salto, lugar de concurso de los territorios de los Municipios de Consacá, Guaitarilla y Ancuya”.

Municipio de Yacuanquer: “Partiendo de la desembocadura de la Quebrada Zaragoza en el Río Guaitara, lugar de concurso de los territorios de los Municipios de Consacá, Yacuanquer y Guaitarilla, se sigue por el Río Guaitara aguas arriba hasta donde le desemboca la quebrada Macal, lugar de concurso de los territorios de los Municipios de Guaitarilla, Yacuanquer e Imues”.

Municipio de Imués: “Partiendo de la desembocadura de la quebrada Macal en el río Guaitara, lugar de concurso de los territorios de los Municipios de Guaitarilla, Yacuanquer e Imues, se sigue por la quebrada Macal o quebrada El Rosal aguas arriba hasta donde le desemboca la quebrada Camuestés; por ésta aguas arriba hasta la intersección (primer brazo en la dirección de Imues a Guaitarilla) con el carretable que del Municipio de Imués conduce al de Guaitarilla; se continúa por este carretable en dirección general Noroeste -NW- costado occidental hasta llegar al sitio denominado Cuatro Esquinas; se sigue en dirección general Suroeste -SW- borde sur oriental por el camino seccional o camino de la Encina que conduce a la Inspección de Albán y pasando por portachuelo y San Buenaventura hasta su intersección con la quebrada Arrayanes o Guaramués, lugar de concurso de los territorios de los Municipios de Guaitarilla, Imués y Túquerres”.

Municipio de Túquerres: “Partiendo de la intersección de la quebrada Arrayanes o Guaramués con el camino que de Albán conduce a San Buenaventura y al Portachuelo, llamado camino seccional o de La Encina, donde concurren los Municipios de Guaitarilla, imues y Túquerres, se sigue por la quebrada Arrayanes o Guaramués aguas arriba hasta su nacimiento y luego se continua en dirección general Norte -N- Costado Oriental, por todo el camino que del caserío Cuatro Esquinas y Guanaco conduce a la Inspección de San Francisco (llamado camino de Linares) hasta donde se desprende el camino de Providencia en el sitio donde se halla la Inspección de San Francisco y donde concurren los territorios de los Municipios de Samaniego, Guaitarilla y Túquerres.

Extensión total: 121 Km²

Extensión área urbana:

Extensión área rural:

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2635

Temperatura media: 16 - 18 °C

Distancia de referencia: 74 km

- Gualmatan

Gualmatán se encuentra localizado en el centro de la Región Andina y la zona montañosa al sur del Departamento de Nariño a 0° 57' 20" altitud norte; 77° 35' 0" longitud oeste Greenwich; 3° 29' 9" meridiano de Bogotá. Su altura sobre el nivel del mar es de 2830 metros y su temperatura media es de 13° C, dista 86 kilómetros de la ciudad de Pasto y 23 kilómetros de la ciudad de Ipiales.

Extensión Territorial: El municipio presenta una extensión territorial de 36 km², la mayor parte del terreno es montañoso distribuyéndose sus pisos térmicos en frío con aproximadamente 21 km² y páramo con aproximadamente 15km².

Límites del municipio: Gualmatán limita; Al oriente con el municipio de El Contadero, desde la desembocadura de la quebrada Honda o Boyacá hasta la parte alta y posterior de la Gorgonia. Al Occidente con el corregimiento de José María Hernández, municipio de Pupiales, desde la desembocadura del riachuelo Cuatis hasta la parte posterior del Purgatorio. Al Norte con el páramo de la Gorgonia, línea divisoria del municipio de Iles, con el páramo de Sapuyes y el municipio de Ospina. Al Sur con la vereda loma de Zuras y el corregimiento de San Juan municipio de Ipiales.

Extensión total: Una extensión territorial de 36 Km²

Extensión área urbana: 0.72 Km²

Extensión área rural: 35.28 Km².

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2830 msnm

Temperatura media: 12 grados centígrados C

Distancia de referencia: 82 km de Pasto

- Iles

Situado al Suroccidente del departamento de Nariño, la cabecera municipal se encuentra a 0° 58' de latitud norte y 77° 32' de longitud al oeste del meridiano de Greenwich, sobre 2.985 m.s.n.m., con una temperatura promedio de 12 °C. Las distancias entre Iles y Bogotá es de 1.071 kms., entre Iles y Pasto de 60 kms. (por la nueva variante), entre Iles y la frontera con la República del Ecuador de 29 kms.

es una pequeña y próspera Ciudad enclavada sobre una cúspide de los Andes del Departamento de Nariño a una altura de 3.000 metros sobre el nivel del mar y tiene una temperatura promedio de 12°C.

Límites del municipio: Por el Norte Limita con el Municipio de Imues. Por el Sur con los Municipios de Gualmatán, Contadero y Pupiales. Al Occidente limita con los Municipios de Ospina y Sapuyes. Por el Oriente con el Municipio de Funes.

Extensión total: 84 Km²

Extensión área urbana: El Municipio se localiza al sur - occidente del Departamento de Nariño a 65 Km. Km²

Extensión área rural:

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): La cabecera Municipal de Iles esta sobre una altura de 2.985 m.s.n.m.

Temperatura media: tiene una temperatura de 12⁰⁰ C

Distancia de referencia: De la Ciudad de San Juan de Pasto, a 29 Km. De la Ciudad de Ipiales, a 867 Km. De la Ciudad de Cali y a 1.071 Km. De Bogotá.

- Imues

El municipio se encuentra localizado al sur-occidente del departamento de Nariño, a 1 grado, 0,4 segundos de latitud norte, 77 grados,30 segundos de latitud oeste, con respecto al meridiano de Greenwich.

Distante a 55 km de la ciudad de Pasto, 19 km de la ciudad de Túquerres y a 1.300 metros de la vía pavimentada Pasto - Tumaco.

Limites del municipio: al norte con los municipios de Guaitarilla y Yacuanquer. Al sur con los municipios de Funes, e Iles y Ospina. Al oriente con el municipio de Yacuanquer. Al occidente con los municipios de Ospina y Túquerres.

Extensión total: el municipio tiene una extensión de 86 km², sobre un terreno montañoso ortográfico al sistema andino km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): por su situación geográfica, el municipio de Imues se tienen alturas que van desde 1.600 hasta 3.000 metros de altura sobre el nivel del mar.

Temperatura media: la temperatura máxima que registra el municipio de Imues esta entre los 23 grados centígrados máximo y 7 grados mínimo, con un promedio de 15 grados centígrados. ° C

Distancia de referencia: el municipio de Imues se encuentra a una distancia de 55 km de la ciudad de pasto.

- Ipiales

Ipiales se ubica geográficamente en el suroccidente de Colombia sobre el altiplano de Túquerres e Ipiales, a 80 km de la capital del Departamento de Nariño. Está comunicada con el interior del país principalmente por la vía Panamericana, la cual también conduce hasta la ciudad ecuatoriana de Tulcán, luego de atravesar el Puente Internacional de Rumichaca; conocido así por el nombre que los antiguos

pobladores le daban al puente natural adyacente que se formó como producto de la acción del río Guáitara sobre la roca y que significa *puente de piedra* en lengua quechua.

Limites: Por el norte: con Pupiales, Gualmatán, Contadero y Potosí; por el sur: con la república del Ecuador; por el oriente: con Potosí, Córdoba, Puerres, y el departamento del Putumayo; por el occidente: con Aldana, Cuaspud (Carlosama) y la república del Ecuador⁵³

- La cruz

La Cruz (nombre completo, La Cruz del Mayo), es un municipio en el nororiente del departamento de Nariño al sur de (Colombia). Es una de las poblaciones mas antiguas de la región como fundación española.

El municipio de la Cruz se encuentra ubicado en un área geográfica muy quebrada, pues se encuentra en mediaciones de un área montañosa que enmarca el latir del Volcán Doña Juana, como el terreno no lo permite en su totalidad la principal fuente económica es la ganadería.

El municipio de La Cruz es uno de los 64 municipios que conforman al territorio del departamento de Nariño, tiene una superficie de 124 Km², una temperatura promedio de 18 grados centígrados, su distancia hasta la ciudad de San Juan de Pasto es de 103Km. Sus coordenadas son 1 ° 14 ´ 25”; de latitud Norte y 75 ° 25 ´ 59” de longitud oeste de Greenwich.

Límites del municipio: Norte: San Pablo (Nariño), Bolívar (Cauca) Oriente: Bolívar (Cauca), Santa Rosa (Cauca) Sur: Tablón de Gomez, San Bernardo, Belén (Nariño) Occidente: Belén, Colón Génova (Nariño)

Extensión total: 235 Km²

Extensión área urbana: 25 Km²

Extensión área rural: 210 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2370 MSNM

Temperatura media: 15° C° C

Distancia de referencia: Ubicada a 100 Km de San Juan de Pasto

- La Florida

Ubicación geográfica: Subregión Central Andina de Nariño Gran Macizo del Volcán Galeras, localización: 1° 18´ de latitud norte del Ecuador 77° 24´ longitud

⁵³ Andrade T., Mapa del municipio de Ipiales. Personería Municipal de Ipiales, octubre de 1974, archivo personal

Oeste del Meridiano de Greenwich Altitud entre 1000 y 4000 m.s.n.m. Su cabecera se encuentra a una altitud de 2.077 m.s.n.m.

Limites del municipio: Norte: con el Municipio de El Tambo Sur: con los Municipios de Pasto, Chachagüí y Nariño Occidente: Municipio de Sandoná

Extensión territorial: 149 Km²

Distancia con la capital : 24 Km

- La Llanada

Esta Ubicado a 140 kilómetros al noroccidente de la ciudad de San Juan de Pasto. Con una altura sobre el nivel del mar es de 2.300 metros, la Temperatura media es de 15 grados centígrados, posee una área aproximada de 265 kilómetros cuadrados, posee una población aproximada a 8.755 habitantes ,la precipitación media anual es de 1.500 milímetros, su territorio es predominante montañoso, se destacan los accidentes orográficos de La Loma de San Antonio y La Cuchilla de Cutuales. Estas tierras se distribuyen en pisos térmicos cálido, templado y frío, y están bañadas por las aguas de los ríos Cuembí, Indumbí, Pascual, Saspí, Sambambé y Telembí, además de otras quebradas de menor caudal.

La cabecera Municipal esta ubicada entre los 2240 y 2320 m.s.n.m., el relieve se caracteriza por presentar pendiente leve de sentido norte - sur. La cabecera municipal del municipio es el corregimiento especia de la Llanada el cual se encuentra ubicado al occidente del territorio Municipal, sobre un terreno ligeramente inclinado en las inmediaciones de las quebradas del Cedro y Quebrada el Purgatorio.

Límites del municipio: Por el de Sur con el municipio de Samaniego Por el Oriente con el municipio Linares Por el Occidente con el municipio Barbacoas Por el Norte con el municipio Los Andes Sotomayor.

Extensión total: 265 Km²

Extensión área urbana: 5 Km²

Extensión área rural: 260 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2300

Temperatura media: 15° C

Distancia de referencia: 140 desde la ciudad de San Juan de Pasto

- La Tola

El Municipio de la Tola Nariño está ubicado a 460 Km al noroccidente de la ciudad de Pasto, el suelo entre ondulado y plano corresponde a la llanura del Pacífico. Tiene: Temperatura Promedia 28° C. Altitud 20 m.s.n.m

Límites del municipio: Al Norte con el Oceano Pacífico Al Sur con el Municipio de Roberto Payan Al oriente con el Municipio del Charco Por el Occidente con el Municipio de Olaya Herrera

Extensión total: 459 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 20 m.s.n.m.

Temperatura media: 29° C

Distancia de referencia: 460 Km al Noroccidente de Pasto Nariño

- La Unión

El Municipio de La Unión se encuentra localizado en el nor-oriente del Departamento de Nariño, al nor-oriente de la ciudad de San Juan de Pasto y del Volcán Galeras. El municipio de La Unión es uno de los 64 Municipios que compone el territorio del Departamento de Nariño, tiene una superficie de 163 Km² y una temperatura promedio de 19°. La distancia a la ciudad de San Juan de Pasto es de 92 Kms. Sus coordenadas son: 1° 26' 06" de Latitud Norte y a 77° 80' 15" de longitud Oeste de Greenwich.

Los limites generales del municipio de La Unión son: NORTE: Municipios de Mercaderes (Cauca), SUR: Municipio de San Pedro de Cartago, ORIENTE: Municipio de Belén - Colon – Génova – San Pablo, OCCIDENTE: Municipios de San Lorenzo.

Extensión área urbana: 163 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar):

Temperatura media: 19° C

Distancia de referencia: San Juan de Pasto es de 92 Kms.

- Leiva

Se encuentra localizado en el nororiente del Departamento de Nariño, en las estribaciones de la Cordillera Occidental, su cabecera municipal tiene como coordenadas 1° 57' de latitud norte y 77° 17' de longitud oeste del meridiano de Greenwich. Su extensión es de 37.420 hectáreas y sus límites son: al norte con el municipio de Balboa (Cauca), al sur con el municipio de El Rosario (Nariño), al oriente con el municipio de Mercaderes (Cauca) y al occidente con los municipios de Policarpa y El Charco (Nariño). Ver mapa

La Ordenanza No 035 de Noviembre 19 de 1987, aclara la Ordenanza No 2 de Noviembre 21 de 1977 en cuanto a límites se refiere, quedando así: Por el Sur, la quebrada la Despensa, desde donde desemboca al río Patía, siguiendo su curso hasta su nacimiento en el punto Centella - Huevo del Oso. Por el Occidente, desde donde nace la quebrada La Despensa o Punto Centella- Huevo del oso arriba atravesando La Cordillera Occidental a dar al nacimiento de la quebrada la Mascara o Esmeraldas y por esa quebrada hasta la quebrada El Tablón y hasta el río San Pablo, cruza el río siguiendo aguas arriba de la quebrada El Silencio hasta con el Cerro de Loro y de aquí Serranía de la Florida hasta con el Cerro de Pico de Loro hasta dar con el nacimiento del río Claro, el que luego toma el nombre de río Mamaconde. En el mapa base se presenta su ubicación y límites municipales.

Extensión total: 374,2 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1.580

Temperatura media: 19.4 C°

Distancia de referencia: Ubicado a 185 Km. de la ciudad de Pasto

- Linares

El municipio de Linares está ubicado a 1° 22' 46" de latitud norte y 77° 30' 3" de longitud oeste del meridiano de Greenwich, en el Sur occidente del Departamento de Nariño a una distancia de 90 Kilómetros de la ciudad de Pasto, capital del Departamento.

Límites del municipio: Norte: Con los municipios de los Andes y el Peñol. Sur: Con el municipio de Ancuya. Occidente: Con los municipios de La Llanada y Samaniego. Nororiente: Con el municipio El Tambo. Sur oriente: Con el municipio de Sandoná.

Extensión total: 137.4 Km²

Extensión área urbana: 4.2 Km²

Extensión área rural: 133.2 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1200

Temperatura media: 21° C

Distancia de referencia: 92

- Los Andes

Los siguientes son los límites geográficos del Municipio de Los Andes, conformados por accidentes topográficos y cursos hidrográficos, los cuales en conjunto constituyen los bordes del territorio, incluyendo los nuevos linderos con los Municipios de La Llanada el cual fue segregado de éste y el nuevo Municipio de El Peñol.

Norte: Desde el punto de confluencia del Río Sumbiambi con el Río Cuembí, y por éste aguas arriba hasta encontrar la Cordillera en el nacimiento de las Quebradas La Chorrera, San Juan, El Mango y El Limonal y por ésta aguas abajo hasta el punto de confluencia con el Río Patía.

Oriente: Desde el punto de confluencia de la Quebrada El Limonal con el Río Patía, siguiendo por este hasta la confluencia con el Río Guáitara, por este hasta la confluencia con el Río Pacual, y por estas aguas arriba hasta la confluencia de La Quebrada el Murciélago.

Sur: Desde el punto de confluencia de la Quebrada El Murciélago, pasando por la Vereda La Loma por la carretera y de ésta hasta La Cuchilla El Roble, hasta el Cerro Negro, Camino a Cumbitara. Por esta a la Cima del Cerro El Mote, hasta el nacimiento del Río Sumbiambi, hasta su confluencia con el Río Cuembí.

Occidente: Curso del Río Cuembí aguas abajo hasta encontrar el punto de confluencia con el Río Sumbiambi. Ver Mapa 1 Localización General y Mapa 2 Territorio Municipal.

Extensión total: 809 Km²

Extensión área urbana: 28 Km²

Extensión área rural: 781 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1.588 m.s.n.m.

Temperatura media: 22° C

Distancia de referencia:

- Magui (payan)

Esta localizado a 1° 48' latitud norte y 73° 10' longitud oeste de Greenwich en la zona centro occidental del departamento de Nariño, con una altura sobre el nivel del mar de 27 metros y dista de Pasto en 270 Km, los cuales se recorren en doce (12) horas aproximadamente.

Límites del municipio: Al norte con la Tola, al nororiente con el Charco; al Sur con Barbacoas, al Oriente con Rosario, Policarpa, y Cumbitara y por el occidente con Roberto Payan; noroccidente con Bocas de Satinga.

Extensión total: 2.989 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 394

Temperatura media: 27° C

Distancia de referencia: 380 km de la capital del departamento San Juan de Pasto

- Mallama

Ubicación geográfica: 1°, 09' latitud Norte y 77°, 05' longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

Su ubicación corresponde a la zona comprendida por la cordillera occidental donde predomina el paisaje montañoso con profundos valles generalmente de sección transversal en V, su parte occidental limita con la llanura Pacífica y la parte oriental limita con la estribación occidental de la cordillera centro oriental donde comienza el Altiplano Nariñense.

Límites del municipio: NORTE con el municipio de Santacruz (Guachavés) Ricaurte, ORIENTE con el municipio de Santacruz; OCCIDENTE con el municipio de Ricaurte, quebrada Santa Rosa y San Francisco SURORIENTE con el municipio de Guachucal y Sapuyes; SUROCCIDENTE con los municipios de Cumbal y Ricaurte, río Mira flores al medio.

Extensión total: 626, Km²

Extensión área urbana: 161,69 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1809

Temperatura media: Las temperaturas fluctúan entre menos de 9 C° hasta los 22 C°

Distancia de referencia: Piedrancha dista de Pasto 121 Kms, 45 Kms de Túquerres, 20 Km a Ricaurte

- Mosquera

El Municipio de Mosquera esta ubicado al noroccidente del departamento de Nariño.

Límites del municipio: Mosquera tiene limites, al norte con el Océano pacifico y la tola, al sur Roberto Payan, al Oriente Olaya Herrera y Occidente Océano pacifico y Tumaco

- Nariño

El municipio de Nariño está ubicado en la zona andina central del departamento de Nariño, al sur occidente de Colombia; pertenece al sistema geográfico que agrupa a los municipios establecidos en las faldas del complejo volcánico Galeras. Desde el punto de vista hidrológico, el municipio pertenece a la cuenca del río Pasto,

Límites del municipio: El municipio de Nariño limita al occidente con el municipio de Consacá en una pequeña extensión que bordea el cráter del volcán Galeras, y con el municipio de La Florida mediante cuchilla desde los 4.000 msnm hasta los 2.400 msnm que delimita la microcuenca de la quebrada El Barranco en el municipio de la Florida; y las quebradas Maragato y Pozo Verde en el municipio de Nariño, hasta la Y que conduce hacia el municipio de la Florida y el municipio del Tambo por esta misma vía hasta la Y en el sector de Alpacueva, al norte con el municipio de Pasto, específicamente con el corregimiento La Caldera, mediante la divisoria de aguas de la microcuenca Hato Viejo (definición basada en la consulta de la cartografía digital elaborada por el IGAC 2007) y en adelante bordeando la divisoria de aguas de la quebrada La Pradera en el Municipio de Pasto (Corregimiento La Caldera) y continua por el cauce de la quebrada Pozo Verde hasta su desembocadura en la quebrada Chorrillo, y por el oriente delimitado por la quebrada Chorrillo limite con el corregimiento de Jenoy (municipio de Pasto) hasta la cima del Volcán Galeras.

Extensión total: 25,74 Km²

Extensión área urbana: 0,2474 Km²

Extensión área rural: 25,4926 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2467

Temperatura media: 15° C

Distancia de referencia: A 18 km de la capital del departamento, via circunvalar al Galeras

- Olaya Herrera

El Municipio de Olaya Herrera se encuentra ubicado al noroccidente del Departamento de Nariño y al Suroccidente de Colombia. El casco urbano o cabecera Municipal de Olaya Herrera recibe el nombre de Bocas de Satinga, localizado en el sector norte del territorio Municipal, sobre el andén Pacífico, en el sitio donde se unen los ríos Satinga y Sanquianga.

Límites del municipio: Cuenta con límites hacia el Occidente con el municipio de Mosquera, al Oriente con el municipio de Tola, al Sur con los municipios de Magui Payan y Roberto Payan y hacia el Norte con el Océano Pacífico.

Extensión total: 2.929 Km²

Extensión área urbana: 1.500 Km²

Extensión área rural: 1.429 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1° 55" de latitud Norte y 78° 19" de longitud Oeste

Temperatura media: 26°C en Promedio ° C

Distancia de referencia: 70 KM Mosquera

- Ospina

Localización geográfica Al sur occidente de Colombia se encuentra ubicado el departamento de Nariño y sobre este el municipio de Ospina, localizado al suroccidente de la capital, dista 75 kilómetros de San Juan de Pasto.

Límites del municipio: Límites Hacia el norte, con el municipio de Imués y Túquerres, hacia el sur con el municipio de Iles, por el occidente con el municipio de Sapuyes y por el oriente con el municipio de Imués e Iles.

Extensión total: 1.2.4 Extensión Presenta una extensión de 64.5 km², es decir una 6.450 hectáreas aproximadamente, que representa el 0.19% del área total del departamento, constituyéndose en uno de los municipios de menor extensión en el Departamento de Nariño. Km²

Extensión área urbana: 1.2.6 Áreas y Perímetro Urbano La cabecera municipal de Ospina es de 478.217 metros cuadrados, lo que representa 478 hectáreas aproximadamente; de este total 67.380 metros cuadrados se destinan a la residencia, mientras que 9467 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar):

Temperatura media: 1.2.7 Temperatura La temperatura del aire es, con la humedad, el carácter climatológico más importante. Por su influencia en todas las actividades del hombre, en la vegetación, fauna, etc.^o C

Distancia de referencia: 11 kilómetros

- Pasto

Es ciudad capital del departamento de Nariño en el sur de Colombia, además de ser la cabecera del municipio de Pasto. La ciudad ha sido centro administrativo, cultural y religioso de la región desde la época de la colonia.

Se debe diferenciar que Pasto es el Municipio con su cabecera y 17 corregimientos, mientras que San Juan de Pasto es la cabecera.

El Municipio de Pasto se creó en 1.927 según ordenanza N^o 14 emanada de la Asamblea de Nariño la cual suprime la provincia de Pasto.

- Policarpa

El Municipio de Policarpa se encuentra al noroccidente del Departamento de Nariño, localizado entre 1°31' y 1°59' de latitud norte y los 77°21' y 77°40" de longitud oeste y las coordenadas X = 934.400 metros y 969.600 metros y Y = 667.600 y 711.200 metros.

Límites del municipio: Ubicado a 93 km al noroccidente de la ciudad de Pasto, imitando por el norte con el Charco, por el sur con Taminango, El Tambo y los

Andes, por el oriente con el Rosario y Taminango y por el occidente con Cumbitara y Magui.

Extensión total: su superficie es de 427 kilómetros cuadrados, quedando un área de 308 kilómetros cuadrados en litigio con el municipio de El Rosario. Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1000 metros sobre el nivel del mar

Temperatura media: 26° C

Distancia de referencia: 93 kilómetros de la capital

- Potosi

(Cabecera Municipal) 851.070 Norte y 949.915 Este
(Coordenadas planas) localización 140 Km. al Sur Occidente de la Capital del Departamento de Nariño.

Límites del municipio: Norte: Municipio de Córdoba Sur: Municipio de Ipiales
Oriente: Municipio de Ipiales y Departamento del Putumayo
Occidente: Municipio de Ipiales

Extensión total: Área: 397 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2.750 m.s.n.m.
Cabecera Municipal

Temperatura media: 12°C: Potosí, Florida, San Pedro, Santa Rosa, La Capilla, La Playa, La Joya ° C

Distancia de referencia: a 9 km de la ciudad de Ipiales

- Providencia

El municipio de Providencia se ubica al sur de la región andina, a 1° y 6' de latitud norte y 7° , 7' y 37" al oeste del meridiano de Greenwich. El Municipio de Providencia está ubicado a 62 kilómetros al occidente de la ciudad de Pasto, capital del Departamento de Nariño en la región centro occidental.

Límites del municipio: Norte con Samaniego y Guaitarilla Sur con Guaitarilla y Túquerres Oriente con Samaniego Occidente con Santacruz, Guachavés y Túquerres

Extensión total: 44.03 Km²

Extensión área urbana: 57.612 Ha Km²

Extensión área rural: 4017.388 Ha Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): El Municipio cuenta con elevaciones sobre el nivel del mar de 1600 metros en el norte del territorio, 2400 metros en el centro y 3300 metros en el sur.

Temperatura media: Las temperaturas en el Municipio van de 16° a 24° C en la zona norte, de 10° a 15° C en la zona media y de 6° a 9° C en la zona sur del territorio C

Distancia de referencia: 85

- Puerres

Las alturas que merecen citarse en el Municipio de Puerres y que hacen parte de la Cordillera Central de “Los Andes”, son: El Cerro Negro, el Azuay, el extenso cerro y Páramo Precipicio, por donde pasa la carretera que de Puerres conduce a Monopamba, la Loma Tescual, la colina El Derrumbe, desde donde se ha desprendido un antiquísimo derrumbe volcánico por la gran cantidad de piedra que cubren estos campos. La colina El Mirador, El Callado Maicura y los encrespados peñascos del Campanario y la Buitrera, montañas que resguardan los vientos al vallecito de San mateo

Limites del municipio: NORTE: Con el Municipio de Funes, río Angasmayo por medio, desde su nacimiento en el cerro “Negro”. SUR: Con el Municipio de Córdoba, desde la confluencia del río Sucio en el Guamués, este aguas arriba hasta la entrada del Afiladores, éste a su nacimiento en el Azuay; y desde aquí en línea recta hasta encontrar el nacimiento del “Tescual” en el cerro San Francisco, aguas abajo buscando su confluencia en el Guáitara en el punto San Juan. ORIENTE: Con el Municipio de Pasto, trazando una línea recta desde el nacimiento del río Angasmayo, a encontrar la confluencia del Juntas aguas arriba hasta sus fuentes, de allí en línea recta al nacimiento del “San José”, aguas abajo hasta la confluencia en el Guamués, esta aguas abajo con la confluencia del río Sucio en el puente de Alpichaque y OCCIDENTE: Con el Municipio de Ipiales y El Contadero; río Guáitara por medio desde la confluencia con el río Tescual, aquel aguas abajo para encontrar la confluencia del Angasmayo.

Extensión total: 478 Km²

Extensión área urbana: 3 Km²

Extensión área rural: 475 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2.817

Temperatura media: 13° C

Distancia de referencia: 80 Km A la Ciudad de Pasto Capital del Departamento de Nariño

- Pupiales

Esta ubicado al sur del departamento de Nariño en la república de Colombia, entre los 0° 54´ de Latitud norte y 77° 39´ de longitud al Oeste de Greenwich. En la cordillera de los Andes; a 7 km. de Ipiales, 10 km. de la frontera con la república de Ecuador, a 91km de San Juan de Pasto y 1037 km. de la capital de Colombia,

Bogotá. Es una de las poblaciones que forman parte de la meseta de Túquerres e Ipiales.

