

## 02 Dimensión espacial del desarrollo en el departamento del Cauca, Colombia. La vía Panamericana como eje de aglomeración

Jesica Wendy Beltrán Ch. y Cesar De David

**RESUMEN** El estudio sobre el desarrollo referente a la distribución espacial, desde una perspectiva institucional, aborda los problemas de desequilibrio que se evidencian mediante indicadores de desarrollo, centrándose en el análisis de la influencia de la vía Panamericana sobre el desarrollo del departamento del Cauca. La vía produjo cambios en las dinámicas socioeconómicas que favorecieron una parte muy pequeña del territorio, lo cual se refleja en patrones de aglomeración que fueron posibles de espacializar con datos de indicadores a nivel social y económico. Ello posibilitó establecer el grado de distanciamiento y marginalidad de las comunidades asentadas en el territorio, con referencia a los procesos de desarrollo a partir de un eje espacial (la vía Panamericana).

Spatial dimension of development in the department of Cauca, Colombia. Pan American highway with axis of agglomeration

**SUMMARY** The study about development, reflected in the spatial distribution, from an institutional perspective, about the problems of imbalance that are evident through development indicators, focusing on the analysis of the influence of Pan American highway in the development of the department of Cauca. This highway produced changes in socioeconomic dynamics that favored a very small part of the territory, this is reflected in patterns of clustering were possible to specialize with socioeconomic indicators. With this established the degree of distance and marginalization of communities that living in the territory with reference to development processes from a spatial axis (Pan American highway).

**Palabras clave** Desarrollo | Indicadores | Aglomeración | Heterogeneidad

**Key words** Development | Indicators | Agglomeration | Heterogeneity

**Fecha de recepción:** 03 | 03 | 2015

**Fecha de aceptación final:** 12 | 05 | 2015

**Jesica Wendy Beltrán Ch.  
Cesar De David**

Universidade Federal de Santa Maria (Brasil).  
Centro de Ciências Naturales y Exactas.  
E-mail: jessi120bel@hotmail.com  
E-mail: cdedavid2009@gmail.com

## 1. Introducción

La dimensión espacial del desarrollo en el departamento del Cauca, Colombia, es resultado del trabajo de conclusión del curso en Geografía, realizado en conjunto entre los programas de Geografía de la Universidad del Cauca, Colombia y la Universidad Federal de Santa María, Brasil.

El objetivo de la investigación es establecer la importancia de la presencia de esta vía como eje de articulación y aglomeración de factores de desarrollo en el departamento del Cauca, expresados en los indicadores usados por las instituciones del Estado para medir la dinámica de crecimiento económico y mejoramiento social de la población asentada en la área de influencia en su paso por el Cauca. Se implementaron herramientas utilizadas por los Sistemas de Información Geográfica (SIG) para cartografiar los principales indicadores socioeconómicos, lo cual permitió detectar los patrones espaciales de comportamiento más importantes que se encontraron en el departamento del Cauca y por consiguiente efectuar un análisis de dos de los principales indicadores de desarrollo regional y su relación con la vía Panamericana.

Por otra parte, y con el propósito de desarrollar esta temática, se implantó un método orientado a establecer análisis cualitativos y cuantitativos, abordados desde la Geografía Económica y la teoría Locacional, con lo cual fue posible encontrar aspectos de tipo económico y espacial, que posibilitaron comprender los procesos de aglomeración observados en la realidad.

En la primera parte del documento se aborda la contextualización del departamento del Cauca. El segundo apartado corresponde a las consideraciones teórico-metodológicas, en las cuales se plantean algunos conceptos de la Nueva Geografía Económica, teoría Locacional y la teoría Centro-Periferia abordada desde el concepto de Heterogeneidad Estructural. El tercero contiene la descripción de los indicadores, NBI e ICV. Finalmente, en el cuarto y el quinto se vislumbran los resultados del análisis espacial de los indicadores y las conclusiones, respectivamente.

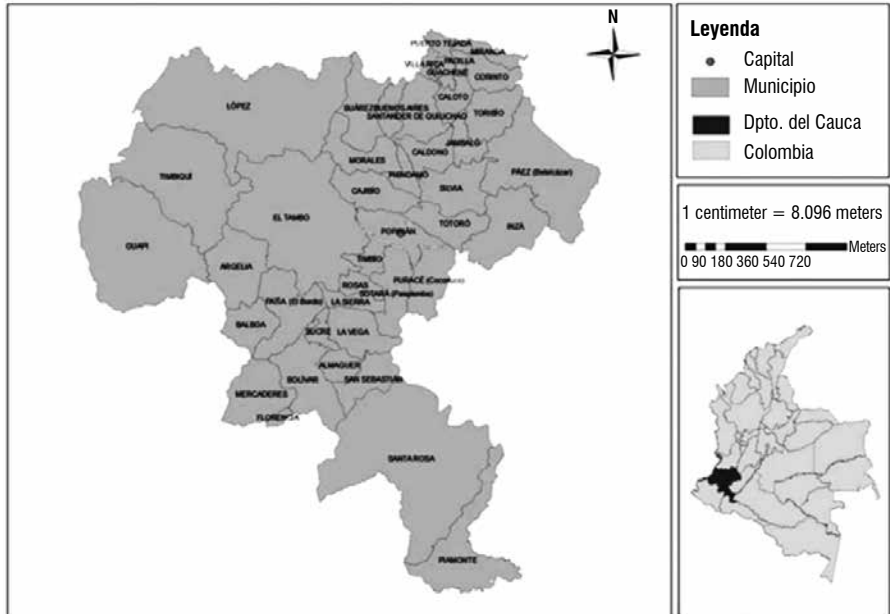
## 2. Contextualización del departamento del Cauca

El departamento del Cauca, se encuentra localizado al sur occidente de Colombia (ver mapa 1). Cuenta con una extensión de 29.308 km<sup>2</sup> que representa el 2.56 % del territorio nacional, posee una densidad de población de 40 habitantes por km<sup>2</sup>, la cual se concentra principalmente en las zonas urbanas. Colombia, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), a partir del siglo pasado ha estado afectada por el proceso de urbanización, y pasó de ser un país con alta concentración de población en

las zonas rurales a tener cerca del 75 % de sus habitantes en núcleos urbanos, principalmente en ciudades como Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla.

**Mapa 1.**

Departamento del Cauca, división político-administrativa



Fuente: elaboración propia.

El grado de urbanización se define de la siguiente forma según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2007):

- Concentración alta de población en cabeceras<sup>1</sup>: aquellas que contienen el 80 % y más del total de la población departamental. Es el caso de Bogotá (99,8 %), Valle del Cauca (86,6 %), Atlántico (95,1 %) y Quindío (86,6 %).
- Concentración media-alta de población en cabeceras: rango entre 60 y 80 % del total de la población departamental. Se encuentran la mayoría de

<sup>1</sup> Para analizar el contraste urbano-rural es importante aclarar que el concepto de cabecera y resto, teniendo en cuenta que la definición de urbano y rural tiene otras connotaciones de tipo económico. De manera que la Cabecera representa el área geográfica que está definida por un perímetro cuyos límites se establecen mediante un Acuerdo del Concejo Municipal; es donde se localiza la sede de la Alcaldía, y el Resto representa el área geográfica por fuera del límite de la cabecera la cual contiene los centros poblados, corregimientos y áreas dispersas.

los departamentos con la siguiente distribución: Risaralda (77,2 %), Norte de Santander (77,1 %), Antioquia (76,6 %), Bolívar (75,6 %), Santander (73,6 %), Meta (73,4 %), San Andrés (71,6 %), Caldas (71,2 %), Cesar (71,1 %), Casanare (69,7 %), Magdalena (69,1 %), Arauca (68,4 %), Tolima (66,5 %), Cundinamarca (64,7 %), Sucre (63,8 %) y Guaviare (62,2 %).

- Concentración media de población en cabeceras: rango entre 50 y 60 % del total de la población departamental. Se ubican Huila (59,7 %), Caquetá (56,4 %), La Guajira (54,9 %), Vaupés (52,3 %), Boyacá (52,2 %), Córdoba (50,5 %) y Chocó (50,1 %).

