



Plan Vial

2020 - 2030

**LO HACEMOS MEJOR
GOBIERNO DEL CESAR**



LUIS ALBERTO MONSALVO GNECCO
Gobernador

PLAN VIAL DEPARTAMENTAL DEL CESAR
2020-2030

Valledupar, agosto de 2020

EQUIPO TECNICO DE ELABORACION

SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEPARTAMENTAL

ESTHER MENDOZA PEINADO
Secretaria de Infraestructura

SAID LOZANO LOZANO
Profesional Especializado

MARIA GABRIELA RUMBO CASTRO
Profesional Especializado

MINISTERIO DE TRANSPORTE

ANGELA MARIA OROZCO GOMEZ
Ministra de Transporte

OLGA LUCIA RAMIREZ DUARTE
Viceministra de Infraestructura

ESPERANZA LEDEZMA LLOREDA
Coordinadora Grupo Apoyo a las Regiones

ZULY LORENA CABEZAS BERMEO
Asesor Grupo Apoyo a las Regiones

MARIA XIMENA GARCIA NARVAEZ
Asesor Grupo Apoyo a las Regiones

Tabla de contenido

Presentación	7
Antecedentes	7
Objetivos	8
Alcances	8
Metodología	9
1. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR	10
1.1. Características generales del Departamento del Cesar	10
1.1.1. Ubicación geográfica	10
1.1.2. División Político Administrativo	11
1.1.3. Características sociales	12
1.1.3.1. Educación	12
1.1.3.2. Salud	12
1.1.3.3. Pueblos indígenas	12
1.1.4. Análisis Municipal	14
1.1.4.1. Municipio de Aguachica, Cesar	14
1.1.4.2. Municipio de Agustín Codazzi	15
1.1.4.3. Municipio de Astrea	15
1.1.4.4. Municipio de Becerril	16
1.1.4.5. Municipio de Bosconia,	16
1.1.4.6. Municipio de Chimichagua	17
1.1.4.7. Municipio de Chiriguaná	17
1.1.4.8. Municipio de Curumaní	18
1.1.4.9. Municipio de El Copey	18
1.1.4.10. Municipio de El Paso	19
1.1.4.11. Municipio de Gamarra	19
1.1.4.12. Municipio de González	20
1.1.4.13. Municipio de La Jagua de Ibirico	20
1.1.4.14. Municipio de La Gloria	21
1.1.4.15. Municipio de La Paz	21
1.1.4.16. Municipio de Manaure	22
1.1.4.17. Municipio de Pailitas	22
1.1.4.18. Municipio de Pueblo Bello	23
1.1.4.19. Municipio de Pelaya	23
1.1.4.20. Municipio de Río de Oro	24
1.1.4.21. Municipio de San Alberto	24
1.1.4.22. Municipio de San Diego	25
1.1.4.23. Municipio de San Martín	25
1.1.4.24. Municipio de Tamalameque	26
1.1.4.25. Municipio de Valledupar	26
1.2. Caracterización física del Departamento del Cesar	27
1.2.1. Relieve y Orografía	27
1.2.1.1. Sierra Nevada de Santa Marta	27
1.2.1.2. Serranía del Perijá	28
1.2.2. Hidrografía	28
1.2.3. Clima	30
1.2.3.1. Precipitación	31
1.2.3.2. Temperatura	32
1.2.4. Riesgos naturales en el Departamento del Cesar	33
1.2.4.1. Inundaciones y Avalanchas	34
1.2.4.2. Erosión	35

1.2.4.3.	Deslizamientos	35
1.2.4.4.	Actividad sísmica asociada a fallamiento activo:.....	35
1.2.4.5.	Drenaje deficiente.	36
1.2.4.6.	Erosión costera, marítima o fluvial	36
1.2.4.7.	Sequía.	36
1.2.4.8.	Deforestación	36
1.2.4.9.	Tornados	37
1.2.4.10.	Marejada	37
1.2.4.11.	Tormenta eléctrica	37
1.2.4.12.	Incendios forestales	37
1.2.4.13.	Colapso de infraestructura vial.	38
1.2.4.14.	Colapsos de puentes	38
1.2.4.15.	Accidentes Férreos.....	38
1.2.4.16.	Accidente por Tránsito fluvial	38
1.2.4.17.	Derrame de hidrocarburos	38
1.3.	Caracterización Ambiental del Departamento	41
1.3.1.	Áreas Naturales Protegidas y a Proteger	41
1.4.	Características Sociales y Demográficas	47
1.4.1.	Aspectos demográficos	47
1.4.2.	Índice de Pobreza.....	49
1.4.2.1.	Pobreza Monetaria	49
1.4.2.2.	IPM, Índice de Pobreza Multidimensional.....	50
1.5.	Articulación Regional.....	52
2.0.	ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA DEL DEPARTAMENTO	55
2.1.	La Minería	55
2.2.	Actividad agropecuaria	59
2.3.	Turismo	63
2.3.1.	Municipios con vocación turística alta	67
2.3.2.	Municipios con vocación turística media	70
2.3.2.	Competitividad.....	76
2.4.	Análisis del desarrollo del Departamento del Cesar.....	77
2.5.	Calificación del nivel de desarrollo en el Departamento del Cesar	84
3.	CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DEPARTAMENTAL DE TRANSPORTE	87
4.	EJES VIALES DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR	129
5.	ESTRATEGIAS DE IMPULSO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	170

TABLAS

Tabla 1: Subregiones del Departamento del Cesar	11
Tabla 2: Ficha 13. División Político - Administrativa Departamento del Cesar	13
Tabla 3: Cuerpos de agua Departamento del Cesar	29
Tabla 4: Ficha 14. Zonas de riesgo según municipios, Departamento del Cesar	39
Tabla 5: Ficha 18. Crecimiento intercensal de la población Departamento del Cesar - Índice de Pobreza Multidimensional por Municipios	51
Tabla 6: Ficha 20. Zonas Turísticas de los Municipios.....	65
Tabla 7: Criterios de ponderación del dinamismo	80
Tabla 8: Ficha 22. Áreas de especialización productivas y diferenciada por su nivel de dinamismo	80
Tabla 9: Ficha 23. Calificación de las áreas de desarrollo	86
Tabla 10: Resumen de la Distribución de la red vial del Departamento	89
Tabla 11: Red Vial Departamental.....	91
Tabla 12: Red vial departamental en buen estado.....	94
Tabla 13: Red vial departamental en regular estado	94
Tabla 14: Red vial departamental en mal estado	95
Tabla 15: Conectividad vial de la red secundaria	95
Tabla 16: Ficha 15. Vías en zona de riesgo	98
Tabla 17: Ficha 17. Vías en zonas protegidas del Departamento	102
Tabla 18: Ficha 21. Vías que conectan las zonas turísticas.....	106
Tabla 19: Ficha 28. Dotación de infraestructura de la red vial del departamento.....	107
Tabla 20: Caminos ancestrales.....	109
Tabla 21: Ficha 5: Red Ferroviaria	115
Tabla 22: Ficha 11. Tráfico de buses y carga nominal y pasajeros que circula por el tramo de vía.....	121
Tabla 23: Ficha 9. Volúmenes de carga y pasajeros movilizados en la red departamental y por modo de transporte en el año	122
Tabla 24: Inversión en infraestructura, discriminando las inversiones en el sector vial y fuentes de financiamiento / participación del sector vial (en miles de \$).....	124
Tabla 25: Ficha 10. Proyecto de infraestructura vial programado o en ejecución en el departamento.....	127
Tabla 26: Inversión vial proyectada por fuente de financiamiento de los próximos diez años manteniendo políticas actuales (miles de pesos).....	128
Tabla 27: Vías que conforman el eje vial de la Competitividad.....	130
Tabla 28: Vías que conforman el eje vial transversal de los puertos	132
Tabla 29: Vías que conforman el eje vial de la minería	134
Tabla 30: Vías que conforman el eje vial del agroturismo.....	136
Tabla 31: Vías que conforman el eje vial de la Zapatosa	138
Tabla 32: Priorización de los ejes viales según su importancia.....	140
Tabla 33: Vías de competencia del departamento estratégicas.....	142
Tabla 34: Vías estratégicas por subregiones del Departamento del Cesar	144
Tabla 35: Priorización de tramos según indicadores técnicos	158
Tabla 36: Priorización de tramos según conectividad intermodal	160
Tabla 37: Priorización de tramos según indicadores económicos	161
Tabla 38: Priorización de tramos según indicadores sociales.....	163
Tabla 39: Priorización de tramos según indicadores ejes estratégicos.....	165
Tabla 40: Priorización de tramos según factores de ajustes	167
Tabla 41: Prioridad de los tramos viales departamentales	168
Tabla 42: Vías Departamentales según el rango de importancia.....	172
Tabla 43: Guía para programación de intervenciones.....	174
Tabla 44: Ficha 30. Plan Carretero- Recursos disponible (valor en miles de pesos).....	177
Tabla 45: Ficha 31. Plan Carretero- Recursos necesarios (valor en miles de pesos).....	179

MAPAS

Mapa 1: Localización espacial Departamento del Cesar	10
Mapa 2: División Subregional	11
Mapa 3: División Político Administrativo.....	11
Mapa 4: Orografía	27
Mapa 5: Hidrografía	29
Mapa 6 Zona de riesgos por Municipios	40
Mapa 7: Áreas protegidas Departamento del Cesar	46
Mapa 8: Especialización de las actividades productivas por regiones	62
Mapa 9: Zonas Turísticas del Departamento	66
Mapa 10: Áreas de Postconflicto departamento del Cesar	79
Mapa 11: Nivel de dinamismo del Departamento del Cesar	83
Mapa 12: Densidad y distribución de la población en el Departamento del Cesar año 2011	85
Mapa 13: Red Vial Departamental.....	93
Mapa 14: Vías en zona de riesgo	99
Mapa 15: Sistema Férreo Nacional	114
Mapa 16: Vía Férrea Concesión Red Férrea del Atlántico en el Departamento del Cesar	114
Mapa 17: Eje vial de la competitividad	131
Mapa 18: Eje vial transversal de los puertos	133
Mapa 19: Eje vial de la minería	135
Mapa 20: Eje vial del agroturismo	137
Mapa 21: Eje vial de la Zapatosa	139
Mapa 22: Eje Viales Estratégicos del Departamento	141

ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Pobreza multidimensional (porcentaje) Región Caribe Año 2018	51
Ilustración 2: Explotaciones mineras 2010.....	57
Ilustración 3: Participación porcentual de cultivos permanentes.....	60
Ilustración 4: Participación porcentual de cultivos transitorios	61

ANEXOS

Anexo 1. Ficha No.19. Funciones y Rol de los centros urbanos jerarquizados del Departamento.
Anexo 2. Ficha No. 12. Relación Costo del Viaje y Precio de los Productos que Circulan por cada Vía
Anexo 3: Ficha No. 1. Red Vial.
Anexo 4: Ficha No. 3. Conectividad vial de la red secundaria
Anexo 5: Ficha No. 2. Red vial del Departamento
Anexo 6: Ficha No. 5. Red Fluvial y Embarcaderos.
Anexo 7. Ficha No. 11. Tráfico de buses y carga nominal y pasajeros que circula por el tramo de vía
Anexo 8: Ficha 26. Áreas de desarrollo ejes viales del Departamento
Anexo 9. Ficha 29: Priorización de tramos y factores de ajuste.
Anexo 10: Ficha 30. Plan Carretero- Recursos necesarios

Presentación

En este documento se presentará la propuesta de priorización e intervención de la red vial a cargo del Departamento del Cesar, como lineamientos de la actualización del plan vial departamental. Este proceso se llevará a cabo con base en la metodología para el desarrollo de planes viales departamentales del Ministerio de Transporte, donde se tienen en cuenta las siguientes fases: recolección y procesamiento de información, fase de diagnóstico y fase propositiva. Con los resultados obtenidos en este proyecto se busca establecer la línea base de acción, de tal manera que se constituyan en herramientas de gestión para la optimización de los recursos que se destinan para el mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y eventual construcción de la infraestructura vial del Departamento.

De esta manera se garantizará una apropiada toma de decisiones por parte de la administración departamental como enfoque de la gestión vial, obedeciendo a mantener en condiciones óptimas las vías a su cargo, con el propósito de mejorar la calidad de vida de los cesarenses, garantizando la interconectividad modal, aportando a la seguridad, maximizar el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del territorio, estabilizar la convivencia de los diferentes grupos étnicos y desarrollar una economía incluyente y competitiva que de autonomía y nos permita alcanzar los máximos estándares de desarrollo humano.

Antecedentes

El Plan Vial Regional – PVR: busca a partir de lineamientos técnicos, económicos y administrativos, que las entidades territoriales, acorde con los requerimientos de la demanda de transporte y con su capacidad económica puedan desarrollar metodologías apropiadas de mejoramiento, rehabilitación y conservación de vías, para de esta forma implementar en la red vial del Departamento, proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.

La Planificación Vial está orientada a desarrollar la infraestructura vial para fortalecer la capacidad organizativa del territorio como factor de competitividad de las Entidades Territoriales. Se debe planificar bajo varios enfoques. Compromete el desarrollo de sinergias con las áreas potenciales y los corredores económicos propuestos en los planes nacionales y departamentales de desarrollo. Se enmarca en el contexto de flujos económicos, sociales, culturales y/o turísticos.

El estado de las vías de los departamentos es uno de los ítems más influyentes para el desarrollo social y económico tanto para municipios, departamentos como para el mismo país, teniendo en cuenta que por estas vías se hace el transporte de bienes y servicios potenciales de cada región para una posterior comercialización, generándose una

articulación económica de mercados, lo cual es la base para el desarrollo sostenible de las comunidades. El gobierno de Colombia desea garantizar la funcionalidad de estos corredores viales y para ello, por medio del Ministerio de Transporte implementó una metodología para la priorización de intervención vial departamental dentro del marco de planes viales regionales bajo la responsabilidad de las secretarías de infraestructura departamentales, en este sentido en el año 2012, la Administración Departamental “PROSPERIDAD A SALVO”, logro constituir el PLAN VIAL DEPARTAMENTAL 2012-2021; mediante el cual se rehabilitaron y pavimentaron alrededor de 246,75 KMS de un total de 577,16 KMS priorizados.

Objetivos

- Atender la Red Vial a cargo del departamento, desarrollando intervenciones de Mejoramientos y/o Rehabilitaciones, estableciendo un orden de prioridad de atención según el estado en que se encuentren.
- Brindar apoyo a la red vial a cargo de los municipios y de la nación identificada y clasificada como estratégica, con el fin de coadyuvar al desarrollo socioeconómico municipal y por ende departamental.
- Facilitar la conectividad entre las subregiones para lograr una integración regional, social y productiva, mediante las intervenciones viales que garantizan la continua y permanente accesibilidad.
- Fortalecer la infraestructura modal de transporte, apuntándole a la competitividad de las subregiones y dinamización de los sectores económicos.
- Planificar las intervenciones y programar las inversiones de forma eficiente que garantice la continuidad al buen estado físico de los corredores viales.

Alcances

El Plan Vial Departamental del Cesar 2020 - 2030 es el producto del trabajo en equipo realizado por la Secretaría de Infraestructura del Departamento del Cesar, en coordinación con el Ministerio de Transporte, para la implementación de la “Metodología para el Desarrollo de Planes Viales Departamentales” elaborada por el Gobierno Nacional y el Banco Interamericano de Desarrollo. Este documento a partir de lineamientos técnicos, económicos y administrativos pretende desarrollar proyectos que permitan el mejoramiento y/o rehabilitación y/o conservación de vías a cargo del departamento y algunas vías terciarias estratégicas a cargo de los municipios y

del Instituto Nacional de Vías, brindando condiciones adecuadas de transitabilidad, conectividad, seguridad y confort para sus usuarios.

Metodología.

La actualización del Plan Vial Departamental 2020-2030 se desarrolló bajo la metodología Plan Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte – PRIIT y la asesoría por parte del Grupo de Apoyo a las Regiones de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte.

El proceso de actualización se realizó en diferentes etapas, el cual los entes territoriales, municipios, y el Ministerio de Transportes fueron factores fundamentales para llevarlo a un buen término:

1. La primera etapa se fundamentó en la capacitación y socialización de la “Metodología para el Desarrollo de Planes Viales Departamentales”, por parte del Ministerio de Transporte, a los profesionales designado de la Secretaria de Infraestructura, con el propósito de conocer la matriz de formulación, los lineamientos y el proceso de diligenciamiento de la misma.
2. Una segunda etapa basada en la socialización de la Metodología a los municipios del Departamentos del Cesar, mediante mesa de trabajo por subregiones, como actores principales para la planeación de la infraestructura de transporte y determinación de los tramos viales estratégicos para el desarrollo del departamento.
3. Recolección y revisión de información solicitada a las diferentes secretarías de la Gobernación del Cesar, secretarías de planeación municipales, entes territoriales del orden nacional y empresas relacionadas con el tema, inventarios de infraestructura intermodal de transporte (red vial carretera, fluvial y/o marítimo, férrea y aeroportuaria), para el diligenciamiento de las fichas que conforman la matriz de formulación del Plan Vial Departamental.
4. Entregas parciales enviada al Ministerio de Transporte, Grupo de Apoyo a las Regiones, para su respectiva revisión y aprobación.
5. Diligenciada y aprobada la matriz de formulación del Plan Vial Departamental, por parte del Ministerio de Transporte, se desarrolló el texto basado en los resultados arrojados por la misma, donde se determinaron las necesidades y las intervenciones requeridas para mejor la infraestructura vial del departamento, con el propósito de gestionar la cofinanciación de estudios & diseños y la pavimentación de corredores de infraestructura vial enfocados a resolver la conectividad con los ejes estratégicos regionales priorizados ante el gobierno nacional.

1. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR

1.1. Características generales del Departamento del Cesar

1.1.1. Ubicación geográfica

El Departamento del Cesar es uno de los 32 departamentos de la República de Colombia, está situado al norte del territorio nacional y fue segregado del Departamento del Magdalena, en el año de 1967, por medio de la Ley 25 de junio 21 de ese mismo año y finalmente fue inaugurado el 21 de diciembre de 1967. Es el único Departamento de la Costa Caribe que no tiene salida al mar, pero privilegiado por ser el único de esta región que tiene frontera terrestre internacional, está situado en la zona noreste del país, posee una extensión de 22.905 km², en la llanura del Caribe y una población de 1.041.203 habitantes. Representa el 2.0 % del territorio nacional. Limita por el Norte con los departamentos del Magdalena y La Guajira, por el Este con la República de Venezuela y el Departamento de Norte de Santander, con el cual también limita al sur, junto con el Departamento de Santander; y por el oeste, con los departamentos de Bolívar y del Magdalena.



Mapa 1: Localización espacial Departamento del Cesar
 Mapa Digital integrado. IGAC 2002

El departamento se encuentra enmarcado dentro de las siguientes coordenadas:

Latitud Norte: 10° 52' 17" en el río Surivaca.

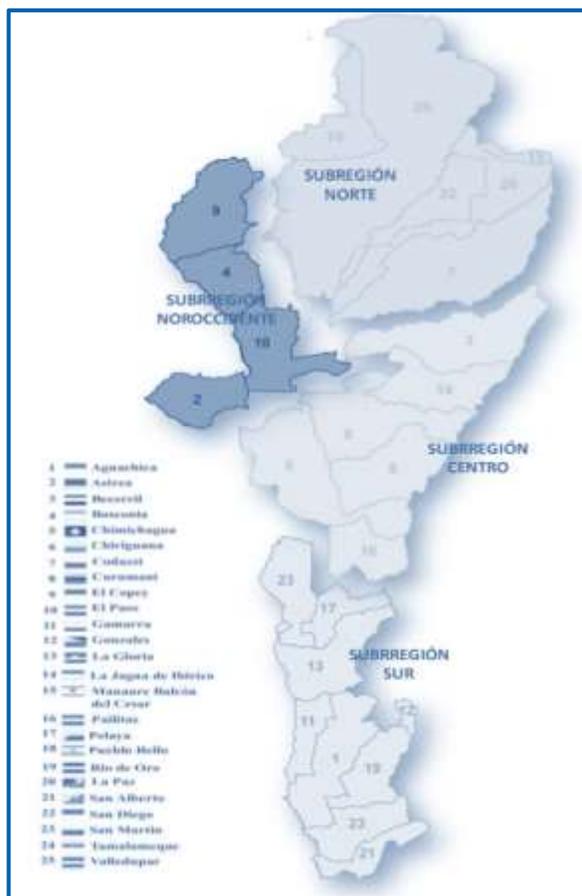
Latitud Sur: 7° 40' 38" en la Cordillera de las quebradas Pata de Vaca y Caño de Hoyo.

Longitud: Se extiende entre 72° 53' 08" y 74° 07' 47" de

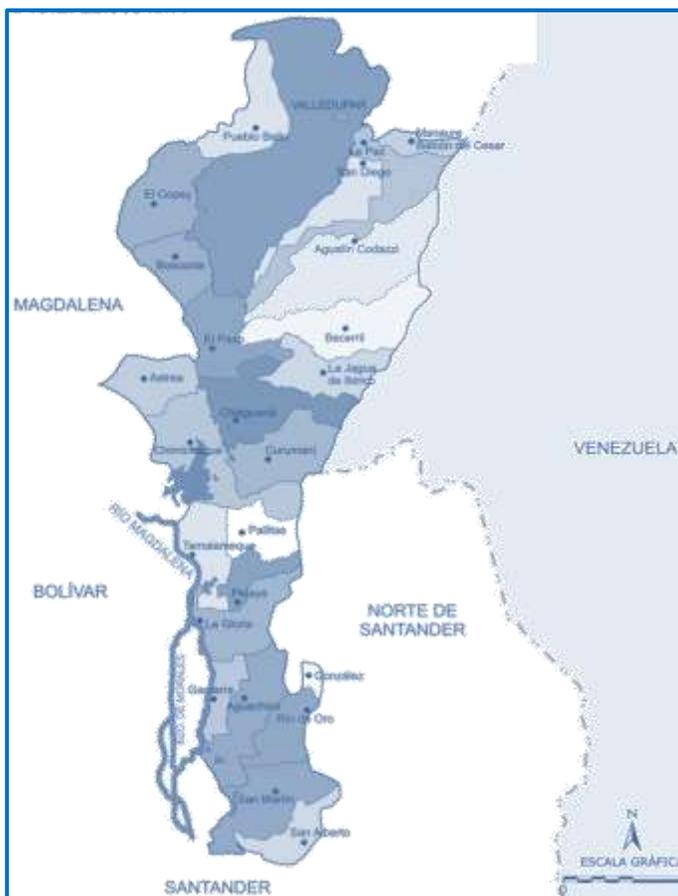
Longitud Occidente en el Meridiano de Greenwich. Mapa (1.1)

1.1.2. División Político Administrativo

El Departamento del Cesar está conformado política y administrativamente por 25 municipios; al igual que 171 corregimientos, 990 veredas, 3 inspecciones de policía y 25 centros poblados. Su capital es Valledupar y el área metropolitana de Valledupar fue creada en 2005 y la conforman los municipios de Valledupar, Agustín Codazzi, La Paz, Manaure Balcón del Cesar y San Diego. De acuerdo con la Ordenanza 003 de 1995, el Cesar está subdividido en cuatro subregiones: Norte, Noroccidental, Centro y Sur. Esta organización, concebida para efectos de planificación, presenta la siguiente agrupación.



Mapa 2: División Subregional



Mapa 3: División Político Administrativo

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC - Diccionario Geográfico, Gobernación del Cesar.

Tabla 1: Subregiones del Departamento del Cesar

NORTE	SUR	CENTRO	NOROCCIDENTAL
Valledupar	Tamalameque	Becerril	El Copey
La Paz	Pelaya	La Jagua de Ibirico	Bosconia
Manaure	La Gloria	Curumaní	El Paso
Pueblo Bello	Gamarra	Chiriguaná	Astrea
San Diego	Aguachica	Chimichagua	
Agustín Codazzi	Río De Oro	Pailitas	
	González		
	San Martín		
	San Alberto		

1.1.3. Características sociales

1.1.3.1. Educación

En materia educativa, el Departamento del Cesar se caracteriza por contar con 129 Instituciones Educativas y 51 Centros Educativos con 1400 sedes asociadas en los 24 municipios no certificados, de las cuales 241 se localizan en zonas urbanas y 1159 en zonas rurales, adicional el Municipio de Valledupar al ser certificado por el Ministerio de Educación Nacional para el manejo autónomo del servicio educativo cuenta con 36 Instituciones Educativas 24 urbanas y 12 en zonas rurales.