Límites del municipio: Está limitada al norte por el municipio de Sapuyes; al sur por el Municipio de Ipiales; al oriente por el Municipio de Gualmatán y al occidente por los municipios de Aldana y Guachucal.

Extensión total: Tiene una extensión de 130,49 km. cuadrados Km²

Extensión área urbana: 1,645. Km²

Extensión área rural: 128,844 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 3.014 msnm

Temperatura media: 12° C

Distancia de referencia: 7 Km. de Ipiales y a 91 Km. de Pasto

- Ricaurte

El Municipio de Ricaurte esta ubicado en el Sur Occidente del Departamento de Nariño, a 142 Km de su capital Pasto. Posee una de las riquezas envidiables en el país, porque cuenta con la Reserva Natural la Planada. Localizado geográficamente en medio de montañas bañadas por muchos afluentes que enriquecen a su principal, Rio Guiza.

Límites del municipio: al norte con Barbacoas y Samaniego, al sur con la República del Ecuador y Cumbal, al oriente con Samaniego, Santacruz de Guachavez y Mallama; y al occidente con Tumaco y la Republica del Ecuador.

Extensión total: 2.422 km Cuadrados Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1.810 m

Temperatura media: 22° C

Distancia de referencia: 142 KM

- Roberto Payan

El municipio de Roberto Payán tiene una extensión total de 1.342 Km². Está a una altura sobre el nivel del mar de 20 mts. El relieve está compuesto por colinas onduladas y zonas planas que conforman terrazas en forma de taludes que sirven de protección y aislamiento de inundaciones en épocas de lluvia. Además se caracteriza por procesos de erosión Hídrica y sedimentación del paisaje por causa del desbordamiento de los ríos Patía y Telembí.

Límites del municipio: Norte: Francisco Pizarro, Mosquera, Olaya Herrera Sur: Barbacoas, Tumaco. Oriente: Olaya Herrera, Magui Payán Occidente: Tumaco.

Extensión total: 1.342 Km²
Extensión área urbana: 324 Km²
Extensión área rural: 1018 Km²
Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 20
Temperatura media: 27° C
Distancia de referencia: 250 Km a Pasto – Nariño

- Samaniego

Localización, a 1° de Latitud Norte 77° 35• de Longitud Oeste de Greenwich en la subregion Centro – Occidental del Departamento de Nariño a 117 kilómetros al occidente de la ciudad de Pasto por la vía Túquerres.

Límites del municipio: Límites municipales: Norte: Municipio de la Ilanada. Sur: Municipios de Santacruz y providencia. Oriente: Municipios de linares y Ancuya. Occidente: Municipios de Barbacoas y Ricaurte.

Extensión total: Extensión: El área del municipio de Samaniego es de 635 Km² que representan el 2.3 % de la superficie total del Departamento (33.268Km²). Km²

Extensión área urbana: Densidad Poblacional 99.9 habitantes/ Km². Km²

Extensión área rural:

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): Su altura sobre el nivel del mar es de 1.750.

Temperatura media: La temperatura media es de 21°C° C

Distancia de referencia: 117 kilómetros al occidente de la ciudad de Pasto por la vía Túquerres.

- San Bernardo

El municipio de San Bernardo se encuentra localizado en un área de influencia del macizo Colombiano entre los cerros: Helechal y Pico Chaqué, que hacen de esta tierra propicia para diversidad de cultivos, el municipio pertenece a la subregión del río Mayo el cual se encuentra influenciado por las cuencas hidrográficas del río Mayo al norte y por el sur con el Río Juanambú.

Límites del municipio: Limita al norte con los municipios de Belén y la Cruz, al oriente con el municipio del Tablón de Gómez, de occidente con el municipio de San Pedro de Cartago y con el municipio de San José de Albán por el sur.

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2.100 m.s.n.m

Temperatura media: 18 C°

Distancia de referencia: Se encuentra a 75 Km al noreste de la Capital del Departamento de Nariño.

- Sandona

El Municipio de Sandoná es uno de los 64 Municipios que conforman al territorio del Departamento de Nariño, tiene una superficie de 101 Km²

Límites del municipio: al norte y oriente, al norte; Con el Municipio de El Tambo; Con el Municipio de Consacá al occidente; con los Municipios de Linares y Ancuya.

Extensión total: 101 Km²

Extensión área urbana: 5.4 Km²

Extensión área rural: 95.6 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1848

Temperatura media: 19.8° C

Distancia de referencia: Su distancia hasta el Municipio de La Florida es de 24.6 Km

- San Lorenzo

El Municipio de San Lorenzo se encuentra localizado en el nororiente del Departamento de Nariño y al Nor-Occidente de la ciudad de San Juan de Pasto, esta enmarcado entre el río Mayo y la quebrada Santa Ana al norte, las quebradas Charguayaco y Honda al occidente, las quebradas Santa Ana, Juanambú y Mazamorras al Oriental, la quebrada Mazamorras al sur oriente y el río Juanambú al sur y suroccidente del municipio.

Límites del municipio: Norte: Municipio de Mercaderes (Cauca). Nororiente: La Unión. Sur: Municipio de Buesaco. Sur-occidente: Municipio de Chachagüi. Oriente: Municipio de Arboleda – Berruecos. Occidente: Municipio de Taminango.

Extensión total: 249 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2150

Temperatura media: Promedio de 17° C

Distancia de referencia: 66 km de Pasto

- San Pablo

La Cámara Provincial de Popayán dividió en 1852 el Distrito Parroquial de La Cruz, creando el Distrito parroquial de San Pablo en el Cantón de Bolívar, de acuerdo con la Ordenanza 144 de Octubre de 1852, en 1855 se constituye el poblado de San Pablo como Cabecera del municipio, en 1886 se incorpora el corregimiento de Villanueva, en 1944 la Asamblea de Nariño agrega a San Pablo el corregimiento de Briceño

Localización: 05° 00´ Latitud Norte, 73° 54´ Longitud Oeste

Límites del municipio: NORTE: Departamento del Cauca Municipio de Bolívar. SUR: Municipios de Colón y La Cruz Departamento de Nariño. ORIENTE: Municipio de La Cruz Nariño y Municipio de Bolívar Departamento del Cauca. OCCIDENTE: Municipio de La Unión Nariño y Municipio de Florencia Departamento del Cauca.

Extensión total: 113,71 Km²

Extensión área urbana: 39,7 Km²

Extensión área rural: 74.01v

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1400 a 3350

Temperatura media: 18°C y 10°C° C

Distancia de referencia: 123 km de la ciudad de Pasto - Capital del departamento

- San Pedro de Cartago

El municipio se encuentra ubicado al Noroccidente del departamento de Nariño, a 01 grado 55` 25" de latitud al Norte del Ecuador y a los 77 grados 07'55" de longitud al oeste del meridiano de Greenwich.

Límites del municipio: Limita al Norte con los Municipios de la Unión y Belén, al oriente con los Municipios de San Bernardo y Albán, al Sur con el Municipio de Arboleda al Occidente con los Municipios de San Lorenzo y Arboleda.

Extensión total: 596,4 Km²

Extensión área urbana: 126.4 Km²

Extensión área rural: 470.0 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2000 m.s.n.m.

Temperatura media: 18 grados centígrados C

Distancia de referencia: a 81 km de Pasto, capital del Departamento de Nariño

- Santa Barbara

En el año de 1.600 Don Francisco de Parada fundó a la orilla del Océano Pacífico esta localidad. Tiempo más tarde sus habitantes se trasladaron donde hoy se encuentra ubicada, ya que observaron que estas tierras eran mucho más aprovechables y ricas. Santa Bárbara fue erigido municipio por medio de la ordenanza número 058 del 30 de noviembre de 1966, expedida por la Asamblea Departamental de Nariño, dándole el nombre de Santa Bárbara, cabecera municipal de Iscuandé.

Límites del municipio: Limita al norte con el municipio de Guapi (Cauca) , al sur y el oriente con el municipio del Charco Y por el occidente con el Océano Pacífico

Extensión total: 1232 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar):

Temperatura media: 30° C

Distancia de referencia: 550 Km aproximadamente de la cabecera municipal de San Juan De Pasto

- Santa Cruz

El Municipio de Santacruz se encuentra ubicado al sur occidente de Nariño, a una distancia de 108 Km. de Pasto. Sus coordenadas geográficas son: Latitud norte 1° 18 16", longitud oeste de Greenwich 77° 42, altura promedio es de 2800m sobre el nivel del mar, su temperatura promedio es de 14°C y la superficie total del municipio es de 527 Km cuadrados en cuatro pisos térmicos.

Límites del municipio: NORTE: Municipio de Samaniego. SUR: Municipio de Sapuyes. ORIENTE: Municipio de Túquerres y Providencia. OCCIDENTE: Municipio de Mallama y Ricaurte

Extensión total: 527 Km²

Extensión área urbana: 3 Km²

Extensión área rural: 524 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2000 a 3000 metros

Temperatura media: 18° a 24° ° C

Distancia de referencia: 108 Kilómetros de Pasto

- Sapuyes

El Municipio se encuentra ubicado sobre el Altiplano Nariñense al Sur del Departamento, entre imponentes cumbres andinas, sobre las faldas orientales del Volcán Azufrar y las Occidentales del Páramo Paja Blanca, comprendiendo así en gran parte de la Subcuenca alta del Río Sapuyes.

Sapuyes se encuentra ubicado a 79 kilómetros al sur occidente de la ciudad de San Juan de Pasto, su altura sobre el nivel del mar es de 2.900 metros, la temperatura media de 12 grados centígrados, la precipitación media anual de 1.177 milímetros y su área municipal es de 133.1 kilómetros cuadrados. La mayor parte de este territorio es montañoso, destacándose como accidentes orográficos el Volcán Azufral y los páramos La Escubilla, Pajablanca y Utanquer; se distribuyen estos suelos en pisos térmicos fríos y páramo. Es regado el municipio por las aguas del Río Sapuyes y de otras corrientes menores.

Este Municipio en el departamento de Nariño se ubica en las estribaciones de la cordillera central con una superficie de 867 Km. cuadrados. Su cabecera Municipal se encuentra a 01°02'25" de latitud norte y 77°37'29" de longitud oeste. Precipitación media anual: 1.177mm.

Limites del municipio: Por el norte con Santacruz y Túquerres, Por el oeste con Guachucal, Mallama y la Llanada, Por el sur con Pupiales, Gualmatán y Guachucal, Por el este con Ospina.

Extensión total: 133 Km²

Extensión área urbana: 14.5 Km²

Extensión área rural: 98.6 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2900

Temperatura media: 12° C

Distancia de referencia: Dista a 80 Km de la Ciudad de San Juan de Pasto

- Taminango

Ubicación Geográfica. El municipio de Taminango, se encuentra localizado al extremo norte del Departamento de Nariño, sobre una derivación de la cordillera Central forman las serranías de El Páramo, Alto Don Diego y Majuando. Se destacan los picachos del Curiquingue, Mandural y Majuando.

Límites del municipio: Limites. El municipio de Taminango limita al norte con el Departamento del Cauca (Municipio de Mercaderes) y el Municipio del Rosario, por el sur con los municipios de Chachagú y el Tambo, por el oriente con el municipio de San Lorenzo y por el occidente con los municipios de El Peñol, Policarpa y El Rosario.

Extensión total: 500.000 Km²

Extensión área urbana: 23.193 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2.733

Temperatura media: 27° C

Distancia de referencia: 19 Km de Panoya a Taminango

- Tangua

Ubicado sobre la vía panamericana el municipio de Tangua presenta una extensión: 239 Km² altura sobre el nivel del mar: 2.400 m. temperatura media: 14°C

Límites del municipio: Norte: Municipios de Yacuanquer, Consacá y Pasto Oriente: Municipio de Pasto Sur: Municipio de Fúnes Occidente: Municipios de Fúnes y Yacuanquer

Extensión total: 239 Km²
Extensión área urbana: 30 Hectáreas Km²
Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2.400 msnm
Distancia de referencia: 18 km

- Tumaco

El municipio de Tumaco, se encuentra en el Suroeste Colombiano, a los 1° - 48' - 24" de Latitud Norte y 78° - 45' - 53" de Longitud al Oeste del Meridiano de Greenwich. Ubicado, en la costa pacífica del departamento de Nariño.

Límites del municipio: Norte: Con el municipio de Francisco Pizarro (Salahonda).
Sur: Con la República de Ecuador. Oriente: Barbacoas y Roberto Payan.
Occidente: Con el Océano Pacífico.

Extensión total: 3601729380 Km²
Extensión área urbana: 13753590 Km²
Extensión área rural: 3587975790 Km²
Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 1 Metro
Temperatura media: 26 - 28° C
Distancia de referencia: 304 kilómetros al sur occidente de la de la ciudad de San Juan de Pasto

- Túquerres

Túquerres es un Municipio ubicado al Suroccidente del Departamento de Nariño, en la sabana de su mismo nombre; se caracteriza por su belleza paisajística, la amabilidad de sus gentes, su folklor, su cultura, su gastronomía y su mayor orgullo: el Volcán Azufra.

Límites del municipio: El municipio de Túquerres se encuentra ubicado en la parte Sur occidental del departamento de Nariño, limita: NORTE: municipio de Providencia SUR: municipios de Sapuyes y Ospina. ORIENTE:municipios de Guaitarilla, Imués y Providencia OCCIDENTE:municipio de Santacruz

Extensión total: 221.4 Km²
Extensión área urbana: 4.6 Km²
Extensión área rural: 216.8 Km²
Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 3104
Temperatura media: 11° C
Distancia de referencia: 72

- Yacuanquer

El Municipio de Yacuanquer tiene una extensión territorial de 111 kilómetros cuadrados; se encuentra ubicado a una altura de 2.670 metros sobre el nivel del mar, siendo uno de los municipios más quebrados del departamento; por estar situado en la cordillera central, está rodeado por numerosas lomas y cerros entre los cuales se destacan: Cerro de la Guaca, Cerro de Tacuaya, El Morro y La Loma de la Vagabunda.

Limites del municipio: Norte: Con los Municipios de Pasto y Consacá Sur: Con el municipio de Imués, Oeste: Con los municipios de Guaitarilla e Imués Este: Con el municipio de Tangua

Extensión total: 111 Km²

Extensión área urbana: 1.5 Km²

Extensión área rural: 109.5 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 2670

Temperatura media: 13° C

Distancia de referencia: 25

3.1.1.2 Rutas de acceso⁵⁴

- Albán:

Terrestres: La infraestructura vial del municipio de Albán, se desarrolla a partir de una vía principal del, orden nacional, El empate – San José que en actualidad se encuentra en proceso de rectificación y pavimentación, en un tramo de cuatro kilómetros, de la cual se desprende una serie de ramales de bajas condiciones técnicas para el tráfico vehicular.

Albán no posee vías de índole nacional, cuenta con vías del orden departamental y municipal, caracterizándose estas porque en las labores de ampliación, conservación y mantenimiento están involucradas entidades regionales.

El municipio se halla interconectado regionalmente por la troncal principal Pastó-Buesaco-La Unión-Higuerones, vía en aceptable estado de conservación, a través de la cual se llega la bifurcación denominada El Empate. - complementaria hasta San José.

La estructura vial del municipio se compone de una red de ramales y subramales, tales como:

⁵⁴ La presente información fue tomada de las paginas web oficiales de cada municipio, las cuales pueden ser ubicadas a través de la pagina web oficial del departamento de Nariño, por lo tanto la información consignada esta sujeta a verificación.

- 1) San José-San Luis-Alto de las Estrellas-Guarangal-Betania-EI Diviso, De! Diviso se desprende otro ramal que conecta con Peñas Blancas y San Bernardo Existe otro subramal que comunica Peñas Blancas-Sabanetas-Aguacillas y Plazuelas.
- 2) San José-Buenavista-Cebadero-Viña-EI Tablón
- 3) San José-San Luis-Tambo Alto-San Bosco-E! Socorro
- 4) Tambo Alto-Tambo Bajo-Viña
- 5) El Salado-Chapiurco-La Comunidad-La Cocha
- 6) Chapiurco-Pindal-San Bernardo
- 7) Campobello-Los Árboles-San Bernardo

Medios de Transporte: Las empresas de transporte intermunicipal e interdepartamental cubren las cabeceras municipales de la zona norte del departamento: Génova, Belén, San Pablo, La Cruz y La Unión, conectando la zona sur de los departamentos del Cauca y Valle

- Aldana:

Terrestres: La red vial de Aldana, se encuentra conformada por vías locales principales, secundarias y terciarias de carácter Nacional e intermunicipales.

Las vías de tipo primario son de carácter nacional, siendo el encargado del mantenimiento el Instituto Nacional de Vías INVIAS.

Es necesario implementar convenios con los municipios de Ipiales y Guachucal y el Instituto INVIAS para mantener y mejorar la vía que conduce al Municipio de Guachucal y demás municipios incluyendo a la vía al mar.

En la actualidad, ésta vía se encuentra con cemento asfáltico en mal estado por la presencia de baches a pesar del parcheo que se lleva a cabo.

Debido a que ésta vía conduce a los municipios de la Ex provincia de Obando a la costa Pacífica y al puerto de Tumaco es muy transitada especialmente por vehículos pesados; la distancia de Aldana a Ipiales es de 7 Km., por lo que Ipiales se convierte en un centro de desarrollo e intercambio comercial para el municipio de Aldana.

En el sector de la Vereda San Luis que queda en ésta vía, se debe construir una zona peatonal debido a que transita gran cantidad de personas en especial los estudiantes de la Institución Educativa Comercial San Luis,

La red vial de la cabecera municipal se encuentra pavimentada en carpeta de concreto hidráulico en un 100%, la cual se encuentra en buen estado.

Para las vías carreteables de carácter secundario, el mantenimiento que realiza la secretaría de obras del municipio es fundamental, pero es necesaria la construcción de sumideros o alcantarillas para que en época de invierno el agua no arrase con el material.

Con la participación de la comunidad, la oficina de obras debe programar periódicamente el mantenimiento de las vías de: La Laguna, Chitaira, Chorrillo, El Rosa, Mueas con sus sectores Alto y Centro, Chaquilulo, Caupueran, Santa Bárbara, Guespud, se debe tener en cuenta la vía de Chapuesmal, tramo que comunica al colegio y el sector Capulí del municipio de Cuaspud Carlosama, además de La apertura de la vía La laguna Alto San Luis.

Las vías se encuentran afirmadas pero en precarias condiciones, presentan gran cantidad de baches, huecos y taponamiento de las alcantarillas, debido principalmente a la falta de mantenimiento periódico y a las frecuentes lluvias.

- Ancuya:

Terrestres:

Hacia el norte la comunicación por vía terrestre nos comunica con Linares, quebrada la Clueca por medio; al sur con el municipio de Guaitarilla, su línea de demarcación es la quebrada Barbasco; al occidente, con Samaniego y Túquerres, cima de la cordillera Occidental camino Viejo al medio y por el oriente con municipios de Sandoná y Consacá, teniendo como línea divisoria el río Guáitara.

- Arboleda:

Terrestres: vías de acceso desde: Pasto Nariño - La unión Nariño - san Lorenzo Nariño.

Vías terciarias: el municipio de Arboleda cuenta con un gran numero de vías terciarias que permiten el transito de sus habitantes y de productos agrícolas de las diferentes comunidades como: La cañada, El volador, Arrayanes, San pedro Alto, La Guada, Tierras Blancas, El limar, El Pedregal, La cocha, San Joaquin y San Miguel.

Fluviales:

Rio Patía, Rio juanambú, Rio Quiña.

- Barbacoas:

Terrestres: Su acceso desde Pasto se hace por la troncal Pasto – Tumaco hasta Junín (180 kilómetros), desde allí por carretera secundaria pavimentada (10 kilómetros) y por carretera sin pavimentar en malas condiciones (45 kilómetros).

Fluviales:

Barbacoas cuenta con muelles y saltaderos en la zona urbana que son utilizados para navegar por el río Telembí.

- Belén:

Terrestres: Vías belén se encuentra comunicado con los principales centros comerciales del departamento e interdepartamental por carretera de tipo nacional, en su gran parte por carretera destapada y en regular estado de conservación. Para los mercados de Popayán, Cali y Medellín se hace en parte por carretera destapada hasta el punto denominado Mojarras, para posteriormente desplazarse por la vía Panamericana. Belén se comunica con Pasto por vía destapada a 89 km., con el municipio de La Cruz a 22 km. de carretera destapada en mal estado y a 21 km. con el municipio de San Pablo por carretera de una sola vía, siendo ésta la más utilizada para comunicarse con el norte del país, para donde se comercia los productos obtenidos en la industria del cuero.

- Buesaco:

Terrestres: El municipio de Buesaco actualmente cuenta con 36 kilómetros de vía pavimentada, existe el proyecto para complementar la pavimentación hasta el puente Juanambú y la terminación del tramo pendiente de la entrada al municipio. En lo referente a sus Calles y vías en el casco urbano de acceso la se encuentra pavimentada o adoquina. Se realiza esfuerzos por parte de la administración municipal para completar el adoquinamiento y la adecuación de las vías en las diferentes veredas que conforman su territorio

INFRAESTRUCTURA VIAL VÍAS Y TRANSPORTE el sistema vial del municipio de Buesaco está determinado por tres clases de vías: 1. Nacional Pasto – Buesaco 38 kilómetros, de los cuales 32 ya están pavimentados, faltando solo 6 kilómetros por pavimentar hasta la cabecera. Buesaco ha insistido constantemente en la terminación de ésta pavimentación, que es un factor de desarrollo social y económico para el municipio y toda la región norte del departamento. El actual ministro de transporte Uriel Andrés Gallego, se comprometió a pavimentar 25 kilómetros en dos años en el sector que ante el ministerio se denomina corredor del norte de Nariño, dichos 25 km. inician donde actualmente termina la pavimentación hasta el sector del Empate.

VÍAS DEPARTAMENTALES: Vías que conducen desde Buesaco hacia el municipio de Tablón de Gómez, atravesando 7 veredas de Buesaco, ésta vía se encuentra en pésimo estado, se hace necesario la intervención del departamento y de los municipios de Tablón de Gómez y Buesaco para su recuperación. Vía que conduce del corregimiento de Villa Moreno hacia el corregimiento de Rosal de

Monte, atraviesa por 3 veredas y su estado es pésimo. Vía Villa Moreno – San Antonio atraviesa 7 veredas y su estado es pésimo; la gobernación de Nariño y municipio de Buesaco deben invertir en estas vías para su recuperación. 3. VÍAS MUNICIPALES: del orden municipal como caminos de acceso a veredas y vehiculares que en mayor parte se encuentran deterioradas y exigen una pronta intervención. El municipio afronta una gran limitante en el mantenimiento rutinario de las vías vehiculares, como es la falta de maquinaria pesada, el municipio carece de volquetas, cargadores, buldozer, motoniveladora, etc.; por lo cual un mantenimiento de las vías es costoso y sería casi imposible alquilar dichos equipos pesados. Las vías vehiculares son un factor que permite el desarrollo, por lo cual varias comunidades del municipio han solicitado la construcción de vías hacia sus veredas, como es el caso de San Ignacio – La Tasajera, San Bosco - La estancia, Vermejal – Palo Sumbo, Naranjal – San Vicente, y Buesaco – Hijaguí – Santa María. TRANSPORTE, el transporte intermunicipal es aceptable, en la medida que existen empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros y de carga como COOTRANSCOL; hay dificultad para el transporte interveredal, que es atendido por buces tipo escalera tanto para pasajeros como para carga, el cual, se encarece de acuerdo al estado de las vías.

VÍAS URBANAS, Buesaco tiene en su casco urbano calles pavimentadas y otras sin pavimentar y en mal estado, haciéndose necesario su pavimentación o adoquinamiento; en los corregimientos no se han adelantado programas a excepción de Santa María que tiene un 50% de sus calles adoquinadas Red Urbano las características de la actual red urbana y proyectada para el desarrollo urbanístico de la cabecera municipal de acuerdo con las especificaciones técnicas y concertación con la población. Al analizar la red vial en el perímetro urbano se encuentran los siguientes tramos viales que según sus características de construcción se presentan así: Asfalto 2400m Adoquín 1350m Concreto 300m Peatonal 600m Sin pavimentar 1650m Con base en las necesidades viales se proyecta un tramo de 6 kilómetros aproximadamente que contribuirá a resolver o mejorar la comunicación con la vía principal e intersectorial. Además se plantea la conversión de un tramo peatonal a vehicular que cubre 250 m aproximadamente, el cual se verificó su proyección con planeación municipal quien acordó este cambio a vía vehicular de acuerdo a las características del suelo. La construcción de nuevas vías depende de la participación gubernamental a nivel nacional, debido a que la dependencia de obras públicas carece de infraestructura logística como maquinaria pesada y recurso humano para atender la demanda de este sector.

- Chachagüi:

Aéreas: En el Municipio de Chachagüí esta ubicado el Aeropuerto Antonio Nariño.

Terrestres: Por el Municipio de Chachagüí la atraviesa la carretera Panamericana, de igual manera existe 3 vías vederales, una conduce al corregimiento de Casabuy, otra al corregimiento de Pasizara y por ultimo la que conduce a los corregimientos de Cimarrones, Sánchez y el Convento

- Colon Génova:

Terrestres: VÍAS URBANAS: El sistema vial correspondiente al área inscrita dentro del perímetro urbano de Génova , consta de un conjunto de calles de sección mas o menos homogéneas, con un promedio de 8 m en sección de vía.

El área Urbana de GÉNOVA está conformada por tres carreteras y 7 calles, las cuales suman una longitud de 2.400 metros lineales; de estas el 45% están pavimentadas pero están en muy mal estado y el 55% se encuentran sin pavimentar en su mayoría están afirmadas y en regular estado de conservación, desmejorando la calidad de vida de los habitantes de la localidad.

La Asociación de vivienda La Esperanza por ser un proyecto de construcción nuevo sus vías se encuentran completamente en tierra.

Las dos vías más largas tienen nomenclatura de carrera 1a y 2ª, en ella se disponen las viviendas a sus dos costados, abarcando en su parte casi que central el parque principal los “Fundadores”, el templo Parroquial, Las dependencias de la Administración Municipal, Centro Cultural, El Juzgado Municipal, Registraduría Municipal se encuentran fueron trasladados en su mayoría al barrio La Paz, ya que las tomas guerrilleras destruyeron el Palacio Municipal donde se encontraban ubicadas estas dependencias. Siguiendo hacia abajo y en la carrera 1 a se encuentra el Centro de Salud, más abajo la Escuela Urbana de niñas, donde funciona el Colegio Municipal Divino Niño de Génova, por la carrera 2 a se encuentra la cancha polideportiva, un lote donde antiguamente funcionó la Policía Nacional y que fue destruido en un ataque guerrillero, más hacia el Norte encontramos a la Escuela Urbana de Niños y El Colegio Departamental Leopoldo López Álvarez.

Para cabal garantía del futuro en mediano y largo plazo se hace necesario el diseño y planificación de una red vial urbana básica, funcional y estética.

Se hace necesario proyectar nuevas vías que ayuden a dar cabida a un número mayor de manzanas y lotes para lo cual se tiene proyección de diferentes vías.

El mejoramiento de la maya vial y el diseño de nuevas vías debe tener en cuenta necesidades actuales y futuras, el mejoramiento de la calzada que no siempre exige pavimentos de concreto, la construcción y adecuación de zonas de tráfico peatonal, la construcción de áreas demarcadas para parqueo público, la

construcción y adecuación de zonas verdes, antejardines, la instalación oportuna de las redes de servicios públicos y en general el diseño urbano con criterios de mejoramiento de la calidad de vida en el marco del ordenamiento y planeación del Municipio.

En otra área urbanizada del Municipio cual es la cabecera corregimental de Villanueva, esta localidad se compone de 2 calles y 4 carreras, las cuales se encuentran en un 80% adoquinadas y el 20% restante en tierra; la zona norte de la localidad requiere de apertura de vías, con el propósito de ampliar las zonas de expansión de vivienda sobre todo los programas de vivienda de interés social.