- Concentración baja de población en cabeceras: menos del 50 % del total de la población departamental: en esta categoría se ubican Putumayo (46,4 %), Nariño (46,0 %), Amazonas (44,6 %), Cauca (38,9 %), Vichada (38,1 %) y Guainía (36,0 %). (s.p.)

Según la definición del grado de urbanización hecha por el DANE, el Cauca se encuentra con una concentración baja en los núcleos urbanos o cabeceras, ya que más del 55% de la población está concentrada en las zonas rurales a diferencia de la tendencia nacional, siendo este departamento más rural que urbano. Es importante destacar que Popayán, la ciudad capital, no presenta baja concentración de población en la zona urbana. Por el contrario, esta ciudad es la que concentra el mayor porcentaje de población urbana, según el sistema de ciudades en Colombia esta es considerada una ciudad uninodal.

Este sistema se establece a través de jerarquías, es decir que, las ciudades están ordenadas según el número de habitantes. También son considerados la importancia y la función que cumple a nivel nacional, el desarrollo económico y la prestación de servicios que ofrece; estas son: a) Ciudades mayores de 100.000 habitantes (parámetros internacionales) – Aglomeraciones urbanas o ciudades uninodales; b) Ciudades menores de 100.000 habitantes – Capitales de departamento; c) Ciudades menores de 100.000 habitantes – Importantes para la prestación de servicios en sus regiones (Departamento Nacional de Planeación, 2006).

## 2.1. Características físico-geográficas

En cuanto a las características biofísicas, el Cauca cuenta con una alta diversidad biótica y abiótica, debido a la fisiografía que presenta. Este se encuentra atravesado por las tres cordilleras del país, la occidental, central y oriental, lo cual posibilita tener suelos en prácticamente todos los pisos térmicos y de diferentes fertilidades, profundidades, pendientes y con diversas vocaciones de uso. (Gamarra, 2007)

El relieve que presenta, también permite poseer una alta diversidad biológica, que se encuentra constituida por tres grandes ecosistemas, el Andino,

Amazónico y Pacífico; los dos últimos se hallan en la gran masa boscosa que se localiza en las cuencas del Pacífico y Alto Caquetá, el primero es parte del Chocó Biogeográfico y el segundo del Pie de Monte Amazónico, además de ser parte de los biomas de los Hot Spot<sup>2</sup> (Gobernación del Cauca, 2011). Estos ecosistemas de bosque natural ocupan el 50 % de la superficie departamental «tiene grandes extensiones de manglar, selvas sub-andinas, andinas y páramos; en el Cauca confluyen ecosistemas y eco-regiones estratégicas como el Macizo Colombiano, donde tienen origen los Ríos Cauca, Magdalena, Caqueta, Patía y el Chocó Biogeográfico, de amplia riqueza en biodiversidad». (CONPES 3461, 2007: 3) El tercer ecosistema de gran importancia es el Andino, «el de mayor cubrimiento en extensión de la región» (Gobernación del Cauca, 2011, p. 8) Además, la Gobernación del Cauca (2011) agrega:

«En la actualidad este corredor de la cordillera presenta un doble propósito, el ser productor abastecedor de agua y de servicios ambientales en las zonas más altas, con presencia de bosques de niebla y andinos. Combinado con extensas áreas de producción de alimentos, de producción primaria y algunos enclaves agroindustriales en regiones limítrofes con el departamento del Valle; producción destinada no solo para el autoconsumo de sociedades campesinas e indígenas, sino para abastecer centros urbanos de importancia regional y suprarregional» (p. 8)

## 2.2. Características económicas

La economía departamental está caracterizada por la producción agrícola, ganadera, explotación forestal y la pesca. Con relación a la actividad agrícola se destacan los productos más comercializados, en su orden están: la caña de azúcar, el café y la caña panelera. Es importante resaltar que el 77 % de la frontera agrícola es dedicada a la producción de alimentos básicos y ganadería extensiva a cargo de los campesinos (CONPES 3461, 2007).

Otro de los productos a destacar es el café. El Cauca es uno de los departamentos cafeteros del país, «actualmente el Departamento cuenta con 67.989 hectáreas, que si bien representan tan sólo el 2.3 % del territorio caucano, se encuentran ubicadas en 32 de los 42 municipios que conforman el Departamento» (CONPES 3461, 2007, p. 12). El café del Cauca se distingue por ser de excelente calidad y con un gran potencial para el desarrollo de cafés especiales<sup>3</sup>, lo cual permite su venta en el exterior a precios superiores.

<sup>2</sup> Centros de mayor endemismo y diversidad en el mundo. Los determinados para Colombia son las regiones del Chocó, Darién, Ecuador Occidental y la Amazonía.

<sup>3</sup> Son cafés con características excepcionales, provenientes de regiones específicas. Además en ellos se integran tres conceptos fundamentales: conservación del medio ambiente, equidad económica y responsabilidad social (Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, 2010).

La economía del Cauca aún es elemental, pero en los últimos años ha sufrido una serie de transformaciones, debido a la implementación y beneficios de la Ley Páez<sup>4</sup>, lo cual ha permitido el «crecimiento a nivel industrial y también en el ámbito internacional con un perfil exportador no tradicional, (...)siendo atractivo para la inversión extranjera» (Gobernación del Cauca, 2011, p. 56), todo ello con resultados positivos, medibles mediante el PIB departamental, el cual ha aumentado e incluso ha superado las expectativas al llegar en su tope más alto en el año 2005. Pero a nivel nacional el departamento del Cauca manifiesta una economía de baja participación y orientación al mercado, caracterizada principalmente por ser una economía campesina, en la cual muchas de sus estructuras productivas aún marchan con tecnologías rústicas y atrasadas, que en los últimos años han sufrido una serie de transformaciones por la implementación y beneficios de la Ley Páez, que permitió el crecimiento a nivel industrial con enclaves del agroindustrias ubicadas en el norte del departamento.

Por otro lado, en el país y en el departamento del Cauca, el crecimiento económico se mide por medio del indicador de Producción Interna Bruta (PIB), el cual se encuentra dividido en sectores económicos. Para Cauca estos son el sector agropecuario, minero y energético, construcción, comercio, transporte, comunicaciones, financiero, educativo, solidario, Gobernación y administración pública y servicios, de estos doce sectores de la economía caucana solo el sector agropecuario, industrial y Gobierno y administración pública son los que más aportan al PIB departamental. (DANE, 2007). Ello indica, en primer lugar, que el PIB se compone y se sostiene principalmente por dos sectores económicos: el agropecuario y el industrial. En segundo lugar, se denota que el departamento presenta dependencia hacia las transferencias del Gobierno central, está representada en el sector de Gobierno y administración pública, de tal forma que estas no son superadas totalmente por la producción económica. Por lo tanto, la configuración productiva del departamento sostenida en tan solo dos sectores económicos, no logra un aporte significativo a la economía Nacional. Gamarra (2007) señala:

«Según las últimas estadísticas del DANE, para el año 2005 el departamento del Cauca tenía un producto interno cercano a los \$ 5 billones de pesos, lo que representó el 1,74 % del producto nacional. Para ese mismo año, la economía del Cauca ocupó la posición número 18 entre los departamentos del país, muy lejos de Antioquia, Bogotá o el Valle del Cauca. A lo largo de la segunda mitad del siglo XX, la posición relativa del Cauca ha variado muy poco, estando siem-

<sup>4</sup> La Ley 218 de 1996, más conocida como la Ley Páez, se generó debido a la tragedia que ocasionó la avalancha de Páez —al oriente del Cauca— en 1994, la cual dio vida económica y social al departamento, en especial a la zona norte del Cauca. Esta ley es de gran importancia para la región ya que otorga incentivos tributarios en la transformación del aparato productivo y en la atracción de inversión extranjera al Cauca.

pre distante de las economías departamentales más dinámicas, y superando solamente a los departamentos que alguna vez fueron los territorios nacionales y algunos departamentos de la Costa Caribe». (p. 17)

La economía del Cauca, se sostiene principalmente de la agricultura de la región andina centro y sur, y la agroindustria ubicada en el norte del departamento, siguiendo la dirección de la carretera Panamericana.