Según Decreto 000040 del 2 de marzo 2015, el Departamento del Cesar adopto la planta docente, directivos docentes y administrativos para la prestación del servicio educativo en los 24 municipios no certificados de 6.634 personas en la que laboran 5.820 docentes, 117 Rectores, 41 Directores, 223 Coordinadores, 26 Directores de Núcleo, 12 Supervisores y 395 Administrativos, adicional el Municipio de Valledupar, cuenta con una planta de personal de 2.669 docentes y docentes directivos, distribuidos así: 2.492 Docentes, 177 Docentes Directivos, compuesto por: 3 Supervisores, 18 Directores de Núcleo, 34 Rectores, 112 coordinadores y 10 directores rurales, a todo este colectivo docente se le garantizara la formación y actualización.

1.1.3.2. Salud

El Departamento del Cesar actualmente cuenta con 142 Instituciones Prestadoras de Salud (IPS) publicas, entre urbanas y rurales y 343 Instituciones Prestadoras de Salud privadas, para un total de 485 Instituciones prestadoras de salud. Uno de los indicadores estratégicos más importantes para el Departamento del Cesar, en la dimensión de desarrollo en Salud, es la tasa de mortalidad por Infecciones Respiratorias Agudas en niños y niñas menores de cinco años; Cobra significancia porque el Cesar es minero. Este indicador informa del número de muertes de niños menores de cinco años por Infección Respiratoria Aguda (IRA) por cada 100.000 menores de cinco años. La tasa de mortalidad por IRA en el Departamento del Cesar (30.7) duplica la cifra nacional (14.17). Según investigación de la Universidad Nacional y el Instituto Nacional de Salud (INAS), las IRA se presentan con mayor frecuencia en las poblaciones próximas a los depósitos de estéril, la zona urbana con efecto tráfico y corregimientos con efecto tráfico.

1.1.3.3. Pueblos indígenas

Dentro de la población reportada por el DANE se encuentran siete (7) pueblos indígenas, que según las cifras de CNPV 2018 están conformados por 51.233 personas (50,2% mujeres y 49,8% hombres), presentando una variación porcentual de 14,3% con respecto al CG 2005, cuando se tenían 44.835 indígenas en el Departamento

del Cesar. La población indígena en el departamento corresponde al 4,7% de la población total, existiendo un decrecimiento de 8,6% con relación al CG 2005, cuando la población indígena era el 5,1% de la población total.

Podemos afirmar que actualmente se encuentran 12 resguardos indígenas en el Departamento del Cesar: Resguardo Indígena Arhuaco, Resguardo Indígena KoguiMalayo-Arhuaco, Resguardo Kankuamo, Resguardo Yukpa: Socorpa, Mencue, Iroca, Caño Padilla, Rosario, Bellavista, Campo Alegre y El Coso.

Algunos pueblos se localizan en la Sierra Nevada de Santa Marta como el Arhuaco, Kogui, Wiwa y Kankuamo. Los Yukpas se ubican en la Serranía del Perijá, Ette Ennaka Chimila en el municipio de El Copey y el pueblo Bari con asentamientos en el municipio de Curumaní en límites con el departamento de Norte de Santander. En promedio, el tamaño de hogares con jefatura indígena es de 4,2 en el Departamento del Cesar, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 2: Ficha 13. División Político - Administrativa Departamento del Cesar

MUNICIPIO		ÁREA		CANTIDAD DE VEREDAS	CANTIDAD DE CORREGIMIENTOS	CANTIDAD DE CENTROS POBLADOS	CANTIDAD DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS	CANTIDAD DE INSTITUCIONES DE SALUD	CANTIDAD DE RESGUARDOS INDÍGENAS
CÓDIGO DANE	NOMBRE	km ²	%						
20001	VALLEDUPAR	4.225	18,45 %	114	25	139	177	288	3
20011	AGUACHICA	917	4,0 %	60	20	80	91	46	
20013	AGUSTÍN CODAZZI	1.739	7,59 %	46	4	50	137	13	2
20032	ASTREA	583	2,55 %	53	3	56	38	2	
20045	BECERRIL	1.206	5,27 %	26	2	28	57	5	2
20060	BOSCONIA	578	2,52 %	11	1	12	30	7	
20175	CHIMICHAGUA	1.425	6,22 %	85	13	98	104	13	
20178	CHIRIGUANÁ	1.015	4,43 %	36	4	40	39	10	
20228	CURUMANÍ	914	3,99 %	69	7	76	64	11	
20238	EL COPEY	985	4,30 %	44	3	47	93	8	
20250	EL PASO	864	3,77 %	14	6	20	28	10	
20305	GAMARRA	356	1,55 %	6	8	14	16	1	
20310	GONZÁLEZ	76	0,33 %	7	8	15	20	1	
20383	LA GLORIA	789	3,44 %	36	8	44	43	3	
20400	LA JAGUA DE IBIRICO	752	3,28 %	29	3	32	44	10	
20621	LA PAZ	1.351	5,90 %	88	6	94	76	5	3
20443	MANAURE	144	0,63 %	5	1	6	17	3	
20517	PAILITAS	521	2,27 %	42	5	47	39	3	
20550	PELAYA	438	1,91 %	22	1	23	26	4	

MUNICIPIO		ÁREA		CANTIDAD DE VEREDAS	CANTIDAD DE CORREGIMIENTOS	CANTIDAD DE CENTROS POBLADOS	CANTIDAD DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS	CANTIDAD DE INSTITUCIONES DE SALUD	CANTIDAD DE RESGUARDOS INDÍGENAS
CÓDIGO DANE	NOMBRE	km ²	%						
20570	PUEBLO BELLO	859	3,75 %	69	6	75	90	3	2
20614	RÍO DE ORO	621	2,71 %	38	12	50	45	7	
20710	SAN ALBERTO	568	2,48 %	29	5	34	35	10	
20750	SAN DIEGO	614	2,68 %	6	7	13	22	10	
20770	SAN MARTÍN	853	3,72 %	26	5	31	36	5	
20787	TAMALAMEQUE	512	2,24 %	29	8	37	33	7	
TOTAL		22.905	100 %	990	171	1.161	1.400	485	12

Fuente: Directorio Único de Establecimiento DUE

Plan de Desarrollo Departamental - Oficina Asesora de Planeación -Coordinación Sistemas de Información

Oficina de Cobertura de la Secretaria de Educación del Departamento del Cesar

Ministerio del Interior - Dirección de Asuntos Indígenas, Rom Y Minorías

IPS públicas - Documento RED Aprobado por el Ministerio de Salud y Protección Social para el Departamento del Cesar en junio de 2014.

IPS privadas - Registro Especial de Prestadores de Salud

Documento Cesar en cifras 2016

1.1.4. Análisis Municipal

1.1.4.1. Municipio de Aguachica, Cesar.

El municipio de Aguachica está localizado al sur del departamento del Cesar a 301 Km. de Valledupar. Limita al norte con los municipios de La Gloria (Cesar) y El Carmen (Norte de Santander), por el Este con el municipio de Río de Oro (Cesar), por el sur con San Martín (Cesar) y Puerto Wilches (Santander), por el Oeste con el municipio de Gamarra (Cesar) y Morales (Bolívar). Su cabecera municipal está localizada a los 08° 45'' de latitud norte y 73°37' 37'' de longitud oeste del meridiano de Greenwich a 190 metros sobre el nivel del mar.

La economía de Aguachica gira alrededor del sector agropecuario, la agroindustria y el comercio, lo cual ha permitido el surgimiento de una serie de servicios de apoyo como los agros técnicos, los financieros, el transporte y otros servicios empresariales y personales dirigidos a los diferentes sectores económicos y a la población regional.

Fuente: Alcaldía de Aguachica Cesar



1.1.4.2. *Municipio de Agustín Codazzi*

El municipio de Agustín Codazzi se encuentra ubicado en la parte norte del Departamento del Cesar, a 45 minutos de la capital del Departamento del Cesar Valledupar, a una distancia de 60 Km. El municipio está conformado por 42 barrios. El Municipio posee diversidad de climas debido a que parte de su territorio la conforma la Serranía del Perijá. Limita por el norte con el municipio de La Paz y Sandiego, por el sur con el municipio de Becerril, por el occidente con el municipio de El Paso y por el oriente con la serranía del Perijá, que sirve de límite natural entre Colombia y Venezuela.

Posee una extensión urbana de 5.49kms y una extensión rural de 1.733,51kms, el municipio se encuentra a 131 metros sobre el nivel del mar y tiene una temperatura promedio de 28°C.

Fuente: Alcaldía de Agustín Codazzi, Cesar



1.1.4.3. *Municipio de Astrea*

Astrea es un municipio colombiano, situado en el noreste del país, en el departamento de Cesar. Limita al norte y al oeste con el municipio de Pijiño del Carmen (ubicado en el departamento de Magdalena). Por el norte, también limita con El Paso. Por el sur con el departamento de Magdalena (municipios de San Sebastián de Buenavista y Guamal) y al este con Chimichagua.

Cuenta con una extensión total de 563,14kms, divididas en 2kms de área Urbana y 561.14kms en área rural, la cabecera Municipal se encuentra a unos 70 metros sobre el nivel del mar, cuenta con una temperatura promedio de 35°C y se encuentra 169kms de distancia de la capital del departamento Valledupar.

Fuente: Alcaldía de Astrea, Cesar



1.1.4.4. *Municipio de Becerril*

El Municipio de Becerril se encuentra localizado en la zona Noreste del Departamento del Cesar y sus coordenadas extremas son: Latitud Norte, entre 9°-53'-23'' y 9°-38'-38''; Latitud Este - Oeste, 72°56'-08'' y 73°38'34'', según Meridiano de Greenwich; A 105kms de la capital del departamento, cuenta con un área Municipal de 1.143.9kms y se encuentra a 598 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura promedio de 29°C.

El municipio está conformado administrativamente por 2 corregimientos (Estaos Unidos y La Guajirita) dos (2) resguardos indígenas (Yukpa y WIWA) y 57 veredas La Cabecera Municipal se encuentra conformada por la Zona Centro y los Barrios.

Fuente: Alcaldía de Becerril, Cesar



1.1.4.5. *Municipio de Bosconia,*

El Municipio de Bosconia es un punto de referencia comercial en la Región Caribe Colombiana, centro agrícola y ganadero, se encuentra ubicada al Noroccidente del Departamento del Cesar, con una altura de 200 metros sobre el nivel de mar, y una temperatura promedio de 38 grados centígrados y llegando a alcanzar 42 grados centígrados, se encuentra a 89kms de la capital del departamento Valledupar, cuenta con un área Municipal de 609.1kms, este limita al norte con el Municipio del Copey, al Sur con el Municipio del Paso, al Este con el Municipio de Valledupar y al Oeste con el Municipio de Ariguaní.

Fuente: Alcaldía de Bosconia, Cesar



1.1.4.6. *Municipio de Chimichagua*

El Municipio de Chimichagua se encuentra ubicada a orillas de la ciénaga de Zapatosa, rodeada de las bellas playas del amor y numerosas islas, este limita al norte con el municipio de Astrea, por el sur con los municipios de Pailitas y Tamalameque, por el este con los municipios de Curumaní y Chiriguaná, y por el oeste con el municipio de el Banco departamento del Magdalena, Cuenta con una extensión total aproximada es de 2.147km, La cabecera municipal se encuentra a 49 metros sobre el nivel del mar, cuenta con una temperatura promedio entre 30° y 40°c, ubicada a 250kms de la capital del departamento Valledupar.

La pesca es la principal actividad económica, especialmente en la cabecera municipal y los corregimientos de Candelaria, Saloa, Sampegua, La mata y algunas veredas; además de la agricultura y la ganadería que hacen parte activa de la economía municipal.

Fuente: Alcaldía de Chimichagua, Cesar



1.1.4.7. *Municipio de Chiriguaná.*

El Municipio de Chiriguaná se encuentra ubicado geográficamente a los 9° grados, 22 minutos de latitud Norte y a 73° grados, 37 minutos de longitud Este de Greenwich; tiene 50 metros de altura sobre el nivel del mar, 37° de temperatura media y topográficamente tiene parte alta y montañosa hacia el oriente con elevaciones hasta de 1500 metros, parte de la sierra de los Motilones y parte baja al Occidente en la hoya hidrográfica del río Cesar.

El municipio de Chiriguaná limita al Norte con el Municipio de El Paso, al sur con el municipio de Curumaní, al Este con el municipio de La Jagua de Ibirico y Republica de Venezuela, y al Oeste con el municipio de Chimichagua.

Cuenta con una extensión total: 1.131,59 Km2, una altitud de la cabecera municipal de inferior a los 40 m.s.n.m, cuenta con una temperatura promedio de 30°c y se está ubicada a 260kms de la capital del Departamento.

Fuente: Alcaldía de Chiriguaná, Cesar



1.1.4.8. *Municipio de Curumaní.*

El municipio de Curumaní se encuentra ubicado en la zona de los Valles de los ríos Cesar y Magdalena. Limita al norte con Chiriguana, al este con Venezuela y el Carmen de (Norte de Santander), al sur y oeste con Chimichagua. Ubicada a 172kms de la capital del departamento, con un área Municipal de 931.1kms y 62 metros sobre el nivel del mar.

Presenta una temperatura promedio anual de 28°C, con máxima de 39°C y mínima de 22°C, dependiendo del régimen de lluvia anual. Esto permite clasificar la región dentro del piso térmico cálido ardiente.

Fuente: Alcaldía de Curumani, Cesar



1.1.4.9. *Municipio de El Copey*

El Municipio del Copey se encuentra en las coordenadas geográficas 10° 9' latitud norte y 73° 28' longitud oeste de Greenwich, zona de baja latitud, y se localiza en la subregión noroccidental del departamento del Cesar y limitando al norte con el departamento del Magdalena; al sur con el Municipio de Bosconia; al este con el Municipio de Valledupar. La cabecera Municipal se encuentra a 180 mts de altura sobre el nivel del mar cuenta con una extensión Total (Km2) de 96.810,561. Cuenta con una temperatura media de 35°C. El Municipio tiene una enorme dependencia de las actividades agropecuarias en la que los cultivos de palma africana, café y la ganadería extensiva. Cultivos como: la yuca, el ñame, plátano, malanga y aguacate son otras actividades productivas desarrolladas por campesinos minifundistas cuyos productos sirven de base alimentaría de la misma comunidad

Fuente: Alcaldía de El Copey, Cesar



1.1.4.10. *Municipio de El Paso*

El Municipio de El Paso, se encuentra ubicado al Centro-occidente subregión occidental del Departamento del Cesar. Se encuentra a 130 Km de Valledupar, capital del Departamento del Cesar; limita al norte con los municipios de Bosconia y Valledupar; al sur con los Municipios de La Jagua y Chiriguana; al este con los Municipios de La Paz, Becerril y Codazzi; y al oeste con los Municipios de Astrea, Chimichagua y el Departamento del Magdalena. La cabecera Municipal se encuentra a 35.5 mts., de altura sobre el nivel del mar cuenta con una extensión Total de 823.670 Km²., cuenta con una temperatura media entre 27o C a 32 o C°. Las bases de la estructura económica del municipio la constituyen la actividad Agropecuaria y minera. El sector minero, ha entrado a ser una posible alternativa productiva dentro de la promoción del desarrollo local. Este sector presenta posibilidades económicas ciertas en el municipio con minerales como Carbón y Gas.

Fuente: Alcaldía de El Paso, Cesar



1.1.4.11. *Municipio de Gamarra*

El municipio de Gamarra se encuentra localizado a orillas del río Magdalena y su cabecera municipal está rodeada por complejos cenagosos; se encuentra comunicada por carretera con la troncal de oriente en una distancia de 15 Km; La cabecera municipal se encuentra ubicada geográficamente con una latitud de: 8° - 20° y una longitud de 73° - 45° en la escala de Greenwich.

El Municipio de Gamarra está ubicado al sur occidente del Departamento del Cesar, limita al norte con el Municipio de la Gloria, al sur y al oriente con el Municipio de Aguachica y al occidente con el río Magdalena que lo separa del Municipio de Morales – Bolívar, cuenta con una extensión total de 320.3kms. El municipio cuenta con una altura sobre el nivel del mar de 50 Mts y una temperatura promedio de 28°c. Las actividades económicas de importancia que se desarrollan en el municipio están relacionadas con el agro, la pesca, la ganadería y el comercio; existe desacuerdo de géneros en la oferta.

Fuente: Alcaldía de Gamarra, Cesar



1.1.4.12. *Municipio de González*

El Municipio de González se localiza al sur del Departamento del Cesar, limita por el norte, oriente y occidente con el Departamento de Norte de Santander y por el sur con el Municipio de Río de Oro (Cesar). Sus coordenadas geográficas son 8°23' latitud norte y 73°19' longitud oeste en la escala de Greenwich. La cabecera municipal está a 1.240 metros sobre el nivel del mar, la temperatura varía entre los 19° y 22° grados centígrados, el clima es templado, ligeramente húmedo en la parte alta y semihúmedo en la parte baja.

El Municipio cuenta con una extensión total de 75,2kms, su cabecera municipal se encuentra a 1.450 metros sobre el nivel del mar con una temperatura promedio de 23°c.

Las actividades económicas del Municipio de González se desarrollan en pequeñas unidades de producción principalmente en Agricultura con énfasis mayor en la Caña Panelera, el Fríjol, el Tomate, el Café y la Cebolla

Fuente: Alcaldía de González, Cesar



1.1.4.13. *Municipio de La Jagua de Ibirico*

El municipio está localizado en la región central del Departamento al pie de la cordillera oriental. Su área territorial es de 842.0 km², con una cabecera municipal de 123.5 hectáreas, localizada en posición geográfica a los 9°25' de latitud norte y 73°20' de longitud occidental, en la escala de Greenwich. La cabecera municipal se encuentra a 150mts sobre el nivel del mar y tiene una temperatura promedio de 28°c, En su extensión territorial están comprendidos diferentes y muy particulares aspectos, entre ellos la variedad de pisos térmicos desde las ardientes llanuras hasta el clima medio de la serranía de los Motilones y Perijá; allí nacen varios caudales hidrográficos; y hay una gran variedad minera, que incluye, además de carbón, mármol, granito, calizas y otros minerales con perspectiva explotación industrial.

Fuente: Alcaldía de la Jagua de Ibirico, Cesar



1.1.4.14. *Municipio de La Gloria*

La Gloria se encuentra ubicado al sur occidente del departamento del Cesar, se sitúa a orillas del río Magdalena, a 268 km de Valledupar, la capital del departamento, el municipio se caracteriza por ser la conexión entre el departamento Cesar y el Sur de Bolívar.

El municipio se encuentra ubicado geográficamente a los 08° 37' 22" de latitud norte y 73° 48' 30" de longitud oeste, en la escala de Greenwich. Presenta una altura sobre el nivel del mar de 50 m, y una temperatura media de 28° C, El área municipal es de 1665,77 km² y limita por el norte con los municipios de Tamalameque y Pelaya, por el este con el departamento de norte de Santander, por el sur con Aguachica y Gamarra y por el oeste con el departamento de Bolívar. El desarrollo económico y productivo del Municipio de la Gloria está basado en el sector agropecuario y pesquero.

Fuente: Alcaldía de la Gloria, Cesar



1.1.4.15. *Municipio de La Paz*

El municipio de la paz se encuentra al norte del departamento del Cesar, cuenta con una ubicación geográfica de 10° - 23° latitud norte y 73° - 10° longitud oeste, en la escala de Greenwich. Cuenta con una extensión total de 1.081 kms, su cabecera municipal se encuentra a 165m sobre el nivel del mar y cuenta con una temperatura promedio de 37°c

El municipio está a 12kms de la ciudad capital del departamento del Cesar, Valledupar. El municipio de La Paz tiene fronteras al norte con La Guajira, al noreste con el municipio de Manaure, al este con la República Bolivariana de Venezuela, el cual comparten la Serranía del Perijá, cordillera; al sur con el municipio de Codazzi, al suroeste con el municipio de El Paso, Cesar (compartiendo el río Magdalena como frontera). al oeste con el municipio de San Diego y al noroeste con el municipio de Valledupar.

Fuente: Alcaldía de La Paz, Cesar



1.1.4.16. Municipio de Manaure

El Municipio de Manaure se encuentra al norte del Departamento del Cesar, con una extensión de 1.700 Kilómetros cuadrados, es una de las poblaciones más pintorescas rica en variedad de paisajes y fauna incrustada en el centro de la Cordillera Oriental, su cabecera municipal se encuentra ubicada geográficamente de la siguiente manera 8°- 25° latitud norte y 73° - 10° longitud oeste, en la escala de Greenwich. El Municipio cuenta con una gama de pisos térmicos que va desde los 900, hasta los 3.800. m.s.n.m, con esto cuenta con una temperatura promedio de 24°C.

Limita al norte con el Departamento de la Guajira y el municipio de la Paz, al occidente con el municipio de la Paz, al oriente con la República de Venezuela y al sur con el municipio de la Paz.

Se encuentra a 32kms de la capital del departamento, Valledupar.

Fuente: Alcaldía de Manaure, Cesar



1.1.4.17. Municipio de Pailitas

El municipio de Pailitas se sitúa a 226 km de la capital departamental, Valledupar. Limita al sur con Pelaya, al este con el departamento de Norte de Santander, al norte con Chimichagua, y al oeste con Tamalameque, su ubicación geográfica es de 8° - 57 latitud norte y 73° - 38° longitud oeste, en la escala de Greenwich; cuenta con un área municipal de 512.5kms, su cabecera municipal se encuentra a 77mts sobre el nivel del mar y tiene una temperatura promedio de 28°C

Fuente: Alcaldía de Pailitas, Cesar



1.1.4.18. *Municipio de Pueblo Bello*

El municipio de Pueblo Bello se encuentra ubicado en pleno valle de la Sierra Nevada de Santa Marta (10°-27° latitud norte y 73°-30° longitud oeste), en la escala de Greenwich; a una altitud de 1.200 m.s.n.m., con un clima de 22 °C, a solo 45 minutos de Valledupar (54kms), cuenta con un área municipal de 733.684kms, limita al norte, sur y este con el Municipio de Valledupar y al oeste con el Municipio del Copey y el departamento del Magdalena. Este lugar es la puerta de entrada al territorio indígena arhuaco y es reconocido por la tranquilidad de sus tierras, ideales para el descanso. Aprovechando sus condiciones naturales, es perfecto para practicar senderismo en diferentes vías, ciclo montañismo y visitas a lugares indígenas y granjas cafeteras.

Fuente: Alcaldía de Pueblo Bello, Cesar



1.1.4.19. *Municipio de Pelaya*

El municipio de Pelaya se encuentra ubicado al sur del departamento del Cesar, ubicado geográficamente con una latitud de 8° - 41° y una longitud de 73° - 40° en la escala de Greenwich. El municipio cuenta con una extensión de 371,3kms, este se encuentra a una distancia de 238kms de la capital del departamento, Valledupar. El Municipio de Pelaya limita al norte con el Municipio de Pailitas, al Sur con el Municipio de la Gloria, al Este con el departamento de Norte de Santander y al Oeste con el Municipio de Tamalameque.

El Municipio de Pelaya y su cabecera municipal se encuentra a 5 m.s.n.m. con esto cuenta con una temperatura promedio de 31°C. En el sector primario de la economía sobresale el cultivo del maíz como su principal producto agrícola, siendo el municipio de mayor producción a nivel nacional. En segunda escala se produce el arroz, seguidos de la producción yuca, ahuyama plátano, sorgo, algodón, patilla, ñame, fríjol, y frutas tropicales entre otros.

Fuente: Alcaldía de Pelaya, Cesar



1.1.4.20. *Municipio de Río de Oro*

El Municipio de Río de Oro se encuentra ubicado al sur del Departamento del Cesar, geográficamente se encuentra en latitud 8° - 10° norte y longitud 73° - 23° oeste, en la escala de Greenwich, cuenta con un área Municipal de 616.3kms, su cabecera está a 1.150mts sobre el nivel del mar, con una temperatura promedio de 18° a 25° c.

Limita al norte con el municipio de Gonzáles y Norte de Santander; por el sur con Ocaña y San Martín, por el oriente con Ocaña y por el occidente con Aguachica.

Fuente: Alcaldía de Río de Oro, Cesar



1.1.4.21. *Municipio de San Alberto*

El municipio de San Alberto se encuentra ubicado al sur del departamento del Cesar, ubicada geográficamente a una latitud de 7° - 31° y una longitud 73° 11° , en la escala de Greenwich, ubicada a 350kms de la capital del departamento del Cesar, Valledupar.

El municipio de San Alberto cuenta con un área municipal de 611.2kms², a una altura de 120mts sobre el nivel del mar, cuenta con una temperatura promedio de 28° c.

El municipio limita al norte con el municipio de González y departamento del norte de Santander, al sur con el municipio de San Martín, al este con el departamento del norte de Santander y al oeste con el municipio de Aguachica

Fuente: Alcaldía de San Alberto, Cesar



1.1.4.22. *Municipio de San Diego*

El municipio de San Diego pertenece a la zona nor-oriental del Departamento del Cesar, geográficamente ubicada en una latitud $10^{\circ}20'$ con longitud $73^{\circ}24'$, según la escala de Greenwich, tiene una superficie territorial de 670 Kilómetros cuadrados, que limitan por el norte, el oriente y el sur con el municipio de La Paz; y por el occidente con el municipio de Valledupar, con el río Cesar en medio.