- Consaca

Terrestres: Infraestructura vial. El municipio de Consacá, se encuentra comunicado con la ciudad de Pasto, por vía circunvalar al Galeras a una distancia de 54Km aproximadamente. La vía es pavimentada en un 70% y se espera en los próximos años que se concluya la obra, lo cual permitirá que Consacá se encuentre comunicado con la capital del departamento por dos puntos, por el trayecto a Sandoná o por el trayecto a Yacuanquer. Con el municipio de Ancuya, se encuentra comunicado por dos vías, una de carácter departamental, la cual a pesar de ser destapada tiene un mayor nivel de mantenimiento y la otra por la vereda Veracruz ésta última tiene condiciones menos óptimas para el transporte de vehículos. Las vías inter veredales necesitan de mejor mantenimiento y de obras de arte como cunetas, alcantarillas y de afirmado: para que se conviertan en unas vías transitables en cualquier época del año y no se vean interrumpidas en temporadas de invierno. En general las vías del municipio de Consacá se encuentran, con mínimo mantenimiento y con carencia de obras de arte, ocasionando problemas de transporte en especial en épocas de invierno.

- Córdoba

Terrestres: El municipio en la Zona Occidental cuenta con una cobertura aceptable de vías que conecta las veredas con el casco urbano, sin embargo la zona oriental son caminos de herradura en general y solamente se conecta por vía carretable la vereda de El Palmar con la Victoria (Ipiales).

Vías Sector Rural Vía las Cruces – Córdoba: (Zonas urbanas) estas vías atraviesan dos Municipios Ipiales (las Cruces – Puentes sobre el río Guáitara) y Córdoba (puente sobre el río Guáitara – zona urbana de Córdoba), con una longitud de 17.4 Km y un ancho de 6 mts. aproximadamente.

Vía Córdoba - (Zona urbana) La Cumbre: Esta vía atraviesa las siguientes veredas: El Placer, Volteadero, Tandaud, El Quemado y la Cumbre. A través de ella es posible comunicarse con el Municipio vecino de Potosí (20.6 Km)

Vía Córdoba – La Florida: Longitud aproximada de 10 km, posee un ancho de banca de 6 mts. aproximadamente con pendientes fuertes y curvas horizontales de radio medio y corto. Vía Chair – San Juan Grande: Esta vía comunica a la vía principal de acceso de Córdoba en el sitio el mirador con el corregimiento de San Juan (Municipio de Ipiales). Tiene una longitud aproximada de 8 Km, y de ancho de banca 6 mts. es una vía alterna que se puede tomar especialmente si se viaja hacia el Norte (Pasto). Posee altas pendientes, radios horizontales pequeños y curvas verticales con muy poco desarrollo.

Vía Santander – San Juan Grande: Esta vía comunica a Córdoba, Guacas, Santander, San Juan Chico y San Juan Grande, tiene una longitud aproximada de 8 Km, y un ancho de banca de 5 mts. Es una vía alterna para viajar a Pasto. El estado actual de la vía es de buenas condiciones, pero necesita rediseño, obra de arte y mantenimiento más periódico, para evitar daños mayores con ella.

Vía Córdoba - Llórente: (en proceso de construcción)

Vía Córdoba - Puerres: longitud de 6 kilómetros (regular estado)

Vía Córdoba - Los Arrayanes

Vía Córdoba - San Francisco de Payan

Vía Córdoba - Muesmueran Alto, Arrayanes

Vía Córdoba - Las Delicias, Guaitungal, Payan: 12 Kms

Vía Córdoba - Tequis, Santa Brigida: 7 Kms

Vía Córdoba - Cuatro Esquinas, Muesmueran Bajo.

Estas vías básicamente necesitan mantenimiento periódico y algunas obras de arte muy puntual como alcantarillado o pequeños muros de contención Vías Sector Urbano En la actualidad el casco urbano tiene una red vial en buenas condiciones, las principales vías están pavimentadas con material de concreto.

- Cuaspud

Aéreas: Cuaspud Carlosama no cuenta con vías de acceso aéreas. El aeropuerto más cercano es el de San Luis ubicado a 15 km de la cabecera municipal.

Terrestres: La principal vía de acceso terrestre es la que comunica al municipio con la ciudad de Ipiales, la cual tiene un recorrido de 13 kilómetros, encontrándose en la actualidad en perfecto estado.

- Cumbal

Terrestre: la principal vía de acceso es la ruta que se comunica con el municipio de Guachucal, o por Ecuador con la ruta de Chiles.

Existen otras vías veredales que se comunican con el municipio de Aldana, pero no son aptas para el transporte de mercancías

- Cumbitara

Terrestres: El Municipio de Cumbitara tiene una extensión aproximada de 344.57 Kms cuadrados. Su topografía es demasiado accidentada y rocosa, lo que hace que la apertura y conservación de las vías de penetración sea muy costosa.

La vía principal que de Cumbitara comunica con la capital del departamento tiene una extensión de 160 kms, de los cuales 22 Km. corresponden a la cabecera municipal. Esta infraestructura vial no cuenta con alcantarillas, cunetas y desagües, que hacen difícil el tránsito en temporada invernal. Además, carece de afirmado, embastrado y limpieza general da derrumbes y deslizamientos que son muy frecuentes en esta época.

Existen caminos mejorados que se utilizan como carreteras, estos comunican a la cabecera con las veredas de El Caucho, El Veinticuatro, San Luís, San Antonio, El Consuelo, El Desierto, La Esperanza, Campo Bello, Tabiles, La Herradura, Pisanda y Aminda.

Así mismo, existen caminos de herradura cuyo transporte se hace a caballo o lomo de mula, los cuales se encuentran en mal estado de conservación, lo que encarece los precios de los productos de la canasta familiar. Cabe mencionar que aún se mantienen algunas costumbres relacionadas con las mingas en pro del mantenimiento vial, cuyo aporte en mano de obra es significativo dadas las circunstancias presupuétales con las que cuenta el municipio.

Por último, el servicio de transporte se presta en un 80% por medio de la cooperativa de transportadores COOTRANSCOR, a través de camperos de servicio público.

En las reuniones realizadas en los Centros Zonales de los Corregimientos de Pisanda, la Esperanza, el Desierto y en la Cabecera Municipal, se lograron identificar los principales problemas en sus comunidades, descritos así:

- Deterioro de la Infraestructura vial interveredal, lo que dificulta el tránsito vehicular.
- Escaso transporte interveredal.
- Las vías carecen de obras adicionales que protejan su estado en épocas de invierno.
- Las vías no cuentan con alcantarillas, cunetas y desagües.

Fluviales: La parte baja de Cumbitara se comunica con la cabecera municipal de Barbacoas por vía fluvial, por medio de canoas, botes o lanchas; beneficiando a las comunidades afro colombianas que habitan en las riveras del río Patia. Este tipo de transporte se dificulta por la creciente del río y el continuo traslado de

madera, que por la erosión llega hasta el lecho del río, ocasionado peligro al transporte de carga y pasajeros.

- El Contadero

Terrestres: El municipio de El Contadero se comunica con Ipiales y Pasto por una vía pavimentada en un 100%, y con los Municipios de Gualmatàn e Iles por una vía sin pavimentar.

Las veredas se comunican entre sí por medio de vías carreteables, como lo son la Aldea de Maria, Yaez, Ospina Pérez, La Chorrera Negra, etc. Existen todavía en la región caminos de herradura, que son frecuentados por sus habitantes para acortar distancias y transportar sus productos a caballo. El mantenimiento de vías lo realiza la Secretaría de Obras Públicas del municipio, que posee dos volquetas, un cargador una motoniveladora y una retroexcavadora.

Transporte de carga y pasajeros: Existe una empresa de transporte de pasajeros COOTRANSCON, la cual presta sus servicios hacia la ciudad de Ipiales. También el Municipio cuenta con el servicio de transporte de carga y de pasajeros de la Empresa TransGualmatan, la cual hace su ruta desde la ciudad de Pasto, pasando por el Municipio de El Contadero y con destino final el Municipio de Gualmatan, TransSandona y Expreso San Juan de Pasto desde Ipiales hasta el municipio e Iles.

Dentro del transporte informal, se ha constituido una asociación de motociclistas que prestan su servicio entre el corregimiento de San Juan, la cabecera municipal y hacia las veredas. Esta Asociación no está legalmente constituida para prestar dicho servicio y carecen de medidas de seguridad, lo que genera un alto riesgo para los usuarios.

- El Charco

Aéreas: Desde Cali (Valle) actualmente se hacen dos (2) vuelos semanales a 50 minutos de vuelo

Terrestres: No existen vías carreteables para llegar al municipio.

Fluviales: Hay una regularidad de barcos de cabotaje desde Buenaventura, con capacidad de 80 a 150 toneladas de carga y 48 pasajeros, con un trazado de 14 a 18 horas; también se hace con lanchas rápidas con capacidad de 40 pasajeros; Desde Tumaco existe transporte de carga especialmente de combustibles y con lanchas rápidas con capacidad de 18 pasajeros, de 4 a 5 horas de trayecto; desde

Guapi (Cauca), con lancha rápida con capacidad de 30 pasajeros, a una hora de trayecto. Desde la Tola y Olaya Herrera (Satinga) diariamente con pequeñas lanchas de 8 pasajeros, con un trayecto de una hora. Desde El Charco se llega a la isla Gorgona en lancha rápida en un trayecto de una hora.

- El Peñol

Terrestres: El municipio cuenta con una vía que atraviesa la mayor parte de su territorio y conecta los municipios de El Tambo, pasando por la cabecera municipal de El Peñol hasta Sotomayor con una longitud de 35 km. Esta vía es del orden Departamental. También existe la vía que conecta con el Municipio de Policarpa con una longitud aproximada de 20 Km desde la cabecera municipal, esta vía se encuentra abandonada debido a la voladura del Puente la Guasca sobre el Rio Patía.

La mayoría de las vías no disponen de un sistema de drenaje que ayude a desviar las aguas de escorrentía que deterioran la estructura vial, ni alcantarillado ocasionando el debilitamiento de la superficie provocando deslizamiento de la banca.

La vía a Sotomayor a su paso por el Municipio une la cabecera municipal con las veredas El Perejil, Charguayaco, Las Cochass, Humero y tomando la variante vía Policarpa pasa por la vereda la Toma, Nuevo Peñol y Guayabillo.

El Tramo El Peñol – Torrecillo – Las cochass es una carretera Departamental circunvalar que comunica la cabecera con Torrecillo con una longitud de 3.9 Km y luego con la vereda las cochass con una longitud de 3.2 Km con una sección de 3.5 mts en promedio, superficie en recebo parcialmente cubierta no existen obras de arte.

Además el municipio cuenta con los siguientes tramos de vías:

Tramo el Peñol viejo – Pindal 2.2 Km

Tramo Papao 1.6 Km

Tramo Cajabanba 2.5 Km

Tramo Mosqueral 4.2 Km

Tramo Pindopamba 1.1 Km

Tramo Alto Peñol, aguado Pueblo viejo 1.5 Km

Tramo Molinollaco 1 Km.

Vías tosas veredales sin ninguna obra de arte con poco mantenimiento y una escasa capa de recebo lo que hace un continuo deterioro.

- El Rosario

En el Municipio del Rosario sus principales vías de comunicación son terrestres y una parte de su territorio es Navegable por pequeñas embarcaciones como lanchas, No se tiene aeropuerto propio; pero se hace uso del aéreo puerto Antonio Nariño de la Ciudad de San Juan de Pasto

Terrestres: La cobertura vial del municipio es supremamente deficiente, se encuentra en un agudo grado de deterioro exceptuando la vía que comunica desde la panamericana a la cabecera del Municipio, y continua hasta el Municipio de Leiva; por lo tanto los demás sectores se encuentran desarticulados a la red vial y su medio de comunicación es por medio de caminos de herradura.

El sistema vial está constituido por la malla que permite que la población urbana pueda acceder a las áreas edificadas para la vivienda, el trabajo, los servicios urbanos y la recreación. Dentro de la cabecera urbana no se puede establecer una jerarquía vial debido a que las vías cuentan con anchos y construcciones heterogéneas en cuanto a calzadas, andenes y parámetros.

La infraestructura de transporte está soportada en una red vial departamental pavimentada que se conecta a través del municipio de El Remolino (municipio de Taminango) con la red vial Nacional a través de la vía Panamericana. La red vial al interior del municipio no cuenta con pavimentos. Los servicios de transporte se reducen a transporte informal y su estacionamiento sobre la red pública del área urbana.

Terrestre de Carga y Pasajeros: El transporte combina la movilización de carga y los pasajeros.

Vías de conexión con la red Nacional: La vía nacional más cercana que conduce hacia la cabecera municipal de El Rosario es la Panamericana. De ella se separa la vía intermunicipal en el sitio El Remolino, que accede desde el valle del Patía hasta El Rosario.

Vías al interior del Municipio: La red vial en el Municipio de El Rosario tiene una longitud de 150 kilómetros. Así, área municipal de El Rosario posee las siguientes dos vías intermunicipales del orden Secundario, la que comunica a Taminango (desde El Remolino) y la que lleva a Leiva. También posee las siguientes vías interveredal: la que comunica los corregimientos de El Rosario, Martín Pérez y continua al municipio de Leiva; la que comunica los corregimientos Esmeraldas, La Sierra y El Rincón

La principal vía de acceso a la cabecera municipal es la que va desde El Remolino hasta la cabecera municipal con una extensión de 17 Km. es destapada y su

estado es regular. Existen vías de comunicación con los corregimientos, se destacan las que van desde El Rosario a Esmeraldas con una extensión de 30 Km. La vía de El Rosario-El Vado –Martín Pérez con 16 Km. de extensión, la vía de El Rosario –El vapor y la vía que comunica con la cabecera municipal de Leiva.
Vías Urbanas

Se encuentra adoquinado su tramo comprendido entre el Parque y el Puesto de Salud y parte de la carrera 3. El resto de las vías son despavimentadas. Existen 3417 metros lineales (ml) de vías urbanas

Terminales: El Rosario no posee terminal de transporte. Los vehículos de transporte intermunicipal ocupan las calles en torno al parque central.
Empresas

En el municipio no existen empresas legalmente establecidas para el transporte de pasajeros y de carga, por lo tanto los habitantes deben recurrir a la utilización de camperos particulares que prestan el servicio de carga y pasajeros tanto en el sector municipal como intermunicipal.

Frecuencia: No tienen horarios establecidos para un servicio continuo. Además existen vehículos particulares que cubren rutas intermunicipales e interveredal según las circunstancias y necesidades de la población.

Parque Automotor: Las actividades de transporte de carga y pasajeros están soportadas en diferentes tipos de vehículos, como camperos y camionetas.

Terminal Interregional de Buses: con el fin de reorganizar el estacionamiento de buses interregionales, intermunicipales e interveredal y organizar el transporte de personas, bienes y servicios desde y hacia el casco urbano del Municipio de El Rosario, este proyecto tiene una gran respuesta al ordenamiento territorial urbano y se constituye en un polo de desarrollo para el sector occidental del centro poblado, generando nuevos crecimientos de forma ordenada por su cobertura.

Vías Urbanas: La malla vial urbana del Municipio de El Rosario esta conformada por aproximadamente 3,4 kilómetros, de los cuales un gran porcentaje están sin adecuar (afirmado, pavimento o adoquinado), por lo cual se propone establecer un Plan Vial que progresivamente programe obras a corto, mediano y largo plazo en su ejecución, según las prioridades de desarrollo de la población y la disponibilidad financiera.

La ampliación, adecuación y mejoramiento de la malla vial local en El Rosario es de vital importancia por cuanto aumenta la calidad de vida de la población, además, mejora la movilidad, conectividad y viabilidad de la población urbana, rural y regional que de alguna manera cumplen alguna función en la cabecera municipal, de otra parte la pavimentación genera la reposición de los servicios

públicos básicos domiciliarios y regula el diseño y construcción de andenes mejorando la calidad del espacio público urbano.

El Plan Vial propuesto consolida la malla vial existente adecuando inicialmente las vías principales y secundarias del centro del casco urbano en El Rosario, y en segundo lugar adecuando las vías de los barrios residenciales de la zona sur del poblado, mejorando la infraestructura vial local, con un horizonte de 12 años (2005-2016).

El Plan Vial contempla un programa de pavimentos y de adoquinado de las calles y carreras del casco urbano, con obras a corto, mediano y largo plazo en conjunto con el proyecto de mejoramiento de espacio público conformado por los andenes, zonas verdes, taludes y otros componentes de la malla urbana, según las necesidades y demandas de la población y las condiciones económicas del Municipio.

El Plan Vial propuesto en su fase de ejecución debe contemplar un Programa de Señalización Vial en el cual se hace necesario establecer una campaña de educación a la población, tanto de conductores como peatones para conocer las señales y respetarlas, con el objetivo final de brindar seguridad en las vías locales en el casco urbano de El Rosario.

Finalmente, con fin de reorganizar el estacionamiento de vehículos de transporte público intermunicipal en interveredal, se propone la ubicación de un Terminal Interregional de Buses acorde con la demanda y la dinámica del centro poblado y la región.

Fluviales: El municipio del rosario tiene una parte de su territorio vallado por el Rio Patía, el cual es navegable por pequeñas embarcaciones, igualmente se los utiliza para realizar deportes acuáticos y pesca deportiva.

- El Tablón

Terrestres: La estructura vial y de transporte representa para el municipio uno de los grandes retos, por su importancia dentro de las actividades socioeconómicas, en el sector rural las vías existentes dentro del municipio son:

Vía intermunicipal que comunica a los municipios de Buesaco – El Tablón de Gómez y Alban.

Vía intermunicipal que comunica a los municipios de Buesaco – El Tablón de Gómez – Las Mesas y La Cruz.

Vía interveredal que comunica a los corregimientos de El Tablón de Gómez y Las Mesas.

Vía interveredal que comunica los corregimientos de El Tablón de Gómez y El Resguardo Indígena Inga de Aponte.

Vía interveredal que comunica los corregimientos de El Tablón de Gómez – Aponte y Pompeya. Vía interveredal que comunica los corregimientos de El Tablón de Gómez y La Cueva.

Vía interveredal que comunica Las Mesas – Las veredas de Valmaría y El Silencio.

Vía interveredal que comunica las veredas de Puerto Nuevo – Puerto Esperanza.

Vía interveredal que comunica las veredas de El Plan – Las Gavillas.

Vía interveredal que comunica las veredas de San Rafael – Los Yungas. Vía interveredal que comunica las veredas de El Porvenir – Puerto Esperanza.

Vía interveredal que comunica a Fátima-Esmeralda- Loma Larga. Vía interveredal que comunica a las comunidades de Páramo Bajo y Páramo Alto.

También existen algunas vías que comunican a las escuelas y algunos caseríos como son: San Francisco - La Hoyola, Pitalito Alto, vías que son carreteables en tiempo seco.

Tanto las vías de orden secundario y terciario se encuentran en regular estado debido a la falta de mantenimiento adecuado y presenta tramos de difícil acceso, en épocas de invierno sufren deterioro y ocasionan incomodidad para la movilización de la población. Para garantizar un buen mantenimiento de las vías se debe: Ampliar el radio de curvatura horizontal y el ancho promedio, la construcción de obras de drenaje (pontones y alcantarillas), mejoramiento y construcción de obras de arte. Mantener en buen estado las vías en cuanto a perfil transversal, alcantarillas, cunetas, visibilidad, capa de rodadura en los tramos: Puente Río Juanambú a Peñas Blancas (k32+350), La Victoria – Aponte (k15+430), La Victoria – la Cueva (k2+370), Aponte – Pompeya (k12+960), El Tablón – Puente Janacatú (k3+600). Para un total de 66,611 Kilómetros a mantener. Según datos del Esquema de Ordenamiento Territorial las vías en el sector urbano y centro poblados es la siguiente: En la Cabecera Municipal existe una malla vial de 2.625 metros lineales y de ellos se encuentran adoquinados 1.925 metros.

En el centro poblado de las Mesas posee un malla vial de 2.555 metros lineales, de los cuales 1.880 se encuentran adoquinados. En el poblado de Aponte se encuentra adoquinado 410 metros lineales adoquinados y la población de la Cueva existen 173 metros lineales adoquinados en la vía principal. En la zona urbana y centros poblados se hace necesario la apertura de calles para adecuar un espacio vial suficiente y a la vez garantizar una futura ampliación de viviendas. Se hace urgente y necesario la construcción del puente sobre el río Juanambú en la vía El Tablón Buesaco.

El puente que hoy existe en el cañón del río Juanambú, es uno de los patrimonios arquitectónicos de mayor importancia dentro del municipio, mediante Resolución 1876 del año 2000, el Ministerio de La Cultura lo declaró “BIEN DE INTERES CULTURAL DE CARÁCTER NACIONAL”. Actualmente por este puente transita la

mayoría de pasajeros y comercio desde y hacia la capital del departamento y otras localidades vecinas, situación que se agrava más por cuanto el puente no es apto para el tránsito automotor, considerándose una amenaza por los pasajeros que allí transitan. Por ello es urgente la consecución de recursos para la construcción de un nuevo puente y la conservación de este monumento arquitectónico nacional. En el municipio existen en el momento tres empresas transportadoras de servicio intermunicipal: Transipiales, que hace el recorrido Pasto - El Tablón de Gómez - Aponte y viceversa, en dos horarios diarios. Transandona, que hace el recorrido Pasto - El Tablón de Gómez - Las Mesas y viceversa, en dos horarios diarios. A nivel municipal no existe una empresa organizada que preste el servicio hacia los corregimientos y veredas, hoy en día ese servicio se presta a través de motos taxi. Los principales problemas que se presentan en las vías son los siguientes: Deficiente e insuficiente infraestructura vial en el sector rural. Alto costo en las obras viales en el sector rural debido a la gran extensión del municipio. Deficientes recursos del municipio para financiar los proyectos viales

- El Tambo

Terrestres: Se encuentra localizado a 37 kilómetros al noroccidente de la capital del Departamento. Para llegar a la capital necesariamente se tiene que trasladar por los Municipios de La Florida y Nariño, la carretera esta sin pavimentar, también cuenta con carreteras sin pavimentar que lo comunican con los Municipios de Linares y El Peñol.

- Francisco Pizarro

Fluviales: las vías de comunicación del municipio son marítimas y fluviales el municipio con el cual existe una mayor relación comercial es Tumaco donde el principal transporte de carga y pasajeros se realiza en embarcaciones de madera y fibra de vidrio.

En el ámbito rural se utilizan embarcaciones como lanchas y canoas, los recorridos en promedios con relación a la zona urbana oscila entre una y cinco horas dependiendo del tipo de embarcación.

- Funes

Terrestres: Vías Principal Panamericana - Pilcuan - Funes a 20 Minutos Entre la Vías terciarias: Proyecto Mejoramiento y Pavimentación de la vía Pilcuan Funes Cruce Vía panamericana y entre las vías terciarias tenemos carretera Funes San Antonio, Chapal, Vía Funes el Placer Guapuacal Alto, vía las tres cruces - San Rafael.

- Guachucal

Terrestres: El municipio está comunicado por vía terrestre con las cabeceras municipales de Ipiales, Aldana, Cumbal y Túquerres, así mismo con tramos carretables que conducen a corregimientos y veredas, facilitando el intercambio económico, social y cultural en la región. Las carreteras interveredal están bajo la responsabilidad del municipio, quien se esfuerza por mantenerlas en buen estado facilitando la dinámica productiva y social de la zona.

El sistema vial del casco urbano presenta una orientación de sur occidente hacia nororiente desarrollando posibilidades de integración al interior de la ciudad, facilitando la circulación peatonal y tráfico vehicular. En su estructura urbana se encuentran siete carreras y trece calles

- Guaitarilla

Terrestres:

Vías Urbanas: La gran mayoría de las vías de la población se encuentran en buen estado. Porcentaje de las vías pavimentadas: 80% Porcentaje de vías afirmadas: 15% El resto de vías son sin afirmar.

Transporte Público: Hacia la capital del departamento hay transporte público todos los días así: Empresa Cootranar: De Lunes a Sábado. Horario de Salida: 6:45 A.M. y 1:30 P.M. Horario de Llegada: 6:30 P.M. y 8:00 P.M. Domingo: Horario de Salida: 9:00 A.M. - 12:00 M. - 4:00 P.M. Horario de Llegada: 7:00 P.M. - 8:00 P.M. Empresa Transandona: De Lunes a Sábado. Horario de Salida: 6:10 A.M. - 6:30 A.M. - 2:30 P.M. Horario de Llegada: 2:30 P.M. - 7:00 P.M. - 5:30 A.M. Domingo: Horario de Salida: 8:00 A.M. - 10:30 P.M. - 5:00 P.M. Horario de Llegada: 2:30 P.M.- 3:00 P.M. - 7:15 P.M. Buses particulares (Chivas): Número de buses: 5. Día Lunes, Miércoles, Viernes y Sábado. Horario de Salida: 4:00 A.M. - 6:00 A.M. Horario de Llegada: 12:00 A.M. - 1:30 P.M. Domingo: Horario de Salida: 7:00 A.M. - 2:30 P.M. - 4:00 P.M. Horario de Llegada: 1:00 P.M. - 5:00 P.M. - No regresa. Transporte hacia Túquerres: Jueves: Buses particulares (chivas). Número de chivas: 7. Horario de Salida: 2:00 A.M. - 6:00 P.M. Horario de Llegada: 9:30 P.M. - 1:00 P.M. Hay transporte hacia las veredas desde el casco urbano los días Jueves y Domingos.

- Gualmatan

Terrestres: Se consigue acceder al área del municipio de Gualmatan a través de dos vías, la primera desde el municipio del Contadero, la cual se encuentra en estado muy regular y segunda desde Ipiales, la cual esta en estado aceptable, y

desde la capital San Juan de Pasto, pasando por Ipiales que se encuentra en un estado bueno.

Sistema Vial. El municipio cuenta una estructura vial en conexión con tres municipios: hacia Pupiales, con vía pavimentada en mal estado de conservación y mantenimiento, hacia Iles, con una vía destapada y en general mal estado y hacia El Contadero con acceso hasta el corregimiento de San Juan, en regular estado de conservación y mantenimiento.

El municipio de Gualmatán tiene comunicación vial directa en forma radial con todas las veredas excepto con Loma del Medio Alto. Toda la red vial veredal es destapada y en mal estado

El corredor vial urbano se caracteriza por un anillo vial pavimentado y las vías restantes destapadas y en mal estado.

Transporte de pasajeros. El sistema de transporte de pasajeros se considera aceptable y se presta por las empresas “COOTRANSQUALMATAN”, en las rutas: Gualmatán – Ipiales y sus puntos intermedios y Gualmatán – Pasto. La empresa Trans Ipiales también cubre la ruta Pasto – Gualmatán.

Eventualmente se accede al municipio por medio de un sistema de transporte informal en motocicleta, el cual opera normalmente entre el Corregimiento de San Juan y el municipio de El Contadero.

Transporte de Carga. Se realiza en vehículos tipo camión, de los cuales el municipio cuenta actualmente con 4 automotores, correspondiendo 3 a tipo C2 ó de dos ejes y 1 de tipo C3 ó dobletrouque. En estos vehículos se realiza el intercambio de productos de la región con Ipiales, Pasto y el centro del país. En épocas de cosecha de los productos agrícolas acceden al municipio un mayor número de vehículos de carga, procedentes principalmente de Ipiales, Pupiales y Pasto y también de distintos lugares del país.

En el municipio se cuenta además con un vehículo tipo escalera, que presta el transporte de carga y pasajeros hasta el municipio de Ipiales, los días jueves, viernes y sábado.

El transporte desde el perímetro urbano hacia las veredas, es muy bajo y se realiza en vehículos de servicio particular y tipo 350. Estos últimos también transportan los productos hacia la capital del departamento los días lunes.