### 2.3. Contexto histórico

Por otra parte, la historia de configuración espacial del Cauca como elemento para encontrar explicaciones a los desequilibrios de desarrollo en el departamento, permitió vislumbrar que el Cauca es resultado de todo un proceso histórico nacional, donde las transformaciones espaciales, sociales, económicas, políticas y culturales de todo un país llevaron a la conformación territorial de la realidad actual, siendo esta una variable de gran importancia para dimensionar una situación de desequilibrio real.

La Gobernación del Cauca y la ciudad de Popayán, durante la época colonial y la republicana, se constituyeron en importantes centros en lo político, religioso, económico y administrativo; que «cubría la región occidental de Colombia y los extensos territorios de la Amazonia, los cuales habían permanecido bajo la tutela administrativa y cultural de Popayán» (Arroyo, 1953, p. 12), o lo que se llamó la provincia de Popayán. Esta vislumbraba un papel preponderante en el comercio, al que se vincularon todos los sectores socio-raciales que en ella habitaban. Según los estudios desarrollados por la historiadora Martha Herrera, además ocupaba un lugar geográficamente estratégico, como eje articulador del comercio entre Quito, Cartagena y Santafé<sup>5</sup>, demostrando así ser una provincia de gran importancia en la época colonial. (Herrera, 2009)

Los Estados Unidos de Colombia (1863–1886) fue la época de mejores días de influencia que da origen a la expresión del «*Cauca Grande*» (Arroyo, 1953), debido a la gran extensión de territorio que este poseía. Durante este periodo, el Cauca y Popayán fueron importantes para el desarrollo histórico nacional, tanto por sus aportes económicos, como por la dirigencia política y la participación en las contiendas militares.

<sup>5</sup> Control jurisdiccional compartido que mantuvieron a lo largo del periodo colonial las audiencias de Quito y Santafé sobre el territorio de la gobernación payanesa. La doble dependencia jurisdiccional de la provincia de Popayán y las sucesivas delimitaciones jurisdiccionales que se le dieron a su territorio reflejarían entonces un forcejeo y, a un tiempo, esa articulación entre norte y el sur, entre el Nuevo Reino y Quito.

Es importante aclarar que la importancia de esta unidad territorial radicaba básicamente en su capital, la ciudad de Popayán. Y si bien esta tuvo jurisdicción sobre una extensión gigante de territorio de la Nueva Granada —hoy República de Colombia—, fue una región de grandes contrastes e imposible de ser controlada y desarrollada de forma heterogénea en todas las regiones o sectores espaciales que la componían. Esta característica permite explicar las grandes diferencias en procesos de conectividad y desarrollo que se presentan en su interior. Más adelante, con el fracaso del periodo federal en Colombia, Arroyo (1953) sostiene que:

Inicia en 1886 una nueva república unitaria que lleva al Cauca al descenso hacia el último tercio de siglo, si se considera que el eje político de la dirección del Estado se desplaza a los departamentos del oriente y el norte. (p. 12)

Este fraccionamiento del territorio en aras de constituirse como República de Colombia, fomentó la creación de «departamentos poderosos por su extensión y recursos, al lado de otros descompensados y raquíuticos que, lejos de marchar al ritmo del avance nacional, son una especie de lastre en la unidad del progreso patrio.» (Arroyo, 1953, p. 12)

El Departamento del Cauca ha tenido cambios insuficientes con respecto a otras regiones, debido a que desde aquella época en que se dividió su territorio, formando más adelante unos nuevos que empezaron a gozar de autonomía y prosperidad (Arroyo, 1953); como lo son los departamentos de Nariño y Valle del Cauca, que ocasionaron que el Cauca sea un departamento sin salida al mar en la realidad y marítimo en la realidad cartográfica, ya que aún hoy las comunicaciones con la costa Pacífica se dan por el camino Cali–Buenaventura. No solo este desalentador panorama geográfico causó que el Cauca fuera económicamente débil, ya que la nueva organización político–administrativa<sup>6</sup> también produjo un despoblamiento, desplazamiento de importancia e influencia sobre el país, imposibilitando desarrollarse económicamente, y con un agravante más; sino el de la desarticulación vial en las dos terceras partes del territorio que fue dejado (Arroyo, 1953).

La infraestructura vial aún es inadecuada<sup>7</sup> ya que siguió las mismas lógicas de la actividad colonial para una gran parte del Cauca, pero por la posición geográfica y estratégica del mismo, se trazó una vía que hace parte del sistema de carreteras para

<sup>6</sup> Según el censo de 1938, las nuevas entidades políticas ya mencionadas sumaban 537.280 km<sup>2</sup> en superficie, y 2.668.900 habitantes, dejando al Cauca con 30.200 km<sup>2</sup> de superficie y con 356.00 habitantes (para el año de 1938), lo que equivale al 94% de su territorio y 87% de sus habitantes cedidos.

<sup>7</sup> Según el Instituto Nacional de Vías (2004), la estructura por regiones de densidad de vías pavimentadas y en afirmado en el Cauca se encuentra así: la región occidente 0 km, centro 225.96 km, norte 239.27 km, oriente 112.56 km, Macizo 77.57 km, Sur 111.57 km, y Bota Caucana 47.16, respectivamente.



todas las Américas<sup>8</sup>, la cual lo divide de norte a sur. Esta vía hace parte de un gran proyecto, denominado en la actualidad como la Carretera Panamericana<sup>9</sup>, con el fin de constituirse en una vía muy importante para las economías de todos los países que hacen parte de las Américas (América del norte, centro y sur), y que según Herbert Hoover (1925 citado en Anesi, 1938) facilitaría el contacto entre los pueblos americanos, robustecería los lazos de amistad y afianzaría la paz del continente, además, la terminación de una carretera que una las Américas permitiría el intercambio de los productos entre los países americanos y la constante comunicación entre sus territorios.

La idea de la gran vía de las Américas para el caso colombiano, se definió en 1936, fijando dos tramos que van desde la frontera con Panamá hasta la frontera Ecuatoriana, pasando por Medellín, Murillo, Palmira, Santander, Popayán, Pasto e Ipiales. El segundo tramo inicia en Murillo, pasando por Ibagué, Bogotá, Tunja, Malanga y Cúcuta, en tres ramales que van desde Bogotá hacia las fronteras de Panamá, Venezuela y Ecuador.

En la actualidad la vía Panamericana en Colombia tiene una extensión de 2.853 km distribuida de la siguiente manera: Bogotá – límite panameño 994 km, Bogotá – límite ecuatoriano 1088 km, Bogotá – límite venezolano 622 km, y Murillo 149 km. (Instituto Nacional de Vías, 2004)

En 1938 la carretera Panamericana que va de Bogotá a Quito fijó su recorrido de norte a sur por el departamento del Cauca, en los siguientes lugares: Corinto, Caloto, Santander, Tunia, Piendamó, Popayán, Timbío, El Bordo, Patía y Mercaderes. En este momento, la vía cruza los siguientes municipios: Puerto Tejada, Villa Rica, Santander de Quilichao, Caldono, Piendamó, Cajibío, Popayán, Timbio, Rosas, La Sierra, El Bordo (Patía) y Mercaderes; en su paso sobre las cabeceras urbanas incluye a Puerto Tejada, Villa Rica, Santander de Quilichao, Piendamó, Popayán, Timbio, Rosas y El Bordo (Patía), 8 municipios de los 42 que constituyen el departamento. (Instituto Nacional de Vías, 2004)

Las características y trazado del resto de la red vial en el Departamento del Cauca refleja una infraestructura vial con dificultades para el desplazamiento y transporte debido al mal estado que presenta. La red vial del departamento consta de aproximadamente 5.300 km, se desarrolla de manera longitudinal (sur–norte) a través de la vía

<sup>8</sup> El concepto de la gran vía, varió con el transcurrir del proyecto, debido a que en Sudamérica la vía debería ser como en Centro América y Norte América. Por el contrario, en América del Sur la carretera no tocaba todos los países que la conforman ya que la carretera tenía como base el Océano Pacífico, y no involucraba en su recorrido a Brasil, Venezuela y Uruguay. De manera que sería injusto dejar a estos países por fuera, ya que esta se convertiría en la troncal de mayor importancia, así que se optó por el concepto de Sistema Panamericano de Carreteras, un concepto que también evolucionó, por motivos de la misma geografía que presenta Sudamérica.