Se encuentra localizado a 180 metros de altura sobre el nivel del mar, siendo su temperatura promedio de 27°C en la cabecera municipal y en las estribaciones de la Serranía del Perijá oscila entre 15°C y 20°C .

Fuente: Alcaldía de San Diego, Cesar



1.1.4.23. *Municipio de San Martín*

El municipio de San Martín se encuentra localizado entre las coordenadas geográficas a $8^{\circ}00'00''\text{N}$ $73^{\circ}30'37''\text{O}$, en la parte del bloque sur del Cesar, comprendida por los municipios de San Alberto, San Martín, Aguachica, Río de Oro, Gamarra y La Gloria; debido a la lejanía entre este municipio y la capital del departamento del Cesar (Valledupar), a una distancia de 354 kilómetros, existe una relación comercial importante con el departamento de Santander, especialmente con Bucaramanga; se evidencia una integración con los municipios de San Alberto y Aguachica, debido a su proximidad. Su extensión total de 905.55 Km² aproximadamente, con una temperatura media que oscila entre los 28°C y 30° .

El Municipio de San Martín limita al sur con el Municipio de San Alberto, al oriente con el Municipio de Ocaña en el departamento de Norte de Santander, al norte con los Municipios de Aguachica y Río de Oro y al occidente con Santander con límites en el río Lebrija.

Fuente: Alcaldía de San Martín, Cesar



1.1.4.24. *Municipio de Tamalameque*

El Municipio de Tamalameque tiene una extensión aproximadamente de 51.131 Has, de los cuales el 48% están destinados a la producción pecuaria, el 11% a la producción agrícola, el 16% corresponden a los espejos de agua, incluyendo los 30 Km. del Río Magdalena, el 19% lo constituye la reserva forestal y el 6% restante es área improductiva

Su cabecera municipal está localizada a los 8° 48' de Latitud Norte y 73° 49' de Longitud, al oeste de Greenwich. Está a una altitud de 50 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura promedio de 28° -30° C. Limita por el Norte con los municipios de Chimichagua y Pailitas, por el Oriente con Pelaya, por el Sur con el municipio de La Gloria y por el Occidente con los Departamentos de Bolívar y Magdalena.

Fuente: Alcaldía de Tamalameque, Cesar



1.1.4.25. *Municipio de Valledupar*

Valledupar es la capital del departamento del Cesar. Está ubicada al nororiente de la Costa Caribe colombiana, a orillas del río Guatapurí, en el valle del río Cesar formado por la Sierra Nevada de Santa Marta y la serranía del Perijá, la ciudad se encuentra a una altitud que oscila entre los 220 m al norte y 150 m a sur; la extensión del casco urbano tiene una longitud norte-sur de 8.3 km y este-oeste de 6.2 km 168 m.

Cuenta con la temperatura Media Anual de 28,4 °C, con máximas y mínimas de 22°C y 34°C.

La ciudad es un importante centro para la producción agrícola, agroindustrial y ganadera en la región comprendida entre el norte del departamento del Cesar y el sur del departamento de La Guajira. También es uno de los principales epicentros musicales, culturales y folclóricos de Colombia por ser la cuna del vallenato, género musical de mayor popularidad en el país y actualmente símbolo de la música.

Fuente: Alcaldía de Valledupar, Cesar



1.2. Caracterización física del Departamento del Cesar

1.2.1. Relieve y Orografía

Presenta dos sistemas orográficos de importancia: la Sierra Nevada de Santa Marta, al norte, y la serranía de Los Motilones al oriente; dentro de ellos algunos accidentes notables son los cerros Bobalí, la serranía de Valledupar y los picos Codazzi, El Guardián, La Reina y Ojeda.



Mapa 4: Orografía

Base Mapa digital Integrado. IGAC, 2002. Fuente: Sociedad Geográfica de Colombia

1.2.1.1. Sierra Nevada de Santa Marta

Ocupa la porción Noroccidental del Departamento y es compartida con los Departamentos del Magdalena y La Guajira. Es un sistema montañoso antiguo de edad superior a la de los Andes, por lo que no hay vestigios de

vulcanismo y está compuesta por rocas metamórficas con afloramientos ígneos del terciario. Las máximas altitudes de esta zona en territorio cesarense son los picos La Reina y Ojeda con altitudes superiores a los 5.300 m.s.n.m. En este sistema se encuentra asentada la cabecera Municipal de Pueblo Bello a 1210 m.s.n.m.

1.2.1.2. Serranía del Perijá

Recorre la totalidad del Departamento en su zona oriental, siendo el dorso de esta cordillera el límite natural con el Estado del Zulia perteneciente a la República Bolivariana de Venezuela. Nace en el Nudo de Santurbán junto con la Cordillera de Mérida y sigue su recorrido por el norte hasta los límites con La Guajira donde se convierte en los Montes de Oca. Su altitud máxima lo constituye el Cerro Pintado con 3.660 m.s.n.m. en jurisdicción del Municipio de Manaure Balcón del Cesar, sobre esta serranía se encuentran emplazados los Municipios de Manaure Balcón del Cesar (775 m.s.n.m), González (1342 m.s.n.m) y Río de Oro (1178 m.s.n.m).

1.2.2. Hidrografía

Ríos y corrientes menores riegan el territorio departamental del Cesar en diferentes direcciones; entre los principales se pueden mencionar el Magdalena, Cesar, Lebrija, Ariguaní, Badillo, Donachuí, Guatapurí, Manaure, María Angola, Magiriaimo y Cáchira del Espíritu Santo. Entre las numerosas ciénagas situadas en su jurisdicción se destaca la de Zapatosa, formada por el río Cesar, y otras como las de Cascajo, Combú, Chimichagua, Doña María, Guamalito, Mata de Palma, Morales, Panchuiche, Pital Sahaya, Saloa y Santo Domingo.

Los ríos Magdalena y Cesar, junto con sus afluentes, conforman la red hidrográfica del departamento. El Magdalena recorre este departamento aproximadamente 100 kilómetros y sirve de drenaje de las corrientes de la mitad sur departamental, que se originan en la Serranía de los Motilones como el Buturama, el San Alberto del Espíritu Santo y el Lebrija.

Las ciénagas son abundantes en las zonas cercanas al Magdalena y sus formaciones tienen que ver con las fluctuaciones del río durante la época de las crecidas; en ese tiempo las tierras bajas que rodean su cauce se anegan por el desbordamiento del río, originando una gran serie de ciénagas entre las que destaca por su magnitud la de Zapatosa, que se forma en la unión de los ríos Magdalena y Cesar. (Cuadro 1.2):



Mapa 5: Hidrografía

Base Mapa digital Integrado. IGAC, 2002. Fuente: Sociedad Geográfica de Colombia

Tabla 3: Cuerpos de agua Departamento del Cesar

CUERPOS DE AGUA	NOMBRE	CARACTERÍSTICAS
Cuencas hidrográficas	Río Magdalena	La cuenca del río Magdalena en el Cesar representa el 8 % del total de la superficie departamental. También corresponde al departamento la parte final del recorrido del río Lebrija, uno de los principales afluentes del río Magdalena.
	Río Cesar	La cuenca del río Cesar se encuentra localizada al sureste de la Sierra Nevada de Santa Marta y al occidente de la Serranía de Perijá. Perteneció en un 65 % al departamento del Cesar y en 35 % al departamento de la Guajira, con una extensión aproximada de 1'776.900 has. Río Cesar, el cual tiene un recorrido de 280 Km, navegable solo en pequeñas embarcaciones.
Ciénagas	La ciénaga de Zapatosa	Tiene una superficie de 31.000 has; está comunicada con el río Magdalena a través del río Cesar y cuenta con numerosas islas, entre las cuales se destacan Barrancones, Concoba, Las Delicias, etc.

	Corribú	Son de menor extensión, son utilizadas para actividades agrícolas, pesca artesanal y turismo.
	Pancuiche	
	Panjogua	
	Guarumal	
	Bodrique	
	La Hermosa	
	Juncal	
	Sahaya	
Ríos secundarios	Río Pereira	Ríos de gran importancias que sirven para el abastecimiento de acueductos municipales y corregimentales pertenecientes a la cuenca del ríos cesar
	Río Chirriaimo:	
	Río Tocaimo o Jobo	
	Río Espíritu Santo o Magiriaimo	
	río Fernambuco:	
	Río Calenturitas	
	Río Tucuy	
	Río Ariguaní:	
	Río Casacará:	
	Río Guatapurí:	
Río Badillo		
Quebradas	Quebradas Dorada, Norean, Buturama y Guaduas, Singararé, Mucuras, Barro Blanco (Floresta), Aguablanca, el Pescado, Las Burras, La Cruz y río San Alberto, Quebrada Besote (La Dorada), San Marcos (La Sabana), y quebrada Caimán.	Principales quebradas que hacen parte de la cuenca del rio Magdalena en el departamento del cesar.

Fuente: Atlas Ambiental del Departamento del Cesar- Corpocesar.

1.2.3. *Clima*

El departamento del Cesar presenta variedad de temperaturas debido a que hay tierras en los distintos pisos térmicos, que van desde el cálido ardiente y sofocante a orillas del río Magdalena y llanuras centrales, hasta las cumbres frías de la Sierra Nevada de Santa Marta y la serranía de Los Motilones. La temperatura media de la mayor parte del territorio es de 28°C. Comparte con los departamentos de La Guajira y Magdalena el parque nacional natural de la Sierra Nevada de Santa Marta.

El departamento del Cesar posee un clima netamente tropical; sin embargo, dada la elevación de amplios sectores de terreno desde casi el nivel del mar hasta más de 5000 metros de altitud, presenta una gran variedad climática, con todos los pisos térmicos en sus versiones secas y húmedas.

A nivel térmico se presentan fajas de terreno que dan lugar a diversos tipos climáticos; por debajo de los 800 m.s.n.m se encuentra la "Tierra Caliente" donde se asientan los principales centros urbanos como Valledupar, Aguachica, Codazzi y Bosconia, con temperaturas superiores a los 28°C de media anual, además de la mayoría de

la población y las actividades económicas; entre los 800 y 2000 metros de altura se encuentra la "Tierra Templada" donde se encuentran cuatro cabeceras municipales, Pueblo Bello en la Sierra Nevada de Santa Marta con 20°C de temperatura media, y Manaure, González y Río De Oro con 24°C, 20°C y 21°C respectivamente.

En este sector es importante la agricultura en donde además de algunos productos hortícolas como fríjol, cebolla y cilantro, se ubican grandes fincas cafeteras, dando al departamento un puesto importante en la producción del grano a nivel Nacional y el primero en la Región Caribe Colombiana.

El Piso térmico frío ubicado entre 1800 y 2900 m.s.n.m presenta temperaturas medias anuales entre 17 y 10°C, encontrándose poco poblado y sin mayor explotación agrícola salvo por algunos poblados como Guatapurí, Nabusímake y Sabana Rubia donde se encuentran plantaciones de papa y mora; por encima se ubican los páramos con temperaturas medias inferiores a 10°C. La zona de nieves perpetuas se alza a partir de los 4800 m.s.n.m siendo las temperaturas medias inferiores a 0°C.

1.2.3.1. Precipitación

El régimen pluviométrico del departamento del Cesar es de tipo bimodal. Este régimen se refiere a dos épocas mayores de lluvias, generalmente de Abril a Junio y Septiembre a Noviembre, intercaladas con dos menores de lluvias. En el primer período de lluvias se presenta el máximo de precipitación en el mes de mayo, mientras que en el segundo período el máximo de precipitación se observa en octubre, resaltando que en este mes se aprecia el pico pluviométrico del año. Los períodos de menor precipitación se presentan en Diciembre-Enero-Febrero-Marzo y Julio-Agosto.

En la Sierra Nevada de Santa Marta la precipitación anual oscila desde los 1500 mm hasta los 2500 mm y la pluviosidad aumenta de sureste a noreste, por la acción combinada de los vientos Alisios del noreste, que al llegar a la Sierra Nevada de Santa Marta, chocan con esta barrera orográfica, impidiendo el paso libre de las masas de aire y ocasionando las precipitaciones de tipo orográfico.

En la Serranía del Perijá, Las mayores precipitaciones se observan en la parte media latitudinalmente, con promedios anuales que oscilan desde los 1300 mm hasta los 2300 mm, así como también al sur del departamento en los municipios de San Martín y San Alberto, con valores superiores a los 2000 mm anuales.

Las zonas donde se presentan las menores precipitaciones corresponden a las inmediaciones de La Paz y la parte alta del municipio de Aguachica, con registros menores a los 1000 mm anuales; le siguen a estas áreas los lugares con precipitaciones entre los 1000 y 1500 mm, ubicados en los municipios de González, Aguachica (parte media), Becerril, La Jagua de Ibirico y Manaure. 1400 horas/anuales; los meses secos presentan los mayores valores, en tanto que los meses de mayor precipitación registran los valores más bajos, debido a la nubosidad presente.

En los valles de los ríos Cesar y Magdalena, en cuanto a su distribución espacial en mención, se aprecian dos zonas con baja precipitación: La primera localizada desde el límite con el departamento de la Guajira hasta el municipio de Curumaní y la segunda al sur del departamento, en los municipios de Aguachica y Gamarra. Los promedios oscilan entre 900 mm hasta 1500 mm y su bajo valor es debido a la acción secante de los vientos Alisios del noreste, que no encuentran obstáculos orográficos en estos sectores.

En el resto del departamento, la precipitación aumenta de sur a norte debido a la condensación de los vientos provenientes de la hoya del Magdalena, con valores promedios anuales que alcanzan los 2500 mm.

Las zonas más húmedas se localizan en las zonas montañosas del Perijá y la Sierra Nevada de Santa Marta, además de la zona sur del Departamento con precipitaciones superiores a los 3000 mm anuales; menos húmedas resultan las planicies de Aguachica y el centro del Departamento (1500-2000 mm); Sectores secos con precipitaciones en torno a los 1000 mm se encuentran en el Valle del Cesar, Codazzi, El Copey, Bosconia y el resto del Departamento; Hay algunos semi desiertos o estepas de corta extensión y de forma aislada en los sectores como Guacoche (Corregimiento de Valledupar) y Las Pitillas (Corregimiento de San Diego).

1.2.3.2. Temperatura

En América andina intertropical la altitud compensa la baja latitud en términos de variaciones climáticas, operando lo que se ha denominado "geografía vertical" (Guhl, 1975), expresada en pisos térmicos tan característicos en Colombia. De esta manera la situación ecuatorial de Colombia y la presencia de cadenas montañosas, se convierten en los dos más importantes factores térmicos."

La distribución de la temperatura con la altitud en el departamento del Cesar es aproximadamente lineal, otorgando una expresión matemática de la siguiente forma:

$$T (^{\circ}\text{C}) = 28.96 - 0.00512 h$$

T = Temperatura media mensual.

h = Altura en metros.

Las temperaturas más altas, en promedio, se registran en el valle del río Cesar y río Magdalena, con promedios mensuales de 28 °C, mientras que las temperaturas más bajas se registran en el páramo de Curiba en la Sierra Nevada de Santa Marta, con temperaturas inferiores a los 4 °C.

En la Sierra nevada de Santa Marta, las temperaturas oscilan entre los 4 °C y los 28 °C; las temperaturas mayores se presentan en cercanías a los cascos urbanos de El Copey, Bosconia, Caracolí y Aguas Blancas, entre otros. En la serranía del Perijá, las temperaturas son muy pequeñas, presentando promedios estables, con máximas promedio, en la parte baja, de 27 °C (por ejemplo, la Jagua de Ibirico) y disminuyendo a medida que se incrementa la altura. Hacia la parte media la temperatura oscila entre 17.5 °C a los 24° C y en la parte alta desciende hasta registros menores de 4 °C, al norte del departamento en el sitio denominado Cerro El Coso.

Los valles de los ríos del Cesar y Magdalena, están caracterizados por presentar poca altura, ningún obstáculo orográfico y por ende la distribución de la temperatura es uniforme a lo largo de ellos, con promedios mensuales de 28 °C, máximas que alcanzan los 39 °C y mínimas de 22 °C. Cabe resaltar que en esta provincia fisiográfica se presentan las temperaturas más altas del departamento.

1.2.4. Riesgos naturales en el Departamento del Cesar

El riesgo es una función creciente de la vulnerabilidad y de la amenaza, En este sentido, se deben garantizar acciones de prevención, control, mitigación y compensación de los impactos que se generan sobre el ambiente, revisando los criterios de ordenamiento del territorio para evitar la ocupación de zonas de riesgo, buscando la eficiencia en el manejo de los recursos, minimizando la cantidad de residuos y emisiones, así como garantizando condiciones de calidad de vida de la población.

No incorporar el riesgo en la planificación territorial en Colombia, ha generado cuantiosas pérdidas como el caso del Terremoto del Eje Cafetero (1999) con más de 1.100 víctimas fatales y pérdidas directas superiores a los 1,500 millones de dólares y la avalancha que arrasó Armero (1985) causando la pérdida de más de 23.000 vidas y daños superiores a los 246 millones de dólares. Así como el sismo y avalancha en Cauca-Río Páez (1994) dejando 1.100 muertes y alrededor de 8.000 personas afectadas y daños alrededor de los 150 millones de dólares.

Amenaza es la posibilidad y probabilidad de ocurrencia en un área determinada de un fenómeno natural o antrópico potencialmente dañino durante un periodo determinado. La mayoría de los fenómenos ocurren por causas naturales y otros originados por los efectos e impactos de la actividad humana.

Desastres menores disparados por eventos de baja intensidad o “normales y recurrentes” (asociados a las épocas de lluvias o de sequía principalmente), durante los últimos 30 años han ocasionado de manera acumulativa pérdidas equivalentes a los 2,227 millones de dólares, más de 9 mil muertos, 14.8 millones de personas afectadas, 89 mil

viviendas destruidas y 185 mil viviendas afectadas, y cerca de 3 millones de Hectáreas de cultivos dañados”, como lo registra MAVDT (2005: 26).

La temporada invernal que golpeó al país a mediados del 2010 -2011 y que aún continúa haciendo efectos, ha afectado, entre otros, a más de 2,27 millones de personas, 341.000 viviendas, 751 vías, 807.609 hectáreas, 813 centros educativos y 15 centros de salud.

Los recursos para atender estas y otras consecuencias del invierno se han estimado en 26 billones de pesos: 5% atención, 21% rehabilitación, y 74% para obras de recuperación, reconstrucción y prevención, datos que se encuentran relacionados en el Plan Nacional de Desarrollo vigente, ítem VI Sostenibilidad Ambiental y Prevención del Riesgo (Presidencia de la República de Colombia, 2011). La cual afecto, gran parte del territorio de nuestro Departamento, además de las inundaciones se presentan deslizamientos, avalanchas, vendavales, erosión, en muchos municipios tanto en la zona urbana como rural, es un Departamento donde se presentan incendios forestales debido a las temporadas de sequías las condiciones de bosque seco tropical que se encuentra en la Serranía del Perijá, Sierra Nevada de Santa Marta.

Es importante tener en cuenta que gran parte de nuestro territorio es atravesado por la red gasoducto y oleoductos del país, además existen diferentes tipos de amenazas asociadas a fenómenos ambientales, atmosféricos y antrópicos.

1.2.4.1. Inundaciones y Avalanchas:

El departamento del Cesar tiene dos temporadas de lluvias al año, las cuales generan incrementos en los caudales de los ríos, quebradas y arroyos, que en muchas ocasiones superan la cota de desbordamiento, generando las inundaciones, causando daños considerables en comunidades, seres humanos, cultivos, ganadería y viviendas.

En el departamento del Cesar, municipios como Aguachica, Astrea, Chimichagua, Chiriguaná, Curumaní, El Paso, Gamarra, La Gloria, Tamalameque, son los mayormente afectados en gran parte de su territorio por el crecimiento del caudal de los Ríos Magdalena, Lebrija, Cesar, Ciénaga de Zapatosa, ya que se encuentran en las riveras de estos ríos y hacen parte del sistema cenagoso. Un número considerable de los ríos que nacen en la Sierra Nevada de Santa Marta y algunos de los que nacen en la Serranía de Perijá, se caracterizan por tener pendientes fuertes. La destrucción de la vegetación boscosa original y su reemplazo por pastos y cultivos limpios, incrementa la posibilidad de ocurrencia de avalanchas.

En el departamento existen dos sectores donde estos fenómenos encuentran las condiciones propicias para su desarrollo: La Sierra Nevada de Santa Marta y en especial la cuenca del Río Guatapurí, presenta posibilidad de ocurrencia de avalanchas generadoras de riesgo a la ciudad de Valledupar y a pequeños asentamientos ubicados aguas abajo. El otro sector comprometido por este tipo de fenómenos se encuentra en el sur del Departamento en los municipios de Aguachica, San Martín y San Alberto, entre otros.

1.2.4.2. Erosión

Entre los procesos erosivos que encontramos en el departamento del Cesar, está la erosión hídrica superficial, los cuales involucran grandes cantidades de material, susceptibles de ser arrastradas hasta las partes bajas, erosión lateral, por socavamiento causada por los ríos, la eólica debido a los fuertes vientos que azotan algunos sectores de nuestro territorio, además de la afectación por el movimiento de tierra a causa de la actividad extractiva de carbón, actividad que ha generado cambios significativos en la superficie del suelo causando mayor grado de vulnerabilidad ante los riesgos para los municipios y comunidades asentadas en el la región minera de nuestro Departamento.

1.2.4.3. Deslizamientos

En el departamento del Cesar, existen algunas regiones de topografía abrupta e irregular, sometidas a cambios fuertes en los regímenes pluviométricos que contribuyen al desarrollo de procesos de remoción en masa como son los municipios ubicados en el pie de monte de la cordillera oriental sobres la Serranía del Perijá, Manaure, La Paz, San Diego, Codazzi, Becerril, La Jagua de Ibirico, Curumaní, Pailitas, Pelaya, González, Río de Oro, San Alberto y san Martín; y otros con territorio en el sistema montañoso Sierra Nevada de Santa marta, como son Valledupar, Pueblo Bello, Bosconia y El Copey.

Estas características de los suelos permiten tener amenazas por deslizamientos, los cuales se han generado y han afectado a los habitantes y comunidades rurales y algunas urbanas que tienen sus viviendas ubicadas en sectores con altas pronunciadas pendientes, los deslizamientos afectan en gran parte al área rural.

1.2.4.4. Actividad sísmica asociada a fallamiento activo:

Por el hecho de estar Colombia situada en la zona donde convergen tres placas tectónicas principales (la Nazca, la de sur América y la Caribe), la ocurrencia de los sismos ha sido y será bastante frecuente. La liberación de la energía elástica acumulada por los movimientos de estas placas, ha producido efectos demoledores en el país durante el presente siglo. En el departamento existen dos fallas geológicas que son activas o que han sido postuladas como activas: La Falla Santa Marta-Bucaramanga, la cual atraviesa el departamento con rumbo nor-

noroeste y que genera riesgo moderado para las poblaciones de Río de Oro y Pailitas; y la Falla de Arenas Blancas, ubicada en la Serranía de Perijá, a la altura de La Jagua de Ibirico, con rumbo norte-sur nororiente, la cual a pesar de no generar riesgo para asentamientos humanos en sus proximidades, puede desencadenar otro tipo de fenómenos naturales, como son los deslizamientos o avalanchas, los cuales pueden generar riesgo para poblaciones alejadas de las zonas de falla.

1.2.4.5. Drenaje deficiente.

El drenaje deficiente consiste en la presencia de exceso de agua en el perfil y/o en la superficie del suelo, que se constituye en limitante cuando el tiempo de duración es mayor que el que un cultivo puede soportar sin sufrir afectación por hipoxia y/o anoxia. En todo el departamento existe este riesgo con una estimación del riesgo #4, sin constancia.

1.2.4.6. Erosión costera, marítima o fluvial.

Colombia cuenta con una línea de costa de más de 3.500 kilómetros, de los cuales un 40% está siendo afectada por la erosión costera, que varía entre los 0,5 y 5 metros por año en diferentes regiones, trayendo consigo impactos para la población, la infraestructura y los ecosistemas marino-costeros.

1.2.4.7. Sequía.

La sequía es una anomalía climatológica transitoria en la que la disponibilidad de agua se sitúa por debajo de lo habitual de un área geográfica. El agua no es suficiente para abastecer las necesidades de las plantas, los animales y los humanos que viven en dicho lugar; La causa principal de toda sequía es la falta de lluvias o precipitaciones, este fenómeno se denomina sequía meteorológica y si perdura, deriva en una sequía hidrológica caracterizada por la desigualdad entre la disponibilidad natural de agua y las demandas naturales de agua. En casos extremos se puede llegar a la aridez. El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam), emitió una alarma para la Región Caribe y 26 municipios que hacen parte de ella en los cuales se presentarían no solo bajo niveles de agua, sino incendios forestales que, en su mayoría, según la Secretaría de Ambiente Departamental son causados por el hombre. En diferentes informes ha anunciado que el departamento no es ajeno a la problemática, sobre todo en los sectores de Río de Oro, Bosconia; corredor minero, Codazzi, San Diego y La Paz, quienes han resultado los más afectados por la temporada seca.