La mayoría de las veredas poseen vías carreteables en mal estado, (menos la vereda Loma del Medio que no tiene carretera), y de difícil acceso por falta de mantenimiento, además de caminos de herradura por donde la comunidad baja

sus productos a la vía y son sacados en su mayoría a los centros de mercadeo como Pasto, Ipiiales, Pupiales, etc.

- Iles

Terrestres: En el Municipio de Iles existe un sistema vial en mal estado, aunque existen algunas obras de mejoramiento y afirmado como es el caso de las vías:

Iles – La Esperanza.
Iles – Urbano – El Juncal.
La Triguera – San Francisco – San Isidro.
Tablón Bajo – Pilcuan.
San Javier – El Porvenir.

Carreteras que se encuentran en regular estado de conservación, aparte de las vías que están en mal estado ya que la única vía pavimentada es la del sector comprendido entre Pilcuan y la Humeadora.

- Imues

Terrestres: La principal vía de acceso al municipio de Imues esta en un gran porcentaje pavimentado y su estado actual es muy bueno lo que permite el facil acceso a su comunidad y a los visitantes. Imues está ubicado a 55 km de la capital del departamento y a 15 km del municipio Túquerres con el cual maneja la mayor parte de su actividad comercial.

- Ipiiales

La principal vía de comunicación es la Panamericana; vía de tipo terrestre que se comunica con la ciudad capital San Juan de Pasto y con el interior del país, desde Ipiiales existen diversas carreteras algunas pavimentadas y otras no a través de las cuales se puede comunicar con todos los municipios de la ex provincia de Obando, igual que con las cabeceras municipales de la vía a Tumaco.

Cuenta con el aeropuerto San Luis, el cual ofrece frecuencia de viajes hasta la ciudad de Cali y Bogotá con la empresa Satena.

- La cruz

Terrestres: Sur: (Vía Secundaria) San Bernardo, San José de Albán, Buesaco y Pasto.

Norte: San Pablo, Florencia, Mercaderes, Via Panamericana (Mojarras)

- La Florida

Terrestres: Este corregimiento es de los más privilegiados en materia de servicios. Gracias a que aquí se ubica la cabecera municipal, cuenta con la única vía pavimentada del municipio, que es la que comunica con la ciudad de San Juan de Pasto y con el municipio de Sandoná, por el occidente, (Buena parte de esta también se encuentra pavimentada).

En las décadas de los 30 y 40 del presente siglo la red vial se amplía con la construcción y ensanchamiento de la vía Circunvalar al Galeras, en los años comprendidos entre 1950 y 1960 se construyen vías intercorregimentales que los comunican con la cabecera municipal y también con la capital del Departamento.

El servicio de transporte Público desde y hacia el casco urbano de la Florida lo prestan las empresas de transportes Sandoná y ASOTRAL (Asociación de Transportadores de la Florida). De la primera, salen buses desde el Terminal de Transportes de Pasto a partir de las 5:45 a.m., luego a las 6:30 a.m., 8:00 .a.m., 10:00 a.m. ; después cada hora, hasta las 4:00 p.m. igualmente, en lapsos de una hora, aproximadamente pasa los buses hacia la ciudad de Pasto.

ASOTRAL ofrece el servicio de viaje entre Pasto y la Florida en pequeñas camionetas cuya capacidad es de cinco personas. Salen desde la Florida a las 5:30 a.m. hasta las 7:00 p.m. de regreso.

- La Llanada

Terrestres: El municipio de la Llanada tiene comunicación intermunicipal vía terrestre con el Municipio de Samaniego una distancia aproximada a 30 kilómetros y a 60 kilómetros de Sotomayor, sus vías son deficientes y carecen de asfalto, se debe realizar mantenimiento continuamente, por problemas de lluvias y deslizamiento de su calzada. La comunicación entre veredas y corregimientos se realizan por vías en mal estado por falta de recursos económicos para ampliar sus calzadas y realizar el respectivo mantenimiento. Algunas de estas vías aun son caminos de herradura.

Fluviales:

Por el Rio TELEMBI desde la vereda El Remate hasta la cabecera Municipal de Barbacoas y luego hacia el Océano Pacifico

- La Tola

Fluviales: El Transporte intermunicipal e interdepartamental de carga y pasajeros se realiza a través de embarcaciones de bajo y mediano calado, principalmente con el puerto de Buenaventura, adonde se lleva madera y se trae víveres, abarrotes, enseres de hogar y otros encargos, así como combustibles y repuestos para los aserríos, embarcaciones, motores de luz y cuartos fríos. Su costo puede sobrepasar los cien mil pesos por persona. También existe transporte a los

poblados y cabeceras municipales más cercanos, como Mulatos, Amarales, Bocas de Satinga, El Charco, Mosquera, Guapi y Tumaco, en precios por persona que oscilan entre \$15.000 y \$60.000 , el cual se realiza en pequeñas embarcaciones, con motores 40 a 200, aunque no están establecidos con rutas e itinerarios, sino que se presenta de manera esporádica o de acuerdo al número de personas a viajar y la urgencia que se tenga de ello.

- La Unión

Terrestres: Es un municipio que se comunica solamente a través de la vías terrestres

TIPO Y ESTADO DE LAS VIAS
PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2002 – 2011
MUNICIPIO DE LA UNION

Ejes Viales/Jerarquía	Longitud		Ancho Mts.	Alcantarillas	Mantenimiento
	Mts.	Kms.			
Vías Inter Regionales					
Puente sobre la Q. El Salado - Puente sobre el Río Mayo(Vía Central Pasto - Popayán)	18.050	18,05	6	Deficientes	Regular
Subtotal	18.050	18,05			
Vías Departamentales					
La Unión- Taminango	6.767	6,76	5.5	Deficientes	Regular
La Unión– El Sauce	9.589	9,60	5.5	Deficientes	Regular
Sauce – Contadero – Río Mayo	3.842	3,84	5.5	Deficientes	Regular
Subtotal	20.198	20,18			
Vías Municipales					
B. Sucre – La Jacoba	5.590	5,59	4.5	Deficientes	Regular
La Unión– Los Cusillos	12.676	12,67	4.5	Deficientes	Regular
La Unión– El Sauce	9.589	9,60	4.5	Deficientes	Regular
La Unión– El Guabo - Contadero	3.440	3,44	4.5	Deficientes	Regular
La Unión- Reyes- O. de Agua- La Caldera	4.143	4,14	4.5	Deficientes	Regular
Circunvalar Reyes - Juan Solarte - El Guabo	4.360	4,36	4.5	Deficientes	Regular
Chaguarurco - La Castilla	3.361	3,36	4.5	Deficientes	Regular
La Cañada– Alpujarra - La Betulia	5.380	5,38	4.5	Deficientes	Regular
El Empate - Olivos	16.400	16,4	4.5	Deficientes	Regular

La Playa– Quiroz- La Alpujarra	6.327	6,32	4.5	Deficientes	Regular
Vía San Pablo - Santander	2.635	2,63	4.5	Deficientes	Regular
Santander – Cuchillas peña Blanca	4.030	4,03	4.5	Deficientes	Regular
Subtotal	77.931	77,93	-	-	-
Total Vías	116.179	116,18			

- Leiva

Terrestres:

Vías al Sur: Para la comunicación con Pasto existen dos vías alternas:

Leiva– Santa Lucía – El Vado – Panamericana (sale a Pan de Azúcar).

Leiva– El Rosario – Remolinos (En la Panamericana).

Vías al Norte: La comunicación con el norte, Popayán, Cali, etc. Se hace a través de la vía

Leiva– Santa Lucía – Puerto Nuevo – Mamaconde – El Estrecho, que tiene una longitud de 48 km.

Vías al Occidente: Para la región del Palmar se tiene la vía alterna.

El Palmar – Las Huertas – Buenavista – Esmeraldas – El Rosario – Remolinos.

Vías al Oriente: Para Las Delicias, la vía Leiva – La Garganta – El Ofrio – Las Delicias

Toda la red vial pasa por 29 de las veredas con que cuenta el municipio, un 70% de ellas se encuentran con afirmado y algunas en obra de arte y son clasificadas en la tercera categoría; el 30% restantes, de reciente construcción, se encuentran sin afirmado y sin obra de arte. Las demás veredas se comunican a través de caminos de herradura, los que en tiempos de invierno prolongado se vuelven casi intransitables.

Relación de kilometraje y tiempo promedio de recorrido de un lugar a otro.

Medios de Transporte: En cuanto al transporte de pasajeros, el servicio se presta a través de camperos, camionetas Toyota las que adecuan techado el plantón con carpas y sobre el ubican dos bancas, también hay una que otra buseta y carros escaleras o chivas como tradicionalmente se las conocen. Si bien los transportadores se encuentran organizados en una cooperativa “COOTRANSLEIVA LTDA”, el servicio todavía deja mucho que desear

- Linares

Terrestres: Actualmente existen tres vías de acceso al municipio de Linares, la primera es el desvío en la carretera que conduce al municipio de Nariño,

ingresando al municipio del Tambo, la segunda es ingresar al municipio de Nariño, pasando por el municipio de Sandoná, Ancuya y por último Linares y la última es por la vía Panamericana desviándose por el municipio de Túquerres, pasando por el municipio de Samaniego y por último Linares.

- Los Andes

Componente Rural. Red Vial. Para dar a conocer el estado actual de las diferentes vías del Municipio de Los Andes, inicialmente toma datos físicos del camino a manera general, datos como son: estado de la banca carretable, sección de la vía tipo de terreno, estado de las cunetas y alcantarillado. En la mayoría de las vías del Municipio de Los Andes no existe un sistema de drenaje utilizado para desviar el agua de escorrentía que cae sobre la estructura vial. El alcantarillado existente es de 60 cms de diámetro, lo que hace muy difícil la conservación y limpieza de grandes volúmenes de material pétreo depositados por las corrientes de agua, como también de limos, arcillas que se pueden sedimentar y con el tiempo llegar a colmar totalmente el sistema.

Hay también alcantarillas que se han diseñado sobre quebradas sin tener en cuenta las áreas requeridas para los acarreos, ya que estas estructuras suavizan la pendiente del lecho de una quebrada produciendo acumulaciones de piedra a la entrada. Las cunetas que deben recoger el agua procedente de lluvias se encuentran en la mayoría de las vías tapadas debido a deslizamientos, trayendo como consecuencia grandes daños sobre la vía, y por no existir muros de contención para poder preservar la vía.

A continuación se describen las principales vías del Municipio de Los Andes Sotomayor - Las Cochas, Sotomayor - Aminda, Sotomayor - La Llanada. Las otras vías se describen en los Cudros 36 y 37 y Mapa 15. Vía Sotomayor - Las Cochas. Es la principal arteria de acceso a la cabecera municipal desde la ciudad de Pasto. Con una longitud aproximada de 24.3 Km. contados desde el cruce entre Policarpa y Sotomayor, con ancho de banca de 4.10 Mts., además presenta pendientes muy fuertes, que en algunos casos supera el 15%, mientras que en otros tramos la pendiente es nula ocasionando enlagnamientos de las aguas, las cuales por no poseer un buen sistema de drenaje ocasiona grandes daños sobre la banca. Debido a su conformación geológica es una vía supremamente erosionable, presentando con cualquier caída de agua, grandes deslizamientos que obstruyen la vía (caída de piedra, desprendimiento de la banca carretable) presentando grandes riesgos para los usuarios y en ocasiones dejándola sin circulación vehicular. Algunas alcantarillas existentes se colman fácilmente en época de invierno, además no poseen a su salida un mecanismo de disipación de energía (gradas) para evitar su socavación y daños a la estructura.

Con respecto a las cunetas, éstas por falta de mantenimiento y los constantes deslizamientos se encuentran tapadas, ocasionando que el agua que debería ir por estos canales recolectores, se salga a ocasionar grandes daños sobre la superficie de rodadura, haciendo necesaria la construcción de muros de contención estratégicamente ubicados para evitar la pérdida de la banca. En algunos tramos de la vía, sobre todo en las curvas, es muy difícil el tránsito de automotores, porque estos sectores son muy angostos, de pendientes fuertes y de gran peligro para el usuario, ya que no se ha seguido un diseño geométrico en tiempo de su construcción. Vía Sotomayor - Aminda. Vía de gran importancia que comunica el municipio de Los Andes y Cumbitára, con una longitud de 28 Km. y con un ancho de la banca de 4.00 Mts. y pendientes moderadas en un terreno de topografía montañosa. Los primeros kilómetros corresponden a un terreno de material rocoso y zona escarpada erosionada, con tramos de vía angosta y curvas muy cerradas.

Por ser una vía erosionada, las cunetas casi siempre están tapadas, obligando a que el agua procedente de la escorrentía dañe y descubra la banca del material de rodadura. Las alcantarillas son escasas, sobre todo en zonas donde la precipitación es mayor, causando graves problemas en épocas invernales, así mismo, no posee obras complementarias como son: muros de contención, gaviones, que ayudarían a soportar la estructura vial. Vía Sotomayor - La Llanada. Carretera que comunica al Municipio de Los Andes con La - Llanada. Esta vía es de gran importancia, ya que constituye otro ramal por el cual El Municipio de Los Andes se comunica con Samaniego, Túquerres y Pasto. Su longitud aproximada es de 11 Km., con un ancho de 5.5 Mts., con pendientes suaves en los primeros kilómetros, pendientes pronunciadas al final del trayecto; de topografía montañosa y suelos de diferentes características. Presenta los mismos problemas que las vías anteriores. Por falta de mantenimiento el sistema de drenaje que es escaso está totalmente fuera de servicio, ocasionando grandes daños a la vía, siendo necesaria la construcción de obras complementarias.

Componente Urbano. La red vial urbana esta compuesta por una malla de 10 calles y siete carreras las cuales forman la estructura y forma de la cabecera municipal de Los Andes, de las cuales un 30% se hallan pavimentadas. Las vías peatonales son escasas, limitándose a las calles con alta pendiente y a la calles que conforman las vías internas de los nuevos programas de vivienda.

- Magui (payan)

Terrestres: Si, desde Barbacoas

Fluviales: Si, desde el charco, bocas de Satinga, y frontera con el Ecuador.

- Mallama

Terrestres: la cabecera municipal Piedrancha se ubica en la vía que conduce al puerto de Tumaco, no cuenta con vías aéreas o fluviales para movilización de carga.

- Mosquera

Fluviales: Se ingresa desde Tumaco, Buenaventura, Guapi, Barbacoas, El Charco

- Nariño

Terrestres: Vía circunvalar al galeras la cual se encuentra en buen estado, además cuenta con la vías secundarias que comunican al municipio con sus veredas.

- Olaya Herrera

Fluviales: El municipio cuenta con una red hidrográfica compuesta por los ríos Satinga, Sanquianga, Patía Viejo y el Brazo del río Patía desviado y derivado del canal Naranjo; así mismo las quebradas la Prieta, la víbora, Merizalde, la Victoria, el cedro, Naidizales Sanquianguita, Bella Vista, entre Otras.

- Ospina

Terrestres: El servicio de transporte se presta en un 70% por medio de la cooperativa de transportadores COOTRANSOSPINA, a través de camionetas de servicio público, la empresa no ha legalizado su situación ante el Ministerio del Transporte.

La empresa cuenta con un parque automotor de 28 camperos marca NISAN con modelos que van desde 1970 a 1982, los cuales ya cumplieron con su vida útil.

- Pasto

Terrestre: Pasto está conectado hacia el norte por vía terrestre con Popayán y hacia el sur, Ipiales en la frontera y la república del Ecuador a través de la carretera Panamericana. La distancia de Pasto a la capital de la república, Bogotá, por la vía panamericana es de 865 km para un tiempo promedio de viaje de 22 horas.

Hacia el occidente la ciudad se comunica con el puerto de Tumaco sobre el océano Pacífico por medio de una carretera pavimentada de 284 km, y hacia el oriente con Mocoa en departamento del Putumayo con una carretera de aproximadamente 145 km

Para el transporte intermunicipal nacional terrestre existe un terminal en el que operan las principales empresas y por el cual pasan aproximadamente 2 millones de pasajeros al año.

Aéreo: Terminal Aéreo Antonio Nariño

El Terminal Aéreo Antonio Nariño, se encuentra en el Municipio de Chachagüi, a 29 kms, de San Juan de Pasto, está en buenas condiciones, los espacios son buenos y cómodos para los usuarios, recientemente esta prestando el servicio en horario nocturno.

La pista del aeropuerto se haya construida en una meseta que se eleva 50 metros sobre el terreno circundante, por lo que muchos pilotos la denominan el portaaviones. Además la pista es relativamente corta para la altitud a la que se encuentra el aeropuerto.

Desde el 2007 la pista cuenta con instrumentación ILS, lo que permite la operación en condiciones nocturnas y de baja visibilidad. Esto ha sido aprovechado por las aerolíneas para programar vuelos nocturnos, pero al mismo tiempo se busca un lugar adecuado para la construcción de un nuevo aeropuerto.

- Policarpa

Terrestres: La cabecera Municipal de Policarpa esta comunicada por carretera con la capital del Departamento en una longitud de 122 kilómetros, de los cuales 82 son pavimentados (Vía Panamericana) y 40 kilómetros destapada y en regular estado de conservación.

Al interior del Municipio se cuenta con las siguientes vías:

Policarpa – El Ejido, 20 kilómetros, carretera destapada y en mal estado de conservación.

Policarpa – El Ejido – Madrigal: 27 kilómetros, carretera destapada y en mal estado de conservación.

Policarpa – El Ejido – Madrigal – Santacruz , 47 kilómetros, los últimos 20 kilómetros (Madrigal – Santacruz, Santa Rosa) se encuentran en muy mal estado de conservación. Es una carretera de reciente construcción que requiere afirmado y obras de arte.

Policarpa – El Ejido – Algodones – El Remolino (Bajo Patía), 40 kilómetros aproximadamente. El tramo comprendido entre Los Naranjos y Remolino (Bajo Patía) se encuentra sin afirmar y presenta alto riesgo de accidentalidad. Recientemente se dio apertura a la vía Algodones - Sánchez, encontrándose en muy mal estado, además hace falta la construcción del puente que comunica a estas dos regiones.

Policarpa – Restrepo – Nacederos 18 kilómetros, carretera destapada en mal estado de conservación hasta el Corregimiento de Restrepo y en muy mal estado de Restrepo a Nacederos.

Policarpa – Bravo Acosta 9 kilómetros, en mal estado de conservación. Igualmente se han abierto las vías, Policarpo, La Toldada, El Cerro. 4 Km. Madrigal, Río San Pablo, La Balbanera y Bella Esperanza. 12 Km. Altamira - el Rosal 5 Km. y Altamira - El Pedregal 3 Km. Todas en mal estado de conservación

Policarpa – Puerto Rico: Tiene una longitud de 10 kilómetros, tiene ancho de banca de 5 metros, calzada de 6 metros, el mantenimiento que se le ha hecho es muy escaso, no posee obras de arte y drenaje. El puente se cayó por acciones de grupos al margen de la ley.

En conclusión la red vial municipal debido a los limitados recursos económicos y a un deficiente sistema de mantenimiento rutinario, a la dificultad para acceder a los recursos del orden departamental y nacional, la utilización de la sobretasa a la gasolina para fines diferentes al mantenimiento vial ha caído en un acelerado proceso de deterioro.

Fluviales: La zona del Bajo Patía, a partir de la cabecera corregimental de Sánchez cuenta con vía acuática lo que le permite la comunicación con Barbacoas y otros municipios de la Costa Pacífica Nariñense, siendo este un factor de desarrollo de la región que debe fortalecerse y aprovecharse al máximo dado que sería otra vía alterna al mar fomentando el turismo y comercio de Nariño y Policarpa.

- Potosi

Terrestres: En la actualidad el Municipio cuenta con una red vial excelente y su vía principal que comunica con el municipio de Ipiales se encuentra totalmente pavimentada.

Al igual que los otros sectores este también tiene que buscar recursos por convenios o municipales diferente a los recursos del P.G.D.T. , ya que estos no son suficientes para el programa de vías urbanas y rurales encaminadas al mantenimiento adecuación que se requieran.

- Providencia

Terrestres: En el Municipio de Providencia, el 95% de sus veredas está conectado al sistema vial, con carreteras de segundo y tercer orden.

- Puerres

Terrestres: La población está comunicada con la ciudad de Ipiales por medio de una carretera, con una extensión de 23 Km. que atraviesa el Guáitara con un puente de hierro y cemento armado, y a Pasto con 80 Km. . Desde la misma población sale una carretera hasta el corregimiento de San Mateo y de allí un camino de herradura que nos conduce hasta Funes, con una extensión de 30 Km. De igual manera se comunica con el Municipio de Córdoba por dos caminos principales; el uno pasa por el puente “Huertas” con cerca 5 Km. y el otro por Tescual y El Páramo con 7 Km. carretables, también se va por el puente de “Rumichaca”. En la actualidad los habitantes de Monopamba disfrutan de una carretera construida desde el año de 1968 con la ayuda de una compañía extranjera e inaugurada en el año de 1971.

- Pupiales

Terrestres: La estructura vial de un municipio es muy importante para el dinamismo de las diferentes actividades productivas y además de una mala o buena infraestructura vial depende el grado de desarrollo de las poblaciones y comunidades asentadas y beneficiadas.

El municipio de Pupiales se comunica desde la ciudad de Pasto por carretera panamericana en un tramo de 80 kilómetros hasta Ipiales, desde aquí hasta la cabecera municipal por carretera pavimentada secundaria con una distancia de 7 kilómetros.

Red Secundaria - vía pavimentada 17.0 Km.

Red terciaria – sin pavimentar (Caminos Vecinales) 95.0 Km.

Red terciaria municipal – sin pavimentar 88.0 Km.

- Ricaurte

Terrestre: Existen 6017.15 metros lineales (ml) de vías urbanas de las cuales, 2767 ml cuentan con pavimento y 3250.15 ml están sin pavimentar, es decir, la cobertura pavimentada del área actual urbanizada es del 45.99% y sin pavimentar esta el 54.01%. Se clasifican de acuerdo a su superficie de rodadura de la siguiente manera: vías pavimentadas en concreto hidráulico, vías de concreto asfálticas, vías afirmadas y vías destapadas. La principal vía pavimentada es la carretera Pasto – Tumaco que atraviesa el Municipio y en un tramo de 2031 ml hace parte de la red vial urbana.

La calidad de las vías es deficiente y en su mayoría requieren de adecuación en cuanto a obras de drenaje, ampliación de la calzada y mejoramiento de la capa de

rodadura tanto para vías en concreto como en asfalto las cuales se encuentran en un avanzado estado de deterioro. El Municipio requiere implementar el sistema vial a nivel urbano para poder integrar, zonas rurales productivas a la actividad local y generar mayores recursos a la población. La comunicación vial al centro poblado se realiza por medio de una vía en regular estado que comunica San Isidro – La Planada. Existen caminos de herradura en mal estado que comunican a Gentil Rollo, San Francisco, Punto Herraño, La Tuma, Camino Viejo, El Charco Verde. El transporte se realiza en vehículos particulares y a pie.

- Roberto Payan

No cuenta con vías terrestres o aéreas, la movilización se realiza a través de vías fluviales por el río Telembí, u caminos de trocha

- Samaniego

Terrestres:

Samaniego - Túquerres - Pasto = 117 km. Vía pavimentada. Recomendada.

Samaniego - Linares - Pasto = Vía destapada

Samaniego - Ancuya - Pasto = Vía destapada

Samaniego - Los Andes - Pasto = Vía destapada

- San Bernardo

Terrestres: El Municipio se interconecta con la troncal Pasto – Buesaco – La Unión – Higuerones y la troncal complementaria el Empate - San José – San Bernardo – Belén, Génova, La Cruz – San Pablo e Higuerones, que son las principales vías de acceso al municipio

- Sandona

Terrestres: La cabecera municipal lo comunica con los Municipios de Ancuya, La Florida y Consacá; a través de estos dos últimos es que se conecta con la capital del departamento

- San Lorenzo

Terrestres: El sistema vial del municipio, cuenta con una carretera de acceso principal en mal estado y con problemas de diseño, cuyo inicio es en la Vía

Panamericana (municipio de Chachagüi) pasa por el puente sobre el Río Juanambú (vereda El Yunga) hasta San Lorenzo, esta vía ha permitido que el municipio se pueda comunicar en mejores condiciones de tiempo, distancia y economía con la zona norte y sur del departamento de Nariño.

Servicio de Transporte: En el municipio de San Lorenzo existen 3 empresas de transporte así: Transandoná, San Juan de Pasto y Rutas del sur.

Las empresas ofrecen el servicio de transporte hacia la ciudad de Pasto en el horario de las 4:45 a.m y desde la ciudad de Pasto hacia San Lorenzo en el horario de 2:30 a 3:00 p.m.

Para desplazarse a nivel interno, hacia los diferentes corregimientos, los habitantes del Municipio utilizan vehículos particulares que en ocasiones prestan el servicio en forma irregular. En estas condiciones, este servicio se presta en forma continua, cumpliendo los horarios y frecuencias de viaje.

El servicio de transporte se dificulta por el estado de las vías, especialmente en invierno en donde las carreteras se tornan intransitables por no poseer una base firme y, además, se presenta gran cantidad de derrumbes que obstaculizan el tránsito normal.

Los días en los cuales hay mayor movilidad de pasajeros son los viernes, sábados y domingos y la menor actividad se presenta los martes, miércoles y jueves.

- San Pablo

Terrestres: La malla vial del casco urbano, en general, se encuentra en buen estado, de los 8.642 mts que la conforman el 95% (8.209 metros) se encuentran pavimentados y el 5% (433 metros) están sin pavimentar. El puente que comunica los sectores de ocupación residencial nuevos y el centro debe complementarse con la construcción de otras estructuras que sean alternativa de circulación, como la construcción de vías peatonales sobre la quebrada Bateros.

En la malla vial del municipio, no existe una lectura clara de jerarquías viales, que estructuren la ciudad, las vías tienen relevancia desde el punto de vista funcional pero no formal a excepción del tramo que conforma la avenida de los estudiantes. La importancia y clasificación de calles y carreras y avenidas y su importancia se genera por el acompañamiento funcional en conjunción de calles para conformar circuitos de accesos y evacuación.

La conexión vial entre La Cruz y el Cauca, municipio Florencia, San Lorenzo y municipio de Génova, obligatoriamente se requiere utilizar conjuntamente diferentes calles de diferentes perfiles y características que ocasionan traumas en

el funcionamiento vial de la cabecera urbana del municipio la continuidad vial es interrumpida por la topografía y sus sistemas hídricos, lo cual es difícil de solventar, los problemas y conflictos planteados en la mayoría de los casos no son producto de la ligereza en los conceptos de planificación sino, por situaciones geográficas, que anteponen su condición. Aunque el tráfico vehicular pesado o de carga no es considerable, si es necesario considerar rutas alternas periféricas a la ciudad para el transporte intermunicipal, que garanticen el menor conflicto vial, La construcción de una vía perimetral tiene que establecer relaciones entre la vía a la playa, la futura área de expansión y la plaza de mercado. Para realizar esta vía es importante establecer obras de infraestructura complementarias que requerirán de una gran inversión dada por la topografía del terreno. Aunque la definición de vías se genera por la preponderancia funcional es conveniente considerar aquellas vías de condiciones ambientales y recreativas de importancia, como la senda que articula la cabecera municipal y el santuario de la plaza, el tramo hace parte de la vía intermunicipal que une San Pablo y Florencia en el Cauca.