<sup>9</sup> Actualmente, la carretera se encuentra casi completa y se extiende desde Alaska en América del Norte hasta la Patagonia de Chile en América del Sur. El tramo notable que impide que la carretera se conecte completamente es un trayecto de 87 km de selva montañosa dura, ubicado entre el extremo este de Panamá y el noroeste de Colombia llamado el Tapón de Darién. La carretera Panamericana se corta en Yaviza (Panamá) y en la ciudad de Turbo (Colombia) se da inicio a la Carretera panamericana en América del Sur. La carretera cuenta con aproximadamente 25.800 km de largo. (Anesi, 1938)

Panamericana, la cual articula una parte del territorio. Perpendicular a esta vía convergen las carreteras encargadas de comunicar las cabeceras municipales con ellas y de ahí con la ciudad de Popayán y otras áreas de influencia, de las cuales se encuentra en afirmado 3491 km que representa el 68.4%, en tierra 1190 km que representa el 23.3% y solo 321 km en pavimento, de los cuales 263 km hacen parte de la carretera panamericana y solo 175 km se encuentran en buen estado (Gobernación del Cauca, 2011).

La construcción de esta nueva vía, hizo que los principales caminos coloniales que habían hecho prosperar a muchos municipios como Almaguer y La Vega (departamento del Cauca) perdieran su importancia, siendo hoy en día municipios rezagados por el desarrollo. La nueva vía, causó cambios en las dinámicas económicas, políticas y sociales que favoreció a una parte del territorio, que influyó en la generación de aglomeraciones de factores de desarrollo agenciados desde el Estado y las iniciativas privadas, a lo largo de su trazado; de manera que a medida que se alejan los municipios del Departamento del Cauca de la troncal de occidente (carretera Panamericana) y la red vial en buen estado varían los indicadores de desarrollo, constituyéndose esta en un factor de acumulación de servicios, beneficios, actividad económica y en un referente de desarrollo.

### 3. Consideraciones teórico-metodológicas

Históricamente el Cauca es reconocido como un territorio rico y diverso, producto de factores ambientales y su multiplicidad cultural. Al mismo tiempo este departamento se caracteriza por las necesidades de la población, señalada en la mayoría de los casos como pobre, estos factores lo han configurado de forma social y espacial, donde la potencialidad de riqueza natural contrasta con características que desde 1940 según organismos internacionales lo designan como atrasado y pobre. (Barona, 2001)

En términos del modelo de desarrollo, que se encuentra basado en el crecimiento económico como factor central, se aprecia en primer lugar que no ha tenido los resultados esperados y segundo que no se ha agenciado en forma homogénea en todo el territorio, fragmentando y constituyendo zonas o regiones con presencia de altos niveles de marginalidad social que limitan con otras con características diferentes expresadas en elevadas formas de productividad económica y prosperidad social, estableciendo desequilibrios y disparidades intrarregionales. Ejemplo de esta realidad se expresa en el texto *El Revés de la Nación* de Margarita Serje (2011), cuando introduce el término de archipiélagos de desarrollo para designar el desequilibrio de zonas marginadas periféricas y regiones prósperas, desde el punto de vista de la acción del Estado y la presencia de economía del desarrollo empresarial.

Explicar que las dos características del Cauca son: primero, un desequilibrio real y segundo, una heterogeneidad espacial, permitió generar un análisis

a partir del uso de herramientas teóricas como la Nueva Geografía Económica, la Teoría Locacional y el concepto de centro–periferia, usando los datos y cifras que ofrecen los indicadores con que se mide el desarrollo, todo ello ajustándose a las necesidades de la investigación.

El uso de herramientas teóricas posibilitaron fundamentar la investigación, permitiendo establecer que procesos de industrialización, urbanización y tecnología desarrollados en el Cauca han propiciado la formación de aglomeraciones alrededor de la vía Panamericana, siendo este un espacio que se estructura a partir de los municipios en los que se concentra la población, la actividad económica e industrial. Por ejemplo: los municipios de Santander de Quilichao y Popayán, ya que concentran los servicios, beneficios y mayor predominio de la acción del Gobierno e instituciones.

De esta manera, los aspectos teóricos de la Nueva Geografía Económica propuesta por Paul Krugman, complementadas con la teoría centro–periferia desde lo que se ha llamado Heterogeneidad Estructural, es la forma con la cual se interpreta este fenómeno, que junto con la espacialización de los principales indicadores socio–económicos, mediante la aplicación de herramientas empleadas por sistemas de información geográfica (SIG) que «permite detectar, mostrar y explicar los patrones espaciales más importantes que se encuentran en un grupo de datos Geo–referenciados, es decir, datos que se encuentran localizados en el espacio,» (Bonet, 2008, p. 6) posibilitan realizar un análisis espacial de los desequilibrios en el departamento.

La Nueva Geografía Económica, retoma los modelos de la Geografía Locacional de Von Thunen, Cristaller, Losh, Myrdal, Perroux, Boudeville, entre otros, los cuales han abarcado la relación economía–espacio desde diferentes puntos, hasta llegar al estudio de economías de aglomeración, de formación de nodos, clúster, etc. (Moncayo, 2004) En este sentido, la nueva Geografía Económica es la combinación de diferentes teorías, que intenta explicar la configuración de fenómenos de aglomeración en el espacio. Según el Banco Mundial (2009):

Las economías de aglomeración ejercen atracción sobre las personas y las finanzas. Hoy el capital suele recorrer grandes distancias para aprovechar las oportunidades de beneficio. Las personas también se trasladan, pero lo hacen con mayor rapidez hacia aglomeraciones próximas que a las que se encuentran muy lejanas. (p. 15)

Estas aglomeraciones para el caso del Cauca se localizan principalmente en las ciudades o centros urbanos que son atravesados por la vía Panamericana, lo cual conlleva a una concentración de servicios y beneficios que el desarrollo de la urbanización trae consigo. La congregación de estos elementos posibilita que sus habitantes gocen de mejores condiciones de vida y menores necesidades que se reflejan en los principales indicadores socio–económicos, que a su vez permiten dar explicaciones a las disparidades en cuanto a los ingresos, servicios ofrecidos, niveles de vida, etc.

Por otro lado, la teoría centro–periferia, empleada a partir del concepto de Heterogeneidad Estructural, planteado por Raúl Prebisch (1962), se presenta como un análisis del subdesarrollo, desde el cual se puede explicar el fenómeno de aglomeración sobre la Panamericana y por lo tanto las desigualdades del desarrollo en el Cauca. Para esta investigación el concepto se toma como la convivencia de dos mundos económicos y sociales muy diferentes en un mismo territorio, concepto profundizado por Aníbal Pinto (1985, citado en Sotelo, 2005), el cual considera que la «heterogeneidad estructural» de las economías (y la sociedad) latinoamericanas, se define como la convivencia a nivel regional y nacional de sistemas o modalidades que corresponden a etapas muy diferentes de desarrollo. De manera que se genera un «dualismo», fenómeno que ha merecido muchas reflexiones y que tiene que ver especialmente con la típica estructura de una economía de «enclave», en la cual sobresalen un «foco» exportador «modernizado» y un hinterland relativa o absolutamente separado y ajeno del núcleo dinámico.

Entre el centro y la periferia se genera una brecha muy amplia entre los niveles económico y social, planteada desde las cifras de los indicadores, los cuales muestran una gran diferencia cuando se comparan los indicadores del centro y de la periferia, es decir cuando se comparan los indicadores de los municipios que son influenciados por la Panamericana y los que no, siendo este el factor de dependencia de los municipios que se benefician del desarrollo, en los cuales resalta una configuración espacial que Lambert ha llamado «dualista», para explicar una «combinación de formas arcaicas de organización social que coexisten con las más evolucionadas» (Sotelo, 2005, p. 55).