1.2.4.8. Deforestación.

La deforestación es un proceso provocado por la acción de los humanos, en el que se destruye o agota la superficie forestal, generalmente con el objetivo de destinar el suelo a otra actividad. En la actualidad, está directamente

relacionada con las actividades industriales, como la tala y quema para la expansión de la frontera agrícola para dar lugar a la agricultura intensiva y la ganadería.

Con base en el estudio del Ideam, se estableció que el Cesar tiene uno de los suelos con más degradación por erosión: el 81,9 % de los suelos del departamento. De ese porcentaje, 0,27 % es degradación muy severa y 11,6 % severa. Existen focos de erosión en la mayoría de los municipios del Cesar, especialmente en los del noroccidente, como El Paso, Bosconia, El Copey, Agustín Codazzi y Becerril.

1.2.4.9. Tornados

Los tornados son las tormentas más violentas de la naturaleza. Son nubes rotatorias con forma de embudo que se extienden desde una tormenta eléctrica hacia la superficie. Sus vientos en forma de espiral pueden alcanzar las 300 millas por hora. En el Cesar: “El fenómeno natural dejó un saldo de dos heridos y destrozos en la logística preparada para recibir al presidente Iván Duque, en la vía a Bosconia donde se realiza la reactivación de las obras del proyecto Ruta del Sol sector 3 (comprendido entre San Roque-Ye de Ciénaga y Carmen de Bolívar-Valledupar), que estaban paralizadas desde el 2017.”

1.2.4.10. Marejada

Estado del mar cuando la superficie aparece perturbada con olas de gran tamaño y fuerza que pueden alcanzar los 4 m de altura.

1.2.4.11. Tormenta eléctrica

Una tormenta eléctrica es un fenómeno meteorológico caracterizado por la presencia de rayos y sus efectos sonoros en la atmósfera terrestre denominados truenos.¹ El tipo de nubes meteorológicas que caracterizan a las tormentas eléctricas son las denominadas cumulonimbos (son las nubes grises y muy oscuras que vemos cuando se acerca una tormenta o lluvia, los cumulonimbos son nubes de gran desarrollo vertical, el cual obedece a la rapidez del ascenso producido por el movimiento de convección).

1.2.4.12. Incendios forestales

Un incendio forestal es el fuego que se extiende sin control en terreno forestal o silvestre, afectando a combustibles vegetales, flora y fauna.

En el Cesar: “Autoridades policivas, militares y organismos de socorro del Cesar, intentan sofocar las llamas que han consumido cerca de 3.000 hectáreas del Páramo de Sabana Rubia, jurisdicción de Manaure Cesar. El voraz incendio, también ha afectado los municipios de San Diego, La Paz y Codazzi, lo que mantiene en alerta

a las autoridades ambientales por la cantidad de frailejones quemados, una especie que facilita la generación de agua a la serranía del Perijá, aledaña a estas regiones.”

1.2.4.13. Colapso de infraestructura vial.

Un colapso en la infraestructura vial es un riesgo latente en las carreteras del país, al momento de usar sus carreteras, ya que puede haber zonas de riesgo en donde las vías no estén en el mejor estado y por causas determinadas hay un colapso total o parcial de la infraestructura vial, en donde puede ocasionar un accidente.

1.2.4.14. Colapsos de puentes

La Policía de Carreteras de Cesar, informó que el puente ‘Los Tupes’, ubicado en la troncal de oriente, exactamente entre El Cruce de Chiriguaná y el corregimiento de La Aurora, colapsó al parecer por debilitamiento de las columnas de sostenimiento.

1.2.4.15. Accidentes Férreos

Un accidente férreo es un tipo de desastre que involucra uno o más trenes. Los accidentes de trenes a menudo ocurren como resultado de una falta de comunicación, por ejemplo, en el Cesar: “La compañía minera Prodeco, encargada de la explotación de carbón en el centro del Cesar, se pronunció sobre el accidente ferroviario en el que una persona perdió la vida al ser impactado por un tren transportador de carbón entre la mina y el puerto marítimo de Santa Marta.”

1.2.4.16. Accidente por Transito fluvial

Un remolcador de la empresa transportadora fluvial Transflucol, aplastó ocho chalupas de la Cooperativa de Transportadores de Gamarra, Cootragam, las cuales estaban ancladas en el puerto de ese municipio del sur del Cesar.

1.2.4.17. Derrame de hidrocarburos

Emergencia ambiental por derrame de petróleo en zona rural de La Gloria, Cesar. Un nuevo atentado contra el Oleoducto de Ecopetrol provocó un derrame de crudo que contaminó tres quebradas. Más de mil personas están sin servicio de agua potable. Las zonas de riesgo que se presentan en el Departamento, se describen en la siguiente tabla.

Tabla 4: Ficha 14. Zonas de riesgo según municipios, Departamento del Cesar

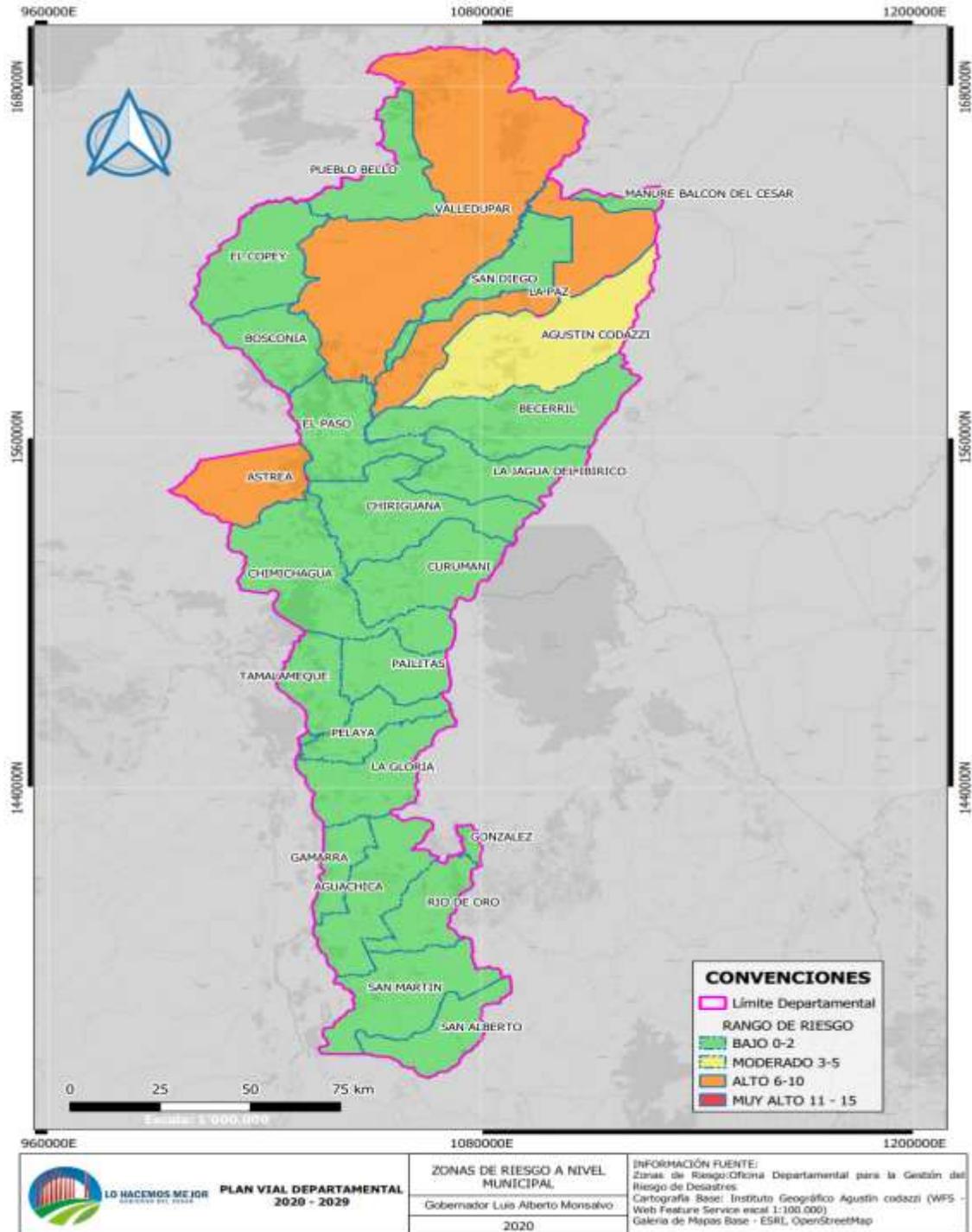
MUNICIPIO	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA DEL RIESGO Y VULNERABILIDAD DEL MUNICIPIO																	RANGO DE RIESGO		
	INUNDACIONES	AVALANCHAS	DESPLAZAMIENTOS	FALLA GEOLOGICA O GEOTECNICA	DRENAJE DEFICIENTE	EROSIÓN	EROSIÓN COSTERA MARITIMA O FLUVIAL	SEQUIAS	DESERTIFICACIÓN	VENTA VALES O TORNADOS	MAREJADA	TORMENTA ELÉCTRICA	INCENDIOS FORESTALES	COLAPSO DE ESTRUCTURA VIAL	CAIDA DE PUENTES	ACCIDENTE FÉRREC	TRÁNSITO FLUVIAL		DERRAME DE HIDROCARBUROS	OTROS
VALLEDUPAR	9	3	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	0	0	4	9	ALTO
AGUACHICA	9	0	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	1	0	2	9	BAJO
AGUSTÍN CODAZZI	9	3	4	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	0	0	2	4	MODERADO
ASTREA	9	3	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	0	0	2	6	ALTO
BECCERIL	9	3	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	1	0	2	4	BAJO
BOSCONIA	9	0	3	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	1	0	4	9	BAJO
CHIMCHAGUA	9	3	2	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	1	0	2	4	BAJO
CHIRIGUANÁ	9	1	2	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	1	0	2	4	BAJO
CURUMANÍ	1	3	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	1	0	2	4	BAJO
EL COPEY	9	3	6	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	0	0	2	4	BAJO
EL PASO	9	1	2	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	1	0	4	6	BAJO
GAMARRA	9	1	2	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	0	0	2	4	BAJO
GONZÁLEZ	9	1	6	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	0	0	2	4	BAJO
LA GLORIA	9	1	2	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	1	1	4	4	BAJO
LA JAGUA DE IBRICO	9	3	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	0	0	2	4	BAJO
LA PAZ	9	1	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	1	0	4	6	ALTO
MANAURE	9	3	9	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	0	0	2	4	BAJO
PAILITAS	9	3	6	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	1	0	2	4	BAJO
PELAYA	9	1	6	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	1	0	2	4	BAJO
PUEBLO BELLO	9	3	9	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	0	0	2	4	BAJO
RÍO DE ORO	9	3	9	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	0	0	2	4	BAJO
SAN ALBERTO	9	3	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	1	0	2	4	BAJO
SAN DIEGO	9	3	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	0	0	2	4	BAJO
SAN MARTÍN	9	3	6	3	4	2	4	6	1	9	0	6	9	4	2	1	0	2	4	BAJO
TAMALAMEQUE	9	1	2	3	4	2	4	6	1	6	0	6	9	4	2	0	1	2	4	BAJO

Fuente: Oficina Departamental para la Gestión del Riesgo de Desastres

ESTIMACIÓN DE RIESGO

ÍNDICE DE DAÑO o VULNERABILIDAD						RANGO DE RIESGO		
	Sin Daños	Pequeños Daños Materiales	Pequeños Daños Materiales y Algunas Personas Afectadas	Grandes Daños Materiales y Numerosas Personas Afectadas	Grandes Daños Materiales y Víctimas Fatales	BAJO	MODERADO	ALTO
FRECUENCIA, AMENAZA O PROBABILIDAD DE OCURRENCIA								
Inexistente	0	0	0	0	0	0	2	
Sin Constancia	1	2	3	4	5	3	5	
Un Suceso Cada Varios Años	2	4	6	8	10	6	10	
Uno o Más Sucesos al Año	3	6	9	12	15	11	15	

Referente a los resultados de la tabla de probabilidad de ocurrencia del riesgo, podemos concluir que de los 25 municipios que conforman al Departamento del Cesar, veintiuno (21) se encuentran en un rango bajo de ocurrencia de riesgo; uno (1) municipio se encuentra en un rango moderado “Agustín Codazzi”; tres (3) municipios se encuentran en un rango alto “La Paz, Astrea y Valledupar”, tal como se evidencia en el siguiente mapa temático:



Mapa 6 Zona de riesgos por Municipios

Fuente: Propia - Oficina Departamental para la Gestión del Riesgo de Desastres

1.3. Caracterización Ambiental del Departamento

1.3.1. Áreas Naturales Protegidas y a Proteger

Las áreas protegidas son importantes para el Departamento debido a que la mayor parte están localizadas en la Serranía del Perijá, bosque alto andino, donde se produce la mayor cantidad de agua que surten las cuencas abastecedoras de los municipios, son esenciales para conservar la diversidad natural y cultural y los bienes y servicios ecosistémicos para la sociedad, a través de las actividades como ecoturismo, entre otras. Muchas áreas protegidas son importantes para el desarrollo sostenible de las comunidades locales y brindan los insumos necesarios para la estabilidad y el desarrollo de los pueblos.

El departamento cuenta con áreas protegidas de categoría regional como la reserva forestal protectora predio Los Ceibotes con una extensión de 300 ha, ubicado en la jurisdicción del municipio de Valledupar; así mismo se encuentran otras áreas declaradas por algunos municipios como reservas forestales y ecológicas, como la reserva de las cuencas de las quebradas Buturama, Norean, Gallinazo y Limoncito, reserva forestal Bosque del Águil, Parque Potosí y los caños, El Pital y El Cristo, declaradas por el municipio de Aguachica en el año 1987. El municipio de Valledupar, declara en el año de 1996, los cerros de hurtado y la popa, zona de reserva ecológica y patrimonio de la ciudad de la ciudad de Valledupar.

En los años 2001 y 2005 Parques Nacionales Naturales de Colombia declaró como reserva de la sociedad civil los predios Para ver con un área de 200 ha y El Lucero con un área de 55 ha, en jurisdicción de los municipios de Valledupar y El Copey respectivamente.

En el año 2019 se realizó el estudio para la declaratoria del Complejo Cenagoso Zapatosa en la categoría de Distrito Regional de Manejo Integrado el cual fue adoptado mediante Acuerdo de Comisión Conjunta No 1 del 18 de diciembre de 2019 entre Corpocesar y Corpamag que cubre los municipios de Chimichagua, Tamalameque, Curumaní y Chiriguaná del departamento del Cesar y el municipio del Banco en el departamento del Magdalena con un área total de 140765 Has de las cuales 115216 Has están ubicadas en los municipios del Cesar y se encuentra próxima a ser incluida en el Registro Único Nacional de Áreas Protegidas RUNAP.

De acuerdo al portafolio de áreas prioritarias para la declaratoria y para otras estrategias de conservación SIDAP CESAR, adoptado por Corpocesar mediante el Acuerdo 013 de junio de 2017, se determinaron 105 áreas propuestas para ser declaradas como área protegida en el departamento del Cesar, de acuerdo al orden establecido,

complementarias para garantizar un efectivo y real cumplimiento de los objetivos de conservación en el departamento del Cesar.

En el Cesar se identificaron 13 sitios prioritarios de conservación, que suman 312.806 ha, de las cuales 51.706 ha se encuentran declaradas en tres áreas, una del orden nacional, el Parque Nacional Natural Sierra Nevada de Santa Marta y dos a nivel regional, la Reserva Forestal Protectora Los Ceibotes y el Santuario de Vida Silvestre Los Besotes. En el departamento es necesario adoptar medidas de conservación para 261.100 ha, que corresponde a 83% del portafolio identificado.

El área que sobresale por su extensión corresponde a los Bosques Andinos - subandinos y Páramos de la Serranía del Perijá - Cerro Tres Tetas y Cerro Pintao, con una superficie de 52.097 ha. Este sitio es prioritario para la conservación del bosque andino del Caribe pues representa 31,34% de su área total.

Igualmente, se identificó el bosque de montaña como el ecosistema con la meta más alta de conservación (63%) para el departamento, ubicado en el sitio los Bosques y Arbustales Secos del Occidente y Sur de la Sierra Nevada de Santa Marta.

Es importante implementar una estrategia que garantice la conectividad de los remanentes boscosos y arbustivos que rodean las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta con el fin de asegurar la movilidad y conservación del hábitat de especies de aves y mamíferos.

El área del Parque Nacional Natural, es una figura de ordenamiento territorial a la que legalmente se le asigna el fin de conservación, preservación y protección. Los municipios del departamento del Cesar deben acatar esta destinación y plasmarla en sus respectivas reglamentaciones y Plan De Ordenamiento Territorial. Los usos y restricciones de estas áreas estarán sujetos a las disposiciones legales de mayor jerarquía adoptadas por el Ministerio del Medio Ambiente a través de la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales.

Actualmente el Sistema Departamental de Áreas Protegidas (SIDAP) en el departamento del Cesar está conformado por 41 Áreas Protegidas, distribuidas en 19 municipios. Al revisar las áreas actuales se encuentran 10 municipios con una (1) o (2) categorías correspondientes a las Áreas De Reserva Forestal de Ley 2da de 1959. En los municipios restantes se ha concretado la declaratoria de categorías de conservación más específicas. Tales como: Parques Regionales, Reservas Forestales Protectoras, Reservas Ecológicas, Áreas De Interés Ambiental,

entre otra. Entre las Áreas Forestales en jurisdicción del Departamento del Cesar, según el Sistema Departamental de Áreas Protegidas SIDAP se encuentran:

- Área protegida Parque Nacional Sierra Nevada de Santa Marta, con una extensión de 41,80 Ha, se encuentra en jurisdicción de los municipios de Valledupar- Pueblo Bello, Creado por la Resolución Ejecutiva No. 164 del 6 de Junio de 1977.
- Área Protegida Reserva Forestal Sierra Nevada, con una extensión de 138,892 Ha, se encuentra en jurisdicción de los municipios de Valledupar- Pueblo Bello, Declarado por la Ley 2da de 1959.
- Resguardo Indígena Kogui- Malayo, con una extensión de 13,259 Ha, se encuentra en jurisdicción de Valledupar, La comunidad indígena presente en este resguardo pertenece a la Etnia Kogui, Arsarios o Wiwa. Creado por la Resolución No.366 de 1980 por el INCORA.
- Resguardos Indígena Arhuaco, con una extensión de 57,541 Ha, se encuentra en jurisdicción de Valledupar, Creado con el Acuerdo No. 083 de 1983 por el INCORA. Fuente SIG Corpocesar.
- Santuario de Vida Silvestre Los Besotes, con una extensión de 3,556 Ha, se encuentra en jurisdicción de Valledupar, Declarado como área protegida por la Resolución No. 636 del 13 de julio de 2009, emanada por CORPOCESAR.
- Reserva de la Sociedad Civil los Predios Paraver, con una extensión de 200 Ha, se encuentra en jurisdicción de Valledupar, Creada por el Sistema Nacional de Parques Naturales de Colombia.
- Reserva Forestal Protectora Los Ceibotes, con una extensión de 330 Ha, se encuentra en jurisdicción de Valledupar, Declarada mediante acuerdo 010 del 25 de marzo de 1992 emanado de la junta directiva de CORPOCESAR.
- Reserva de la Sociedad Civil El Lucero, con una extensión de 55 Ha, se encuentra en jurisdicción del municipio de El Copey, Creada por el Sistema Nacional de Parques Naturales de Colombia.
- Área Sustraída para Resguardos Yucos de Iroka y Socorpa, con una extensión de 44,922 Ha, se encuentra en jurisdicción de los municipios de Agustín Codazzi y Becerril, Sustracción Reserva Forestal Ley 2da de 1959, Fuente SIG Corpocesar.
- Resguardos y/o Reservas Indígenas Yucos de Socorpa, con una extensión de 27,460 Ha, se encuentra en jurisdicción del municipio de Becerril, Creado por la Resolución No. 165 de 1977 por el INCORA, Fuente SIG Corpocesar.
- Resguardos y/o Reservas Indígenas Yucos de Iroka, con una extensión de 8,399 Ha, se encuentra en jurisdicción del municipio de Agustín Codazzi, Creado por la Resolución No. 150 de 1976 por el INCORA, Fuente SIG Corpocesar.

- Reserva Forestal de la Serranía de los Motilones, con una extensión de 226,051 Ha, se encuentra en jurisdicción de los municipios de Manaure, La Paz, Agustín Codazzi, Becerril, La Jagua de Ibirico, Chiriguaná, Curumaní, Chimichagua, Pailitas, Pelaya y La Gloria, Declarado por la Ley 2da 1959.
- Reserva Forestal del Río Magdalena, con una extensión de 166,225 Ha, se encuentra en jurisdicción de los municipios de Curumaní, Chimichagua, Pailitas, Pelaya, La Gloria, Aguachica, San Alberto, San Martín, Río de Oro y González, Declarado por la Ley 2da de 1959.
- Reserva Forestal protectora de la Cuenca Alta del Caño Alonso, con una extensión de 467 Ha, se encuentra en jurisdicción de los municipios Pelaya, La Gloria, Creado Mediante Acuerdo No. 009 de 1987.
- Reserva Forestal del Bosque del Aguil, con una extensión de 13.82 Ha, se encuentra en jurisdicción del municipio de Aguachica, Declarado como reserva Ecológica por el Acuerdo No. 005 de marzo 03 de 1998, emanado por el Consejo del Municipio de Aguachica, Cesar.
- Reserva de las Cuencas Quebradas Buturama, Noreán, Gallinazo y Limoncito, se encuentra en jurisdicción del municipio de Aguachica.
- Reserva Forestal del Parque Potosí y Los Caños El Pital y El Cristo, se encuentra en jurisdicción del municipio de Aguachica.

En la siguiente tabla, se observa las áreas protegidas que actualmente se encuentran en el departamento Cesar a nivel regional y nacional incluyendo las categorías de Reserva Forestal, Parque Naturales y Reserva de Sociedad Civil.