La relación vial entre sectores y el centro de la ciudad es vulnerable, solamente existen puntos de conexión que pueden generar conflictos y deficiencias, el desarrollo vial propuesto en las nuevas agrupaciones de vivienda han sido planificadas inadecuadamente, sin considerar el posible desarrollo sobre áreas nuevas en las inmediaciones al sector, desconociendo los circuitos viales necesarios de acceso y retorno. Los barrios Balcones del mayo, villa Cristina y barrio los Jardines, únicamente dependen de la carrera 3 como conexión vial, actuando de vía colectora. Las vías entre los barrios carecen de dimensiones en los perfiles de diseño, limitándose únicamente a vías peatonales, que evitan la comunicación eficiente entre los diferentes barrios y sectores. La estructura vial tiene su mayor conflicto, los días de mercado, la localización de la plaza de mercado, sobre una de las calles de mayor importancia y el problema de ocupación de la calle por vendedores ocasionales genera un problema de movilidad urbana e intermunicipal el día sábado. El plan implementado establece la utilización de las carreras 1ª Y 2ª hasta el parque como áreas de parqueo, una medida inconveniente considerando los perfiles de vías el sector. La red vial del municipio consta de 14.4 kilómetros de vía principal, y 109.69 kilómetros de vías terciarias.

Composición vial rural: Las vías de penetración, que comunican a las veredas con las cabeceras corregimentales están en regular estado de conservación, adoleciendo de un mantenimiento continuo, ampliación y terminación en los sitios más alejados del municipio como Bellavista, Dantas, Praditos, entre otras. Esto obedece a la limitada capacidad técnica y operativa del gobierno municipal para el manejo del sector caracterizada por la existencia de la oficina de Planeación y Obras Públicas que debe atender todos los proyectos del municipio, sin contar con el debido apoyo logístico para el cumplimiento de tareas como asesoría, asistencia técnica, planificación proyectos, etc., por lo que la acción institucional es débil y

dispersa. La red vial del municipio consta de 80kms, de carretera de los cuales 2.0 metros están pavimentados en mal estado y 78kms, no pavimentados.

Medios de transporte: San Pablo cuenta con un servicio de buses colectivos que opera principalmente los días de mercado, sin embargo no existe un servicio de transporte público que vincule la zona oriental del municipio con la cabecera municipal, es el caso del corregimiento de Briceño (El Ramal, Altamira, El Tablón, Dantas, etc.) lo que puede ocasionar una desintegración de este sector con el resto del municipio, la mayor frecuencia de viajes semanales de las rutas de transporte público se presenta en el tramo que une a San Pablo con Pasto y Cali, actualmente existen 6 empresas de transporte prestando el servicio en el área municipal.

- San Pedro de Cartago

Terrestres: Las vías del Municipio de San Pedro De Cartago son del nivel secundario y terciario; su mantenimiento corresponde al Departamento de Nariño y al Municipio.

El municipio cuenta con una red vial terciaria en regulares condiciones de uso, el 70% de estas no poseen afirmado ni alcantarillado de desagüe, en estas condiciones el agua lluvia deteriora constantemente su plataforma, por lo que debe conformarse microempresas de trabajo comunitario y a la vez adquirir maquinaria que le permita al Municipio mantener en buen estado de sus vías y la apertura y ampliación de otras, garantizando el transporte continuo de sus pobladores como de sus productos, y así promover el desarrollo de su área rural. Entre las vías terciarias existentes se notan: Vía Cartago - El Arenal, Cartago - La Chorrera; vía Cartago - Salado; vía Cartago - Los Frailes - Santiago - Martín; Vía Martín - Chimayoy Alto - Yanangona - La Estancia; Chimayoy Alto - Chimayoy Bajo; La Cocha (Arboleda) - La Comunidad - Chapiurco;

La comunidad - Chamanal y la vía Martín - Las Chozonas. Existen unas brechas inconclusas abiertas así: Veredas Botanilla - La Comunidad, vía Comunidad - Domingo Loma que reducen en buena medida la comunicación entre ellas, y otra brecha la vía nacional en la vereda Buenos Aires a la parte alta de esta vereda.

El municipio es atravesado por la vía nacional que de Pasto conduce a Cali, vía en gran parte sin pavimentación lo cual impide el fácil acceso, y por lo tanto el desarrollo de la región norte del departamento de Nariño incluyendo el municipio de San Pedro de Cartago. Esta vía le permite disponer de medios de transporte como lo son Transipiales, Transandona, Taxlujo, entre otras, además servicio de taxis Cartago - La Unión.

- Santa Barbara

Terrestres: por vía marítima, Santa Barbara hasta la ciudad de Barbacoas y de esta por vía terrestre hasta Pasto y viceversa.

Fluviales: El municipio de Santa Barbara cuenta con 98 kilómetros de vías fluviales aproximadamente, para llegar a la capital del departamento hay que desplazarse por vía marítima hasta la ciudad de Barbacoas y de esta por vía terrestre hasta Pasto, otra vía para llegar a la capital Pasto es Santa Barbara - Tumaco por vía fluvial y luego Tumaco - Pasto vía terrestre

- Santa Cruz

Terrestres: La vía que conduce al Municipio de Santacruz, es pavimentada en su totalidad hasta llegar a Túquerres, desde este punto hasta Balalaika la vía no se encuentra totalmente pavimentada y desde Balalaika hasta Guachavés son 8 km por vía destapada.

La infraestructura vial del municipio de Santacruz, se encuentra en general en mal estado de conservación, principalmente la vía que conduce de Balalaika a Guachavés que es del orden Departamental y así mismo los diferentes subramales que comunican a las diferentes veredas que son del orden municipal. Unicamente la vía que conduce de Pasto a Samaniego se encuentra pavimentada, siendo ésta del orden nacional. El municipio de Santacruz es muy pobre en cuanto a vías se refiere, lo cual afecta el desarrollo del municipio ya que dificulta el transporte de sus productos entre las diferentes veredas y a la cabecera municipal y de esta a las diferentes veredas y de esta a los diferentes centros de abastos del departamento, lo cual incide en el encarecimiento de la canasta familiar gravando seriamente sus ingresos. Es necesario, por lo tanto, emprender acciones prioritarias para que el Departamento de Nariño en cabeza de su secretaría de Infraestructura en coordinación con el Fondo Nacional de Caminos Vecinales asignen las correspondientes partidas presupuestales para mejoramiento y mantenimiento de la vía que de Balalaika conduce al municipio, ya que no se concibe que en pleno siglo XXI, no exista transporte automotor adecuado para transportar a propios y extraños hacia la cabecera municipal, toda vez que en la actualidad ese recorrido se lo hace alquilando motos como parrillero, a pie, a caballo, bicicleta u otro, a excepción de Transportes Especiales que hacen el recorrido con mínima frecuencia. De la misma manera los distintos caminos que conducen a las veredas deben tener mayor atención por parte del ejecutivo municipal y al Fondo Nacional de Caminos Vecinales, como programa prioritario en la gestión pública para solucionar las urgentes necesidades de la población campesina e indígena. Principales vías Corregimentales he interveredal:

- Guachavés-Corregimiento de Balalaika 8 kilómetros
- Guachavés-Manchag 8 Kilómetros

- Guachavés-Diamante-Paraiso 36 kilómetros.
- Guachavés- las Minas 6 kilómetros.
- Guachavés-Chapusquer 20 kilómetros.

Vías Urbanas: Dadas las condiciones topográficas del área urbana de Guachavés, que se caracterizan por un relieve bastante quebrado lo cual incide en el deterioro de las vías, haciendo difícil su mantenimiento y mejoramiento. En el área urbana por esta situación se presentan tramos de vía no vehiculares que requieren su rehabilitación, estos tramos se encuentran en las calles 3ª, 5ª, 6ª y 7. La red vial urbana cuenta con aproximadamente 400 metros de vías pavimentadas, 1500 metros en vías vehiculares destapadas y 300 metros en vías no vehiculares, lo que corresponde a aproximadamente a 3.600 metros cuadrados en vías pavimentadas

Fluviales:

El municipio de Santacruz - Guachaves carece de vías fluviales

- Sapuyes

Terrestres: Aproximadamente a 80 KM. de la capital del departamento, a través de la carretera Pasto-Túquerres-Sapuyes, encontramos a la cabecera municipal del territorio.

Las vías que comunican el Casco Urbano con los Corregimientos y Veredas en su mayoría son destapadas como son las que enlazan a Los Monos con salida al Municipio de Ospina, Maramba, Cuarris, La Campana, la Floresta la cual da salida al Municipio de Guachucal igualmente las vías de Malaver, Uribe y el Espino. Por otro lado la vía es pavimentada desde el Chungel a la Vereda Panamal y desde el Corregimiento El Espino a límites con el Municipio de Guachucal; siendo esta la vía Panamericana que comunica a Túquerres con Ipiales y Tumaco.

En el casco urbano del municipio cuenta con 8 calles y 5 carreras de las cuales el 70% se encuentran pavimentadas.

- Taminango

Terrestre: Puede acceder por la vía panamericana, en desviación unos kilómetros antes del límite con el departamento del Cauca, o puede acceder por la ruta de La Unión.

- Tangua

Terrestres: El Municipio de Tangua esta comunicado con la ciudad de San Juan de Pasto, capital del Departamento, por la vía Panamericana. Por esta misma vía Panamericana tiene comunicación con las ciudades fronterizas de Ipiales y Tulcán de Colombia y Ecuador, respectivamente.

Es esta característica particular de la infraestructura vial y la ubicación geográfica del Municipio de Tangua la que le ha permitido tener acceso a los servicios que se ofertan desde estas ciudades. El Municipio se comunica por vía Panamericana con la ciudad de San Juan de Pasto en una longitud de 25 km, con la ciudad de Ipiales en 63 km, con Tulcán 75 km, 60 km del aeropuerto Antonio Nariño en el municipio de Chachagüí y 281 km del puerto marítimo de Tumaco.

La Panamericana tiene especificación de vía internacional, pavimento asfáltico, adecuada señalización y mantenimiento permanente. El mayor volumen de tráfico vehicular por vía Panamericana entre Pasto e Ipiales, es justamente el trayecto Pasto-El Cebadal. Este hecho, aunado a la construcción de cuatro estaciones de servicio o gasolineras, ha favorecido la generación de recursos de sobretaza a la gasolina al punto que equivalen a aproximadamente el 40% de los recursos propios del Municipio de Tangua.

El Municipio está unido al circuito original de la denominada carretera Circunvalar del Galeras, que une a otros 5 municipios del Departamento, a saber: Pasto, La Florida, Sandoná, Consacá y Yacuanquer. Una carretera de importancia en la red vial municipal es la que parte de la Panamericana desde el sector de Chávez para cruzar el municipio de oriente a occidente terminando en la parte alta de la vereda Las Palmas. Es una carretera de 22 km de longitud total, con una sección promedio de 4,5 m, superficie recebada y con tramos de regular y mal estado de mantenimiento, que da acceso directo a las veredas de Chávez, Birmania, La Concepción, San Luis Bajo, La Cocha, Santander, Santa Rosalia, El Palmar y las Palmas.

La Vía Chávez - San Luis Bajo es una carretera municipal con una longitud de 7,1 km que incluye un puente sobre el río Bobo. Sección promedio de vía 5,00m., superficie de rodadura en recebo, densidad vial baja y en regular estado de mantenimiento. Atraviesa las veredas de Chávez, Birmania y La Concepción. Vía San Luis Bajo - Las Piedras: Carretera municipal, Sección promedio de vía 5,00m., superficie de rodadura en recebo, sin mantenimiento, pocas obras de arte que no permiten drenar las aguas superficiales aumentando su deterioro y dificultando su mantenimiento. Longitud total 12,9 km. Vía San Luis Bajo - Providencia: Esta carretera municipal tiene una sección de vía promedio de 3,50m, superficie de rodadura parcialmente en recebo, sin mantenimiento y la mayor parte en regular estado, pocas obras de arte que no permiten drenar las aguas superficiales aumentando su deterioro. La longitud total de la vía es de 9,7 km Vía Providencia - Tangua: Carretera municipal, sección promedio de vía 5,00m., superficie de rodadura en recebo, con mínimo mantenimiento, pocas obras de arte; su longitud total es de 4,8 km.

Vía Tangua - El Tablón: Carretera Municipal, sección promedia de vía 6,0m., superficie de rodadura en recebo, regular estado de mantenimiento, cuenta con

obras de arte; longitud total 5 km. Vía Providencia - Tapialquer Alto: Carretera municipal, sección promedio de vía 4,00m., superficie de rodadura parcialmente en recebo, sin mantenimiento sobre todo en la parte final, tiene algunas obras de arte; longitud total ocho (8) km. La Vía El Tambor – Marquesa es una Carretera municipal con sección promedio de vía de 5,0m., superficie de rodadura sin afirmado que dificulta el acceso vehicular en toda su longitud, especialmente en temporada de invierno, es una vía a la que le falta mantenimiento . La longitud total de la vía es de 10,3 km. Vía Santander - Las Palmas: Carretera municipal, con sección promedio de vía de 5,00m., tiene una longitud total de 7 km de los cuales se encuentran afirmados y con recebo 2,5 km correspondientes al tramo que está dentro de la jurisdicción del municipio de Pasto y que conduce a la represa del río Bobo.

Vía Carretera Circunvalar del Galeras: Es una carretera de orden departamental, con una sección vial de 8,00m., se están adelantando trabajos de pavimentación con asfalto, su importancia radica en que es un anillo que crea las condiciones de movilidad e intercambio con municipios cercanos como Yacuanquer, Consacá y Sandoná, hacia el sur y hacia la costa del departamento, se están construyendo las obras de arte y la pavimentación está avanzada en mas de 20 km, de los que están en territorio de Tangua, 2 km.

Vía Antiguo paso nacional: Es una vía Nacional de Segundo orden, cuyo mantenimiento corresponde al Departamento de Nariño, sin embargo y debido alas dificultades económicas que éste atraviesa, sumado a los compromisos de los gobiernos de turno, se ha visto abandonada y solamente subsiste gracias al mantenimiento rutinario que aporta el Municipio de Tangua. Esta vía inicia en la Vereda El Cebadal para terminar en la Vereda La Cocha Verde, en los límites con el Municipio de Yacuanquer, con una longitud total de 19.6 Kilómetros. La vía Cocha Verde Tapialquer tiene una sección de 4 metros, un puente sobre el río bobo que necesita un urgente recalce, y una gran cantidad de obras de arte por realizar. Para cumplir con su cometido de comunicar al casco urbano de Tangua con la vereda Tapialquer medio se debe construir dos kilómetros más de vía. Para el desarrollo de un sistema vial municipal, Tangua cuenta con un conjunto de caminos veredales de tráfico peatonal y animal, que comunican a las veredas más distantes del costado oriental y sur con las veredas del centro y sur occidental que se encuentran abandonados y deteriorados.

- Tumaco

Aéreo: El puerto de Tumaco posee un aeropuerto de mediano tamaño, llamado La Florida, ubicado a 4 km del centro de la ciudad. Su código ICAO es SKCO y el código IATA es TCO. Opera en horario diurno y su pista de asfalto, de aproximadamente 1.600 metros, permite la operación de aviones del tipo Boeing 737, McDonnell Douglas DC-9 Serie 15, Fokker F-28 y todo tipo de turbohélices.

En la actualidad ofrece el servicio de 2 vuelos diarios en la ruta Cali-Tumaco-Cali, operada por las aerolíneas Avianca con equipo Fokker F-50.

El 25 de agosto de 2007 se inauguro el sistema de iluminación de la pista habilitando el aeropuerto para operaciones nocturnas.

Terrestres: 300 km de carretera pavimentada unen a Tumaco con la ciudad de San Juan de Pasto, la capital del departamento.

Fluviales: Tumaco es considerado el segundo puerto más importante sobre las costas del Pacífico en Colombia después del puerto de Buenaventura.

- Túquerres

Terrestres: La demanda y servicio de transporte en Túquerres es considerada buena debido a su ubicación estratégica con respecto a otros municipios.

El transporte según su modalidad tiene características propias así: Transporte de Pasajeros: En la actualidad operan en el casco urbano más de 10 empresas de transporte que cubren diferentes rutas, tienen su oficina de despacho y un parque automotor aceptable, clasificado en las modalidades de Taxis, Camperos, microbuses o aerovan, buses cerrados y buses tipo escalera.

Las empresas de Taxis que movilizan mayor numero de pasajeros a nivel intermunicipal son: Taxtuquerres, Flota Guaitara, Transneira, Transespino, Cootransantander, Cootransguachucal y Primero de Mayo.

Transporte Urbano: Lo presta con exclusividad la empresa Cootransa.

Transporte de Carga: Túquerres por ser zona agrícola tiene desarrollado en buena medida el transporte de carga pesada, encargada de sacar la producción a los departamentos del norte de Colombia, igualmente por ser paso obligado al Puerto de Tumaco circula por las vías nacionales gran cantidad de este tipo de transporte.

- Yacuanquer

Terrestres: Vía Panamericana en la vereda de Inantás Circunvalar al Galeras que comunica con la vía Panamericana Vías de la red terciaria, entre ellas la vía Aguada- El Rosario, Mohechiza-Taindala-Tacuaya- Tasnaque- Inantás- Zaragoza

3.1.1.3 Economías de exportación⁵⁵

Al hacer una revisión general de la situación geográfica del departamento de Nariño, se puede dar cuenta que es una zona muy rica en recursos naturales; posee diversos tipos de climas lo que le permite generar una diversidad de producción agrícola y pecuaria; sin embargo, el departamento presenta una fuerte tendencia de producción agropecuaria minifundista lo que conlleva a producciones de subsistencia que no generan competitividad productiva.

En este orden de ideas; se puede determinar que los productos que mas se cultivan en el departamento son sin lugar a dudas aquellos que son favorecidos por las condiciones climáticas, pero que tiene un producción artesanal o baja en tecnificación; no es un producción a grandes escalas y por lo tanto sus costos finales generan altos índices de desventajas comparativas, bajo estas circunstancias se encuentran para el clima frio productos como la papa, la haba y arveja, para climas templados y cálidos el café, la caña panelera, el maíz, el frijol, clima cálidos la yuca, maíz, frutales, arroz, plátano.

Dentro de la producción agrícola el sector frutícola y hortofrutícola esta presentando grandes oportunidades para los diversos municipios, los cuales en sus producciones tradicionales se han enfrentado a escenarios precarios y altamente competitividad y en los cuales su producción no genera la rentabilidad esperada para los pequeños productores.

De la misma manera el sector pecuario presenta una similar condición al sector agrícola, la producción o explotación de ganado de tipo bovino y en especial para la producción lechera se ha concentrado en las áreas de clima frio del departamento como lo es la ex - provincia de Obando, y en todos los municipios la explotación de especies porcina, caprina, avícola y /o cuyicola no se hace con condiciones altamente comerciales sino por el contrario como economía de seguridad alimentaria, aunque ciertas producciones como en el municipio de Tangua y pasto se perfilan como fuertes generadoras de economías comerciales.

Por otro lado la explotación agroforestal se presenta como una fuerte actividad en las zonas costeras del departamento, y en las cuales la pesca y la explotación de ciertos minerales también juega un papel importante en las economías caseras de los habitantes, sin embargo; todas estas prácticas productivas son desarrolladas de manera artesanal.

⁵⁵ El presente análisis se realiza tomando como fuente la información que de cada municipio se encuentra consignada en las páginas web oficiales, las cuales pueden ser consultadas a través de www.narino.gov.co/municipios. Las conclusiones que se expresan son responsabilidad del autor del presente trabajo.

De la misma manera, Nariño posee grandes fortalezas en la producción de diversas artesanías, como lo son la tejeduría en fibras naturales; fique, paja toquilla; en municipios como Sandona, Consaca, la Unión, San Bernardo, el Tambo, la marroquinería Belén, la tejeduría en lanas de oveja en municipios como Cumbal y Guachucal; finalmente pasto que concentra la mayor cantidad de talleres artesanales donde se trabajan técnicas como de Barniz de pasto, enchapado en tamo, tejeduría en general

Bajo estas condiciones productivas la gobernación de Nariño ha diseñado la apuesta productiva basada en 14 cadenas productivas las cuales son⁵⁶:

Cadena láctea	Cadena de la papa	Cadena de la panela
Cadena del café	Cadena hortícola	Cadena del fique
Cadena de la artesanía	Cadena del turismo	Cadena del coco
Cadena de la palma de aceite	Cadena de la pesca	Cadena el cacao
Cadena del brócoli	Cadena del cuy	

De igual manera se hace necesario conocer un poco de los antecedentes que han tenido estas cadenas productivas priorizadas por el gobierno regional, de esta manera se podría mencionar que:⁵⁷

...”En el país las cadenas productivas tomaron mucha importancia gracias a los acuerdos de exportación en el marco de la política nacional para la productividad y competitividad Colombia Compite (1999 – 2009) de los cuales Nariño fue uno de los firmantes. Entre las cadenas productivas nacionales con importante registro exportador se encontraban: Algodón - fibras - textil – confección; Productos cosméticos aseo y jabón; Caña de azúcar - confitería y chocolatería; Cuero - manufactura de cuero y calzado; Autopartes; Atún; Oleaginosas aceites y grasas; Camarón de cultivo; Camarón de pesca; Papa; Lácteos; Cárnicos, y Pulpa papel industrial.

El Departamento de Nariño, en el contexto de Colombia compite, inició desde el 2000 varias convocatorias a los actores del desarrollo en mesas de concertación en pro de un Nariño competitivo y constituyó: Comité Asesor Regional de Comercio Exterior –CARCE-; Comisión Departamental de Ciencia y Tecnología CODECYT; Agencia de Desarrollo Local; Parque Tecnológico del Software; Incubadora de Empresas, y Consejo Regional de Apoyo a MIPYMES. Algunas de

⁵⁶ CUENCA Melo Eduardo Enrique, Meza Vallejo Eduardo Vicente. Asesores Coordinación Regional de Competitividad. Comisión Regional de Competitividad de Nariño. Informe Final Comisión Regional de Competitividad de Nariño plan regional de Competitividad de Nariño. San Juna de pasto. 2009.

⁵⁷ <http://asis.umariana.edu.co/stmagazine/index.php/umariana/42-noticias/168-ies-y-cadenas-productivas-en-narino>

estas iniciativas tuvieron corta vida y las que quedan se encuentran todavía en camino de mostrar su efectividad

En 2003, el programa de gobierno del gobernador Eduardo Zúñiga apuntaba a impulsar once cadenas productivas detectadas en el departamento de Nariño: comercio, ecoturismo, artesanías, palma, cacao, forestales, pesca, café, caña panelera, láctea y papa”.

En 2003 el Ministerio Comercio Industria y Turismo en el documento Estructura productiva y de comercio exterior del departamento de Nariño, afirmaba que el Programa de mini cadenas productivas buscaba la consolidación y proyección de actividades económicas regionales, que respondan a una vocación natural, fruto de la innovación, generando un impacto positivo sobre el crecimiento y la pobreza, para lo cual se identificaron trece cadenas productivas en Nariño, aplicando la metodología de la Organización de las Naciones Unidas para el desarrollo industrial –ONUDI-: Forestal, tallado de la madera y lacado en el Departamento de Nariño; Curtiembres y manufactura; Fibras naturales, tejido y elaboración de artesanías en paja de toquilla; Extracción de fibras naturales, tejido y elaboración de artesanías en fique; Producción de joyas en oro y plata; Producción, industrialización y comercialización de la caña panelera; Extracción, recolección e industrialización pesquera artesanal; Cultivo y procesamiento de palma africana; Cultivo, producción y comercialización de cafés especiales y orgánicos; Elaboración de artesanías y prendas en lana de oveja; Elaboración de instrumentos musicales en la Costa Pacífica; mopa mopa, y Producción, transformación y comercialización del Cuy Tres años después, en 2006, la Casa de Nariño afirmaba que los nariñenses le apuestan a seis cadenas productivas: papa, cacao, café, coco, iraca panela, y manufacturas de cuero.

El Banco de la República afirmaba en 2007 que “En Nariño se han identificado doce cadenas productivas, siendo las más importantes la papa, los lácteos, las fibras naturales, la marroquinería y la caña panelera (en la región andina), así como la pesca, la palma africana, el turismo y el cacao (en la región pacífica)”.

En el mismo año, 2007, el DNP, de cara a la posible firma del TLC con los Estados Unidos, promovió la construcción de una Agenda interna para la productividad y competitividad de Nariño, en la cual se hizo un minucioso análisis de doce cadenas productivas: turismo, láctea, papa, cafés especiales, fique, caña panelera, palma de aceite, producción pesquera, hortofrutícola, coco, cacao y artesanías.

El actual plan de desarrollo de Nariño 2008- 2011 “Adelante Nariño” identificó doce apuestas productivas: lácteos, papa, cafés especiales, fique, caña panelera, palma de aceite, producción pesquera, hortalizas, agroindustria del coco, cacao, artesanías y turismo y decidió fortalecer los encadenamientos productivos y la

identificación de nuevas cadenas que generen desarrollo en los diferentes municipios.

Finalmente, la Comisión Regional de competitividad creada por la Gobernación de Nariño mediante acuerdo 1456 del 19 de octubre de 2007, amplió a catorce las cadenas productivas del departamento: láctea, papa, panela, café, hortícola, fique, artesanía, turismo, coco, palma de aceite, cacao, brócoli, cuy y pesca. Como fruto de un amplio acuerdo de voluntades y con base en el Documento CONPES 3527 del 23 de junio de 2008 que desarrolla los lineamientos de la Política Nacional de Competitividad y establece como un pilar el desarrollo de sectores o clústeres de clase mundial, decidió en 2010 priorizar siete de ellas para iniciar la implementación del Plan Regional de Competitividad: turismo, hortofrutícola, cafés especiales, cacao, láctea, turismo, cultura y artesanías, las tres últimas alrededor del Carnaval de negros y Blancos y el Encuentro de Culturas Andinas.”....

3.2 INFRAESTRUCTURA MODO DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA EXPORTACIONES DE NARIÑO.

Para hablar de la infraestructura vial del departamento de Nariño, se hace necesario aclarar que existen básicamente dos tipos de vías; vías principales cuyo mantenimiento en general es de tipo nacional o departamental y vías terciarias las cuales están a cargo de los diferentes municipios del departamento, en la figura No 12 se puede notar que Nariño cuenta con una red vial principal que conecta los sectores norte sur oriente del departamento; para hacer conexión con el occidente del departamento existe una sola vía.

De la misma manera se puede apreciar que gran parte del territorio del departamento de Nariño no tiene conexión vial terrestre, equivalente a un 40.62% del total de la extensión del departamento, este territorio correspondiente a los municipios de barbacoas, La tola, Francisco Pizarro, El Charco, Magui payan, Mosquera, Olaya Herrera, Roberto Payan y Santa Barbara.

Municipios que tiene conexión de tipo fluviales, a excepción de la cabecera municipal de Barbacoas la cual se puede acceder por carretera.