A partir de la dependencia que ejerce la carretera Panamericana, siendo ésta un centro, que genera periferias, en la cuales se dan unas dinámicas de formas económicas y sociales muy diferentes se partió para analizar las desigualdades del departamento del Cauca. En ese sentido, la geografía económica y locacional apuntó mucho más allá de la simple comprensión de esquemas de comportamiento; la cuestión es mucho más compleja, pues se trata de hacer una crítica, un llamado de atención al modelo de desarrollo agenciado por el Estado, ya que este es el responsable en grande medida de los desequilibrios, al no llegar el desarrollo de forma homogénea a todo el departamento.

Se debe considerar que dar una explicación sobre los desequilibrios en el Cauca, mediante indicadores y la relación de estos con la vía Panamericana, es solo uno de los elementos o criterios que se optó para abordar esta temática, ya que no se desconocen otros elementos explicativos y de análisis que pueden contribuir a comprender los desequilibrios en el departamento. Como por ejemplo, partir de la ciudad de Popayán, vista como una sociedad atípica en el contexto departamental, concentradora de los mayores beneficios del desarrollo tanto social como económico, o desde la perspectiva de la diversidad cultural, ya que es típico que los grupos étnicos indígenas y la población afrocolombiana, especialmente la localizada en la región Pacífico, sean las sociedades más pobres en términos de desarrollo en el Cauca.

Estos elementos son conocidos, pero requieren ser justificados con cifras, indica-

dores y análisis, que más allá de diagnosticar y enunciar cifras y fenómenos, tengan importancia como para comunicar el estado del departamento, y que su valor agregado sea dar una explicación situacional del Cauca.

Respecto a los indicadores de desarrollo, se generó un análisis por indicador, el cual relaciona los datos con la vía Panamericana, de modo que se clasificaron los municipios en dos categorías espaciales:

- Los municipios que son cruzados por la vía Panamericana.
- Los municipios que no son cruzados por la vía Panamericana.

El grado de correspondencia o de diferencia que se generan al comparar los municipios cruzados o no por la vía Panamericana posibilita agrupar los municipios con características similares en cuanto a indicadores Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) e Indicadores Calidad de Vida (ICV), lo que permite identificar factores que se habían considerado como hipótesis, al presentar evidencias sobre la existencia de patrones espaciales de aglomeración que surgen en los municipios cercanos a la vía Panamericana.

#### **4. Conceptualización de los indicadores de desarrollo regional: NBI e ICV**

El Gobierno Nacional Colombiano (2006) define un indicador como:

La representación cuantitativa que sirve para medir el cambio de una variable comparada con otra. Sirve para valorar el resultado medido y para medir el logro de objetivos de políticas, programas y proyectos. Un buen indicador debe ser claro, relevante con el objeto de medición y debe proporcionarse periódicamente. (Departamento Nacional de Planeación, s.p.)

De modo que los indicadores son instrumentos centrales en la gerencia pública moderna, que permiten hacer seguimiento y evaluación continua de información útil para la toma de decisiones (Departamento Nacional de Planeación, 2006). Por otra parte, los indicadores posibilitan evaluar de manera exhaustiva y sistemática la intervención del Estado y sus efectos, (positivos o negativos, esperados o no) para determinar su relevancia, eficiencia, efectividad, impacto o sustentabilidad. «El objetivo fundamental de evaluar, es incorporar las lecciones aprendidas para mejorar las decisiones relacionadas con mantener, ampliar, reorientar, crear o eliminar una política, un programa o un arreglo institucional» (Departamento Nacional de Planeación, 2006, s.p.). Además, la medición por medio de indicadores pretende representar la realidad de distinta naturaleza en datos cuantitativos, por lo cual surgen críticas, debido a que se puede llegar a reflexiones erradas. Es por ello que siempre que se va a trabajar con temáticas sobre desarrollo socioeconómico el inves-

tigador confronta la decisión de elegir la medida que mejor se aproxime y se ajuste al estudio. Por lo anterior, se escogieron los indicadores oficiales más conocidos y usados que miden el desarrollo. Ellos son el Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) y el Índice de Calidad de Vida (ICV). La fuente de datos son los censos de población, efectuados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y el Departamento Nacional de Planeación. Es importante aclarar que estos indicadores pueden tomar valores «entre 0 y 1, (o lo que es igual, entre 0% y el 100%)». (Bonet, 2008, p. 181)

El NBI y el ICV son considerados «como una medida de pobreza de la población, y adicionalmente están disponibles a nivel departamental y municipal» (Bonet, 2008, p. 180), es por ello, que son usados en este estudio, ya que miden el desarrollo a nivel municipal.

El NBI por su parte es un indicador que señala «el porcentaje de personas o de hogares que tienen insatisfecha una o más necesidades definidas como básicas para subsistir. Así, la principal finalidad es la de medir el nivel y la intensidad de la pobreza» (Bonet, 2008, p. 181). El NBI permite conocer el porcentaje de población que no ha cubierto al menos una de las cinco necesidades definidas como básicas. Según el Departamento Nacional de Planeación (2006):

1. Hogares que habitan en viviendas inadecuadas: expresa las carencias habitacionales referentes a las condiciones físicas de las viviendas donde residen los hogares.
2. Hogares que habitan en viviendas sin servicios básicos: expresa las carencias de servicios de agua potable y eliminación de excretas.
3. Hogares con hacinamiento crítico: se incluye los hogares con más de tres personas por cuarto (incluyendo sala, comedor, dormitorios y excluyendo cocina, baño y garaje).
4. Hogares con inasistencia escolar: incluye los hogares con al menos un niño de 7 a 11 años, pariente del jefe, que no asista a la escuela.
5. Hogares con alta dependencia económica: hogares donde hay más de tres personas por ocupado, y en los cuales el jefe ha aprobado, como máximo, dos años de educación primaria.

Por otro lado, está el ICV. Es un indicador compuesto como el NBI, que cuenta con variables de tipo cualitativo, las cuales posteriormente son cuantificadas. Bonet (2008) aporta al respecto:

La metodología utilizada es la de componentes principales junto con la de escalonamiento óptimo. Algunas de las características tenidas en cuenta para su construcción son las características físicas del hogar (sistema de abastecimiento de agua, recolección de basuras, materiales de pisos, paredes, etc.) y de educación (escolaridad y asistencia escolar). (p. 182)

El índice surge como respuesta a alguna de las críticas que se hicieron a los indicadores de pobreza, en particular al NBI. El Índice de Calidad de Vida combina en una sola medida «características físicas del hogar (sistema de abastecimiento de agua, recolección de basuras, materiales de pisos y paredes, etc.) y de educación (escolaridad y asistencia escolar)» (Bonet, 2008, p. 182). El ingreso es la base del cálculo de las líneas de indigencia y pobreza e integra variables de capital humano. Con este indicador cada familia, según la unidad de análisis utilizada, tiene una puntuación que depende de la calidad de las viviendas, de los servicios con que cuenta, características demográficas y de educación. Si las familias alcanzan a llegar a cierto puntaje, no se consideran pobres. (Arcos, 2000) El índice ordena las familias desde la más pobre hasta la más rica, en una medición continua que varía de cero a cien. (Departamento Nacional de Planeación, 2006). Los valores mayores representan las mejores condiciones de vida de la familia.

El ICV se presenta como una medida alternativa al NBI. Para el año 2003, se encuentra desagregado entre los municipios que son cruzados por la vía y los que no. Para los años 2003 y 2005, además se encuentra la distribución espacial.

Vale la pena resaltar que el NBI se encuentra distribuido en cifras totales, al igual que el ICV, para cada uno de los municipios del Cauca. Además, este indicador presenta una distribución espacial para los períodos de 2003 y 2005, que se encuentran disponibles. Para el período 2003 se encontraron inconsistencias en los datos suministrados, lo cual se debe a un cambio en la metodología de recolección de datos. Por ello fue necesaria la información del año 2005, con el fin de corroborar los resultados obtenidos.