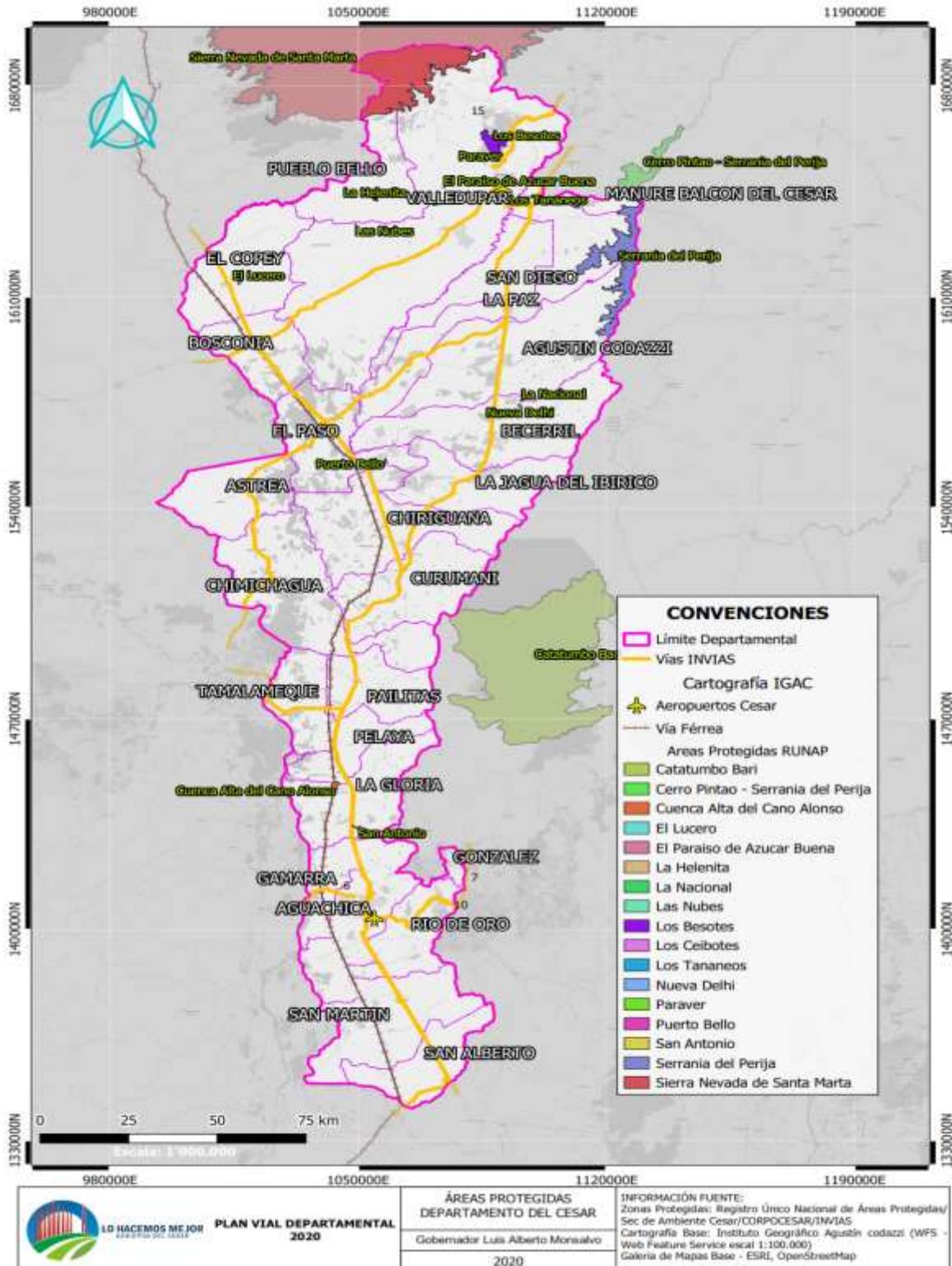
Tabla 5. Ficha 16. Áreas Protegidas del Departamento Cesar

MUNICIPIO	NOMBRE DE LAS ÁREAS PROTEGIDAS	EXTENSIÓN (Ha)	CATEGORÍA	COMUNIDADES PROTEGIDAS	OBJETIVOS DE LA CONSERVACIÓN	OBSERVACIONES
VALLEDUPAR - PUEBLO BELLO.	PARQUE NACIONAL NATURAL SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA.	41760	PARQUE NATURAL	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	
VALLEDUPAR - PUEBLO BELLO.	RESERVA FORESTAL DE LA SIERRA NEVADA.	138892	RESERVA FORESTAL	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	
VALLEDUPAR	RESGUARDOS INDIGENA KOGUIMALAYO	13259.08	RESGUARDO INDÍGENA	INDÍGENAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y LAS COSTUMBRES ANCESTRALES DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS	
VALLEDUPAR - PUEBLO BELLO.	RESGUARDOS INDIGENA ARHUACO	57541.18	RESGUARDO INDÍGENA	COMUNIDADES CAMPESINAS E INDÍGENAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y LAS COSTUMBRES ANCESTRALES DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS	
VALLEDUPAR	SANTUARIO DE VIDA SILVESTRE LOS BESOTES.	3556	OTROS	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	SANTUARIO DE VIDA SILVESTRE LOS BESOTES
VALLEDUPAR	RESERVA DE LA SOCIEDAD CIVIL LOS PREDIOS PARAVER.	200	OTROS	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	RESERVA DE LA SOCIEDAD CIVIL

MUNICIPIO	NOMBRE DE LAS ÁREAS PROTEGIDAS	EXTENSIÓN (Ha)	CATEGORÍA	COMUNIDADES PROTEGIDAS	OBJETIVOS DE LA CONSERVACIÓN	OBSERVACIONES
VALLEDUPAR	RESERVA FORESTAL PROTECTORA LOS CEIBOTES.	330	RESERVA FORESTAL	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	
VALLEDUPAR	RESERVA FORESTAL PROTECTORA LAS NUBES	11	RESERVA FORESTAL	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	
EL COPEY	RESERVA DE LA SOCIEDAD CIVIL EL LUCERO.	55	OTROS	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	RESERVA DE LA SOCIEDAD CIVIL
AGUSTIN CODAZZI Y BECERRIL	AREA SUSTRÁIDA PARA RESGUARDOS YUCOS DE IROKA Y SOCORPA	44921.6	RESGUARDO INDÍGENA	INDÍGENAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y LAS COSTUMBRES ANCESTRALES DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS	
BECCERRIL	RESGUARDOS Y/O RESERVAS INDÍGENAS YUCOS DE SOCORPA	27460	RESGUARDO INDÍGENA	INDÍGENAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y LAS COSTUMBRES ANCESTRALES DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS	
AGUSTIN CODAZZI	RESGUARDOS Y/O RESERVAS INDÍGENAS YUCOS DE IROKA.	8399	RESGUARDO INDÍGENA	INDÍGENAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y LAS COSTUMBRES ANCESTRALES DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS	
MANAURE, LA PAZ, AGUSTÍ CODAZZI, BECERRIL, LA JAGUA DE IBIRICO, CHIRIGUANÁ, CURUMANÍ, CHIMICHAGUA, PAILITAS, PELAYA Y LA GLORIA	RESERVA FORESTAL DE LA SERRANÍA DE LOS MOTILONES.	226051	RESERVA FORESTAL	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	
CURUMANI, CHIMICHAGUA, PAILITAS, PELAYA, LA GLORIA, AGUACHICA, SAN ALBERTO, SAN MARTÍN, RÍO DE ORO Y GONZÁLEZ.	RESERVA FORESTAL DEL RÍO MAGDALENA.	166225	RESERVA FORESTAL	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	
PELAYA, LA GLORIA.	RESERVA FORESTAL PROTECTORA DE LA CUENCA ALTA DEL CAÑO ALONSO.	467	RESERVA FORESTAL	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	
AGUACHICA	RESERVA FORESTAL DEL BOSQUE DEL AGUIL.	13.82	RESERVA FORESTAL	POBLACIÓN DE AGUACHICA	BOSQUE PROTECTOR	
AGUACHICA	RESERVA DE LAS CUENCAS QUEBRADAS BUTURAMA, NOREÁN, GALLINAZO Y LIMONCITO.	N.R	RESERVA FORESTAL	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	
AGUACHICA	RESERVA FORESTAL DEL PARQUE POTOSÍ Y LOS CAÑOS EL PITAL Y EL CRISTO.	N.R	RESERVA FORESTAL	COMUNIDADES CAMPESINAS	PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	

Fuente: Secretaria de Ambiente - Departamento del Cesar

Corporación Autónoma Regional del Cesar – CORPOCESAR
 Sistema Nacional de Áreas Protegidas incluidas en el Registro Único Nacional de áreas



Mapa 7: Áreas protegidas Departamento del Cesar

Fuente: Registro Único Nacional de Áreas Protegidas - Corpoesar

1.4. Características Sociales y Demográficas

1.4.1. Aspectos demográficos

Según el DANE, Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018, el Departamento del Cesar tiene una población de 1.200.5747 habitantes (ajustada por cobertura), de las cuales 903.411 personas se ubican en las cabeceras y 297.163 personas en los centros poblados y rural disperso.

Dentro de la población reportada por el DANE se encuentran siete (7) pueblos indígenas, conformados por 51.233 personas. La población indígena en el departamento corresponde al 4,7% de la población total, existiendo un decrecimiento de 8,6% con relación al CG 2005, cuando la población indígena era el 5,1% de la población total.

El DANE, en los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018, presenta la distribución geográfica de autorreconocimiento de la población NARP (Negra, Afrocolombiana, Raizal y Palenquera). Según el DANE, de los resultados del Censo General 2005, en el Cesar existían 105.412 personas con autorreconocimiento NARP y acorde con el CNPV 2018, en el Departamento existen 142.436 personas de la población NARP, con una variación porcentual de 35.12% en 13 años (2005 - 2018). En el Cesar existen 42.671 hogares con jefatura NARP.

En las siguientes tablas se presenta la población del País y del Departamento del Cesar con base censo general del año 2005 y proyectada hasta el horizonte propuesto del plan vial según proyecciones DANE.

Tabla 6: Crecimiento de la población en el horizonte del plan vial

Año	Población total (Hab)		(%) Tasa de crecimiento intercensal		(%) Participación del departamento a nivel país
	País	Departamento	País	Departamento	
2005	42.888.592	903.279	1,18%	1,34%	2,11%
2010	45.508.205	966.420	1,14%	1,24%	2,12%
2015	48.202.617	1.028.880	1,09%	1,14%	2,13%
2020	50.912.429	1.089.783			2,14%

Fuente: Censo Dane 2005, Proyección Población 2020

Tabla 7: Ficha 18. Crecimiento intercensal de la población Departamento del Cesar

PROYECCIÓN DE POBLACIÓN

MUNICIPIO	POBLACIÓN (habitantes)		TASA ANUAL DE CRECIMIENTO (%)	POBLACIÓN PROYECTADA	
	CENSO 1993	CENSO 2005		2020	2030
VALLEDUPAR	278.216	354.449	2,04 %	479.754	587.032
AGUACHICA	68.946	82.335	1,49 %	102.785	119.168
AGUSTÍN CODAZZI	62.983	53.969	- 1,28 %	44.493	39.119
ASTREA	21.727	18.394	- 1,38 %	14.937	13.002
BECERRIL	14.225	13.941	- 0,17 %	13.594	13.367
BOSCONIA	25.076	30.885	1,75 %	40.074	47.673
CHIMICHAGUA	36.719	30.993	- 1,40 %	25.074	21.770
CHIRIGUANÁ	27.481	22.146	- 1,78 %	16.909	14.125
CURUMANÍ	33.368	27.560	- 1,58 %	21.700	18.503
EL COPEY	25.031	24.971	- 0,02 %	24.896	24.846
EL PASO	21.509	20.808	- 0,28 %	19.964	19.420
GAMARRA	11.075	14.472	2,25 %	20.219	25.269
GONZÁLEZ	19.326	9.252	- 5,95 %	3.684	1.994
LA GLORIA	17.287	14.586	- 1,41 %	11.795	10.238
LA JAGUA DE IBIRICO	25.322	22.082	- 1,13 %	18.609	16.602
LA PAZ	22.838	21.874	- 0,36 %	20.726	19.994
MANAURE	8.262	11.317	2,66 %	16.770	21.797
PAILITAS	14.642	15.902	0,69 %	17.631	18.887
PELAYA	14.927	16.561	0,87 %	18.857	20.562
PUEBLO BELLO	14.200	17.228	1,62 %	21.937	25.771
RÍO DE ORO	15.966	14.406	- 0,85 %	12.669	11.629
SAN ALBERTO	15.868	20.018	1,95 %	26.764	32.481
SAN DIEGO	14.654	13.772	- 0,52 %	12.744	12.102
SAN MARTÍN	16.394	17.312	0,46 %	18.532	19.393
TAMALAMEQUE	15.377	14.046	- 0,75 %	12.543	11.631
TOTAL	841.419	903.279		1.037.660	1.166.375

Fuente: Censo Dane 2005, Censo Dane 1993

Para el censo de 1993, es importante resaltar que el municipio de Pueblo Bello aun no era reconocido como municipio, fue para el año 1997, bajo el gobierno de Mauricio Pimiento y el alcalde municipal de Valledupar, Rodolfo Campo Soto (sin consulta previa alguna), crearon el municipio de Pueblo Bello bajo la ordenanza 037 del 10 de diciembre de 1997. Posterior a esta vigencia el municipio realizo un censo, dato que fue tomado para efecto del cálculo de crecimiento intercensal.

De acuerdo a la tabla anterior, al hacer un análisis del crecimiento intercensal poblacional por Municipios del Departamento, se evidencian decrecimientos notables en González, seguido de los municipios de Chiriguaná y Curumaní. Efecto contrario, crecimiento significativo, sucedió en los municipios de Manaure, Gamarra y Valledupar.

Según cifras del Censo 2005 proyectado a 2020, muestra que el 76,12% de la población se concentra en las cabeceras Municipales, sin embargo, haciendo un análisis individual se identificaron municipios con mayor población ubicada en las zonas rurales, entre ellos se encuentran Chimichagua, González, El Paso, Pueblo Bello, Pelaya y Tamalameque, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 8: Ficha 18. Crecimiento intercensal de la población Departamento del Cesar - Población Urbano Rural 2020

MUNICIPIO	URBANA - CABECERA MUNICIPAL		RURAL - RESTO DEL MUNICIPIO		TOTAL		NORMALIZACIÓN DE POBLACIÓN
	HABITANTES	%	HABITANTES	%	HABITANTES	%	
VALLEDUPAR	432.986	39,73 %	70.458	6,47 %	503.444	46,20 %	1,00
AGUACHICA	85.701	7,86 %	11.824	1,08 %	97.525	8,95 %	0,19
AGUSTÍN CODAZZI	38.368	3,52 %	10.437	0,96 %	48.805	4,48 %	0,10
ASTREA	10.227	0,94 %	9.198	0,84 %	19.425	1,78 %	0,04
BECERRIL	10.414	0,96 %	2.702	0,25 %	13.116	1,20 %	0,03
BOSCONIA	36.755	3,37 %	3.560	0,33 %	40.315	3,70 %	0,08
CHIMICHAGUA	11.743	1,08 %	18.449	1,69 %	30.192	2,77 %	0,06
CHIRIGUANÁ	14.601	1,34 %	3.707	0,34 %	18.308	1,68 %	0,04
CURUMANÍ	19.134	1,76 %	3.539	0,32 %	22.673	2,08 %	0,05
EL COPEY	21.362	1,96 %	5.638	0,52 %	27.000	2,48 %	0,05
EL PASO	4.063	0,37 %	19.636	1,80 %	23.699	2,17 %	0,05
GAMARRA	10.201	0,94 %	7.479	0,69 %	17.680	1,62 %	0,04
GONZÁLEZ	1.324	0,12 %	4.690	0,43 %	6.014	0,55 %	0,01
LA GLORIA	6.213	0,57 %	5.836	0,54 %	12.049	1,11 %	0,02
LA JAGUA DE IBIRICO	19.136	1,76 %	3.304	0,30 %	22.440	2,06 %	0,04
LA PAZ	10.491	0,96 %	5.775	0,53 %	16.266	1,49 %	0,03
MANAURE	13.780	1,26 %	3.842	0,35 %	17.622	1,62 %	0,04
PAILITAS	12.563	1,15 %	5.858	0,54 %	18.421	1,69 %	0,04
PELAYA	6.159	0,57 %	18.999	1,74 %	25.158	2,31 %	0,05
PUEBLO BELLO	6.181	0,57 %	7.611	0,70 %	13.792	1,27 %	0,03
RÍO DE ORO	15.347	1,41 %	7.718	0,71 %	23.065	2,12 %	0,05
SAN ALBERTO	20.256	1,86 %	6.769	0,62 %	27.025	2,48 %	0,05
SAN DIEGO	7.354	0,67 %	5.729	0,53 %	13.083	1,20 %	0,03
SAN MARTÍN	9.520	0,87 %	9.495	0,87 %	19.015	1,74 %	0,04
TAMALAMEQUE	5.711	0,52 %	7.940	0,73 %	13.651	1,25 %	0,03
TOTAL	829.590	76,12 %	260.193	23,88 %	1.089.783	100,00 %	

Fuente: Censo Dane 2005, Proyección Población 2020

1.4.2. Índice de Pobreza

En Colombia existen 2 indicadores oficiales y complementarios para la medición de pobreza (DNP, 2012):

1) la pobreza monetaria, que mide el porcentaje de la población con ingresos por debajo del mínimo de ingresos mensuales definidos como necesarios para cubrir sus necesidades básicas¹, y 2) la pobreza multidimensional calculada con el Índice de Pobreza Multidimensional (IPM), que mide los hogares con privaciones en 5 dimensiones básicas de bienestar, distintas a la carencia de ingresos.

1.4.2.1. Pobreza Monetaria

Esta cifra se construye a partir de la medición del ingreso per cápita corriente de la unidad de gasto y luego se compara con el costo monetario de adquirir una canasta de alimentos. En el caso de la pobreza monetaria

extrema o indigencia, se compara con el costo monetario de adquirir una canasta de bienes alimentarios y no alimentarios mínimos para la subsistencia.

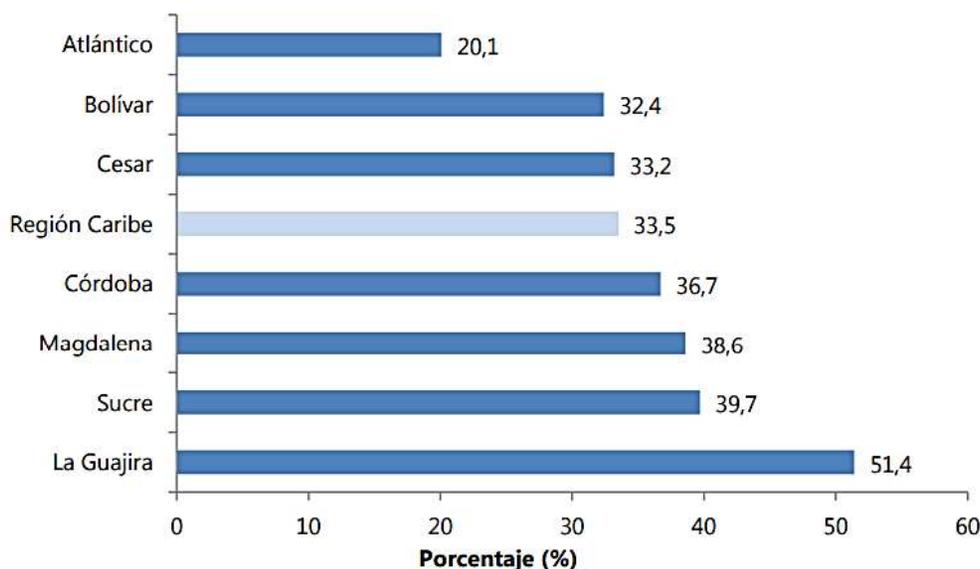
Para el caso específico del Departamento del Cesar, según el DANE, la cifra oficial de pobreza monetaria es igual a \$254.744 y para la pobreza monetaria extrema, igual a \$115.954 para el año 2018. Esto quiere decir que, una familia de cuatro (4) personas se considera en situación de pobreza monetaria en el Departamento del Cesar si el ingreso total del hogar está por debajo \$1.018.976 ($\254.744×4), mientras que una familia del mismo tamaño sería considerada en situación de pobreza monetaria extrema si su ingreso es menor a \$463.816 ($\115.954×4).

1.4.2.2. IPM, Índice de Pobreza Multidimensional

IPM, Índice de Pobreza Multidimensional, es un indicador que refleja el grado de privación de las personas en un conjunto de cinco dimensiones: condiciones educativas del hogar, salud, trabajo, acceso a servicios públicos domiciliarios y condiciones de la vivienda. Estas dimensiones involucran 15 indicadores. Una persona se considera en situación de pobreza multidimensional cuando pertenece a un hogar que está privado en una tercera parte es decir por lo menos 33,3% de las 15 variables seleccionadas, teniendo en cuenta la ponderación asignada a cada variable.

La metodología para el cálculo fue diseñada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y en mayo de 2012, el CONPES 150, determina que el DANE será el encargado oficial del cálculo de la pobreza multidimensional y divulgación de las cifras respectivas.

Entonces de acuerdo con el Boletín Técnico Pobreza Multidimensional Departamental, publicado en el 2018, el departamento del Cesar el porcentaje de personas en situación de pobreza multidimensional en cabeceras fue de 26,7% y en los centros poblados y rural disperso de 53,5%, en consecuencia, el porcentaje de personas en situación de pobreza multidimensional en centros poblados y rural disperso fue 2 veces el de las cabeceras para el departamento de Cesar.

Ilustración 1: Pobreza multidimensional (porcentaje) Región Caribe Año 2018

Fuente: DANE, Boletín Técnico Pobreza Multidimensional Departamental, 2018

Tabla 5: Ficha 18. Crecimiento intercensal de la población Departamento del Cesar - Índice de Pobreza Multidimensional por Municipios

MUNICIPIO	ÍNDICE DE POBREZA MULTIDIMENSIONAL		
	IPM 2020	NORMALIZACIÓN	POSICIÓN DEL MUNICIPIO SEGÚN IPM
VALLEDUPAR	53%	0,58	25
AGUACHICA	71%	0,78	17
AGUSTÍN CODAZZI	73%	0,80	16
ASTREA	84%	0,92	4
BECERRIL	71%	0,78	17
BOSCONIA	78%	0,86	12
CHIMICHAGUA	87%	0,96	2
CHIRIGUANÁ	71%	0,78	17
CURUMANÍ	76%	0,84	13
EL COPEY	79%	0,87	9
EL PASO	80%	0,88	8
GAMARRA	79%	0,87	9
GONZÁLEZ	86%	0,95	3
LA GLORIA	82%	0,90	5
LA JAGUA DE IBIRICO	70%	0,77	20
LA PAZ	65%	0,71	21
MANAURE	74%	0,81	15
PAILITAS	82%	0,90	5
PELAYA	91%	1,00	1
PUEBLO BELLO	75%	0,82	14
RÍO DE ORO	65%	0,71	21
SAN ALBERTO	63%	0,69	24
SAN DIEGO	64%	0,70	23
SAN MARTÍN	79%	0,87	9
TAMALAMEQUE	82%	0,90	5

Fuente: DANE, Boletín técnico DANE 2018

1.5. Articulación Regional

La revisión de esta articulación regional, se realizó bajo la perspectiva funcional, cuyas cualidades constituyen la estructura espacial que forma parte integral de la vida y desarrollo de un territorio. Este análisis busca de alguna manera entender cómo y de qué manera funciona un territorio en post de generar instrumentos de decisión que coadyuven a compactar y aumentar su desarrollo.

El departamento del Cesar cuenta con una carretera troncal, que comunica las principales poblaciones con las ciudades de Santa Marta, Bucaramanga y Bogotá D.C., otra conecta a la capital con el territorio de La Guajira y la República de Venezuela; carreteras departamentales unen entre sí las poblaciones del departamento y además con las de Norte de Santander y Magdalena; para la navegación fluvial se utilizan los ríos Cesar y Magdalena. Indudablemente las dimensiones de una adecuada planeación para el desarrollo son muy complicadas, la infraestructura de transporte es una de esas dimensiones, de nada sirve la ubicación estratégica del departamento si no se tienen las vías de comunicación que permitan explotarla.

Por lo anterior, el subsistema urbano regional del Departamento del Cesar se analiza bajo la óptica de algunos conceptos enmarcados dentro del desarrollo regional, tales como: Apoyo a la producción, servicios urbanos rurales, centros turísticos y/o culturales, intercambios de bienes y servicios, servicios financieros, servicios sociales y servicios educativos, tal como se muestra en el **Anexo 1. Ficha No.19. Funciones y Rol de los centros urbanos jerarquizados del Departamento.**

Se precisa a Bogotá como el centro urbano de mayor jerarquía que ejerce atracción sobre la Región Caribe y sobre el Cesar. Dicha relación, se encuentra ordenada por un lado por la prestación de algunos servicios especializados que aun en el territorio no se prestan en términos de acceso a servicios de salud, educación superior o servicios financieros, aparte de constituirse como el centro administrativo del país; por el otro lado, están las relaciones comerciales donde Bogotá es uno de los principales centros de consumo de los productos generados en Departamento.

En una segunda escala de primacía, se encuentra la Región Caribe, donde la primacía la ostenta Barranquilla, la cual es el centro urbano cuya oferta en servicios y equipamientos complementa a los demás territorios de la región, al constituirse de manera histórica por como el centro urbano con mejores equipamientos urbanos.

Por otro lado, las relaciones funcionales del Departamento, vale la pena referenciar que aun cuando no pertenecen a la Región Caribe, los Santanderes ejercen una importante influencia en el desarrollo e

intercambios con los municipios del sur, constituyéndose Aguachica en el nodo de dicho intercambio en el Departamento.

Finalmente, desde el ámbito micro regional se denota la evidencia de los dos centros urbanos principales Valledupar y Aguachica, donde el primero tiene un área de influencia administrativa, comercial y de servicios que comprende a la mayoría de los municipios de las subregiones norte, noroccidental y centro del Departamento y a varios municipios del sur de La Guajira (incluso, algunas poblaciones del Magdalena: El Difícil, etc.). La ciudad posee una organización urbana reconocida como la más avanzada entre las ciudades del Caribe Colombiano; su atractiva oferta de servicios públicos y educación le otorga condiciones para promoverse como ciudad – región y uno de los principales polos de desarrollo del Caribe norte y la zona fronteriza norte de Colombia y Venezuela.

Aguachica, la segunda ciudad del Cesar, está ubicada al sur del Departamento con una posición geográfica estratégica, por ser paso obligado de tránsito hacia la Costa Caribe y el interior del país. Esta ciudad es un punto de convergencia para el mercado de productos agropecuarios de los Municipios del Sur del Cesar, Sur de Bolívar, Santander y Norte Santander y sobre los cuales ejerce influencia. Esto le ha permitido desarrollar un comercio de bienes y servicios y una base empresarial con predominio en micro y pequeñas empresas. La economía de Aguachica gira alrededor del sector agropecuario, la agroindustria y el comercio, lo cual ha posibilitado el surgimiento de una serie de servicios de apoyo como los agro-técnicos, los financieros, el transporte y otros servicios empresariales y personales dirigidos a los diferentes sectores económicos y a la población de la mesorregión.