El corredor vial Ipiales – Cali; es el mas importante del departamento; la cual es denomina vía panamericana, esta vía es la que mueve el 100% de la mercancías objeto de exportación Colombia – Ecuador y cuyo lugar de salida es el Puente Internacional de Rumichaca; ubicado en la jurisdicción aduanera de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales, la cual reporta que a enero del 2013 se movilizaron 34.438 toneladas⁵⁸; es de aclarar que este paso de frontera

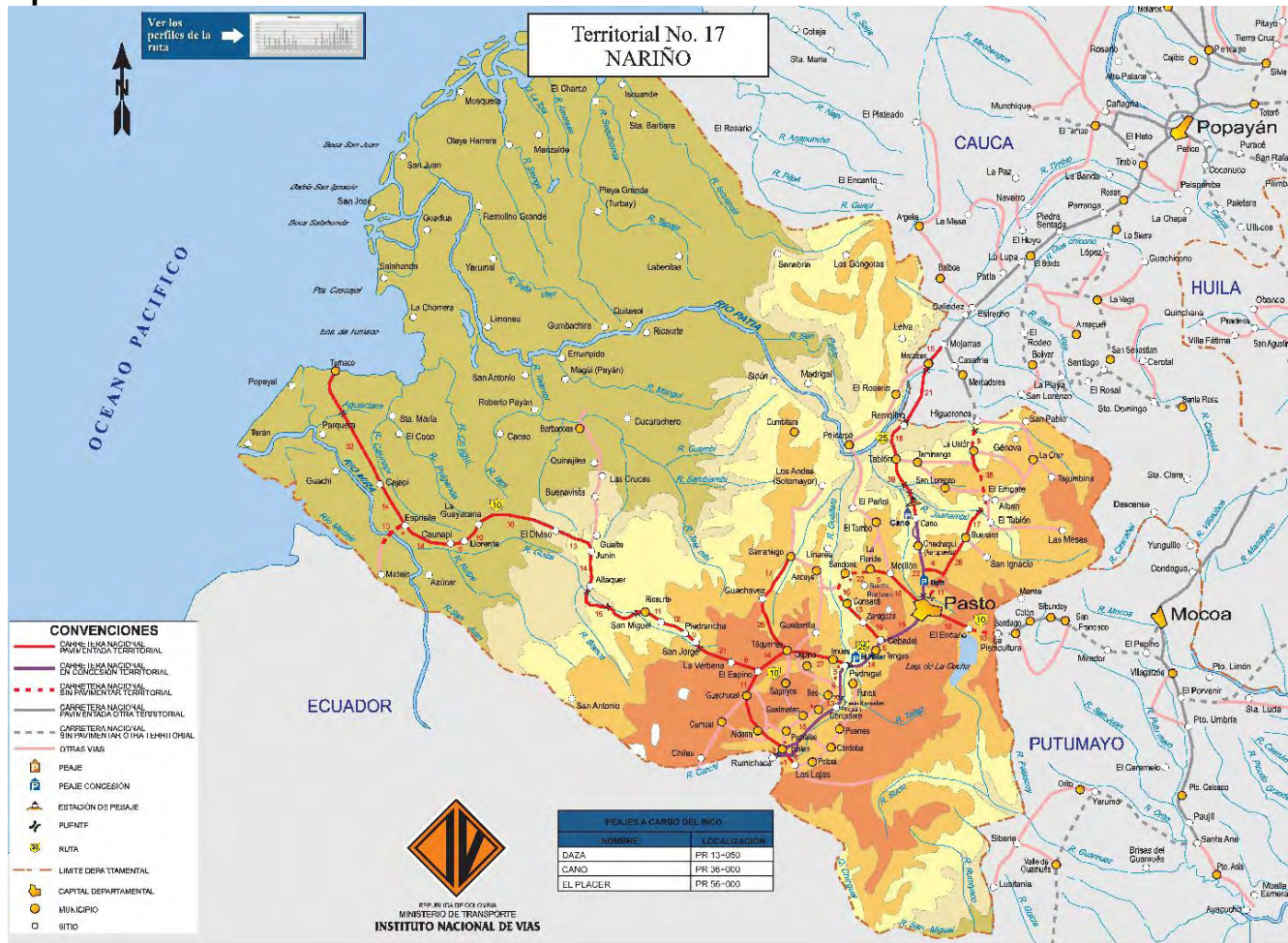
⁵⁸ DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES, Coordinación de Estudios Económicos. Boletín de Comercio exterior. Enero 2013

solamente maneja el modo de transporte terrestre, y que en un 99% la mercancía objeto de exportación corresponde a procedencia del interior del país principalmente de las grandes urbes productivas como o son, Bogotá, Cali y Medellín.

Dentro de las rutas de tipo nacional están:

1. Tumaco- San Juna de Pasto; Tumaco, Cajapi, Espriella, Caunapi, Llorente, la Guayacana, El Diviso, Junín, Altaquer, Ricaurte, San Miguel, Piedrancha, San Jorge, La verbena, El espino, Túquerres, Imues, Pedregal. Tangua, Cebadal, la Coba negra, San Juan de pasto

Figura 12. Mapa Vial De Nariño



Fuente: http://www.invias.gov.co/images/mapas/imagenes_red_vial/10052012/17_narino.html

2. Tumaco- Ipiales; Tumaco, Cajapi, Espriella, Caunapi, Llorente, la Guayacana, El Diviso, Junín, Altaquer, Ricaurte, San Miguel, Piedrancha, San Jorge, La verbena, El espino, Guachucal, Aldana, Ipiales.

3. Ipiales – Remolino: Ipiales, San Juan, Pilcuan, Pedregal, Tangua, Cebadal, la Coba negra, San Juan de Pasto, Daza, Chachagui, Cano, Tablón, Remolino.

4. Túquerres – Samaniego: Túquerres, Guachavez, Samaniego

5. Circunvalar Galeras: esta ruta tiene vía pavimentada en ciertos tramos por lo cual se describe de la siguiente manera:

San Juan de Pasto, Nariño, Motilón, la Florida; Pavimentada 100%

La Florida, Sandona, Consaca; Pavimentada por tramos

Consaca, Zaragoza, Yacuanquer, Cebadal, San Juan de Pasto; pavimentada 100%

6. San Juan de Pasto – Higuerones: esta ruta tiene vía pavimentada en ciertos tramos por lo cual se describe de la siguiente manera

San Juna de Pasto, Daza Buesaco: pavimentada 100%.

Buesaco, El Empate, La unión, Higuerones: Pavimentada por tramos

7. Ruta al putumayo: San Juan de Pasto, el encano, La Piscicultura: pavimentada por tramos

8. Ipiales - las lajas

Otras rutas:

1. Ipiales Funes: Ipiales, las Lajas (100% pavimentada), Potosí, Córdoba, Puerres, Funes,

2. conexión de ex - provincia de Obando desde Ipiales:

Ipiales – Pupiales, Gualmatan, Iles, Ospina, Túquerres, El Espino, Guachucal, Aldana Ipiales

Chiles, Cumbal, Guachucal, Aldana, Ipiales

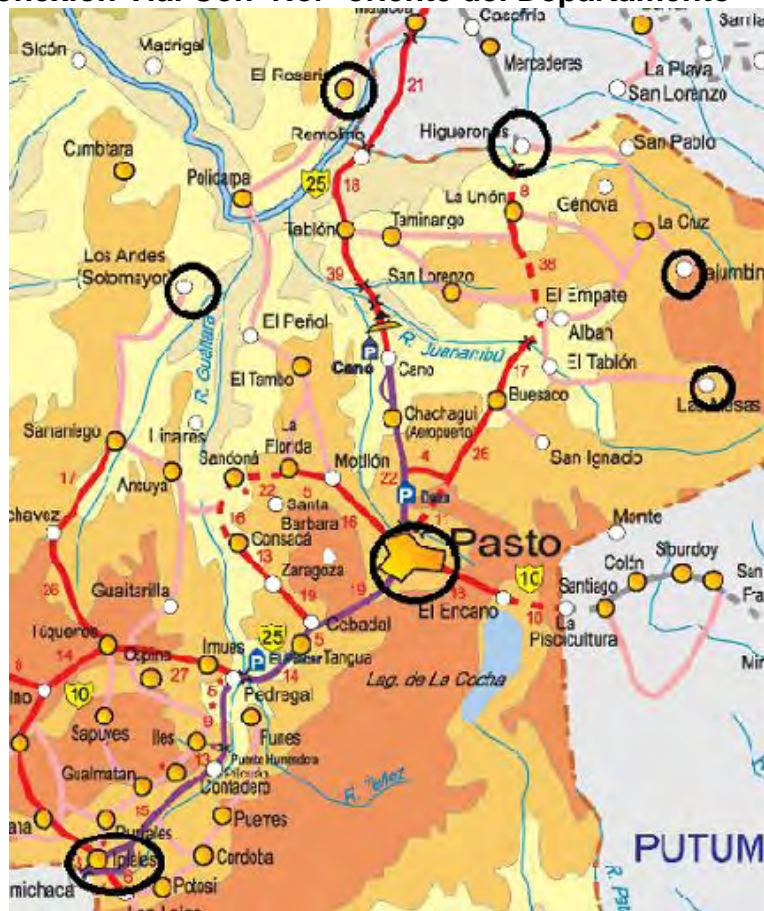
Ipiales, Gualmatan, Sapuyes, Túquerres El Espino, Guachucal, Aldana Ipiales

4. Conexión Vial con el Norte, Nor – oriente del departamento:

En esta ruta se tiene la Conexión a Sotomayor desde la ruta por Samaniego, o por la Ruta desde Ospina, realizando el recorrido respectivo por la vía principal ya sea desde Ipiales o desde San Juan de Pasto. Otra ruta es la conexión con la circunvalar al Galeras para llegar a municipios como El Tambo, El Peñol, Policarpa, El Rosario, Municipio al cual es mucho más fácil acceder por el departamento del Cauca entrando por Matacea. Otra ruta es importante es la que comunica a los municipios de Taminango y San Lorenzo , los cuales pueden acceder desde la Vía Panamericana a la altura de el tablón, o por la vía a la Unión a la altura del Empate.

En este orden de ideas se tiene los recorridos a las mesas desde el Empate pasando por el Tablón, o desde El Empate hasta la cruz, San Pablo, y dela Cruz a Tajumbina donde se encuentra un atractivo turístico de Nariño, las aguas termales.

Figura 15. Conexión Vial Con Nor- oriente del Departamento



Fuente: INVIAS

Dentro de esta infraestructura, solamente hay una estación de pesaje para vehículos de carga, en la Vía Panamericana a la altura el Cano. En esta vía se ubican los tres peajes del departamento ubicados en orden Ipiales – Remolino así; Tangua, Daza, Cano.

De igual manera según el instituto nacional de INVIAS,⁵⁹ en el departamento de Nariño de la vías pavimentadas en kilómetros: 120,19 en estado muy bueno, 196,78 en estado bueno, 122,75 en estado regular, 151,14 en estado malo; de las vías que no están pavimentadas en kilómetros: 3,60 en estado muy bueno, 8,98 en estado bueno, 6,50 en estado regular 35,26 en estado malo 8,44 en estado muy malo, para un total de Red calificada pavimentada de 590,85 y Red calificada sin pavimentar de 62,78 ; para un gran total de Red vial en Nariño de 653,63.

3.2.1 Terminales de Carga. En el departamento de Nariño, todos los municipios cuentan con espacios destinados a la comercialización de víveres, abarrotes entre otras cosas; estas lugares son denominadas las Plazas de mercado; en los municipios de San Juan de pasto, Ipiales, Túquerres y Tumaco se ubican las plazas mas grandes; siendo la del municipio de Ipiales la que cuenta con mejor infraestructura.

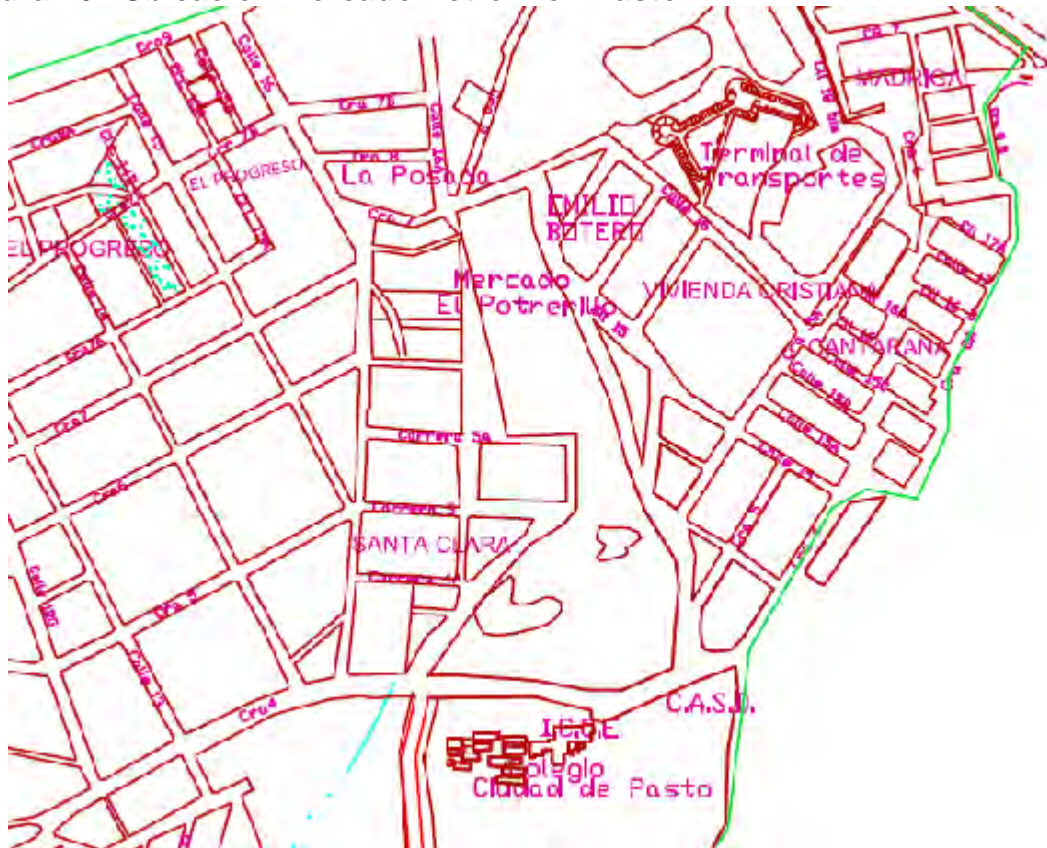
En la ciudad de San Juan de Pasto se ubican diferentes plazas de mercado; puesto que es la capital del departamento de Nariño; siendo la de mayor importancia la conocida como El Potrerillo, esta plaza se ubica en la parte suroriental de la ciudad, entre los barrios del Pilar, Santa Clara, Emilio Botero entre otros, y cerca al terminar terrestre de pasajeros.

Como se puede observar en la figura No 16, esta plaza de mercado tiene diferentes accesos, siendo el mas importante el que se realiza por la carrera 4, frente al colegio Ciudad de Pasto; sin embargo, este ingreso presenta grandes dificultades de movilidad en este sector, puesto que no existe una zona especifica de cargues y descargues, simplemente es un espacio físico donde pueden arribar los diferentes vehículos, generando gran inconveniente cuando se trata de vehículos de mas de 3 ejes.

Por lo que se refiere al interior de la plaza de mercado Potrerillo, tiene diferentes secciones, la parte que da al colegio Ciudad de Ipiales es por donde se carga y descarga mercancía de todo tipo, principalmente víveres y abarrotes, se debe aclarar que estos procedimientos no cumplen con ninguna de las reglas de seguridad industrial, manipulación de alimentos.

⁵⁹ Consultado en la pagina oficial de INVIAS, estado de vías 2013, según criterio Técnico y Criterio Visual de las vías Principales y terciarias carreteables, no incluyen los caminos vecinales

Figura 16. Ubicación Mercado Potrerillo - Pasto



Fuente: <http://www.pasto.gov.co/index.php/nuestro-municipio/mapas-de-pasto>

Por otro parte, en la ciudad de San Juan de Pasto existen otras zonas destinadas a la comercialización de diversos productos y que se convierten en zonas de afluencia de personas para el desarrollo de actividades comerciales, en este orden se puede mencionar las grandes superficies como lo son Éxito, Alkosto y Unicentro, y diversos centros comerciales, existe además en el corregimiento de Jongovito la plaza de comercialización de animales vivos de especies superiores, el cual tampoco cumple con las reglamentaciones de manejo logístico.

Por lo que se refiere a la ciudad de Ipiales, esta presenta una mejor plaza de mercado mayorista, inaugura recientemente, esta plaza esta ubicada en el sector del Charo, provisiona un mejor manejo logístico aunque no cumple con las zonas de ingreso y egreso de vehículos, generando una gran congestión puesto que la vía en la cual se localiza es también la utilizada para evacuar el flujo vehicular de la terminal terrestre de pasajeros.

Túquerres y Tumaco, presentan diversos puntos de abastecimiento de productos, ninguno cumple con las exigencias de movilidad para el ingreso y egreso de vehículos de carga, teniendo que ubicar estos para el descargue en diversas bodegas aledañas a estas plazas de mercado.

3.2.2 Otras estructuras Logísticas. Como ya se describió las vías carretables en Nariño son de un solo carril con doble flujo vehicular, sin embargo, y por las condiciones topográficas de la zona, se han adelantado proyectos para habilitar la doble calzada en el tramo Rumichaca- aeropuerto Antonio Nariño en Chachagui, puesto que esta vía se considera de gran impacto para la región y la movilidad de la caga tanto de salida como de ingreso al interior del país y proveniente o con destino a los países miembros de la Comunidad Andina.

3.3 INFRAESTRUCTURA MODO DE TRANSPORTE AÉREO PARA EXPORTACIONES DE NARIÑO.

El departamento de Nariño Cuenta con tres terminales aéreas, la terminal aérea Antonio Nariño ubicada en el municipio de Chachagui y le presta sus servicios a la capital del departamento a la ciudad de San Juan de Pasto; y es un aeropuerto de tipo nacional, la terminal aérea San Luis de Ipiales ubicada en el municipio de Aldana, en la localidad de San Luis que le presta sus servicios a la ciudad de Ipiales; y esta dentro de los aeropuertos de tipo nacional y regional con servicio regular, y la terminal aérea La Florida, la cual le presta servicios al municipio de Tumaco, y es un aeropuerto de tipo nacional.

Ninguna de estas terminales es de tipo internacional, por lo tanto están habilitadas para el transporte nacional de pasajeros.

Tiene frecuencias de dos aerolíneas SATENA y AVIANCA

3.4 INFRAESTRUCTURA MODO DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EXPORTACIONES DE NARIÑO.

Para hablar del transporte Marítimo en el departamento de Nariño, es indiscutible que se debe trabajar sobre la zona costera del pacifico, zona que baña a diferentes municipios entre ellos a Tumaco, donde se ubica la Dirección Seccional Delegada de Impuestos y adunas de Tumaco, en la cual para el 2013 se ha exportado 379.023 toneladas⁶⁰; siendo los productos mas representativos: Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso de la subpartida de la subpartida 27.09.00.00.00; con 376.588 toneladas, Los demás atunes (del género thunnus) congelados, excepto los filetes, y excepto los hígados, huevas y lechas de la subpartida de la subpartida 03.03.49.00.00 con 1754 toneladas y Atunes de aleta amarilla (rabiles) (thunnus albacares), congelados, excepto hígados, huevas y lechas de la subpartida 03.03.42.00.00 con 681 toneladas.

⁶⁰ DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES, Coordinación de Estudios Económicos. Boletín de Comercio exterior. Enero 2013

Puerto de Tumaco⁶¹

El Puerto de Tumaco, está localizado en la parte Sur del litoral Pacífico colombiano. Está situado en posición geográfica latitud 01° 49' 05" Norte y longitud 78° 43' 52" Oeste, y es el segundo puerto más importante de la costa Pacífica colombiana.

El puerto de Tumaco está conformado por tres islas (El Morro, La Viciosa y Tumaco), unidas por puentes, la Isla Tumaco ha sido rellenada en unos 300 metros, uniéndose al continente por el Puente Pindó.

Este conjunto de islas y la rada de Tumaco es de baja altura, cubierto con mangle, la constitución de las playas es de arena fina y lodo (material terrígeno) por los aportes de los diferentes ríos que desembocan en ésta (Chilvi, Rosario, Chagui, Curray y la zona Norte del delta del río Mira). Tiene una temperatura promedio de 27°C, una presión barométrica promedio de 1011 milibares. El Puerto de Tumaco tiene aproximadamente una población de 124.000 habitantes y un área de casco urbano de 173 kilómetros cuadrados.

RUTAS DE RECALADA: Ya sea recalando por el Norte (de Buenaventura o de Panamá) y del Sur (Puertos del Ecuador), se debe aproximar a la bahía de Tumaco empleando la boya de recalada o boya de mar, la cual está en posición latitud 01° 51' 45,6" Norte y longitud 78° 46' 8.9" Oeste.

Los buques pueden llegar a 10 millas bordeando la costa, sin peligro alguno, ya que esta es profunda y a esta distancia se navega sobre el veril de los 500 metros. En la aproximación a la bahía de Tumaco se tienen como referencias de ayuda a la navegación la punta Sur de Isla del Gallo, el Morro de la Isla del mismo nombre y las seis boyas del terminal petrolero, las cuales aparecen claramente en el radar y la boya de mar.

En la noche se observa claramente faro el morro con un alcance luminoso de 22 millas, situado en el Morro.

Cuando se recalca por el Norte, con rumbo 180° y a una distancia de 10 millas, al tener la Isla del Gallo por el través de babor (270° relativo), se navega aproximadamente 8 millas, en este trayecto, a veces se pierde el contacto a la costa por radar ya que ésta es muy baja, al estar cerca (0,3 millas) de las boyas de ECOPETROL se vira al RV 090° y se enfila la boya de mar ó de recalada que se encuentra aproximadamente a 1,5 millas.

Existen dos tableros de enfilación, que sirven de aproximación al terminal petrolero(Ver tabla 5.2), el cual se identifica con una Spar Buoy en la posición 01°

⁶¹ http://www.cioh.org.co/pruebaderrotero/paginas/tumaco/puerto_tumaco.html

51' 11" N, 78° 48' 21" W., cinco boyas de amarre para los buques que van a tanquear y una boya de amarre para el remolcador. Ver tabla No 1

Tabla 1. Información Tumaco

Nombre	Latitud N. Longitud W.	Características	Altitud Mts.	Alcance MN.	Descripción
TORRE B	01° 49' 07" 78° 48' 35"	DESTELLO:BLANCO(2) PERIODO :5 seg. DESTELLO :1 OCULTACION:1 DESTELLO :1 OCULTACION:2	13	12	TORRE AMARILLA Y ROJA
TORRE A	01° 48' 55" 78° 48' 36"	DESTELLO:BLANCO(2) PERIODO :5 seg. DESTELLO :1 OCULTACION:1 DESTELLO :1 OCULTACION:2	26	15	TORRE AMARILLA Y ROJA

Fuente: <http://www.cioh.org.co/pruebaderrotero/paginas/tumaco/recalada.html>

Canales de acceso: Tiene aproximadamente 4,6 millas de largo con una profundidad de 7 y 8 metros en la primera parte de la entrada para luego ser muy limitado el canal entre las boyas No 3 a la No 6.

Al llegar a la boya de mar, dejándola por estribor se enfila el rumbo 113° y con este rumbo se navega por el centro del canal dejando las boyas 1 – 2, 3 – 4, 5 – 6, sigue hasta la boya No. 7, cuando tenga por el través la boya No. 7, va virando al rumbo 093°, y continua virando al rumbo 022° y navega unos 100 metros, y continua virando al rumbo 088° y navega unos 100 metros. Se debe tener precaución con el bajo de la Barra el cual atraviesa el canal, este sector es el de menor profundidad del canal.

Después de sobrepasar el bajo la Barra se enfila con rumbo 165° hasta las boyas 13 – 14, cuando tenga por el través la boya No. 13, vira el rumbo 188° hasta sobrepasar la boya 16, y empezar a virar al rumbo 232° navegando hasta la altura de la boya No. 18, después de la cual se avista claramente el puerto, desde la cual se hace la aproximación de atraque teniendo como referencia los tres tanques elevados.

Debido a diferentes fenómenos (Tsunami del 79) la línea de costa ha sufrido gran variación, por lo que se requiere para mayor seguridad el embarque de Pilotos Prácticos, obligatorio para buques el de más de 200 TRB.

Tabla 2. Acceso a Terminal en Tumaco

Área de Fondeo (terminal)

Punto	Latitud N	Longitud W
A	1° 53' 30"	78° 47' 19"
B	1° 53' 30"	78° 46' 47"
C	1° 53' 52"	78° 46' 47"
D	1° 53' 52"	78° 47' 19"

Área de fondeo cuarentena

Punto	Latitud N	Longitud W
A	1° 56' 00"	78° 44' 00"
B	1° 56' 00"	78° 44' 30"
C	1° 55' 30"	78° 44' 00"
D	1° 55' 30"	78° 44' 30"

Área especial para el amarre de petroleros

Punto	Latitud N	Longitud W
A	1° 51' 15.84"	78° 48' 37.57"
B	1° 50' 56.75"	78° 48' 30.37"
C	1° 51' 08.35"	78° 48' 02.54"
D	1° 51' 27.48"	78° 48' 09.74"

Área restringida de Ecopetrol

Punto	Latitud N	Longitud W
A	1° 48' 20.9"	78° 47' 51.1"
B	1° 48' 20.9"	78° 46' 47.2"
C	1° 51' 59.3"	78° 48' 08.8"
D	1° 51' 35.9"	78° 49' 04.7"

Fuente: <http://www.cioh.org.co/pruebaderrotero/paginas/tumaco/recalada.html>

Señalización del puerto: El puerto está bien señalizado ya que posee un faro, 19 boyas y 2 balizas, además existe el faro del aeropuerto y el peligro más importante (Roca El Viudo) está señalizado con una baliza; las 05 boyas del terminal petrolero para cargue están señalizadas con una boya.

Las posiciones de las ayudas a la navegación se cambian con relativa frecuencia, debido a la gran dinámica del sector, donde la sedimentación juega un papel importante en el puerto, por los aportes de los diferentes ríos que llegan a la rada. Por tal motivo se debe tener especial atención a los avisos a los navegantes y actualizar las cartas de esta área.

Boya Oceanográfica

Terminal Marítimo: El Terminal Marítimo esta en el muelle de la Sociedad Portuaria donde se efectúan las maniobras de cargue y descargue de los buques, los cuales se hacen por coteros, existe también un elevador o una grúa.

Existen bodegas para almacenaje de la mercancía con un área de 1500 metros cuadrados.

El terminal no cuenta con servicios de agua, luz y teléfono, el servicio de agua es prestado por un carro de bomberos a pedido del Capitán del buque y por intermedio de la Sociedad Portuaria o del Agente Marítimo.

El muelle tiene 300 metros de longitud y en promedio hay 9 metros de profundidad.

Otros Muelles: Existen diferentes muelles, los cuales son privados y en su mayoría son utilizados por pesqueros para cargue y descargue del pescado. El puerto pesquero cuenta con bodegas y refrigeración para el pescado.

Terminal Petrolero: En las proximidades de la entrada al canal de Tumaco, la Compañía Colombiana de Petróleos ECOPETROL, colocó cinco (05) boyas para toma de combustible (hidrocarburos), el cual es bombeado por tubería submarina de 4.25 millas de longitud desde tierra, tiene una profundidad promedio de 28 metros.

El terminal petrolero tiene capacidad de recibir buques de hasta 15.000 toneladas de desplazamiento, este terminal tiene servicio de Piloto Práctico y debe ser solicitado con 24 horas de anticipación al Agente Marítimo, ya que el Piloto Práctico debe llegar desde Cali (Valle).

Transporte Fluvial: en el departamento de Nariño presenta transporte fluvial para ciertos municipios, principalmente para aquellos que tiene rivera con el rio Patía, Rio Telembí para el municipio de barbacoas.

Si bien, la población de los municipios limítrofes con el océano pacifico, no tienen acceso terrestre; y la utilización de transporte marítimo o fluvial es la única opción de acceso este transporte no es apto para el manejo de carga en gran escala, de hecho poblaciones cuya vocación es la explotación agroforestal y pesquera tiene economías de subsistencia y por lo tanto no generar grandes volúmenes de excedentes productivos que se puedan utilizar en el desarrollo de cadenas productivos.

4. DIAGNÓSTICO DEL ESCENARIO QUE PRESENTA EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO RESPECTO DE LA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA PARA LAS EXPORTACIONES AL AÑO 2013.