## **5. Resultados del análisis espacial**

### **5.1. Necesidades Básicas Insatisfechas – NBI**

Para el análisis de este indicador fue necesario desagregarlo entre los municipios que son cruzados por la vía Panamericana y los que no, como se muestra en las tablas 1 y 2.

El primer caso muestra que de los doce municipios que conforman este grupo, seis de ellos presentan los menores índices de necesidades básicas Insatisfechas, ellos son Popayán, Puerto Tejada, seguido de Villa Rica, Santander de Quilichao, Timbio y El Bordo – Patía. El municipio de Caldono, al contrario de los anteriores, presentó la puntuación más alta en este grupo, con 69, 9 puntos.

La tabla 2 presenta el segundo grupo de municipios; los que no son cruzados por la vía Panamericana, que cuenta con treinta, donde los datos más altos de NBI es de 100 % (es importante aclarar que los datos de NBI van de 0 % a 100 %) y se están localizados en los municipios de Argelia y Piamonte. Ello significa que estos dos municipios no tienen cubierta ninguna de las necesidades básicas. Por otro lado, la cifra más baja se localiza en el municipio de Padilla, con 22, 2 puntos.

**Tabla 1.**

NBI total 2005. Municipios que son cruzados por la vía panamericana

Municipio	Total
Popayán	18,1
Puerto Tejada	18
Villa Rica	30,7
Santander de Quilichao	33,6
Caldono	69,9
Piendamó	38
Cajibío	63,7
Timbio	36
Rosas	65,9
La Sierra	56,9
El Bordo – Patía	34,4
Mercaderes	69

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE a 31 Dic 2008.

La distribución de este indicador señala que dicho grupo de municipios, que no son cruzados por la vía Panamericana, presentan valores muy elevados de NBI (a excepción de los municipios de Padilla y Guachené), destacándose tres municipios (Almaguer, Guapi, y Sucre) ya que presentan un NBI de más de los 80 puntos. Lo cual representa un alto índice de pobreza en el departamento.

A continuación se presenta la distribución espacial del NBI total para el año 2008 (mapa 2). Los colores claros en el mapa muestran los municipios con bajas necesidades básicas insatisfechas. En cuanto a los municipios con los colores más oscuros muestran los mayores niveles de necesidades insatisfechas. De esta manera, es posible observar una evidente heterogeneidad de la pobreza en el departamento, así como una distribución que claramente se encuentra concentrada en los municipios que son cruzados por la vía Panamericana. Es indiscutible el caso de los municipios de El Bordo, Timbio, Popayán, Piendamó, Santander de Quilichao, Villa Rica y Puerto Tejada.

Este primer resultado parece indicar que la distribución espacial del NBI no se comporta de forma aleatoria, sino que tiende a concentrar los índices más bajos de NBI en los municipios que son cruzados por la vía Panamericana.

**Tabla 2.**

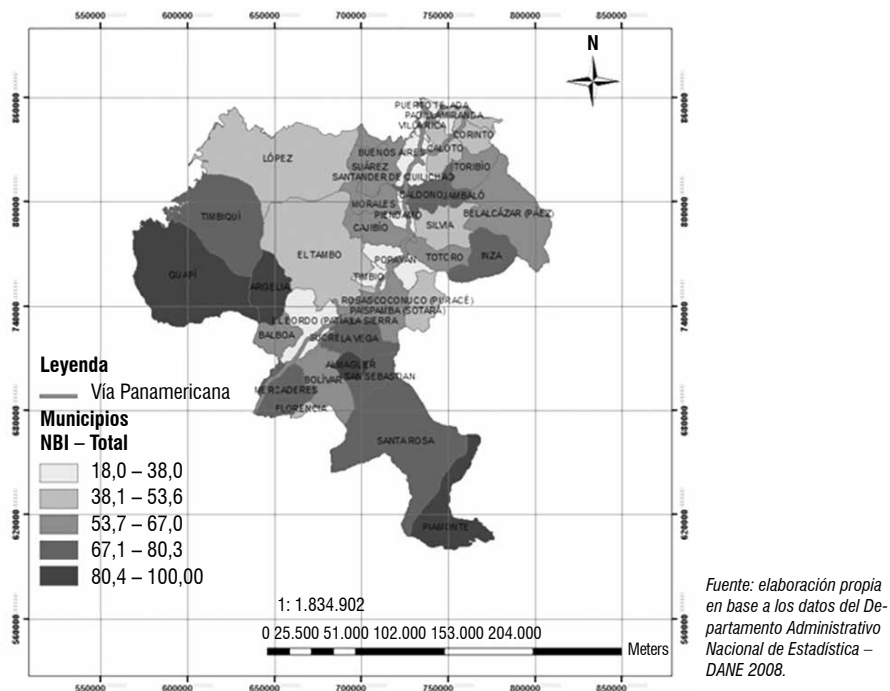
NBI total 2005. Municipios que no son cruzados por la vía panamericana

Municipio	Total
Almaguer	88,5
Argelia	100
Balboa	62,1
Bolívar	67
Buenos Aires	57,9
Caloto	48,7
Corinto	53,6
El Tambo	53,4
Florencia	46,7
Guachené	26,2
Guapi	87,4
Inzá	68,4
Jambaló	72,9
La Vega	70,6
López De Micay	44,8
Miranda	50,3
Morales	62,3
Padilla	22,2
Páez	64,3
Piamonte	100
Puracé	50,7
San Sebastián	75
Santa Rosa	77,7
Silvia	50,3
Sotará	57,3
Suárez	59,5
Sucre	80,3
Timbiquí	73,2
Toribío	61,8
Totoró	61

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE a 31 Dic 2008.



**Mapa 2.**  
Necesidades Básicas Insatisfechas en el Cauca, 2008.



## 5.2. Índice de Calidad de Vida – ICV

Para el análisis del ICV, al igual que el del NBI, se desagregaron los municipios que son cruzados por la vía Panamericana y los que no. La tabla III, presenta los doce municipios que son cruzados por la vía Panamericana y la tabla IV presenta los 30 restantes.

La tabla 3 muestra los datos del ICV, en la que se observa que Popayán, Puerto Tejada y Villa Rica presentan las cifras más altas de calidad de vida, con más de 70 puntos. En cuanto a los otros municipios que son parte de este grupo, presentaron cifras entre 40 y 60 puntos, relativamente similares al resto.

Para el caso del grupo de los treinta municipios que no son cruzados por la vía Panamericana, la tabla 4 muestra las cifras del ICV del año 2003, para cada uno de los treinta municipios. Vale la pena resaltar que el municipio de Guachene presenta una cifra de cero, debido a que este fue un municipio creado recientemente y en algunas fuentes de datos o indicadores este municipio se encuentra sin información.

**Tabla 3.**

ICV 2003. Municipios que son cruzados por la vía panamericana

Municipio	Total
Popayán	71
Santander De Quilichao	39
El Bordo (Patia)	51
Timbio	60
Piendamó	56
Puerto Tejada	77
Villa Rica	71
Caldono	57
Cajibío	44
Rosas	47
La Sierra	45
Mercaderes	42

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Departamento Nacional de Planeación, año 2003.

El ICV en la mayoría de estos municipios alcanzaron para el 2003 cifras entre 40 puntos y más del 70 puntos, a excepción de los municipios de Almaguer, Buenos Aires, La Vega, Piamonte y Sucre que presentaron cifras menores a 40 puntos. También es de destacar que para el 2003 los municipios de Jámalo (con 78 puntos) y Toribio (con 77 puntos) alcanzaron cifras superiores, a las cifras alcanzadas por el grupo de municipios cruzados por la Panamericana, incluso mayores que el municipio de Popayán (con 71 puntos), concentrando en estos dos municipios las cifras más altas de calidad de vida de todo el departamento.

La distribución geográfica del ICV en el Cauca se presenta para los períodos 2003 y 2005. Se debe tener en cuenta que para el caso del NBI, los colores más claros significaban valores más bajos de NBI, es decir, municipios más ricos. A medida que el color era más oscuro significa municipios cada vez más pobres. Esto debido a que la pobreza aumenta a medida que aumenta el valor del indicador. Pero para el ICV, los colores más claros en el mapa significan valores más bajos, lo que quiere decir municipios más pobres, y a medida que el color es más oscuro significa municipios cada vez más ricos. Esto se debe a que la pobreza aumenta a medida que se reduce el indicador.