Dentro de la jerarquía urbana del subsistema vale la pena referenciar procesos de crecimiento y expansión en tres centros urbanos, que poseen una jerarquía de centros locales, estos son Codazzi y la Paz. De otro lado, dentro de la misma jerarquía urbana, hay que reconocer que San Diego, Astrea, El Paso, Chimichagua, La Gloria, Tamalameque, Pelaya, Becerril, Manaure, Río de Oro, San Alberto, San Martín, Copey, Pueblo Bello, La Jagua de Íbirico, Pailitas, Chiriguaná, lo que evidencia la insipiente en el desarrollo urbano a pesar de la generación de actividades que aportan importantes recursos como la minería en la Jagua, El Paso, Chiriguana, rezagándolos en los niveles de desarrollo del Departamento.

El papel del desarrollo de la infraestructura vial, debe recordarse que hacia la década de los 50, el territorio del Cesar mostraba una tendencia o conformación urbana hacia aquellas zonas ribereñas del Río Magdalena, una vez

se fueron estructurando los proyectos viales de carácter nacional que atravesaban el territorio, el Cesar fue tomando mayor importancia y así mismo el desarrollo y localización de los centros urbanos.

En la actualidad es un departamento muy importante desde el punto de vista agrícola, pecuario y minero, beneficiado por su ubicación geográfica, la buena calidad de los suelos y a las potencialidades de adecuación de sus tierras mediante el riego, se produce palma africana, maíz tradicional, maíz tecnificado, arroz riego, arroz seco mecanizado, sorgo, café, caña, yuca, algodón, cacao, ajonjolí y plátano.

La ganadería vacuna es una actividad de gran importancia gracias a las extensas llanuras; la mayor proporción del hato ganadero está dedicado a la producción lechera. La pesca es una actividad relevante de la población; se caracteriza por ser de subsistencia y artesanal, y se concentra en el río Magdalena y en sus ciénagas.

El departamento se destaca por sus explotaciones de carbón ubicadas en los municipios de La Jagua de Ibirico, Chiriguana, Agustín Codazzi, Becerril y El Paso. Existen además explotaciones de petróleo en el municipio de Aguachica, San Martín, Río de Oro y San Alberto. La industria tiene baja participación en la economía departamental; se destaca la relacionada con los alimentos, principalmente con la agroindustria. Valledupar se constituye en el epicentro comercial para el intercambio y abastecimiento de productos, la mayor parte de los cuales proviene del sector agropecuario.

En este orden de ideas, el Departamento del Cesar define su perfil productivo en tres áreas importantes: las explotaciones de carbón mineral y la densificación de los monocultivos como la palma que han perfilado los enclaves económicos del Departamento; segundo el resurgir del sector agrícola mediante un cambio paulatino hacia la agroindustria y ganadería sostenible y un potencial sector servicios a través del transporte, la prestación de servicios sociales y el turismo.

2.0. ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA DEL DEPARTAMENTO

El Departamento del Cesar define su perfil productivo en tres áreas importantes: las explotaciones de carbón mineral y la densificación de los monocultivos como la palma que han perfilado los enclaves económicos del Departamento; segundo el resurgir del sector agrícola mediante un cambio paulatino hacia la agroindustria y ganadería sostenible y un potencial sector servicios a través del transporte, la prestación de servicios sociales y el turismo. Continuación se desglosan las actividades y apuestas productivas.

2.1. La Minería

El aprovechamiento de los recursos minerales del Departamento del Cesar está basado en la explotación de diferentes minerales (Carbón, Arenas, Gravas, Granito, Caliza, Recebo, Mármol, Barita, Arcilla, Hierro, Oro y Cobre) localizados en la mayoría de los municipios del departamento, sin embargo en las zonas centro y norte respectivamente es donde se concentra la mayor actividad minera, en concordancia con las actividades de la minería a gran escala del carbón, de igual manera en estas zonas y en la zona sur se han desarrollado diferentes explotaciones a menor escala en volumen de los minerales anteriormente citados, desarrollando una gran cadena productiva alrededor de este sector.

Como se anotó anteriormente, la actividad minera ha significado para el Departamento como para los municipios con yacimientos de carbón, unos ingresos importantes por concepto de regalías. El 99,97% de las asignaciones directas del departamento proviene de la explotación de carbón, y el 0.003% de materiales de construcción.



Foto: Explotación minera en el Cesar

Según la Agencia Nacional de Minería (ANM) 2016, El Cesar tiene actualmente 348 títulos mineros vigentes que representan un área de 277.180 Ha, correspondientes al 12,39% del Departamento, que, según el Plan Nacional Minero, Unidad de Planificación Mineroenergética (UPME) 2017, corresponde al 5% de las concesiones del País. De estos títulos, 51 están en etapa de exploración, 78 en construcción y montaje, y 219 en explotación. Teniendo en cuenta el mineral según su uso, 73 de esos títulos son de carbón, con 200 títulos materiales para construcción es el mineral con mayor participación en el total de títulos, 13 son de metales preciosos y 62 de otros minerales. La ANM tiene actualmente pendientes 109 solicitudes de legalización.

Las minas de carbón del Cesar están localizadas en el centro del Departamento, en jurisdicción de 5 municipios contiguos geográficamente: La Jagua de Ibérico, Chiriguaná, El Paso, Becerril y Agustín Codazzi.

Existen dos zonas carboníferas a saber:

- El Área Carbonífera de la Jagua de Ibérico, localizada en el departamento del Cesar a una distancia de 115 kilómetros de Valledupar en el municipio de la Jagua, con dos sectores bien definidos: El de la Jagua y el de Cerro Largo.

Proyectos mineros de esta área:

- Carbones de la Jagua (CDJ)
- Norcarbon S.A
- Carbones Sororia LTDA
- Colombia Natural Resources S.A.S – la Francia III – el Hatillo
- Consorcio Minero Unido (CMU)
- Carbones de los Andes (CARBOANDES) hoy Carbones El Tesoro (CET)
- Proyecto Carbonífero Cerro Largo – Sororia – Drummond Ltd.
- Proyecto Minero Norcarbón S. A.
- Proyecto Minero Carbones del Caribe S. A.

- El Área Carbonífera de La Loma, localizada en la parte central del departamento en la jurisdicción de los municipios de Chiriguaná, Becerril, El Paso, La Loma y la Jagua, con 570 km². Esta área por sus condiciones estratigráficas y estructurales se divide en los sectores: El Descanso Norte, Guaymaral, Sinclinal de la Loma, Boqueron, El Descanso Sur y Rincón Hondo.

Proyectos mineros de esta área:

- Proyecto Carbonífero Calenturitas – PRODECO C.I. S.A.
- Proyecto Carbonífero La Loma – Drummond Ltd. denominado también “Mina Pribbenow”
- Proyecto Carbonífero Mina El Hatillo – Emcarbon S. A.
- Proyecto Carbonífero La Francia – Carbones del Cesar S. A.

Cabe destacar que en la zona carbonífera del departamento del Cesar se localizan áreas de especial importancia ecológica y cultural cuyo conocimiento es imprescindible para el desarrollo de la actividad minera y para las funciones de control y seguimiento que deben realizar las autoridades ambientales.

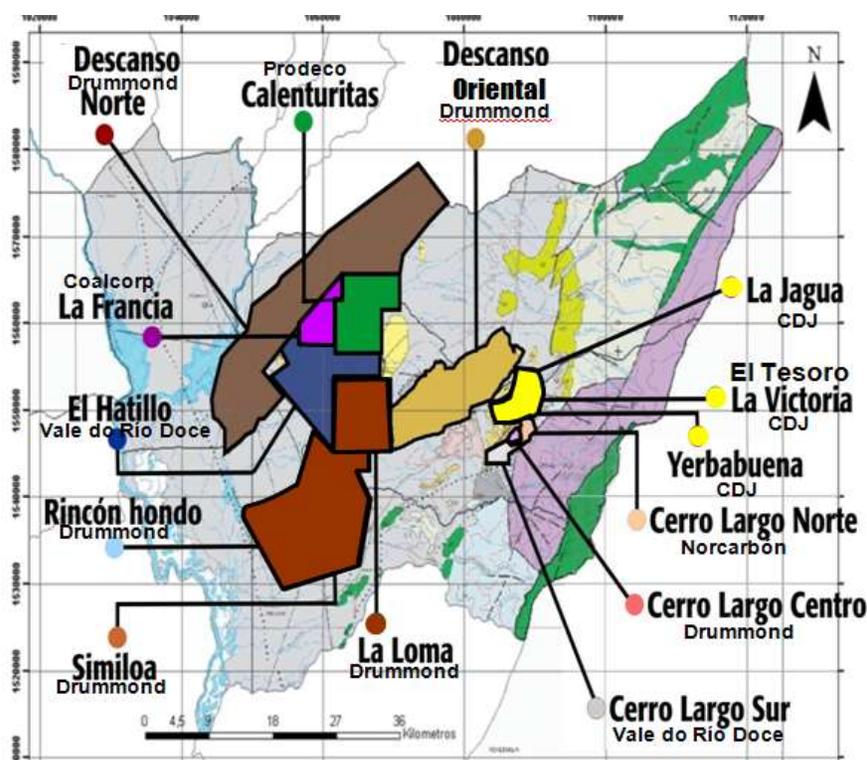
Una de estas áreas es la Reserva Forestal de los Motilones, que se extiende a lo largo de la Serranía del Perijá, hasta los límites con la República de Venezuela y que ha sido notoriamente impactada por las explotaciones mineras que se realizan en la zona.

Encontramos también vertientes como El Río Maracas en Becerril, El Río Cesar en Chiriguana, en La jagua de Ibirico y en La loma.

El Cesar produjo en este primer trimestre del año un total de 13.363.415 toneladas de carbón, el 64% de la producción nacional. Según reportes de la ANM el aporte por municipios fue así: Agustín Codazzi 2.671.329 mill/ton, Becerril 4.049.296 mill/ton, El Paso 1.229.201 mill/ton, La Jagua de Ibirico 5.413.587 mill/ton. El aumento de la producción carbonífera del departamento con respecto al mismo periodo del año anterior es del 13%. Agencia Nacional de Minería.

Esta industria, aunque tiene alta participación en el PIB, presenta una baja contribución en la economía departamental.

Ilustración 2: Explotaciones mineras 2010



Fuente: Gobernación del Cesar, 2010.

Calizas: El departamento del Cesar cuenta con grandes reservas de Calizas las cuales se distribuyen tanto en la Serranía del Perijá como en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, estos depósitos se presentan a través de la Formación Cogollo teniendo su máxima expresión en los alrededores del Corregimiento de Caracolí-

Mariangola (Valledupar). Las principales fuentes de calizas en el departamento son provenientes de la Formación Cogollo.

Su principal uso es en la industria de la construcción como materia prima para la elaboración de triturado de diferente granulometría para la construcción de vías férreas y carreteras como base y sub-base, la mayor demanda de este material se presenta en la zona centro del departamento para el mantenimiento de la infraestructura vial. La caliza es usada industrialmente en la elaboración de cal en la fábrica del Municipio de La Paz (requieren material con carbonato de calcio mayor de 75%), como material de construcción, en ornamentación, afirmado de vías y elaboración de productos agropecuarios.

Gravas y Arenas: Las gravas y arenas pertenecen a la Formación Cuaternario (Q) Aluvial y Coluvial presentan exposiciones en la mayoría de Municipios del departamento del Cesar; se presentan dos tipos de explotación sobre el cauce de los ríos o implementando canteras de las cuales se extraen dos tipos de materiales de construcción, las gravas y arenas utilizadas generalmente en la construcción de toda la infraestructura del departamento. En los municipios de Valledupar, El Copey, La Jagua de Ibirico, San Martín, Chiriguaná, Pelaya, Pailitas y San Alberto. La mayoría de las explotaciones se presentan en los cauces de los ríos por lo cual las reservas son constantes por la recarga natural de los depósitos. Las explotaciones generalmente se realizan de manera manual a pico y pala garantizando la inclusión de mano de obra local, sin embargo, existen áreas que son explotadas con maquinaria especializada.

Arcillas: Son abundantes en los municipios de Valledupar, San Diego, Pailitas y Curumaní, en la formación Cuaternario en terrazas aluviales, de las cuales se tiene un estudio de caracterización en el cual se determinó su calidad, propiedades y usos, cuantificación de sus reservas; dentro de las conclusiones se encuentran arcillas útiles para la fabricación de ladrillos y cerámicas. Los niveles arcillosos de los depósitos coluvión aluviales son explotados a nivel artesanal para la fabricación de ladrillos. Este tipo de materiales por su gran producción, demanda gran cantidad de personal los cuales efectúan las actividades de manera artesanal, sin embargo, en algunas zonas del departamento se han transformado tecnológicamente para elaborar productos con valor agregado.

Baritina: Se encuentran localizadas en el corregimiento de Caracolí Municipio de Valledupar y al norte de los municipios de San Alberto y San Martín, este tipo de depósitos de origen hidrotermal se depositó rellenando fracturas entre rocas antiguas, su explotación se realiza de manera mecánica con retroexcavadora.

Su uso más habitual es servir como lodo de perforación en pozos petrolíferos, se comercializa pulverizado o en bruto y tiene un gran valor en mercado nacional e internacional.

Materiales potencialmente explotables

De acuerdo con un análisis de la secretaria de minas departamental, existen actualmente contratos de concesión en etapa exploratoria los cuales podrían a futuro próximo potenciar otros recursos minerales mencionados a continuación:

Hierro, Cobre, Plata y Oro: Este tipo de minerales según informes geológicos del INGEOMINAS Se encuentra distribuidos al este de los municipios de Curumaní, Chimichagua y Curumaní sobre las estribaciones de la Serranía del Perijá. Constituyen un potencial minero para el departamento, puesto que actualmente el gobierno nacional ha declarado en algunos sectores como áreas de inversión estratégica

2.2. Actividad agropecuaria

Históricamente el departamento del Cesar se ha caracterizado por tener una base productiva dependiente de sectores primarios de la economía. Siendo tradicionalmente agropecuario, el territorio ha experimentado un repentino cambio en su economía con el surgimiento de la minería, especialmente, de carbón, la cual ha desplazado aquel sector del primer lugar del PIB. El panorama lo complementa una dinámica, más o menos, destacada en el sector servicio basado en turismo y comercio.

Las 90 mil hectáreas de palma en los diferentes municipios y la existencia de las 10 extractoras de aceite posicionan al departamento del Cesar como el más importante de la costa Caribe y el segundo a nivel nacional después del Meta. Las buenas prácticas de cómo llevar a cabo con responsabilidad la actividad palmera crean impacto en el departamento.

La producción total supera 194.000 toneladas, cuyo valor aproximado es de \$388.000 millones, y genera 12.400 puestos de trabajo de mano de obra no calificada, constituye el 48% del valor total del sector agrícola del Departamento, y ocupa el tercer lugar en el nivel nacional con el 15,05%, superado por Meta (24%) y Santander (22%).

Otros cultivos como el café, también ocupan un lugar importante en la economía del departamento, con 27.000 hectáreas sembradas, dinamizando \$100.000 mil millones en cada cosecha 1. El cultivo de arroz es otro jalonador

de la economía. Cada año son sembradas 22.000 hectáreas que producen 121.000 toneladas, cuyo valor es de \$121.000 millones y genera 3.200 empleos de mano de obra no calificada.

En el Cesar se dio un desempeño importante de la producción de arroz, café, cebolla, maíz, ganado de carne, aguacate. Fue un desarrollo comprensible debido al crecimiento de la demanda regional de estos cultivos. En efecto, en la medida en que era necesario alimentar una fuerza de mano de obra, que en época de cosecha podía llegar a los cien mil o ciento cincuenta mil cosechadores, los agricultores de la región encontraron viable económicamente tratar de satisfacer esta demanda de alimentos.

En el **Anexo 2. Ficha No. 12. Relación Costo del Viaje y Precio de los Productos que Circulan por cada Vía.** Se evidencia un listado de mínimos 5 productos agrícolas que son predominantes en los municipios por donde está estipulado el corredor vial, el cual es de vital importancia determinar la variable de costo por tonelada teniendo en cuenta la distancia promedio al punto de venta. Siendo los promedios más altos de la relación costo por toneladas por kilómetros los productos que tienen que transportarse por los tramos viales de Ramal Simaña, Ramal a Chimichagua y Subramal al Mojao.

Ahora bien, históricamente el Departamento del Cesar se ha caracterizado por tener una base productiva dependiente del sector primario de la economía a través del desarrollo de actividades agropecuarias, sumado al sector servicios y comercio en algunas zonas. El aporte del sector agropecuario al PIB departamental muestra un incremento anual superior al 10% en los tres últimos años, lo que refleja mejoría en su dinámica y su fortalecimiento sostenido ante otras actividades económicas (PIDAR); en el año 2018 el sector agropecuario aportó el 8,04% al PIB. Este mismo sector ocupa 73.509 puestos de trabajo en el Departamento del Cesar. Los productos del sector agrícola participan de la siguiente manera:

Ilustración 3: Participación porcentual de cultivos permanentes

Producto	Participación
Malanga	1,10%
Malanga	2,10%
Mango	2,40%
Aguacate	3,20%
Café	3,40%
Cítricos	4,00%
Caña panelera	4,90%
Plátano	5,20%
Yuca	12,70%
Palma de aceite	56,80%

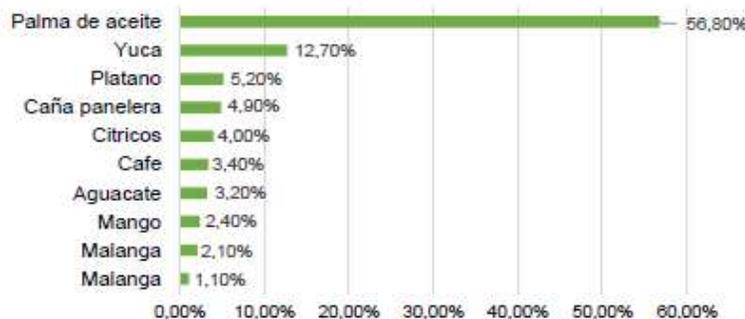
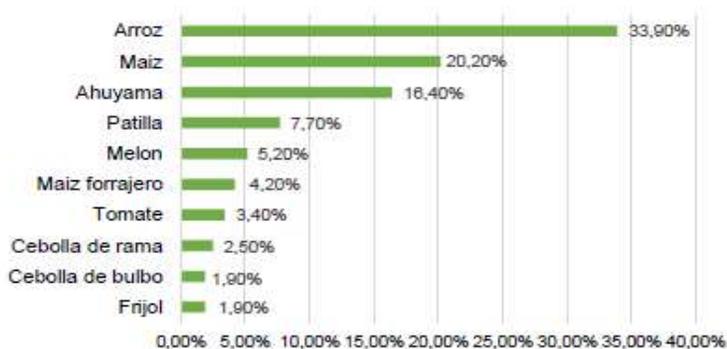


Ilustración 4: Participación porcentual de cultivos transitorios

Producto	Participación
Frijol	1,90%
Cebolla de bulbo	1,90%
Cebolla de rama	2,50%
Tomate	3,40%
Maíz forrajero	4,20%
Melón	5,20%
Patilla	7,70%
Ahuyama	16,40%
Maíz	20,20%
Arroz	33,90%



2

Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares GEIH, 2018.

Este Departamento del Cesar produce gran cantidad de cereales, frutas y hortalizas entre los que se destacan el arroz (33,90%), maíz (20,20%), ahuyama (16,40%) y yuca (12,70%); en cuanto a frutas, posee una gran variedad en su producción, destacándose el aguacate, patilla, melón, mango y melón; hortalizas como el tomate, cebolla y pimentón; y tubérculos tropicales aparte de la yuca, se encuentra el plátano y la malanga. El Cesar tiene 2.256.550 hectáreas, de las cuales son aprovechables 1.481.000, y se distribuyen en cultivos transitorios, anuales, permanentes, forestales, pecuaria y reserva, siendo el uso pecuario el más importante. Sin embargo, se debe tener en cuenta que por conflictos de uso (Ley 2° de 1959 de Reservas Forestales y Parques Nacionales, así como territorios indígenas) el total de tierras utilizables para el desarrollo productivo del sector agropecuario es de 322.000 hectáreas. (3.INCODER).

En la actualidad es un departamento muy importante desde el punto de vista agrícola, pecuario y minero, beneficiado por su ubicación geográfica, la buena calidad de los suelos y a las potencialidades de adecuación de sus tierras mediante el riego. Se produce palma africana, maíz tradicional, maíz tecnificado, arroz riego, arroz seco mecanizado, sorgo, café, caña, yuca, algodón, cacao, ajonjolí y plátano.

La industria tiene baja participación en la economía departamental; se destaca la relacionada con los alimentos, principalmente con la agroindustria. Valledupar se constituye en el epicentro comercial para el intercambio y abastecimiento de productos, la mayor parte de los cuales proviene del sector agropecuario

En los últimos años, se han destacado, las áreas destinada a la siembra de cacao, especialmente, en los municipios de Aguachica, San Alberto 1.000 hectáreas, y La Jagua de Ibirico 1.300. El cultivo de piña en el municipio de La Gloria con casi 700 hectáreas cultivadas; y un incremento de 4.500 hectáreas sembradas de algodón en el sur, centro y norte del departamento, sumadas a las 4.500 que se venían sembrando.

En cuanto al sector pecuario la estructura productiva está enfocada hacia la ganadería bovina de doble propósito, con un inventario de 1.650.000 cabezas de ganado de las cuales, 325.000 corresponden a vacas en ordeño que producen 1.200.000 litros diarios, que corresponden a 425.000.000 de litros al año, en cuanto a la participación en la producción por municipio se destaca Valledupar con el 24.05% le siguen Agustín Codazzi con el 7.35%, San Martín 7.09% y La Paz con el 6.89% la mayor proporción del hato ganadero está dedicado a la producción lechera.

Por otro lado, en los últimos años se ha consolidado un cultivo permanente que ha dado lugar a la inserción del Departamento en el sector de la Agroindustria energética. A través del cultivo de palma de aceite con una participación porcentual (56,80%), el cual se utiliza en una variedad de productos de consumo masivo como jabón, chocolate, helado, margarina, entre otros. Asimismo, se promociona como biocombustible. De acuerdo con las cifras de 2018 del Sistema de Información Estadístico del Sector Palmero Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural en el Departamento del Cesar se encuentran sembradas 82.605 hectáreas de palma, de las cuales se encuentran en producción 72.778. La producción total supera las 300.305 toneladas.



Mapa 8: Especialización de las actividades productivas por regiones

Fuente: Agenda de Competitividad, 2010.

En términos de participación sectorial, la importancia de la producción de cárnicos y leche radica en fortalecimiento y crecimiento que ha presentado la adición de valor agregado a la carne y la leche a través de procesos agroindustriales. De hecho, el primer conjunto de estas actividades representó en promedio durante la década del noventa el 36% del valor agregado total de la misma agroindustria, mientras el segundo lo hizo en un 28%.

En una menor cuantía, las empresas dedicadas a la fabricación de leches ácidas generaron un 22%. El restante 14% de generación de valor corresponde a las fabricaciones de helados y queso, siendo esta última actividad partícipe con apenas un 2%, lo anterior evidencia en la región el establecimiento y consolidación de empresas tales como: Coolesar, klarens, Coolechera, PDA, Lechesan, Colanta. Alrededor de esta actividad se han generado 5 centros de acopio que recogen entre 1500 y 2000 litros diarios por empresa. Ahora bien, de acuerdo con los datos de presencia de cabezas de ganado bovino, se pueden observar dos grandes zonas productoras, las cuales se ordenan y obedecen alrededor de los dos grandes nodos urbanos regionales del Departamento. La primera zona compuesta por 15 municipios, está ordenada alrededor de Valledupar, quien se constituye en el principal centro de consumo y de transformación de los productos lácteos. La segunda, está ordenada alrededor de Aguachica, quien se constituye principal centro de consumo y de transformación de los productos lácteos y la componen por 10 municipios restantes.

2.3. Turismo

Por sus características geográficas el Cesar cuenta con un enorme e inexplorado potencial turístico y cultural. Se distinguen tres zonas con potenciales ofertas culturales y naturales diferenciadas: la cuenca del vallenato (la zona alrededor de Valledupar y el sur de La Guajira, con la mayor tradición y oferta de eventos culturales alrededor del folclor vallenato), la Sierra Nevada de Santa Marta y la Serranía del Perijá (ecoturismo y etnoturismo). La cultura indígena y las artesanías se integrarán para conformar un gran paquete de turismo (con algunas consideraciones de tipo social y de autonomía de los territorios), el complejo de la Ciénaga de La Zapatosa y la magia lacustre con extensos espejos de agua para deportes acuáticos y avistamiento de fauna y flora, que se combina con la cultura ribereña de tamboras y leyendas del Magdalena.