4.1 ANÁLISIS SITUACIONAL

Para realizar el análisis de la situación actual sobre infraestructura logística, que el departamento de Nariño tiene para soportar procesos exportadores se tomo como unidad de análisis a los sectores públicos y privados.⁶²

4.1.1 Transporte pesado de carga. Para hablar del transporte pesado de carga en Nariño se enfoco en los servicios de carga internacional que se ofrecen en las áreas de control aduanero de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales y la Dirección Delegada de Impuestos y Aduanas de Tumaco encontrando en los registros de usuarios aduaneros que estas manejan la siguiente información:

4.1.2 En transporte Terrestre. de las 146 empresas que se publican como habilitadas; *“Persona natural o jurídica, organizada legalmente en Colombia, que en nombre propio o representación de terceros ejerce como actividad principal, la prestación de servicios de transporte internacional de carga y/o pasajeros. No puede tener la calidad de agencia de aduanas⁶³”*; operan en la frontera Colombo - Ecuatoriana las siguientes:

Empresas nacionales con domicilio fiscal en Ipiales: 5
Empresas nacionales con domicilio fiscal en San Juan de Pasto: 5
Empresas nacionales con domicilio fiscal en otra ciudad pero con oficinas en Ipiales: 12
Empresas extranjeras con oficina en Ipiales: 44
Empresas extranjeras con oficina en San Juan de Pasto: 1

Un total de: 67

Del total de empresas en un 100% movilizan mercancía de exportaciones con origen Colombia y destino principalmente Ecuador, le sigue Perú y Bolivia.

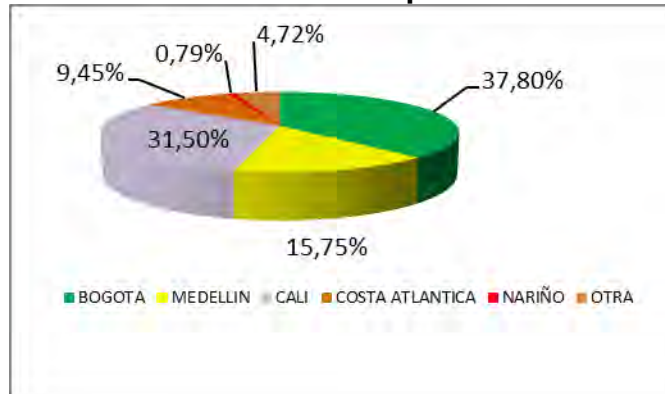
La mercancía que movilizan tiene origen en las principales ciudades de Colombia como lo indica la gráfica No 1, en un 37.80% Bogotá, en un 31.50% Cali, 15.75%

⁶² La unidad de análisis para el presente estudio fueron todos los municipios del departamento de Nariño, cabe aclarar que por ser un estudio de tipo exploratorio solamente el presente trabajo se limitara a describir la situación que presenta el departamento en lo referente a la infraestructura logística para exportaciones, para mayor información remitirse a la parte metodológica del estudio.

⁶³ Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, base de datos publicada en la pagina web- Subdirección de Registro Aduanero , actualización 12 de agosto del 2013

Medellín, 9.45% Costa Atlántica, 4.72% otras como Manizales, Cúcuta y en un 0.79% Nariño básicamente perecederos o materias primas en proceso de reventa no de producción propia.

Gráfica 1. Origen de las mercancías de exportación



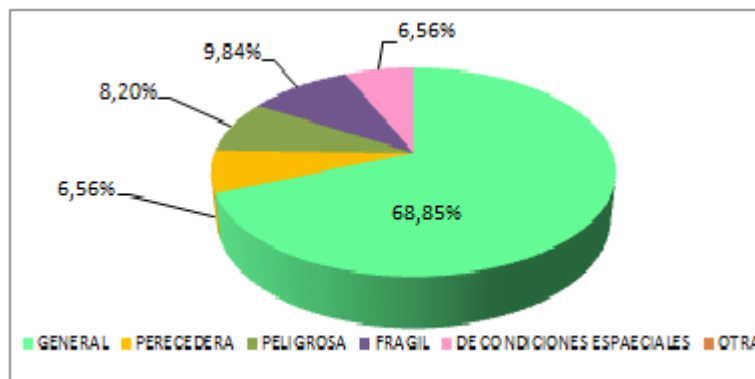
Fuente: Esta investigación.

El recorrido que estas mercancías hacen es el siguiente:

Desde que cargan en las diferentes ciudades es

De ese porcentaje de mercancía movilizada por estas rutas, en un 68.85% es de naturaleza general, 9.84% frágil, 8.20% peligrosa, 6.56% perecedera y 6.56% de condiciones especiales, como lo indica la gráfica No 2

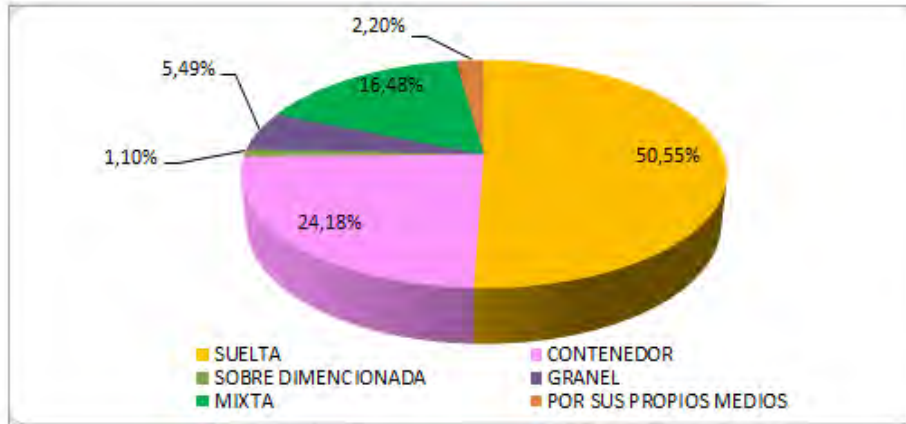
Gráfica 2. Naturaleza de la carga



Fuente: Esta investigación.

De la misma manera de mercancía movilizada por estas rutas, en un 50.55% es de tipo suelta, 24.18% se movilizan en contenedor, 16.48% mixta, 5.49% granel y 2.20% por sus propios medios y 1.10% sobredimensionada, como lo indica la gráfica No 3

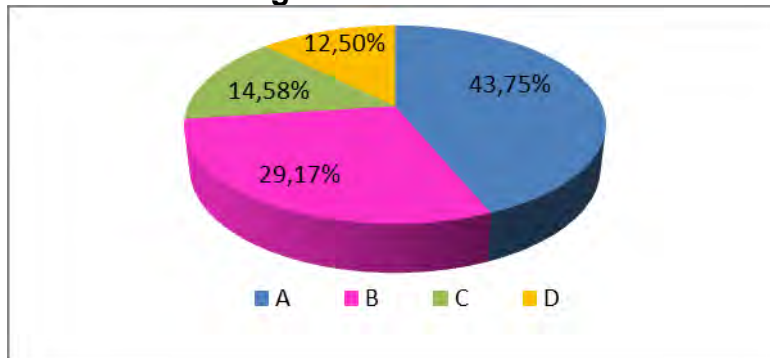
Gráfica 3. Tipo de carga



Fuente: Esta investigación.

Igualmente se tiene que en un 43.75% las empresas transbordan su mercancía entre un 1 al 15% del total del volumen de su carga mensual, un 29.17% las empresas transbordan su mercancía entre un 16 al 25% del total del volumen de su carga mensual, un 14.58% las empresas transbordan su mercancía entre un 26 al 40% del total del volumen de su carga mensual, un 12.50% las empresas transbordan su mercancía en mas del 40% del total del volumen de su carga mensual, esta operación se realiza en la ciudad de Ipiales. Ver gráfica No 4.

Gráfica 4. Transbordo de carga en frontera



Fuente: Esta investigación.

En transporte Marítimo: En transporte marítimo en Nariño esta enmarcado en la producción que se hace en la costa pacifica de los productos minerales como el petróleo el cual llega hasta los buques transportadores a través de instalaciones fijas, la explotación pesquera esta centrada en atún, huevas de pescado productos que son registrados como exportados desde Nariño, lo concerniente a la

explotación de aceite de palma africana y la explotación de camarón son exportaciones registradas desde el valle del cauca.

De los 34 Agente marítimo, Transportador Marítimo Régimen de Importación y/o Exportación⁶⁴, aprobados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, en Nariño prestan sus servicios marítimos dos empresas, la una controlada directamente por Ecopetrol y la otra operada por agentes de carga de Cartagena.

En transporte Aéreo: De las 39 empresas habilitadas por el estado Colombiano para movilizar carga, ninguna de ellas presta sus servicios en las terminales aéreas que operan en el departamento, en Nariño las empresas que prestan el servicio de transporte aéreo ofrecen servicios de tipo comercial: existen dos aerolíneas que trabajan en la zona: SATENA y AVIANCA, aerolíneas en las cuales el proceso de carga esta vinculado mas al paqueteo que al proceso de carga como tal.

A la pregunta ¿De todos los aspectos logísticos que interviene en su operación de exportaciones indique cual es el aspecto que más problemas le ocasiona y porque?, se encontraron las siguientes situaciones:

- Problemas de inseguridad: Atracos en la vía principalmente el norte del departamento y en el departamento del cauca.
- No hay vías alternas habilitadas para el transporte pesado, cuando se presentan deslizamientos o accidentes se demoran mucho.
- La malla vial desde remolino hasta el sector de Chachagui esta en muy mal estado, lo que genera que los vehículos no puedan moverse a la velocidad normal generando retrasos, de la misma manera se genera daños al parque automotor.
- Para el manejo de carga sobredimensionada hay trayectos en los cuales no se puede pasar, hay que generar muchos trancones.
- El costo del pago de peajes nos e refleja en el mantenimiento de vías.

4.1.3 Agenciamiento aduaner. Para hablar del servicio de Agenciamiento aduanero que se presta a las operaciones de comercio exterior en Nariño se enfoco en los servicios que se ofrecen en las áreas de control aduanero de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales y la Dirección Delegada de Impuestos y Aduanas de Tumaco encontrando en los registros de usuarios aduaneros que estas manejan la siguiente información:

En Ipiales operan: 48 agencias de las cuales; 6 tiene domicilio fiscal en la ciudad de Ipiales y entre estas 4 son de nivel 2 y 2 son de nivel 1, las otras 42 agencias son de nivel 1 y tiene presencia a nivel nacional.

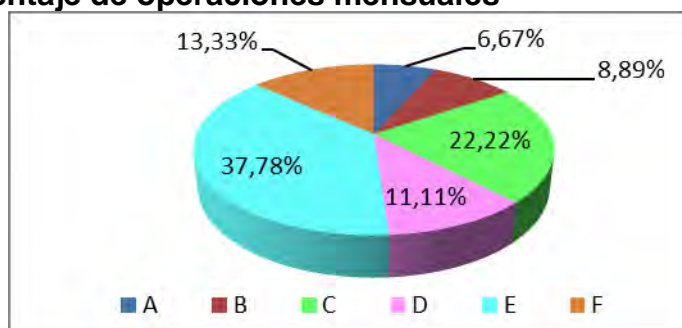
⁶⁴ Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, base de datos publicada en la pagina web-Subdirección de Registro Aduanero , actualización 12 de agosto del 2013

En Tumaco Opera: 1 agencia de aduanas

Dentro de las operaciones reportadas por la DIAN para el año 2013 presento operaciones de exportación por valor FOB de 757.641.760 con un peso bruto en kg de 1.059.564.721; que corresponden a combustibles y aceites y sus productos, grasas y aceites animales o vegetales; pescados y crustáceos.

En Ipiales es una frontera que mueve mucha mercancía de exportación, de hecho del promedio mensual de operaciones que una agencia de aduanas atiende en un 13,33% están en mas del 50%, 37,78% están en el rango entre un 26% al 50%, 11,11% están en el rango entre un 21% al 25%, 22,22% están en el rango entre un 16% al 20%, 8,89% están en el rango entre un 11% al 15%, y en un 6,67% están menor al 10%, ver gráfica No 5.

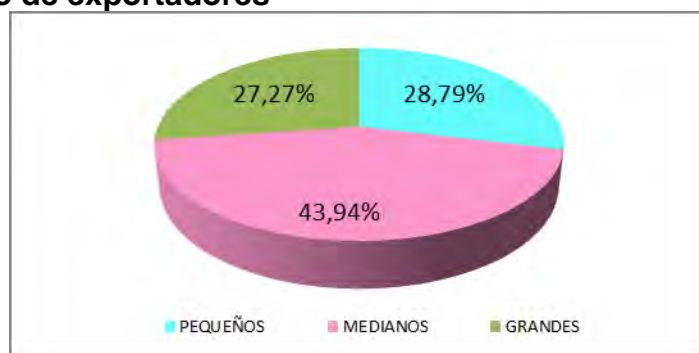
Gráfica 5. Porcentaje de operaciones mensuales



Fuente: Esta investigación.

De igual manera en un 43,94% las agencia maneja exportadores medianos, 28,79% pequeños y en un 27,27% grandes exportadores. Ver gráfica No 6.

Gráfica 6. Tipo de exportadores



Fuente: Esta investigación.

En la ciudad de Tumaco la agencia de aduanas se encarga de todas las exportaciones e importaciones registradas en el puerto, aunque ECOPETROL es

declarante directo, y el las exportaciones de aceite de palma africana y camarón son registradas y operadas por agentes del Valle del Cuca.

Por otra parte, a la pregunta ¿Usted sabe que la mercancía que se moviliza por transporte terrestre con destino a Ecuador en un 99% se debe hacer a través de la vía Panamericana que atraviesa el departamento de Nariño, por o anterior usted cree que las vías de Nariño son?, la respuesta en un 100% de los encuestados y entrevistados tanto a nivel publico como privado respondió que son malas, que les falta equipamiento, zonas de parqueo, sistemas de monitoreo de carga puesto que el departamento de Nariño presenta zonas como el remolino, donde la situación de orden público es bastante critico, presentándose situaciones de saqueos de mercancía, por tal motivo el costo se seguros se incrementa dependiendo del tipo de carga que se transporte, se debe restringir a un horario solar el transito de mercancías generando retrasos o sobre costos a la movilización de las mismas.

Por su parte el sector Publio presenta las siguientes apreciaciones frente al tema: si bien conocen de la necesidad que se tiene por buscar nuevos mercados para la producción regional, son conocedores que las condiciones físicas para la movilización de la carga objeto de exportación no cuenta con el soporte necesario para brindar a un proceso exportador ventajas competitivas.

La presencia de entidades vinculas a los procesos exportadores se ubican en la ciudades de Ipiales y Tumaco.

4.2 APUESTAS PRODUCTIVAS

La diversas apuestas productivas propuestas por el gobierno de Nariño se basan el la oferta de materia prima, que se da por la ubicación geográfica de ciertos municipios del departamento; sin embargo es preciso indicar que la productividad de una región no solo se basa en la oferta de diversos productos, que se requiere de una articulación entre la oferta y la demanda; y de que los elementos incidentes en el proceso se articulen de tal manera que generen ventajas al momento de hablar de las diversas estrategias de competencia en el mercado, mucho mas si el mercado objetivo es de tipo internacional.

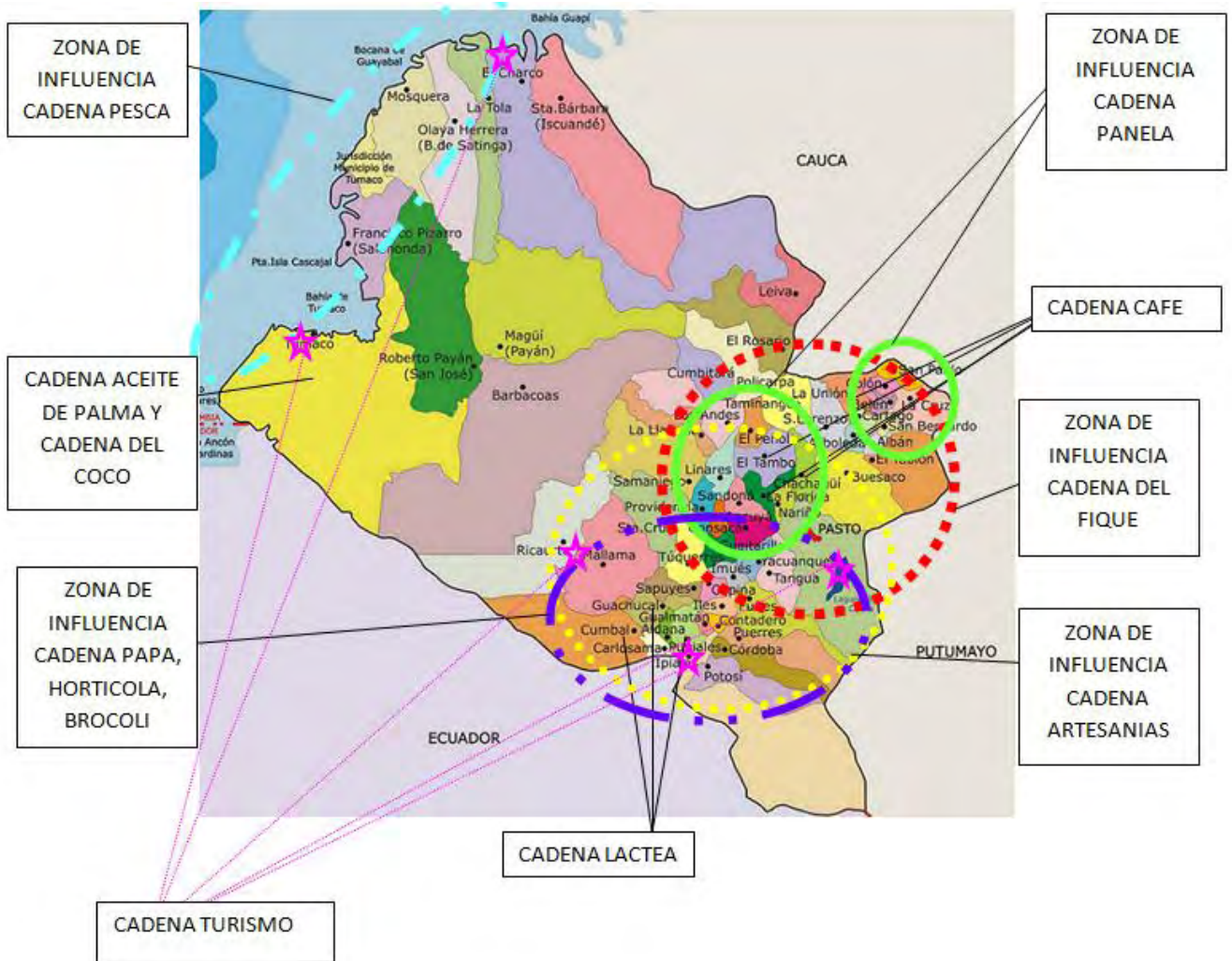
Por muchos años; al departamento de Nariño se lo ha catalogado como una región privilegiada puesto que cuenta con diversas ventajas comparativas; ventajas que le brindan una gran gama de producción, pues goza de tierras fértiles aptas para el desarrollo agrícola, el cual unido al desarrollo tecnológico sin lugar a dudas generaría un desarrollo agroindustrial interesante.

Unido a lo anterior, y teniendo en cuenta que del 100% de la extensión territorial de departamento, 9 municipios concentran el 40.62% de esa extensión y representan el 9.96% de la población total del departamento, esto indica que 55 municipios cuentan con el 90% de la población total del departamento; de la cual

en un 55% es población activa, lo que conlleva a una disposición de mano de obra para el sector productivo de la región, y estos municipios cuentan con el 59.38% de la extensión territorial del departamento.

En este orden de ideas se tendría un esquema productivo como lo explica la siguiente figura No 17:

Figura 17. Esquema productivo de Nariño



Fuente: Esta investigación, Fuente de mapa pagina gobernación de Nariño

4.3 DOFA⁶⁵

A través de la identificación de los elementos D.O.F.A que para el año 2013 presenta la infraestructura logística para soportar procesos exportadores en el departamento de Nariño, esta información es el resultado de las encuestas y entrevistas aplicadas tanto a empresa privadas relacionadas con el comercio exterior, y a entidades públicas vinculadas a procesos exportadores.

De lo anterior se tiene los siguientes elementos:

DEBILIDADES

- Falta de plataformas logísticas debidamente equipadas.
- Inseguridad vial al norte del departamento de Nariño.
- Modo de transporte aéreo para carga no desarrollado.
- Modo de transporte marítimo para carga con servicios deficientes.
- Dependencia de una única Vía para la movilización de carga, lo que conlleva a que si esta presentan mal estado, bloqueos o accidentes generar taponamiento de vías.
- Carencia de corredores viales habilitados para el transporte de carga especializada en manejo de productos altamente perecederos.
- Dependencia de producciones altamente perecederas.
- Determinación de cadenas productivas sin el respectivo análisis de D.F.I.
- Con el actual esquema para la salida de mercancías a mercados extranjeros los precios finales de los productos no son competitivos.
- Falta de políticas claras al momento de fomentar industria exportadora que permita un verdadero acompañamiento al exportador.
- Presencia de cultivos ilícitos y de grupos al margen de la ley.

FORTALEZAS

- Gran producción agrícola que se deriva de las condiciones climatológicas con las que cuenta el departamento.
- Ubicación geográfica que le permite tener salida terrestre hacia el Suramérica, y costa que le permite implementar transporte marítimo.
- Capacitación del talento humano hacia oportunidades comerciales en los mercados extranjeros.

⁶⁵ El análisis D.O.F.A que se presenta en este trabajo es resultado de las observaciones, análisis de encuestas y lecturas previas que sobre el tema hace el investigador, en ningún momento son realidades absolutas y por tal motivo están sujetas a críticas y modificación en futuras investigaciones.

- Gran vocación artesanal, lo que permite generar valor agregado en la cadena productiva de artesanías buscando obtener productos diferenciados en el mercado y no competir con producción masiva.
- Desarrollo de la industria de servicios para el proceso exportador en la frontera Colombo- Ecuatoriana
- Experiencia en el manejo y manipulación de carga para exportaciones por parte de diversas empresas de transporte terrestre.
- Desarrollo de cadenas con proveedores de materia primas regionales, generando competitividad de producto terminado al poder minimizar costos de abastecimiento.

OPORTUNIDADES

- Crecimiento de consumo por nuevos productos tanto a nivel local, regional como internacional.
- Nuevas tecnologías que permiten generar valor agregado a la producción agrícola.
- Inversiones estatales en mejoras de infraestructura y servicios comunitarios destinados al desarrollo empresarial.
- Interés del gobierno tanto local, regional como nacional en generar nuevas alternativas productivas no tradicionales que generen competitividad al país en los mercados internacionales.
- Acuerdos comerciales que permitan importar insumos y materias primas con mejores precios.
- Proyectos binacionales de corredores viales con doble calzada.
- Especialización en determinadas producciones para nuevos mercados.

AMENAZAS

- Llegada de producción similar a los mercados locales por tratados comerciales.
- Falta de estudios pertinentes al momento de determinar oportunidades exportables que conlleven al desgaste físico y administrativo tanto del estado como del sector privado.
- Pérdida de oportunidades comerciales por la falta de infraestructura física que permita cumplir al exportador en tiempo, costos y condiciones de carga establecidas.
- Generación de condiciones competitivas en el puente de San Miguel en Putumayo.

Utilizando el diseño de matrices como la M.E.F.I y M.E.F.E⁶⁶ (Matriz de Evaluación de Factores Interno y Matriz de Evaluación de Factores Externos) Análisis de la situación interna y externa del departamento en función de la infraestructura Logística para soportar apoyos exportadores, la presente investigación busca demostrar el factor crítico que representa la infraestructura Logística para este proceso en el departamento de Nariño durante el año 2013.

Tabla 3. Matriz de Evaluación de Factores Interno

FACTOR CLAVE DE ÉXITO	VALORACION	IMACTO	TOTAL
FORTALEZAS			
Gran producción agrícola que se deriva de las condiciones climatológicas con las que cuenta el departamento.	4	0,1	0,4
Ubicación geográfica que le permite tener salida terrestre hacia el Suramérica, y costa que le permite implementar transporte marítimo.	4	0,05	0,2
Capacitación del talento humano hacia oportunidades comerciales en los mercados extranjeros.	3	0,03	0,09
Gran vocación artesanal, lo que permite generar valor agregado en la cadena productiva de artesanías buscando obtener productos diferenciados en el mercado y no competir con producción masiva.	3	0,01	0,03
Desarrollo de la industria de servicios para el proceso exportador en la frontera Colombo- Ecuatoriana	4	0,03	0,12
Experiencia en el manejo y manipulación de carga para exportaciones por parte de diversas empresas de transporte terrestre.	3	0,04	0,12
Desarrollo de cadenas con proveedores de materia primas regionales, generando competitividad de producto terminado al poder minimizar costos de abastecimiento	4	0,05	0,2
DEBILIDADES			
Falta de plataformas logísticas debidamente equipadas.	1	0,1	0,1
Modo de transporte aéreo para carga no desarrollado.	1	0,07	0,07
Modo de transporte marítimo para carga con servicios deficientes	1	0,07	0,07
Inseguridad vial al norte del departamento de Nariño.	1	0,05	0,05
Dependencia de una única Vía para la movilización de carga, lo que conlleva a que si esta presentan mal estado, bloqueos o accidentes generar taponamiento de vías.	1	0,1	0,1
Carencia de corredores viales habilitados para el transporte de carga especializada en manejo de productos altamente perecederos.	2	0,05	0,1
Dependencia de producciones altamente perecederas.	1	0,05	0,05
Determinación de cadenas productivas sin el respectivo análisis de D.F.I.	2	0,05	0,1

⁶⁶ Estas matrices se utilizan para determinar la capacidad que determinado ente puede tener tanto en su ambiente interno; controlable, como en su ambiente externo no controlable, en este ejercicio se hace en función a la posibilidad exportadora que podría tener el departamento de Nariño y toda la cadena que hace parte desde en abastecimiento hasta la entrega en los exhibidores en el extranjero.

Con el actual esquema para la salida de mercancías a mercados extranjeros los precios finales de los productos no son competitivos.	1	0,04	0,04
Falta de políticas claras al momento de fomentar industria exportadora que permita un verdadero acompañamiento al exportador.	2	0,06	0,12
Presencia de cultivos ilícitos y de grupos al margen de la ley.	2	0,05	0,1
		TOTAL	2,06

Fuente: Esta Investigación.

Dentro del análisis Interno se puede determinar, que el proceso exportador en Nariño presenta grandes problemas, que se podrían catalogar como estructurales y básicamente ligados al proceso de distribución física Internacional, puesto que esta variable influye directamente en la determinación de precio final de venta, restándole competitividad a la producción regional en los mercados internacionales.

Es indiscutible admitir, que el gobierno ha realizado grandes esfuerzos por dinamizar este sector, sin embargo; es preciso aclarar que la falta de articulación entre todos los eslabones de esta cadena no ha hecho posible el éxito del ejercicio exportador.

Tabla 4. Matriz de Evaluación de Factores Externos.

FACTOR CLAVE DE ÉXITO	VALORACION	IMACTO	TOTAL
OPORTUNIDADES			
Crecimiento de consumo por nuevos productos tanto a nivel local, regional como internacional.	4	0,1	0,4
Nuevas tecnologías que permiten generar valor agregado a la producción agrícola.	4	0,1	0,4
Inversiones estatales en mejoras de infraestructura y servicios comunitarios destinados al desarrollo empresarial.	4	0,1	0,4
Interés del gobierno tanto local, regional como nacional en generar nuevas alternativas productivas no tradicionales que generen competitividad al país en los mercados internacionales.	3	0,09	0,27
Acuerdos comerciales que permitan importar insumos y materias primas con mejores precios.	3	0,09	0,27
Proyectos binacionales de corredores viales con doble calzada.	4	0,1	0,4
Especialización en determinadas producciones para nuevos mercados.	3	0,05	0,15
AMENAZAS			
Llegada de producción similar a los mercados locales por tratados comerciales.	2	0,05	0,1
Falta de estudios pertinentes al momento de determinar oportunidades exportables que conlleven al desgaste físico y administrativo tanto del estado como del sector privado.	1	0,12	0,12
Perdida de oportunidades comerciales por la falta de infraestructura física que permita cumplir al exportador en tiempo, costos y condiciones de carga establecidas.	1	0,15	0,15
Generación de condiciones competitivas en el puente de San Miguel en Putumayo.	2	0,05	0,1

Por otro lado el ambiente externo, para el desarrollo del proceso exportador en el departamento de Nariño presenta un ambiente mucho más favorable, aunque las principales debilidades se sustentan en hechos que no dependen de los exportadores, la voluntad política podría hacer que el escenario interno cambie, una vez que el escenario externo sea lo suficientemente sólido para ello.