**Tabla 4.**

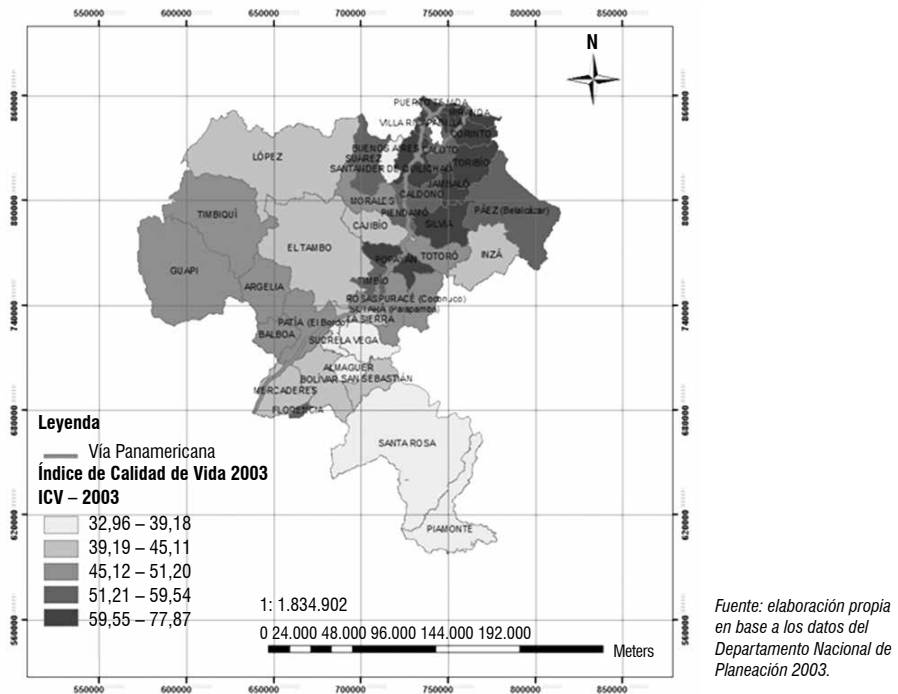
ICV 2003. Municipios que no son cruzados por la vía panamericana

Municipio	Total
Almaguer	33
Argelia	47
Balboa	48
Bolívar	44
Buenos Aires	39
Caloto	60
Corinto	66
El Tambo	41
Florencia	54
Guachené	0
Guapi	48
Inzá	44
Jambaló	78
La Vega	36
López De Micay	42
Miranda	69
Morales	47
Padilla	70
Páez	53
Piamonte	35
Puracé	50
San Sebastián	40
Santa Rosa	69
Silvia	68
Sotará	50
Suarez	53
Sucre	39
Timbiquí	47
Toribío	77
Totoró	51

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Departamento Nacional de Planeación, año 2003.

El mapa 3 muestra el ICV espacializado para el año 2003. Los resultados de la distribución de este indicador para esos períodos muestra la concentración de municipios con altos índices ICV al nor-orienté del departamento. Es posible observar que algunos de los municipios más pobres (con mayores niveles de NBI) pertenecen a esta aglomeración, siendo estos los municipios de Toribio y Jambaló, que presentaron las cifras más altas de ICV, (mayor a 70 puntos, superando la capital del Cauca). Al comparar los resultados del NBI anteriormente estudiados con el ICV se encuentran grandes diferencias, representadas en las cifras que presentaron los dos municipios (Jambalo y Toribio). Por lo tanto, se presumen inconsistencias en los datos suministrados para el ICV del año 2003, por lo cual se consideró la distribución espacial de este indicador para el año 2005.

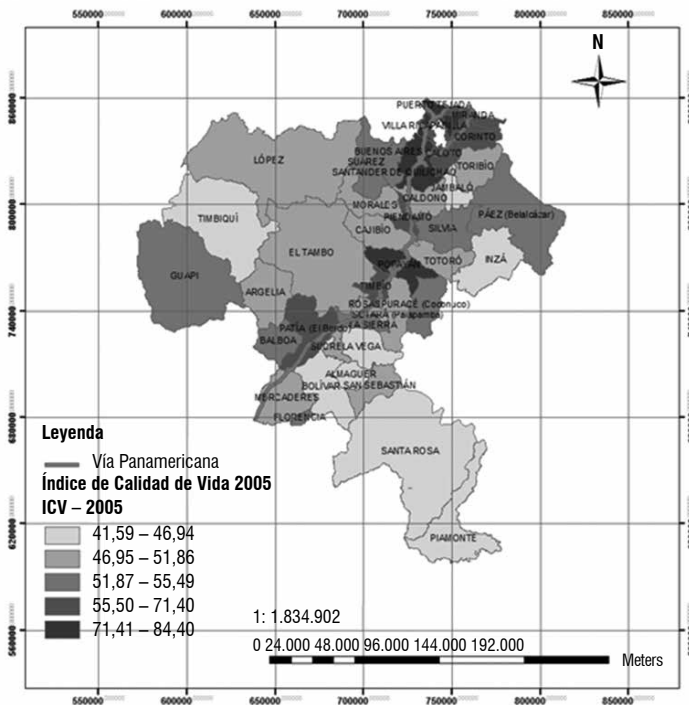
**Mapa 3.**  
Índice de Calidad de Vida en el Cauca 2003



En el año 2005 el ICV presentó una situación en que las cifras más altas se encontraron en el grupo de municipios cruzados por la vía Panamericana: Popayán, Santander de Quilichao, Padilla, Villa Rica y Puerto Tejada, seguido de los municipios de El Bordo (Patía), Timbío, Piendamó, Caloto, Corinto y Miranda, haciendo un trayecto de sur a norte al paso de la Panamericana, concentrando a lo largo de la vía índices de calidad de vida altos (ver mapa 4). También para este mismo año el ICV de los municipios de Toribio y Jambaló se encuentran en un rango de 40 a 50 puntos, posicionándolos entre los municipios con menor ICV. Lo cual se traduce a un posible error en los datos suministrados para el año 2003 o un cambio en la metodología en la obtención de los datos en este indicador.

También, se aprecia para el año 2005 una concentración de municipios con cifras altas de ICV en la zona norte y centro del departamento, donde solo el municipio de Popayán se destaca por presentar las cifras más altas. Ello indica que estas dos zonas se constituyen en aglomerados de cifras, que representan altos índices de calidad de vida.

**Mapa 4.**  
Índice de Calidad de Vida en el Cauca 2005.



Fuente: elaboración propia en base a los datos del Departamento Nacional de Planeación 2005.

El análisis de estos indicadores, ICV y NBI, señalan que la distribución espacial del desarrollo sigue un patrón de comportamiento que tiende a concentrar los municipios con altos ICV y bajos NBI (indicadores que representan la riqueza o la pobreza en el departamento) a lo largo de la vía Panamericana, en su recorrido de norte-sur por el Cauca.

## 6. Conclusiones

Los resultados de la distribución espacial de los indicadores de Necesidades Básicas Insatisfechas y el Índice de Calidad de Vida, evidenciaron que existe un patrón espacial de comportamiento en el cual los indicadores se tienden a aglomerar sobre la zona de influencia de la vía Panamericana. La zona de aglomeración se caracteriza por tener municipios con los índices de NBI más bajos y los ICV más altos de todo el departamento, que fueron posibles observar en los mapas temáticos, con esto se evidencia que el Cauca es un departamento desequilibrado espacial, económica y socialmente, porque deja por fuera de esta pequeña región grandes extensiones de territorio con índices de desarrollo opuestos a los que presentaron el grupo de municipios cruzados por la Panamericana.