Estas características del territorio contrastan con su estancado desarrollo teniendo en cuenta que, a pesar de tener un gran vocación turística, este es poco sofisticado y con alta informalidad; las cifras oficiales de los sectores económicos representativos del departamento reportadas por Cuentas Nacionales DANE 2018, reflejan que este lleva una dinámica tendiente a la informalidad y no refleja aportes de importancia al PIB del Departamento y por tanto merece especial atención y junto con el sector cultural representan una gran oportunidad para el crecimiento económico.

De esta manera, algunos municipios como Valledupar la capital, Pueblo Bello, Manaure Balcón del Cesar, Aguachica y Rio de Oro concentran la mayor proporción de atractivos se ven desde la perspectiva como los municipio con mayor potencial en el departamento, igualmente, otros municipios aunque en menor cantidad de atractivos, como Chimichanga, La Paz, Agustín Codazzi, San Diego Gamarra, y Tamalameque cuentan con potenciales de desarrollo desde sus atractivos turísticos, pero son municipios que deberán mejorar muchos los aspectos complementarios al atractivo y antes mencionados, para poderse consolidar en el tiempo como verdaderos destinos turísticos.

El departamento de Cesar es un territorio que alberga gran biodiversidad y riqueza hídrica, producto de su estratégica ubicación geográfica entre un sistema montañoso diverso en el que sobresalen la Sierra Nevada de Santa Marta y la Serranía del Perijá, sistemas orográficos que dan lugar a los valles en los que campesinos e indígenas forjaron sus comunidades. Sobresale la declaratoria RAMSAR en el 2018 del complejo cenagoso de Zapatosa y la declaratoria por parte de la UNESCO de Valledupar como Ciudad Creativa en 2019, previamente, en el año 2015, el vallenato fue declarado Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por parte de la UNESCO.

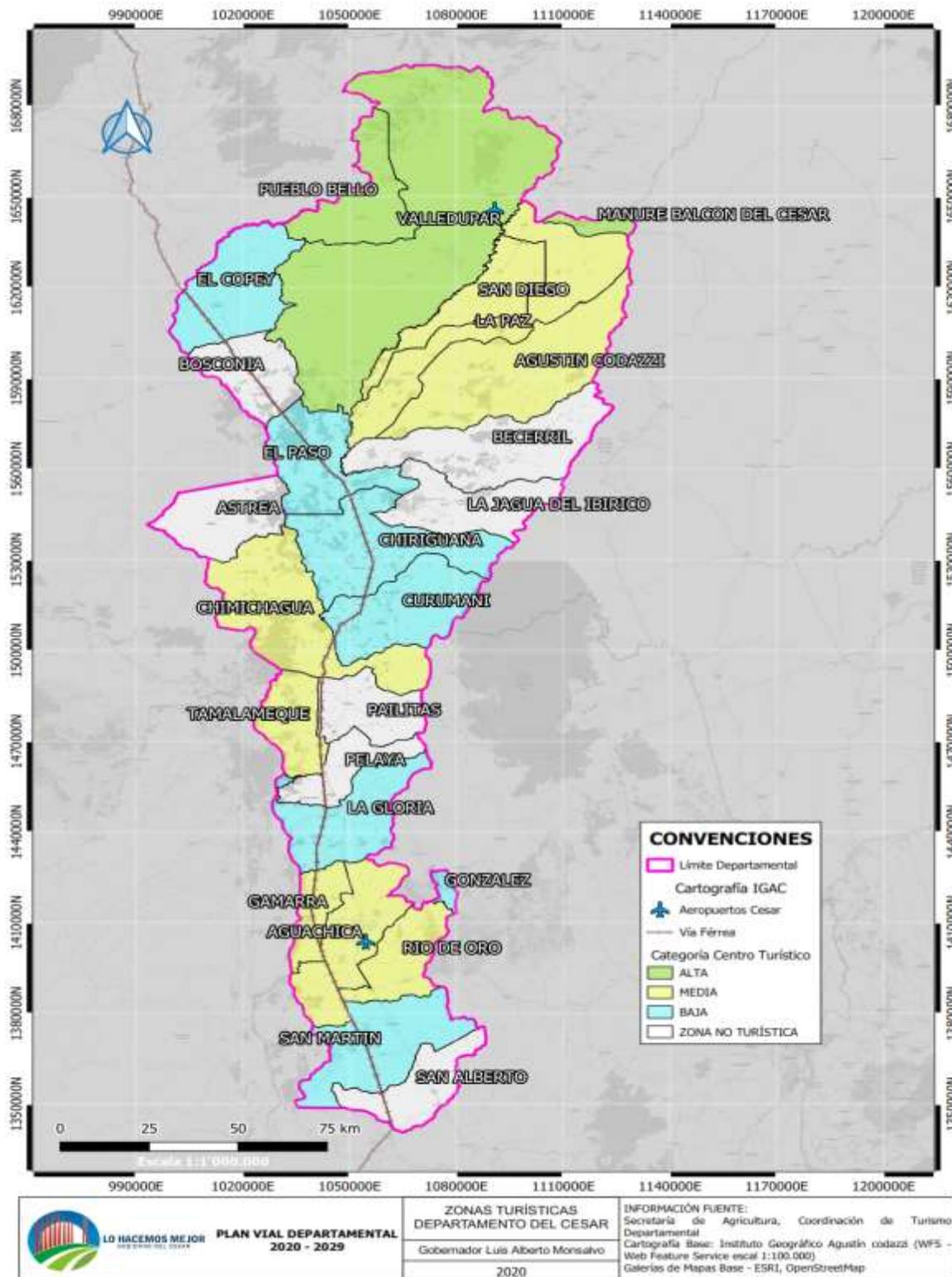
Se puede decir que el departamento del Cesar posee grandes posibilidades para convertirse en un destino turístico de talla mundial, pues su condición actual es incipiente en gran medida afectada principalmente por internalidades que no han permitido su desarrollo. De esta manera, el departamento deberá tener en cuenta las diferentes políticas que apoyan al sector como externalidades que podrán generar mecanismos y condiciones de desarrollo local y regional; a través del mejoramiento de la infraestructura turística. En la siguiente tabla se relacionan los centros turísticos más representativos de los municipios.

Tabla 6: Ficha 20. Zonas Turísticas de los Municipios

MUNICIPIO	NOMBRE DE LOS CENTROS TURÍSTICOS	ATRACTIVO	RUTA DE ACCESO				CATEGORÍA DEL CENTRO TURÍSTICO	CALIFICACIÓN DEL CENTRO TURÍSTICO	OBSERVACIONES
			TERRESTRE	FLUVIAL	AÉREO	FÉRREO			
VALLEDUPAR	Río Guatapurí (Balneario Hurtado), Parque de la Leyenda Valenata, Monumentos, Centro Histórico, Plaza Alfonso López, Iglesia La Concepción, Iglesia de Valencia de Jesús, Río Badillo, Ecoparque Los Besotes, Ruta de los Ríos, Ruta de los Juglares y Enoturismo		X		X		ALTA	1.00	
AGUA CHICA	Bosque Aguil, Bosque El Potosí, Monumento al Morrocoy, Seminario San Juan Eudes y Quebrada Noreán.		X		X		MEDIA	0.60	
A GUSTÍN CODAZZI	Monumento Indio Tiyico, Festival Valenata en Guitarras, Ecoturismo, Enoturismo, Iglesia La Divina Pastora, Monumento de Las Guitarras, Puente La Duda y Balneario San Ramón.		X				MEDIA	0.60	
A STREA	N.A.								
BECCERIL	N.A.								
BOSCONA	N.A.								
CHIMICHAGUA	Complejo Cenagoso de la Zapatosá (RUTA DE LA PIRAGUA)- MUELLE Y MIRADOR TURISTICO- Pozo de Higuera, Ingleño Inmaculada Concepción- Cerro Torrecilla		X	X			MEDIA	0.60	
CHRIGUANÁ	Balneario el Caño la Mula, La Piedra del Ermitaño y Centro Recreacional Villa Loly.		X				BAJA	0.40	
CURUMANÍ	Cerro Champán, Museo Arqueológico de Curumaní, Reserva Ecológica La Palma de Sabana Grande, Balneario El Animito, Cerro de San Roque, Ciénaga de Santa Isabel.		X				BAJA	0.40	
EL COPEY	Balneario El Salto						BAJA	0.40	
EL PASO	Festival Pedazo de Acordeón, Iglesia San Marcos, Monumento, Ciénaga San Marco y Casa de Alejo Durán.		X				BAJA	0.40	
GAMARRA	Malecón del Puerto, Ciénaga Cascajal, Puerto Capulco y Río Magdalena.		X	X			MEDIA	0.60	
GONZÁLEZ	Poblado Colonial de Búrbura y Culebrita		X				BAJA	0.40	
LA GLORIA	Cerro de Ayacucho, Pozo las Barandillas, Ciénaga de Morales, Ciénaga de Los Puentes, Ecoparque El Paraíso y Río Magdalena.		X	X			BAJA	0.40	
LA JAGUA DE IBIRICO	N.A.								

MUNICIPIO	NOMBRE DE LOS CENTROS TURÍSTICOS	ATRACTIVO	RUTA DE ACCESO				CATEGORÍA DEL CENTRO TURÍSTICO	CALIFICACIÓN DEL CENTRO TURÍSTICO	OBSERVACIONES
			TERRESTRE	FLUVIAL	AÉREO	FÉRREO			
LA PAZ	Balneario El Chorro		X				MEDIA	0.60	
MANAURE	San José de Oriente, Colegio Normal María Inmaculada, Kioskos de Manaure, Estaderos: La Torrita, La Danta y Cueva La Corona, Recorridos Ecológicos y Actividades de Campo		X				ALTA	1.00	
PAILITAS	N.A.								
PELAYA	N.A.								
PUEBLO BELLO	Nabusimake y Posadas Turísticas		X				ALTA	1.00	
RÍO DE ORO	Matanza del Tigre, Monumento a los Aguateros, Alcaldía Municipal, Carnavales, Camarín, Iglesia Nuestra Señora del Rosario, Cerro de La Cruz, Calle de Chagres.		X				MEDIA	0.60	
SAN ALBERTO	N.A.								
SAN DIEGO	Iglesia Santana, Monumento Leandro Díaz		X				MEDIA	0.60	
SAN MARTÍN	Cascada del cobre, Ciénaga del Congo y Feria Ganadera.		X				BAJA	0.40	
TAMALAMEQUE	Festival Internacional de la Tambora, La Llorona Loca, Iglesia San Miguel, Monumento Las Tamboras y Río Magdalena.		X	X			MEDIA	0.60	

Fuente: Secretaría de Agricultura, Coordinación de Turismo Departamental



Mapa 9: Zonas Turísticas del Departamento

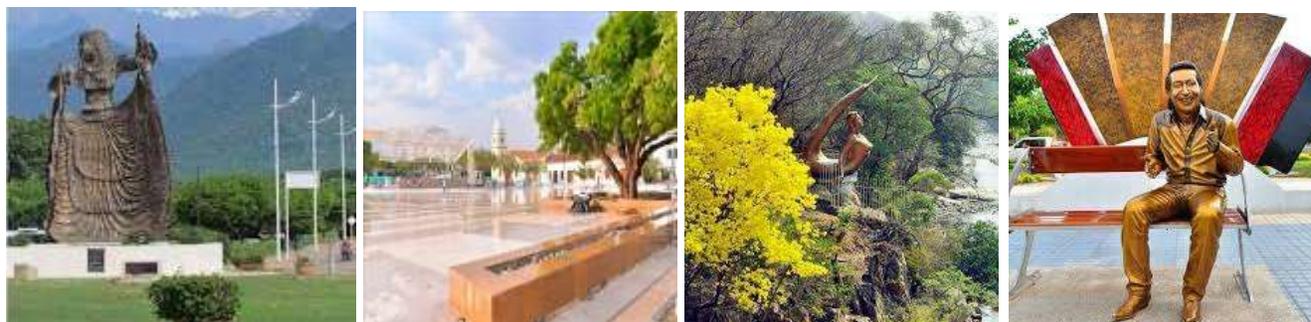
Fuente: Secretaria de Agricultura - Coordinación de Turismo Departamental

De esta manera, algunos municipios como Valledupar la capital, Pueblo Bello, Manaure Balcón del Cesar, Aguachica y Rio de Oro concentran la mayor proporción de atractivos se ven desde la perspectiva como los municipio con mayor potencial en el departamento, igualmente, otros municipios aunque en menor cantidad de atractivos, como Chimichanga, La Paz, Agustín Codazzi, San Diego Gamarra, y Tamalameque cuentan con potenciales de desarrollo desde sus atractivos turísticos, pero son municipios que deberán mejorar muchos los aspectos complementarios al atractivo y antes mencionados, para poderse consolidar en el tiempo como verdaderos destinos turísticos, tal como se muestra en el siguiente cuadro de recursos turísticos:

2.3.1. Municipios con vocación turística alta

El departamento del cesar cuenta con 3 municipios con vocación turística alta que son:

Valledupar



Valledupar cuenta con 2 clases de turismo potenciales identificados: en primer lugar el turismo cultural y en segundo lugar el turismo de naturaleza, fundamentados en la riqueza folclórica y las tradiciones de la cultura vallenata y en los prodigiosos paisajes que brinda la sierra Nevada de Santa Marta, encaminados al tipo de turismo comunitario, que es aquel turismo vivencial, donde las comunidades locales, rurales, campesinas, afrodescendientes y/o indígenas, comparten con los visitantes sus oficios, su modo de vida, sus costumbres y su cultura, con una gran proyección para convertirse en una vigorosa actividad económica y fuente de desarrollo para la ciudad en la medida que se generen condiciones y se tenga como elemento orientador la sostenibilidad ambiental. Se deben analizar y reorganizar el tipo de turismo gastronómico y el Urbano, que han venido mejorando en los últimos años, pero que aún cuentan con muchos obstáculos. El patrimonio cultural es el gran orgullo de Valledupar, representado principalmente por la música vallenata, además de ser asentamiento de importantísimas familias indígenas, como los Koguis, los Wiwas, los Arahucos y los Kankuamos, entre otros.

El turismo representa un potencial muy grande para el desarrollo integral del municipio, por las ventajas comparativas que posee, los climas variados, el ser ruta de conexión con el Caribe y La Guajira, por sus paisajes

de inspiración, por sus Etnias y por su cultura. El cual no ha sido explotado de manera organizada y empresarial, y no existe una verdadera política pública de promoción turística del territorio; se adolece de productos diseñados que abanderan su desarrollo.

Los festivales de la música vallenata, principalmente el de la Leyenda Vallenata, realizado en Valledupar atrae cada año un promedio de 15.000 turistas que generan en cinco días ingresos por 38.800 millones de pesos y 5.805 empleos. (*Fuente: Estudio de Impacto Económico Festival Vallenato 2012 elaborado por la Fundación Universitaria del Área Andina.*). El Paisaje Natural Vallenato y sus características geográficas son en sí un atractivo. La zona norte del municipio de Valledupar hace parte del Territorio Sur de la Sierra Nevada de Santa Marta, aquí se albergan las Etnias de la región, y conserva un paisaje natural sin mayores alteraciones. Es atractiva su producción orgánica en la agricultura. Nacen muchos ríos que bañan el territorio vallenato y que hacen parte de la cuenca del río Cesar y del río Grande de La Magdalena. Tiene una flora y una fauna de especial interés, especialmente para el avistamiento de aves, considerado el mejor sitio de Colombia para esta práctica de turismo científico.

Atractivos sitios naturales:

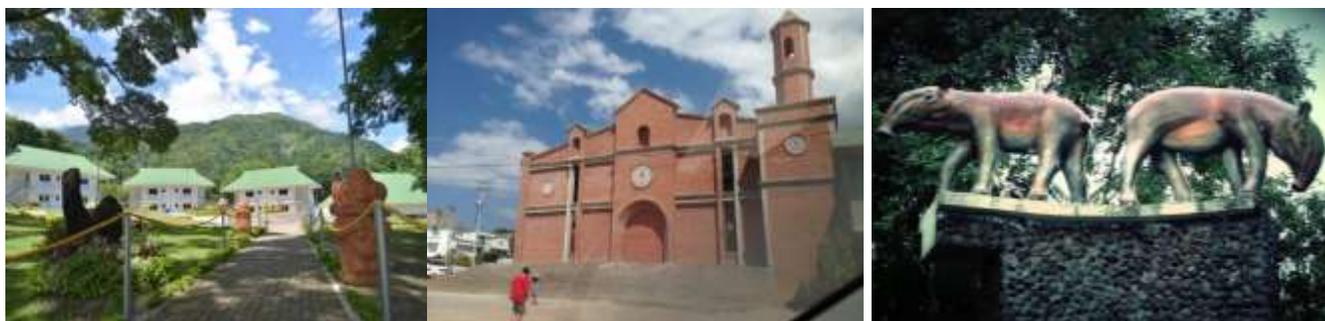
- Balneario Hurtado Río Guatapurí.
- Balneario La Mina Río Badillo.
- Balneario La Vega Río Badillo.
- Balneario El Mojao Río Candela.
- Eco Parque Los Besotes.

Atractivos culturales:

- Las academias de música Vallenata.
- Centro Histórico y Callejones del barrio Cañahuate.
- Plaza Alfonso López. Tarima Francisco El Hombre.
- Parque de la Leyenda Vallenata.
- Monumentos de la ciudad relacionados con la cultura vallenata.
- Casa Museo del Acordeón Beto Murgas.
- Casas de compositores.
- Parque de los compositores en Patillal.
- Festival de la Leyenda Vallenata.
- Festival Cuna de Compositores de Patillal.

Estos atractivos se encuentran referenciados en los estudios realizados sobre *Atractividad*, especialmente el de Competitividad de los Empresarios Turísticos hecho por la empresa de asesorías turísticas Tourism Consulting, donde se muestra la debilidad en cuanto equipamiento y servicios para el turismo. (Fuente: Plan de Desarrollo de Valledupar)

Manaure Balcón del Cesar



En los últimos años el Municipio de Manaure ha incrementado gradualmente el número de visitantes. Provisto de 6.207 Ha de suelo en protección, un clima muy agradable con temperatura promedio de 25° C y el río Manaure el cual recorre 29 km a lo largo del territorio, lo convierten en un atractivo turístico ecológico, religioso y deportivo. En la economía del municipio el turismo es fuente de ingresos para muchas familias realizando diferentes actividades como venta de comidas típicas, venta de plantas, rosas, venta de frutas y hortalizas.

Por otro lado cuenta con importantes sitios naturales donde se desarrolla ecoturismo como son: río Manaure sobre el balneario paso de la danta, casa blanca, el paso de león y el paso de la canoa. Lo que respecta a turismo de aventura en el municipio se practican deportes extremos como el Parapentismo gracias a las montañas de la Serranía del Perijá y las condiciones climáticas presentes en la zona, se practica también Paintball y Senderismo. A continuación se describe los sitios, ferias, fiestas y recursos de interés turístico en el municipio. (Fuente: Plan de Desarrollo Alcaldía de Manaure Cesar)

Sitios Naturales

Cerro la Cruz Sabana Rubia	Río Manaure Vallejito	El paso de la Danta El paso del León
Cascada Tequendama	Jardín Exótico Casa Grande	Cueva la Corona
Cascada Vereda del Cinco El Chorrillo Petroglifos	La Tomita Pozo de la Canoa Piedra de Napoleón	Cueva de los 7 Caballeros Kioscos de Manaure Piedra la Campana

Ferias y Fiestas

Fiestas Patronales de la Virgen del Carmen	Fiestas del Divino Niño	Festival Ornamental de Voces, Acordeones y Guitarras
Fiesta del Sagrado Corazón de Jesús	Fiestas de la Virgen de Torocoroma	

Pueblo Bello



Se encuentra sobre la Sierra Nevada de Santa Marta a una altitud de 1.200 metros sobre el nivel del mar, en un estrecho valle de montaña sobre un altiplano. Es uno de los lugares donde se pueden conocer la población indígena Arhuaca ubicados en Nabusimaque Sierra Nevada de Santa Marta.

Pueblo Bello se caracteriza por sus cultivos de café y por su ganadería. Este municipio se ha convertido en el centro vacacional de los pobladores del cesar, quienes han construido casas de descanso en esta zona. Pasear por las fincas y conocer el proceso de producción del grano es uno de los planes. Pueblo Bello tiene acceso a ríos, quebradas y zonas donde se puede practicar cabalgatas y caminatas ecológicas.

2.3.2 Municipios con vocación turística media

Aguachica



Ciudad del departamento del Cesar, en Aguachica podemos realizar diferentes actividades acuáticas y ecoturismo gracias a su ubicación geográfica, queda entre la Cordillera Oriental y el Valle del río Magdalena.

En el Municipio de Aguachica existe una selva tropical inferior que se extiende entre los 50 y los 1000 msnm, ubicada entre la zona del valle del Río Magdalena y Lebrija y ciertos humedales.

En el sector urbano sobresale el bosque el Agüil; como zona verde de gran biodiversidad que se encuentra en la parte norte de la periferia de la zona urbana; posee más de 70 especies de árboles nativos de la Región. En él brotan numerosos nacimientos de aguas naturales; que surten al caño El Pital y sirve de abastecimiento de agua para algunos de los habitantes del Municipio.

Inicialmente este bosque comprendía un terreno de 72 hectáreas las cuales fueron mermando por el asedio de los colonos que las redujeron a 6 hectáreas aproximadamente.

La Planicie o llanura regada por ríos Lebrija y Magdalena, formando quebradas y arroyos hermosos para recorrer. Incluyendo una selva tropical con sus humedales El Potosí es otro bosque muy especial, al igual que El Ágil están en la zona urbana. Tiene nacimientos de aguas naturales que surten al Caño El Cristo, el cual atraviesa a la ciudad de extremo a extremo. Los dos anteriores bosques aún sirven de protección al medio ambiente de la zona urbana; y pueden convertirse en sitios de interés turístico del Municipio.

Agustín Codazzi



Agustín Codazzi se conoce como la ciudad agro energética de Colombia. Es el tercer municipio más importante del departamento del Cesar. Está ubicado a 60 kilómetros de distancia de Valledupar. Agustín Codazzi se caracteriza

por ser un importante centro de producción agroindustrial agrícola y ganadero además se caracteriza por ser el octavo municipio productor de carbón de Colombia.

Es importante resaltar que su ubicación geográfica es estratégica para la integración con los mercados regionales y los exportadores del país. Agustín de Codazzi es conformado por 4 corregimientos y 46 veredas y 42 barrios, en general es un municipio grande. Se le conoce como la ciudad blanca de Colombia por hacer parte de la región que era líder de la producción de algodón.

Agustín Codazzi contiene varios lugares turísticos ecológicos como lo es el río Magiraiimo que contiene gran diversidad vegetal y de fauna. Entre otros lugares está la serranía del Perijá ubicado sobre la cordillera de Perijá, allí encuentras animales como el araguato, el oso frontino, el puma, los tragavenados, el tucán pico de frasco y demás.

Las fiestas que se celebran en este municipio es el festival de Música Vallenata en Guitarras que se realiza a mediados del mes de agosto junto a las fiestas patronales de la Divina Pastora. Este festival es catalogado como uno de los 17 festivales de música más importantes de Colombia y el primero en su género a nivel nacional.

Chimichagua



Chimichagua es un lugar ideal para hacer turismo ecológico, deportes acuáticos y disfrutar de la cultura caribe, los mayores atractivos se encuentran en las riberas de la Ciénaga de Zapatosa, las bellas playas de Amor, y las numerosas islas que tiene.

Lo rodean los municipios de Astrea (al norte), Pailitas y Tamalameque (al sur), Curumaní y Chiriguaná (al oriente) y El Banco (Occidente).

Sitios de Interés: El Municipio de Chimichagua tiene una grandiosa mina por explotar, es el ecoturismo; una alternativa de desarrollo económico, cultural y social para la región, ya que tiene los recursos disponibles.