Dentro de la oportunidad identificada como: Inversiones estatales en mejoras de infraestructura y servicios comunitarios destinados al desarrollo empresarial, Nariño presenta una serie de proyectos en desarrollo que si bien están en etapa de ejecución durante el desarrollo del presente trabajo; serán sin lugar a dudas elementos que cambiarán la incidencia de la infraestructura logística actual en los procesos exportadores, en este orden de ideas se tiene:

- A. Ampliación del aeropuerto San Luis de Ipiales, el cual se tiene proyectado sea de tipo internacional y por tanto se maneje para los vuelos comerciales de pasajeros y transporte de carga.
- B. Proyecto de conexión de la red terciaria del municipio de la Cauca - Unión – Belén- Pasto – Cauca: cuyo objetivo es reforzar esta área del departamento dadas sus potencialidades exportadoras en productos como las cadenas de cuero, café, frutícola, artesanal y ganadera
- C. Red de recuperación y ampliación de la vía a Tumaco para fortalecer el proceso de transporte marítimo.
- D. La ampliación de vía Rumichaca – Aeropuerto.

4.4 ESCENARIO QUE PRESENTA EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO RESPECTO DE LA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA PARA LAS EXPORTACIONES AL AÑO 2013.

Actualmente el departamento de Nariño es la ruta casi obligatoria para el manejo de carga de exportación por modo de transporte terrestre cuyo destino son los países de Ecuador, Perú y Bolivia en la comunidad Andina; esto ha llevado a que ciudades como Ipiales que se ubica en la frontera con Ecuador, genere una industria de servicios al comercio exterior bastante fuerte, de hecho representando a esta ciudad un importante fuente de trabajo.

Como se indico en apartes anteriores, la principal carga es de tipo general y es procedente de las grandes ciudades del interior país, dejando a la producción regional totalmente desplazada, por lo anterior la premisa de ventaja por estar ubicado en zona de frontera quedaría totalmente desvirtuada, ya que no ha generado el impacto en la industria exportadora regional que debería.

Soportados en el ideal de un proceso exportador se tendría primero la identificación del potencial exportador, para lo cual el departamento de Nariño presenta las siguientes condiciones:

Las exportaciones de producción regional están operadas por el transporte marítimo; teniendo la aclaración que el principal producto es el petróleo, producto que no es originario de Nariño si no del vecino departamento del Putumayo, por tal razón se hablaría de la industria de aceite de palma africana, el camarón y otros productos de mar.

La concentración de tierras donde se ha identificado las apuestas productivas exportadoras, son las ubicadas en el oriente del departamento, constituidos por 55 municipios de los cuales solo en un 16% presentan vías pavimentadas, estas son de tipo nacional y más específicamente pertenecen a los municipios con frontera a la vía panamericana, vía a la Unión; la cual no presenta la totalidad de pavimento, vía circunvalar al galeras y la vías de la ex - provincia de Obando, lo anterior referente al transporte terrestre, que de hace una análisis de Distribución física Internacional, las apuestas productivas 7 de 9 no se ubican en parques industriales que estén dentro de vías áreas internacionales o de rutas marítimas.

De igual manera, las apuestas productivas del departamento están sustentadas en la producción agropecuaria del mismo, en una primera instancia se hablaría de producción sin un grado de valor agregado, por lo cual se determinaría que es una producción altamente perecedera la cual requiere de determinadas condiciones de manipulación y conservación, dos elementos muy costosos al momento de hablar de distribución Física Internacional; puesto que al no contar con áreas de cargues o descargues especializados; lo que significa por ejemplo, las cadenas de frío se deben originar desde el nacimiento de la carga, esto conllevaría a que vehículos tipo refrigerados deben ingresar hasta los diferentes puntos de cosecha de los productos, lo cual por la topografía de algunas zonas es imposible.

De otro lado, la producción agropecuaria que presenta Nariño es una producción con igualdad de condiciones naturales que la de otros países de la región andina como Ecuador; por lo tanto, la opción de exportar hacia estos destinos y con una producción primaria, no sería la mejor opción. En este orden de ideas, con los nuevos tratados comerciales que el gobierno nacional a firmado se crea una nueva y atractiva opción de mercado, sin embargo, la estructura de costos por transporte también se incrementa, y si sumado a esto la Distribución Física Internacional en origen no se soporta en infraestructuras físicas logísticas competitivas tampoco lo hará la producción que en ella se sustente.

Por lo anterior, y al hablar de mercados con grandes exigencias de consumo, también intervendrían otras variables muy importantes al momento de determinar un proceso exportador, como la capacidad de cumplimiento en cantidad, calidad y tiempo de pedidos, pues otra de las grandes problemáticas que enfrenta el proceso exportador en el departamento de Nariño, es la producción minifundista,

la cual es característica en el 100% del territorio de Nariño, haciendo que la capacidad productiva se reste al momento de hablar de la capacidad de oferta; dado que en Nariño no se presentan grandes centros industriales que generen el proceso de acopio, preparación, adecuación y despacho de carga perecedera para exportación.

Una vez analizada la capacidad productiva, se debe analizar otro elemento fundamental del proceso exportador, el mecanismo que permite que la oferta se conecte con la demanda, este hecho se conoce como transporte de mercancías, y aun mas definido como Distribución Física Internacional, para la cual como se explico en apartes anteriores en Nariño hay tres opciones de transporte, el aéreo en el cual Nariño presentan tres terminales aéreas, ubicadas según su importancia en Chachagui, San Luis y Tumaco denominados Antonio Nariño, San Luis de Ipiales y La Florida respectivamente, siendo el aeropuerto Antonio Nariño el principal, sin embargo; por las condiciones topográficas del lugar donde se encuentra ubicado presenta continuos cierres por mal clima, que impide la navegación aérea, por tal motivo hablar de transporte aéreo para el manejo de carga de exportaciones originada en Nariño no es una opción, ya que solamente se maneja aeronaves de tipo comercial y en las cuales el espacio para carga es reducido, además según la distribución topográfica de producción será los aeropuertos de Chachagui e Ipiales los que prestarían mayor probabilidad para prestar este servicio, ya que las apuestas productivas se ubican entorno a la zona de influencia de estos dos terminales aéreas, sin embargo, solamente se podría trabajar lo concerniente a la cadena de artesanías, puesto que es una carga que podría manejar volumen y no peso, y que además no es perecedera como las demás cadenas.

Por el transporte marítimo, se depende de la terminal marítima de Tumaco, la cual se conecta al resto del departamento por vía terrestre, vía que se ve afectada por continuos ataques de grupos al margen de la ley, pues es una zona guerrillera, como se explico en apartes anteriores en esta investigación, esta zona no cuenta con vías carretables sino por caminos de trocha en los cuales hablar de comercio de exportaciones es imposible, de la misma manera la terminal marítima por las condiciones físicas no cuenta con los centros de distribución logísticos, con los equipamientos de manipulación en puerto, ni con las condiciones de manejo de carga general para poder desarrollar procesos exportadores competitivos, esto hace que la ventaja competitiva que presenta el departamento frente a la posibilidad de explotar el transporte marítimo dependa en gran medida de la inversión del estado en el mismo, para que este soporte procesos de comercio exterior de manera exitosa.

Por ultimo, se encuentra el transporte terrestre, dependiente de una única vía principal, que conecta el departamento con el resto del país y con el vecino país del Ecuador, esta es la mejor opción que hasta el momento, es una opción muy dependiente de situaciones externas como lo son las condiciones climatológicas que de ser adversas pueden suscitarse deslizamientos de tierra que generan

embotellamiento de vías, de la misma manera cuando se presentan disturbios de orden público; como los que se han presentado en los últimos meses en lo que va corrido del año 2013, que diversos grupos en su afán de movilización en contra de acciones del gobierno se han tomado la vía generando parálisis al transporte nacional e internacional no solo de carga si no también de pasajeros.

Finalmente, dentro de la cadena de exportación se analiza la demanda, una demanda que de acuerdo la oferta exportable del departamento; es muy general, es una demanda susceptible de ser atendida por diversas ofertas del mundo, puesto que es una demanda de consumo primario, la competencia se centra en elementos de valor como el precio, una variable en la cual la producción del departamento de Nariño pierde competitividad puesto que su estructura de costos es muy alta, esto unido a que esta demanda no se encuentra geográficamente cerca a nuestro departamento sino por el contrario es una demanda dependiente de una distribución fisca Internacional compuesta por mas de un transporte, para lo cual la producción del departamento se debería desplazar hasta otras terminales o nodos de salida internacional.

Como se puede observar en la figura No 18, el departamento de Nariño, si desea exportar su producción a mercados vecinos y en los cuales su desarrollo de transporte por la cercanía no sería un obstáculo, si lo sería la similitud de producción con esos mercados y si su opción es buscar nuevos mercados resguardados por los acuerdos comerciales, dependería en gran medida de otros modos de transporte para lo cual el precio final de sus producción incrementaría considerablemente.

CONCLUSIONES

- Si bien es cierto el departamento de Nariño cuenta con condiciones naturales privilegiadas, que le permiten gozar de una producción agropecuaria muy amplia y por lo tanto generar ventajas comparativas, esta producción se ha quedado en una economía de subsistencia para su población, puesto que en las actuales tendencias de consumo son las ventajas competitivas generadas en el valor agregado lo que conlleva ha economías de desarrollo y crecimiento económico.
- Para poder hablar de procesos exportadores exitosos es preciso hablar de cada elemento interviniente en la cadena; desde la producción hasta la llegada de los productos en los puntos de venta al consumidor final en los mercados internacionales, esta cadena puede determinar en las actuales condiciones de transporte la diferencia al momento de compra final, por lo tanto la producción del departamento de Nariño, con las actuales condiciones de transporte en origen conllevaría a que sus precios no se han los mas competitivos en los mercados extranjeros.
- La dependencia de transporte terrestre, y mas aún la dependencia de una única vía habilitada para el transporte de carga pesada en Nariño, hace que los exportadores por mas que manejan las variables internas de su producción controladas se enfrenten a escenarios en los cuales les será muy difícil competir y lograr incursionar exitosamente en mercados extranjeros.
- Las actuales condiciones de infraestructura logística para exportaciones en el departamento de Nariño en cuanto a transporte de carga en modo aéreo y marítimo son precarias e insuficientes para motivar, garantizar y generar competitividad a las exportaciones del departamento.
- El transporte terrestre en el departamento de Nariño, no cuenta con infraestructura logística especializada para el modo de producción agropecuaria del mismo, que conlleve a mantener cadenas de conservación de este tipo de productos desde el origen hasta el destino final en condiciones de precio y calidad competitivas.
- La carencia de centros o parques industriales en el departamento de Nariño, hacen que las opciones exportadoras del mismo dependan de producciones primarias con escaso o nulo valor agregado, por tal motivo su manipulación, almacenamiento y transporte se concediera especial y genera una cadena de D.F.I mucho mas costosa.

RECOMENDACIONES

- Generar por parte del gobierno y la academia muchos mas estudios de nivel técnico, que viabilizarían el montaje de centros logísticos e industriales en el departamento de Nariño, que conlleven a que las ventajas comparativas que se presentan en la producción se conviertan en ventajas competitivas, y que unidas a una cadena de transporte solida y soportada en infraestructura física que le brinde competitividad en tiempos y costos pueda lograr ejercicios exportadores sustentables y sostenibles en el tiempo, generando a la economía regional crecimiento y desarrollo.
- Identificar cadenas productivas que permitan articular todos los eslabones desde origen hasta el final del ejercicio exportador, y que su acompañamiento sea no solo documental si no real, esto evitaría el desgaste económico y administrativo que el gobierno realiza cada vez que pretende identificar cadenas y sacar nuevos documentos de análisis.
- Buscar desde adentro de la academia la integración de diversas disciplinas que conlleven a la obtención de productos finales exportables hacia mercados donde la ventajas de movilización por modo terrestre sea una alianza estratégica, que le permita a la producción del departamento de Nariño iniciar con ejercicios exportadores donde la distribución física internacional se una elemento mas controlable y generados de ventajas.
- El gobierno regional debe realizar proyectos de inversión en conexiones viales, desarrollo de parques logísticos, centros de distribución rural y urbana, terminales de carga aérea, y ampliación de servicios portuarios del puerto de Tumaco.

BIBLIOGRAFÍA

- Andrade T., Mapa del municipio de Ipiales. Personería Municipal de Ipiales, octubre de 1974, archivo personal
- CASTELLANOS R. Andrés. Manual de la Gestión Logística del Transporte y Distribución de Mercancías. Ed. UNINORTE. 2009 Bogotá.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3527. Política Nacional de Competitividad y Productividad. Junio 2008.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3547. Política Nacional De Logística. Octubre 2008.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3568. Seguimiento al CONPES 3547 del 27 de octubre de 2008: política nacional logística. Febrero 2009.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3609. Importancia estratégica del proyecto “desarrollo vial del sur de Colombia. Septiembre 2009
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3668. Informe de seguimiento a la política nacional de competitividad y productividad ley 1253 de 2008. Junio del 2010.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3668. Política de transformación productiva: un modelo de desarrollo sectorial para Colombia. Julio del 2010
- COMISIÓN REGIONAL DE COMPETITIVIDAD DE NARIÑO. Plan Regional de Competitividad. 2009.
- CRUZ Tejada Carlos Alberto. Infraestructura y Conectividad en el Territorio de Honduras el Proyecto Mesoamérica y su impacto Local y Regional. Pontificia Universidad Católica de Chile. Tesis de grado de Maestría. Chile 2011.
- CUENCA Melo Eduardo Enrique, Meza Vallejo Eduardo Vicente. Asesores Coordinación Regional de Competitividad. Comisión Regional de Competitividad de Nariño. Informe Final Comisión Regional de Competitividad de Nariño plan regional de Competitividad de Nariño. San Juna de pasto. 2009.
- DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES, Decreto 2685/99
- DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES. Coordinación de Estudios Económicos. Estadísticas de carga de importaciones y exportaciones en Colombia.

- DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUNAS NACIONALES – DANE. Anexo estadístico Enero Diciembre 2011 2012
- DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES, Coordinación de Estudios Económicos. Boletín de Comercio exterior. Enero 2013
- FRANCESC Robusté Antón. Logística de Transporte. Ed UPC. Barcelona 2006
- FIGUEROA Oscar, Rozas Patricio (2005). Conectividad, Ámbitos de Impacto y Desarrollo Territorial: el caso de Chile. CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura. No 107. Santiago de Chile, Diciembre
- GARCIA Pablo, Meller Patricio, Repetto Andrea, las exportaciones como motor de crecimiento. La evidencia Chilena.
- GOBERNACION DE NARIÑO. Diagnostico de Nariño. 2004
- LONDOÑO Darío. Infraestructura y logística: ¿qué hace falta para ser competitivos de veras? Economía y Sociedad. 29-01-2012. Razonpublica.com
- MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. Decreto 2685 de 287 de diciembre del 1999
- MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO. Oficina de estudios económicos. Departamento de Nariño. 2013.
- MINISTERIO COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO. Oficina de estudios económicos, anexo C. 2013.
- PAU Cos Jordi. De Navascués Ricardo. Manual de la Logística Integral. Ed. Díaz De Santos. Madrid 2001.
- ROZAS Patricio, Sánchez Ricardo (2004): Desarrollo de Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión conceptual, CEPAL serie Recursos Naturales e Infraestructura No 75: Santiago de Chile, Octubre
- REPUBLICA DE COLOMBIA. Gobernación de Nariño. Plan de desarrollo departamental “Nariño mejor” 2012-2015. Pasto 2012.
- REPUBLICA DE COLOMBIA. Gobernación de Nariño. Plan de desarrollo departamental “Nariño mejor” 2012-2015. Pasto 2012
- VICONTE María Angélica. Conferencia Infraestructura logística regional. AEC. Bahía Blanca 18/06/09
- VILORIA De La Hoz Joaquín. ECONOMÍA DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO: ruralidad y aislamiento geográfico. Banco de la Republica. Marzo 2007.

NETGRAFÍA

- www.catalogodelogistica.com - REY María Fernanda.
- <http://www.comisionesregionales.gov.co/publicaciones.php?id=979>
- Colombian American Chamber of Commerce www.colombiachamber.com
- <http://definicion.de/exportacion/#ixzz2Mz9tXx8k>
- <http://www.efxto.com/diccionario/e/3698-exportaciones#ixzz2Mz8D8vm4>
- <http://definicion.de/diagnostico/#ixzz2N00gwxWj>
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Diagn%C3%B3stico>
- <http://definicion.de/estructura/#ixzz2Mzol6J97>
- <http://www.definicionabc.com/general/infraestructura.php#ixzz2MzqQoMBu>
- <http://teoriadelaconectividad.blogspot.com/>
- <https://sites.google.com/site/economia20parabachillerato/temario/tema-9-el-estado-y-la-politica-economica/1-la-intervencion-del-estado-en-la-economia>
- <http://mapasnarino.blogspot.com/>
- <http://wsp.presidencia.gov.co/sneci/politica/Paginas/conpes.aspx>
- http://www.revistadelogistica.com/plan_logistica_n3.asp
- <http://www.portafolio.co/archivo/documento/CMS-4633204>
- <http://revistasupuestos.uniandes.edu.co/?p=64>
- http://www.revistadelogistica.com/colombia_prtagonista_n3.asp
- <http://www.revistadelogistica.com/>
- <http://www.cli-logyca.org/espanol/espanol.html>
- www.slideshare.net/martinglzc/infraestructura-logistica
- <http://www.buenastareas.com/ensayos/Como-Realizar-Un-Diagnostico-Logistico/109223.html>
- http://virtualplant.net/logistica/complejo_detalle.php?sec=36&id=107
- <http://www.colombiatrader.com.co/infraestructura-logistica>
- <http://www.efxto.com/diccionario/e/3698-exportaciones>
- <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica>
- <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/4557-infraestructura-logistica-un-desafio-pendiente>
- <http://asis.umariana.edu.co/stmagazine/index.php/umariana/42-noticias/168-ies-y-cadenas-productivas-en-narino>
- www.invias.gov.co/images/mapas/imagenes_red_vial/10052012/17_narino.html
- [://www.pasto.gov.co/index.php/nuestro-municipio/mapas-de-pasto](http://www.pasto.gov.co/index.php/nuestro-municipio/mapas-de-pasto)
- www.cioh.org.co/pruebaderrotero/paginas/tumaco/puerto_tumaco.html
- www.cioh.org.co/pruebaderrotero/paginas/tumaco/recalada.html
- [://www.industricol.com/mapaPuertos.php](http://www.industricol.com/mapaPuertos.php)
- www.dian.gov.co
- www.dnp.gov.co
- www.proexport.gov.co
- www.udenar.edu.co

- www.narino.gov.co
- www.invias.gov.co

ANEXOS

Anexo 1. Formato de encuesta dirigida a las alcaldías

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO

OBJETIVO: Obtener información para la elaboración el trabajo de grado denominado “*Diagnostico del estado actual de la infraestructura logística para la exportación con la que cuenta el departamento de Nariño en el año 2013*”

JUSTIFICACION: Es para la económica regional indispensable evaluar todas sus capacidades para poder identificar las necesidades apremiantes; y de esta manera hacer diseñar las estrategias de inversión necesarias para subsanarlas de manera inmediata.

Por lo anterior solicitamos de su amable colaboración a fin de poder obtener la siguiente información

Cuerpo de encuesta

1. Nombre del municipio:
2. Cual es la principal vía de acceso al municipio:
3. Existe malla vial apta para el transporte de carga pesada en su municipio:
SI__ NO__
4. Si su respuesta anterior fue SI, cuantos kilómetros:
5. De los anteriores Kilómetros cuantos están pavimentados:
6. Cuenta el municipio con infraestructura para transporte aéreo:
SI____ NO____
7. Si su respuesta anterior fue SI, Cual:
8. Cuenta el municipio con infraestructura para transporte marítimo:
SI____ NO____
9. Si su respuesta anterior fue SI, Cual:
10. Existen en su municipio lugares destinados al desarrollo de plataformas logísticas:
SI____ NO____
11. De las siguientes opciones de plataformas logísticas indique cual existen en su municipio:
 - a. Áreas de cargue y descargue de mercancías
 - b. Áreas de transbordo de mercancías
 - c. Áreas de selección de mercancías para exportación
 - d. Áreas de ubicación de parque automotor
 - e. Otra. Cual

12. En su opinión, ¿está el municipio preparado desde el punto de vista de su infraestructura logística para apoyar procesos exportadores, SI____ NO____

Porque: _____

13. ¿Qué debilidades y fortalezas cree usted que tiene su municipio en su aspecto logístico para apoyar un proceso exportador

“Gracias por apoyar la labor de investigación académica que los futuros profesionales realizamos por nuestra región”

f. Por sus propios medios

6. Cual es el origen de la carga que usted transporta para exportaciones

- a. Bogotá
- b. Medellín
- c. Cali
- d. Costa Atlántica
- e. Nariño
- f. Otra

7. De la carga que su empresa maneja en que porcentaje se debe transbordar en frontera para la salida al exterior

- a. 1%-15%
- b. 16% -25%
- c. 26% -40%
- d. Más del 41%

8. Usted sabe que la mercancía que se moviliza por transporte terrestre con destino a Ecuador en un 99% se debe hacer a través de la vía Panamericana que atraviesa el departamento de Nariño, por o anterior usted cree que las vías de Nariño son:

- a. Muy buenas:
- b. Buenas:
- c. Regulares:
- d. Malas:
- e. Muy Mala:

9. Podría usted indicar la ruta mas frecuente para la movilización de la carga de exportaciones que se empresa transporta:

10. Dentro de su ruta cual es la parte que mas inconvenientes le presenta y porque:

11. Usted como representante de una transportadora que opina de la infraestructura logística que tiene Nariño para soportar un proceso exportador:

12. De todos los aspectos logísticos que interviene en su operación de exportaciones indique cual es el aspecto que más problemas le ocasiona y porque:

13. Que debilidades y fortalezas cree usted que tiene el departamento de Nariño en su aspecto logístico para apoyar un proceso exportador

“Gracias por apoyar la labor de investigación académica que los futuros profesionales realizamos por nuestra región”

Anexo 3. Formato de encuesta dirigida a agencias de aduanas

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO

OBJETIVO: Obtener información para la elaboración el trabajo de grado denominado “*Diagnostico del estado actual de la infraestructura logística para la exportación con la que cuenta el departamento de Nariño en el año 2013*”

JUSTIFICACION: Es para la económica regional de Nariño muy importante conocer su opinión referente a la infraestructura con la que se cuenta para apoyar a la movilidad de la mercancía en exportaciones

Por lo anterior solicitamos de su amable colaboración a fin de poder obtener la siguiente información

Cuerpo de encuesta

1. Nombre de la empresa:
2. Usted maneja mercancía de exportaciones de Colombia
SI ____ NO: ____
3. Cual es el modo de transporte principal para las exportaciones que su empresa maneja:
 - a. Marítimo
 - b. Aéreo
 - c. Terrestre
 - d. Otro: Cual
4. Cual es el porcentaje de exportaciones que usted maneja mensualmente:
 - g. menos de 10%
 - h. 11% al 15%
 - i. 16% al 20%
 - j. 21% al 25%
 - k. mas del 26%
 - l. Otro
5. Cual es el origen de la carga que usted transporta para exportaciones
 - g. Bogotá
 - h. Medellín
 - i. Cali
 - j. Costa Atlántica
 - k. Nariño
 - l. Otra

e. Si su empresa realiza tramites de exportaciones de origen de Nariño indique en que ciudad o municipio la carga

6. Usted sabe que la mercancía que se moviliza por transporte terrestre con destino a Ecuador en un 99% se debe hacer a través de la vía Panamericana que atraviesa el departamento de Nariño, por o anterior usted cree que las vías de Nariño son:

f. Muy buenas:

g. Buenas:

h. Regulares:

i. Malas:

j. Muy Mala:

7. Usted como representante de una agencia de aduanas que opina de la infraestructura logística que tiene Nariño para soportar un proceso exportador:

8. De todos los aspectos logísticos que interviene en su operación de exportaciones indique cual es el aspecto que más problemas le ocasiona y porque:

9. Que debilidades y fortalezas cree usted que tiene el departamento de Nariño en su aspecto logístico para apoyar un proceso exportador

“Gracias por apoyar la labor de investigación académica que los futuros profesionales realizamos por nuestra región”

Anexo 4. Formato de encuesta dirigida a exportadores

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO

OBJETIVO: Obtener información para la elaboración el trabajo de grado denominado “*Diagnostico del estado actual de la infraestructura logística para la exportación con la que cuenta el departamento de Nariño en el año 2013*”

JUSTIFICACION: Es para la económica regional de Nariño muy importante conocer su opinión referente a la infraestructura con la que se cuenta para apoyar a la movilidad de la mercancía en exportaciones

Por lo anterior solicitamos de su amable colaboración a fin de poder obtener la siguiente información

Cuerpo de encuesta

1. Nombre de la empresa:
2. Cual es el modo de transporte principal para las exportaciones que su empresa maneja:
 - a. Marítimo
 - b. Aéreo
 - c. Terrestre
 - d. Otro: Cual
3. Cual es el porcentaje de exportaciones que usted maneja mensualmente:
 - m. menos de 10%
 - n. 11% al 15%
 - o. 16% al 20%
 - p. 21% al 25%
 - q. mas del 26%
 - r. Otro
4. Cual es el destino de la carga que usted exporta:
 - m. Ecuador
 - n. Perú
 - o. Europa
 - p. Asia
 - q. Centro américa
 - r. Otra
5. Tipo de productos que exporta

6. Usted sabe que la mercancía que se moviliza por transporte terrestre con destino a Ecuador en un 99% se debe hacer a través de la vía

Panamericana que atraviesa el departamento de Nariño, por o anterior usted cree que las vías de Nariño son:

- k. Muy buenas:
- l. Buenas:
- m. Regulares:
- n. Malas:
- o. Muy Mala:

7. Usted como exportador que opina de la infraestructura logística que tiene Nariño para soportar un proceso exportador:

8. De todos los aspectos logísticos que interviene en su operación de exportaciones indique cual es el aspecto que más problemas le ocasiona y porque:

9. Que debilidades y fortalezas cree usted que tiene el departamento de Nariño en su aspecto logístico para apoyar un proceso exportador

“Gracias por apoyar la labor de investigación académica que los futuros profesionales realizamos por nuestra región”

Anexo 5. Formato de entrevista dirigida a entidades relaciones con el proceso

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO

OBJETIVO: Obtener información para la elaboración el trabajo de grado denominado *“Diagnostico del estado actual de la infraestructura logística para la exportación con la que cuenta el departamento de Nariño en el año 2013”*

JUSTIFICACION: Es para la económica regional de Nariño muy importante conocer su opinión referente a la infraestructura con la que se cuenta para apoyar a la movilidad de la mercancía en exportaciones

Por lo anterior solicitamos de su amable colaboración a fin de poder obtener la siguiente información

Esquema de preguntas

1. Su cargo en la entidad.
2. Su actividad diaria en la entidad.
3. Su opinión respecto de la infraestructura logística del departamento.
4. Que fortalezas piensa que el departamento de Nariño tiene en el aspecto logístico para apoyar un proceso exportado local.
5. Que debilidades piensa que el departamento de Nariño tiene en el aspecto logístico para apoyar un proceso exportado local.

“Gracias por apoyar la labor de investigación académica que los futuros profesionales realizamos por nuestra región”