En cuanto a los municipios que presentaron indicadores atípicos como Guachené, Padilla, Caldono, entre otros, es necesario investigar otros factores, como por ejemplo el estado de las vías. Ya se enunció al inicio del texto que de los 5.300 km que compone la malla vial del Cauca, solo 175 km se encuentran en buen estado y este tramo hace parte de la vía Panamericana, como también es importante estudiar otros polos de desarrollo como es el caso del departamento del Valle del Cauca y el grado de influencia de este en la región norte del departamento de Cauca. De esta forma se puede llegar a comprender el fenómeno de desequilibrios en el departamento.

Ya que lo que se pudo evidenciar con el estudio de los indicadores es que existen patrones de aglomeración de desarrollo sobre el eje vial de la Panamericana, que vislumbra la existencias de centros y periferias, donde el primero concentra la población, actividades y servicios y estimula flujos migratorios y comerciales, a través de la red de transporte del Cauca, formando canales por los cuales se tiene acceso al desarrollo (Cabeza, 2010), y donde los segundos representados en casi todos los municipios que no son cruzados por esta importante vía se constituyen en territorios pobres y marginales. La marginalidad entendida como una situación de no integración, o de un modo limitado e inconsciente de pertenecer a una estructura social, esta también hace referencia a una situación de cultural propia de la pobreza, exclusión del desarrollo o el no pertenecer al sistema dominante (Pacheco, 1992 citado en Brandao 2007).

La heterogeneidad espacial, social y económica evidente en el Cauca está traducida en que la mayor parte de su territorio se encuentra en condiciones de pobreza, lo cual hace referencia al «hecho de que la población pobre se encuentra concentrada en espacios geográficos específicos» (Bonet, 2008, p. 176) En el caso del Cauca son los municipios que forman parte de la región Occidental o Pacífica, la región Oriental y la región Sur o Bota Caucana, regiones extensas en términos espacial, biodiversas y que guardan los grupos étnicos indígenas y afros del departamento.

Lo anterior nos lleva a pensar que el espacio importa. Es decir, que el lugar donde se encuentra localizada la infraestructura de las vías, actividades industriales y de prestación de servicios influye en el desarrollo local del lugar donde se localiza, lo cual se puede medir, cuantificar y representar en el espacio por medio de datos depositados en indicadores. Según el Banco Mundial (2009):

El beneficio propio del lugar en el que se vive o se trabaja es considerable en todo el mundo en desarrollo. El mejor predictor del ingreso en el mundo actual no es qué o a quién se conoce sino dónde se vive. Estas divergencias de ingresos y de niveles de vida son el resultado de un atributo sorprendente del desarrollo económico: su heterogeneidad espacial. En forma algo injusta, la prosperidad no llega a todos los lugares al mismo tiempo. (p. 1).

Otro aspecto importante a considerar y que explica la heterogeneidad espacial del Cauca y sus desequilibrios de desarrollo es su proceso histórico de conformación territorial, que evidencia fisuras desde tiempos coloniales, lo cual ha mantenido la situación de desequilibrios y disparidades en el tiempo, lo que más adelante y con la construcción de la vía Panamericana llevó a que los municipios más ricos se mantengan con los mejores indicadores de desarrollo.

Por otra parte, se considera que el modelo de desarrollo implantado en el país, solo intensifica esta situación de desequilibrios y pobreza, ya que el concepto de desarrollo aun es concebido como la transformación de una sociedad «tradicional» en una «moderna» (Manzo, K., 1991, citado en Escobar, 1996). Siguiendo una línea de crecimiento económico y no de aspectos de tipo social y cultural, aun así se aprecia que el modelo no ha tenido los resultados esperados y no se ha agenciado en forma homogénea en todo el territorio, fragmentándolo y constituyendo centros y periferias que refleja la convivencia de dos mundos económicos y socialmente diferentes en un mismo territorio: El Cauca.

Finalmente, el hecho de saber si la pobreza o la riqueza se distribuye de forma homogénea o no, en términos de decisiones político-económicas, permite que estos resultados sean relevantes, en la medida en que se localiza en el centro y las periferias, lo cual permite al gobernador tomar decisiones en cuanto a la inversión de recursos en zonas específicas del departamento. Esto no solo permite focalizar los recursos en lugares que más lo necesitan, sino también evaluar las políticas públicas en términos de la distribución del desarrollo a través del tiempo, así se podría hacer seguimiento y monitoreo de los cambios positivos o negativos que presenten los municipios.

## Registro bibliográfico

J.W. Beltrán Ch.  
y C. De David  
«Dimensión espacial del desarrollo en el departamento del Cauca, Colombia. La vía Panamericana como eje de aglomeración».  
*Pampa. Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales*, año 11, n° 11, 1er. semestre, Santa Fe, Argentina, UNL (pp. 39–62).

## Bibliografía

- Anesi, P.** (1938). *La carretera Panamericana, su inauguración en el 9° cincuentenario del descubrimiento de América*. Buenos Aires: Compañía General Fabril Financiera.
- Arcos, O. et. al.** (2000). *Inserción precaria desigualdad y elección social*. Santa Fe de Bogotá: CINEP.
- Arroyo, M.** (1953). *El Cauca es así, un ensayo de su realidad económica y social sobre los datos de la historia, la geografía y la estadística*. Popayán: Editorial Universidad del Cauca.
- Banco Mundial** (2009). *Informe sobre el desarrollo mundial. Una nueva geografía económica, panorama general*. Bogotá: Mayol Ediciones.
- Barona, G.G. (eds.)** (2001). *Territorios Posibles Vol. 1*. Popayán: Editorial Universidad del Cauca.
- Bonet, J.** (2008). *Geografía económica y análisis espacial en Colombia*. Cartagena: Banco de la República ediciones.
- Brandão, C.** (2007). *Território y desenvolvimiento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas S.P: Editora UNICAMP.
- Cabeza, A.M.** *Ordenamiento territorial y procesos de construcción regional*. Obtenido de Biblioteca Virtual Luis Angel Arango, 2010. Disponible en: <http://www.banrepublicultural.org/blaavirtual/geografia/masir/4.htm>
- CONPES 3461** (2007). Acciones y estrategias para impulsar el desarrollo sostenible del departamento del Cauca. Bogotá. Disponible em: <https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3461.pdf>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE** (2007). Revisita de la información básica. Vol 2, N° 2. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/revista\\_ib/html\\_r4/potadilla\\_r4.htm](https://www.dane.gov.co/revista_ib/html_r4/potadilla_r4.htm)
- Departamento Nacional de Planeación – DNP** (2006). Disponible en: [https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DIFP/Bpin/Guia\\_para\\_elaboracion\\_de\\_indicadores.pdf](https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DIFP/Bpin/Guia_para_elaboracion_de_indicadores.pdf)
- Escobar, A.** (1996). *La invención del tercer mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Santa Fe de Bogotá: Editorial Norma S.A.
- Federación Nacional de Cafeteros de Colombia** (2010). Recuperado de: <http://www.federaciondecafeteros.org>
- Gamarra, J.** (2007). La economía del departamento del Cauca: concentración de tierras y pobreza. *Economía Regional*. (95), 3-53 Disponible en: <http://www.banrep.org/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-95.pdf>
- Gobernación del Cauca** (2011). *Diagnóstico, Plan de Desarrollo «ARRIBA EL CAUCA» 2008-2011*. Disponible en: <http://www.cauca.gov.co/index.shtml>

- Herrera, A.M.** (2009). *Popayán la unidad de lo diverso. Territorio, población y poblamiento en la provincia de Popayán, siglo XVII*. Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales, CESO, Ediciones Unidades.
- Instituto Nacional de Vías** (2004). Disponible en: [http:// www.invias.gov.co](http://www.invias.gov.co)
- Moncayo, E.** (2004). *Nuevos enfoques del desarrollo territorial: Colombia en una perspectiva latinoamericana*. Bogotá: Editorial Universidad Nacional de Colombia.
- Prebisch, R.** (1962). *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*, Boletín económico de América Latina, vol. 71, N° 1, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina (CEPAL).
- Sotelo, A.** (2005). *América Latina: de crisis y paradigmas. La teoría de la dependencia en el siglo XXI*. México: Plaza y Valdez, S.A. de C.V.
- Serje, M.** (2011). *El revés de la Nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Universidad de los Andes.