Los atractivos a conocer, son las bellas ciénagas de Zapatosa con más 300 kilómetros cuadrados y es la segunda a nivel Latinoamericano, rica en Biodiversidad de Fauna y Flora), la Ciénaga de Rio Grande, Caballos de Punjaupe, Alfaro, Gramalito, Bochínche, Pocuich y los Mosquitos. Con los caños de Grande, La Ceja, Guaraguau, La Marinera, El Guamito, El Bollo, El Delirio, Aracuara, Perete y Pantano. Los habitantes de Chimichagua disfrutan de un hermoso muelle y Mirador Turístico ubicado en inmediaciones de Las Playas de amor en Chimichagua. Las playas con las que José Benito Barros se inspiró para componer la obra ‘La piragua’, ya cuentan con una nueva obra arquitectónica. Por Chimichagua pasa la Ciénaga de Zapatosa, la más extensa reserva natural de agua dulce en el mundo, allí un conglomerado de islas conforma las Playas del Amor, que ahora gozan de un muelle turístico. Chimichagua destino turístico por excelencia, sitios para compartir en familia, amistades etc. Desde sus balcones se ve esa majestuosidad, la belleza de sus playas y paisajes, las innumerables especies nativas y migratorias de flora, fauna, únicas en el país. Gran atractivo a los amantes del ecoturismo a nivel regional

Festividades: Además de las riquezas ecológicas, las hermosas playas, e islas se puede practicar deportes acuáticos. Como también participar de actividades religiosas y culturales como la Semana Santa (se ha convertido en la tercera más visitada, después de Mompóx y Popayán). También el Festival de Danzas, de Tamboras, de la escoba y la Canción Inédita, que se llevan a cabo entre los meses de Junio y Julio. Desde hace poco tiempo se está celebrando el “Festival Retorno a la tierra de la Piragua”, evento que se realiza con el fin de que personas propias de Chimichagua y que tienen cierto tiempo de no venir a su tierra retornen y se reencuentren con amigos y familiares. Se celebra el 16 de Julio una fiesta en honor a la Virgen del Carmen.

La Paz



El municipio está cerca de la ciudad capital del departamento del Cesar, Valledupar. El municipio de La Paz tiene fronteras al norte con La Guajira, al noreste con el municipio de Manaure, al este con la República Bolivariana de Venezuela, el cual comparten la Serranía del Perijá, cordillera; al sur con el municipio de Codazzi, al suroeste con

el municipio de El Paso, Cesar (compartiendo el río Magdalena como frontera), al oeste con el municipio de San Diego y al noroeste con el municipio de Valledupar. La parte este del territorio, cerca de la Serranía del Perijá está habitada por el pueblo Yukpa de indígenas.

Fiestas patronales: Se celebran entre los meses de septiembre y octubre, en La Paz San Francisco de Asís, Cesar, en donde desde tiempos muy remotos se ha tenido una devoción muy marcada por San Francisco de Asís; los pobladores de esta localidad rinden honor a este Santo Patrono los primeros días del mes de octubre, con actos solemnes como la Santa Misa, alborada musical, retretas en todos los barrios populares con la banda de ese municipio; de igual manera la parroquia programa en las horas de la tarde la procesión de San Francisco, en la que esta imagen es cargada por sus devotos y de esta manera recorre las principales calles de la localidad.

Festival de voces y canciones Simultáneamente a las festividades patronales se organiza el Festival de Voces y Canciones, en el que cada año se rinde homenaje a los personajes que han marcado el folclor en el municipio de La Paz.

Carnavales: La temporada del carnaval, según la tradición, parte del 20 de enero, día de San Sebastián, cuando las autoridades coloniales permitieron los regocijos populares a los negros esclavos, en 1538, hasta empatar las fiestas religiosas en su iniciación a la cuaresma. Estas fiestas de carnaval permiten con increíble entusiasmo y frenesí mantener vivas todas las costumbres de danzas, comedias, disfraces, cumbiambas, que todos los años pregonan su ingenio exhibiendo el colorido de trajes y máscaras totémicas.

Tamalameque



Tamalameque es uno de los municipios que conforma el departamento del Cesar. Nuestro municipio limita al norte con los municipios de Pailitas y Chimichagua, al sur con el municipio de la Gloria, al oriente con Pelaya y al occidente limita con los departamentos de Magdalena y Bolívar. Nuestro municipio cuenta con una población de 17.000 habitantes. Su temperatura media es de 30 grados centígrados. Es importante destacar la economía del municipio que gira en torno a la pesca, la agricultura y la ganadería. En la agricultura se ven reflejados los cultivos

como el arroz, el sorgo, plátano, yuca y los productos de pancoger. La ganadería se desarrolla en la cría por los campesinos

En nuestro municipio lo ideal es ir de pesca, recorrer el pueblo, el río Magdalena, conocer la estatua en honor a la tambora y gozar de los exquisitos platos que la región nos expone.

En Tamalameque no te puedes perder el festival de la tambora en donde se goza del currulado y el sonido de la tambora. Cada año a mediados de noviembre se celebran estas fiestas en la región que es bañada por el río grande de la Magdalena. Este festival es patrimonio cultural y se realizan actividades como los cantos, bailes y músicos de la tambora triétnica además de elegir la mejor canción, mejor cantadora y demás.

Rio de Oro



Nuestra geografía de montaña, su clima agradable, su arquitectura colonial sus casonas ancestrales, su hermoso paisaje (urbano y rural), la espectacularidad de sus carnavales y seis de enero, la religiosidad y belleza de su semana santa, la pomposidad de sus fiestas patronales, las semanas culturales de sus colegios, la hospitalidad de su gente, la magia de sus leyendas y tradiciones, sus lugares de interés histórico, religioso y cultural, el talento de sus artistas y tantos atributos más, convierten a este municipio en un dingo de ser visitado por nacionales y extranjeros.

Las cabañas turísticas en el Gitano y el Salobre, las posadas y miradores con comedores en la zona de la cuesta y Sanín Villa, los paseos ecoturísticos a la cordillera, Lindsay, el Carbonal y Venadillo, el festival del río, el festival del barrilete, la chiva viajera (corredor Montecitos, los Ángeles, Morrinson, el Marqués, Puerto Nuevo y Diego Hernández), son algunas de las atracciones turísticas que ofrece Río de Oro a quienes arriban a su territorio.

Su centro histórico, sus barrios más antiguos, aún conservan un aire colonial. Aunque el modernismo le ha improvisado un traje de gala nuevo y muchas de las viejas casonas de bahareque, tapia pisada y teja española han desaparecido, usted encontrará algunas joyas arquitectónicas como las casas de bahareque y techos de paja, la casa donde vivió en su juventud el maestro José Barros o la misma Casa de la Cultura, de inconfundible presencia española. En cada calle hay por lo menos una vivienda del legado colonial del municipio.

Río de Oro es un municipio religioso por excelencia para los riodorenses, es el sagrado lienzo que desde hace 354 años se venera en su camarín, el Santuario Mariano más antiguo del nororiente colombiano (1658), recientemente restaurado, bella obra arquitectónica que enorgullece esta ciudad cultural.

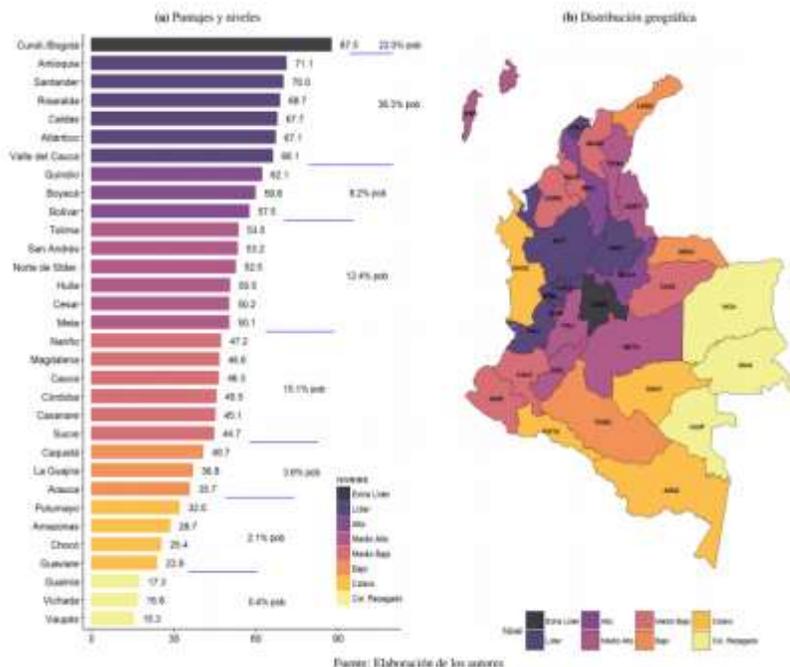
La Virgen del Rosario, patrona del municipio, es una joya de arte religioso y de valor sentimental a la que está unida la historia misma del pueblo.

La tradición del carnaval llamado la Matanza del Tigre, de nuestra población se remonta a los años 20 y 30 del siglo xx y fue herencia directa de los personajes provenientes de las orillas del mar Caribe, quienes llegaron a establecerse en la que para la época era la capital de la provincia del Sur del Magdalena. Aunque el carnaval antiguo no tuvo continuidad, a partir de los años 70 se organiza el “Carnaval Moderno” con gran influencia del de Barranquilla. El carnaval del Río de Oro moderno.

Gracias a la nueva junta central de carnaval y el apoyo de la alcaldía municipal el carnaval de río de oro tuvo la altura de los eventos culturales que se desarrollan a lo largo del año en la hermosa población del sur del cesar, tan reconocida en toda la región por ser un escenario en el que sus festividades dan fe del buen gusto del hombre y la mujer riodorenses.

2.3.2. Competitividad

Todas las variables anteriores traducidas a la competitividad territorial, hacen que el subsistema económico productivo sea limitado en este factor. Según el último escalafón de competitividad, el Departamento del Cesar es el único departamento que consigue ascender del grupo de competitividad y mantener su nuevo nivel. Ganancias en capital humano, y finanzas y gestión pública. Grandes deficiencias en materia; ambiental y ciencia y tecnología, y fortaleza económica.



Mapa 10: Resultados de la Competitividad

Fuente: CEPAL, Escalafón de la competitividad de los departamentos de Colombia 2017.

Esta posición dentro del Ranking de Competitividad revela que el Cesar aún posee grandes deficiencias para el logro de un desarrollo articulado y funcional. Sin embargo, el Cesar, por sus reservas en minerales de alto valor y por sus recursos naturales atrae inversiones. Esta atracción se concentra solo para actividades de extracción con bajo valor agregado y con disponibilidad intensiva de capitales. Dentro de la Región Caribe el Atlántico, sobresale con el mayor nivel de competitividad de la región, seguido del departamento de Bolívar. El resto de departamentos se caracterizan por tener un desempeño relativamente bajo, en especial, La Guajira, que es colero, por lo que el nivel regional de competitividad promedio oscila entre medio bajo y bajo. La mayor fortaleza del Cesar es el avance en capital humano y su gran reto es impulsar mejoras en el resto de los factores, en especial en Ciencia y Tecnología donde está el mayor retraso.

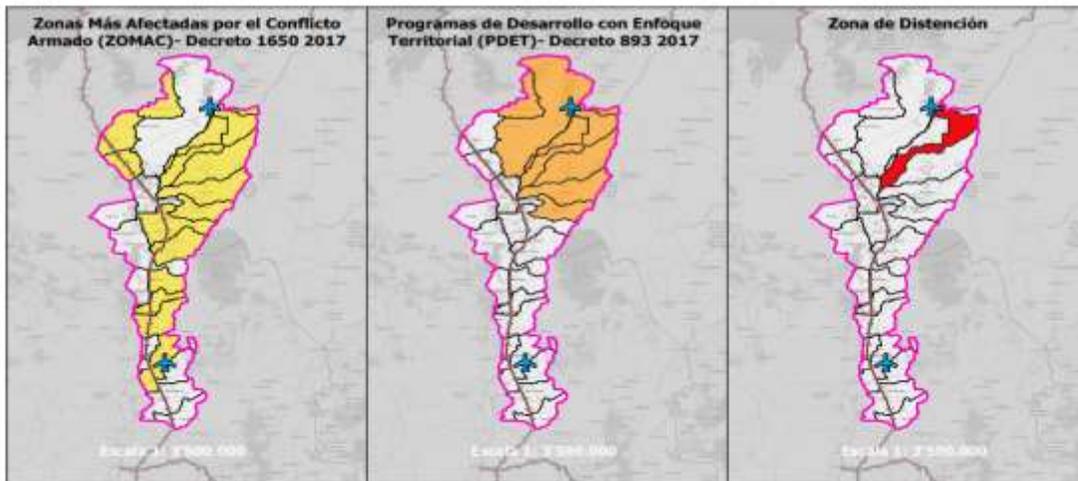
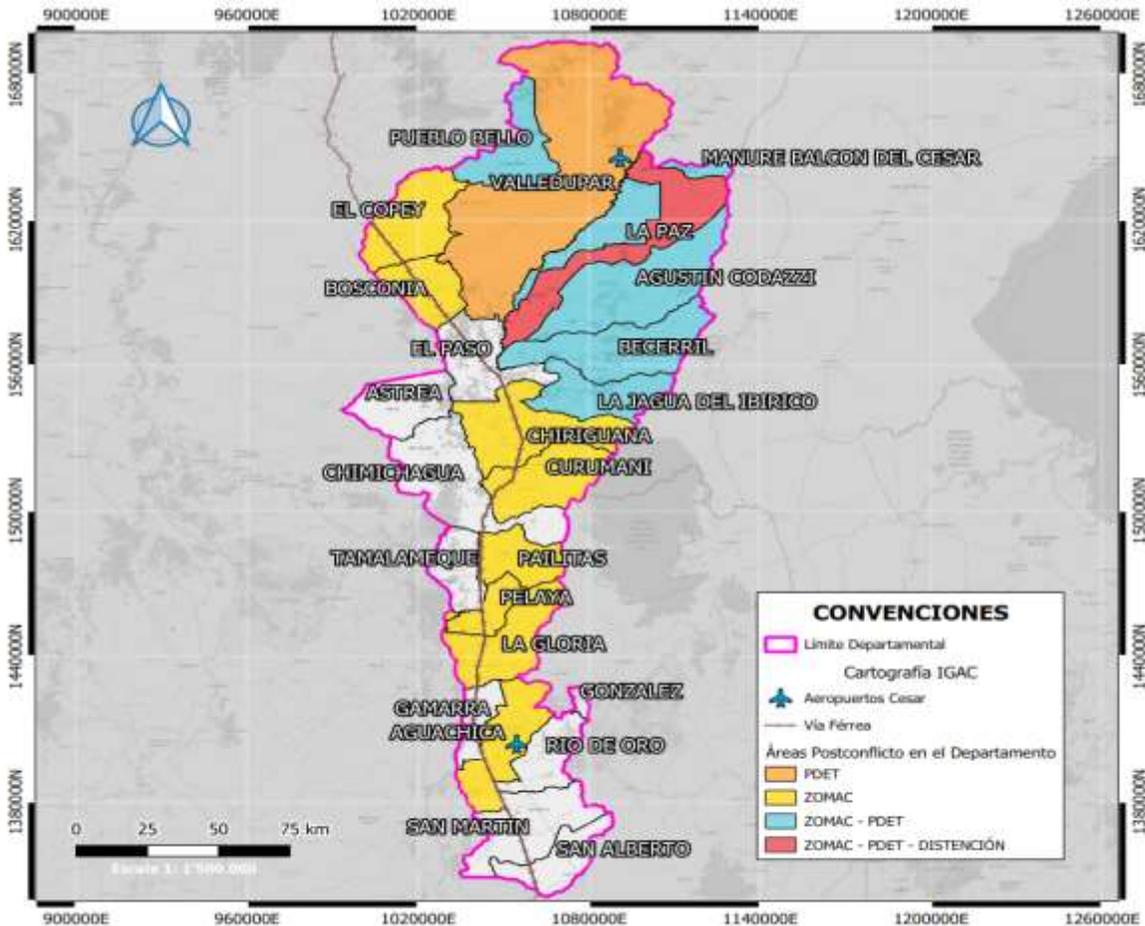
2.4. Análisis del desarrollo del Departamento del Cesar

El perfil productivo del Cesar lo configuran tres grandes sectores: la minería con las explotaciones de carbón mineral, petróleo y gas, ubicadas en los municipios de La Jagua de Ibirico, Chiriguana, Becerril y El Paso. Existen además explotaciones de petróleo y gas en los municipios de San Martín, Río de Oro, San Alberto y Aguachica, las cuales generan el 99% de las exportaciones del Departamento. Esta industria, aunque tiene alta participación en el PIB, presenta una baja contribución en la economía departamental. El segundo gran componente es el sector comercio y servicios a través del transporte, la prestación de servicios sociales y el turismo, este último con un

enorme e inexplorado potencial, seguido del sector agropecuario, que ha tenido descensos en la productividad, pero avances paulatinos hacia la agroindustria, donde se destaca la relacionada con los alimentos; además se considera relevante la evaluación del dinamismo regional, teniendo en cuenta factores socio-económicos, tales como las necesidades básicas insatisfechas, población analfabeta, articulación regional, parámetros que permiten determinar las condiciones de vida de la población, que al evaluarse evidencia el grado de desarrollo que tiene cada municipio. Lo anterior, permite que se definan áreas de desarrollo basados en características homogéneas según la vocación productiva, características socio-económicas y grado de conectividad entre ellas.

La metodología empleada en la construcción de este documento y el nivel de detalle de la información disponible definen como áreas de especialización productiva a los 25 municipios del Departamento del Cesar, para los cuales se plantea una evaluación multicriterio de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- 1) Definición de los tres principales productos del Municipio y sector productivo al cual pertenecen de acuerdo con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU): *a. Agropecuaria. b. Minería. c. Industria manufacturera. d. Construcción. e. Comercio, hoteles, restaurantes y turismo. g. Transporte, almacenamiento y comunicaciones.*
- 2) Identificación del tipo de mercado de cada producto:
 - a. Departamental, si la comercialización de los productos se realiza entre municipios del mismo Departamento.
 - b. Nacional, si la comercialización de los productos se realiza entre Departamentos del País.
 - c. Internacional, si la comercialización de los productos se destina a otros países. Los promedios se obtienen dividiendo por el número de producto representativo.
- 3) La articulación regional corresponde a la definición de los roles dentro del sistema urbano departamental en cada municipio (apoyo a la producción, servicios urbano rurales, centro turístico, centro de intercambio de bienes o servicios, servicios financieros, servicios sociales, servicios educativos).
- 4) IPM, Índice de Pobreza Multidimensional, es un indicador que refleja el grado de privación de las personas en un conjunto de cinco dimensiones: condiciones educativas del hogar, salud, trabajo, acceso a servicios públicos domiciliarios y condiciones de la vivienda. Estas dimensiones involucran 15 indicadores.
- 5) Postconflicto, esta variable fue incluida con el fin de contribuir a la consolidación de territorios de paz y fortalecer las intervenciones en las zonas con presencia del conflicto armado, para su cálculo en la matriz de priorización se aplicaron tres criterios a. Municipios de las Zonas más Afectadas por el Conflicto (ZOMAC), b. Municipios clasificados en el Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial, PDET y c. Municipios que conforman la Zona de Distensión.



	PLAN VIAL DEPARTAMENTAL 2020 - 2029	ÁREAS DE POSTCONFLICTO DEPARTAMENTO DEL CESAR	INFORMACIÓN FUENTE: Secretaria de Infraestructura Cesar Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín codazzi (WFS - Web Feature Service escala 1:100.000) Galerías de Mapas Base - ESRI, OpenStreetMap
		Gobernador Luis Alberto Monsalvo 2020	

Mapa 10: Áreas de Postconflicto departamento del Cesar

Fuente: Propio – Secretaria de Infraestructura.

Los valores numéricos de calificación de cada criterio se asignan de acuerdo con la siguiente tabla:

Tabla 7: Criterios de ponderación del dinamismo

TIPO DE MERCADO			IPM			ARTICULACIÓN REGIONAL			Postconflicto	
TIPO	DESCRIPCIÓN	CAL.	RANGO		CAL.	RANGO		CAL.		CAL
INTERNACIONAL	si la comercialización de los productos se destina a otros países.	1	0%	25%	1	14	10	1	1	0.33
NACIONAL	si la comercialización de los productos se realiza entre Departamentos del País	0,8	25%	50%	0,8	10	6	0,8	2	0.67
LOCAL	si la comercialización de los productos se realiza entre Municipios del mismo Departamento;	0,6	50%	100%	0,6	6	2	0,6	3	

En la siguiente tabla se presenta el análisis de dinamismo de los municipios del Departamento del Cesar de acuerdo con el procedimiento multi-criterio descrito con anterioridad.

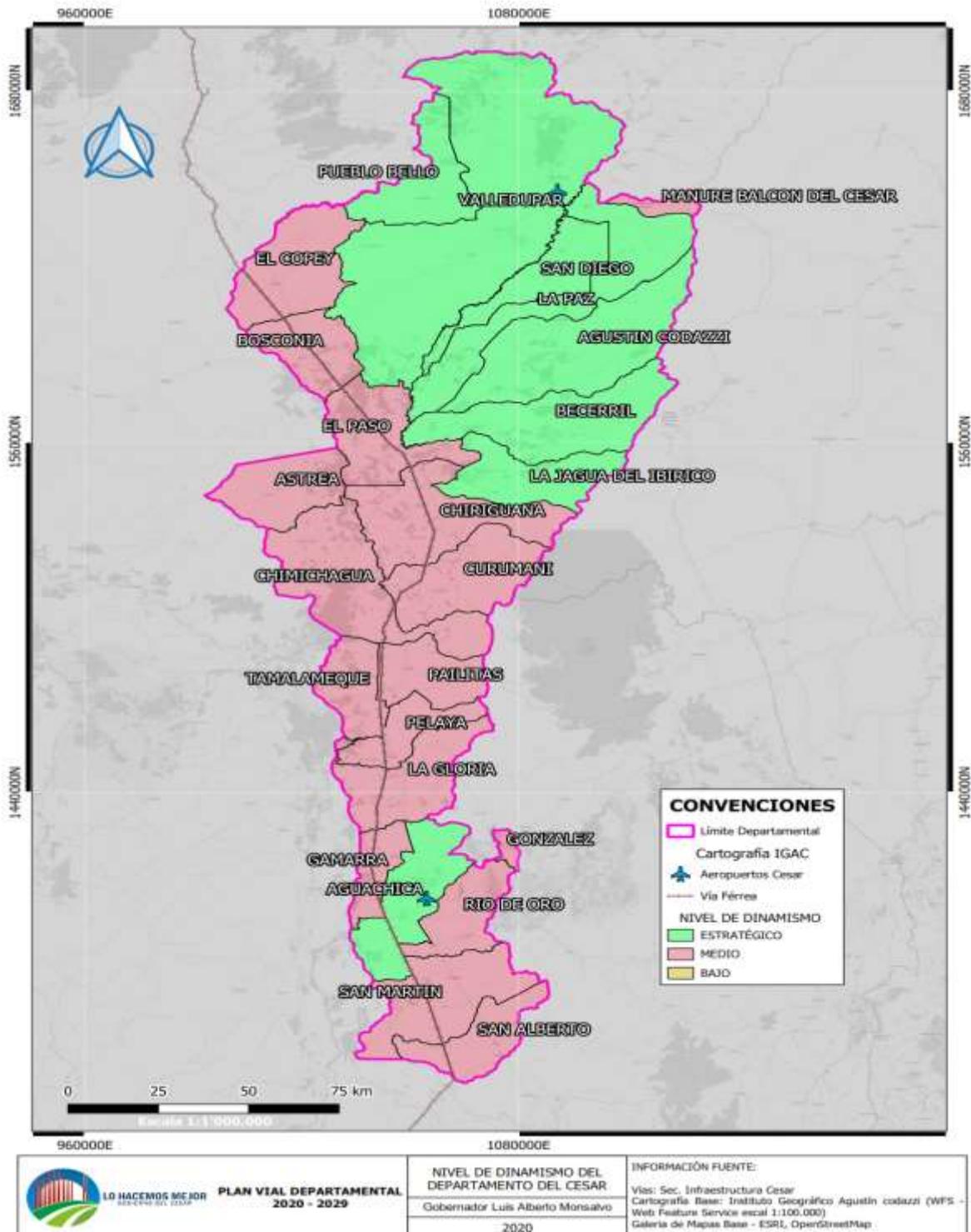
Tabla 8: Ficha 22. Áreas de especialización productivas y diferenciada por su nivel de dinamismo

MUNICIPIO	SECTOR PRODUCTIVO	PRODUCTOS PREDOMINANTES DEL MUNICIPIO	PRODUCCIÓN AL AÑO		TIPO DE MERCADO AL QUE SE DESTINAN LOS PRODUCTOS			ARTICULACIÓN REGIONAL	IPM		POSTCONFLICTO		NIVEL DE DINAMISMO		
			CANTIDAD	UNIDAD	TIPO	CALIFICACIÓN	PROMEDIO		ÍNDICE	CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN	NORMALIZACIÓN	CALIFICACIÓN	NORMALIZACIÓN	
VALLEDUPAR	AGROPECUARIA	Arroz riego	22.130	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,80	1,0	53%	0,6	1,00	0,33	2,73	0,86	
		Bovino en pie	7.80	Tonelada	NACIONAL	0,8									
		Leche	67203216	Litros	LOCAL	0,6									
		Café	2.142	Tonelada	INTERNACIONAL	1,0									
		Aceite crudo palma	8.40	Tonelada	NACIONAL	0,8									
	MINERA	Caliza	396	Toneladas	LOCAL	0,6									
		Arena	5.454	Toneladas	LOCAL	0,6									
		Grava	19.70	Toneladas	LOCAL	0,6									
	HOTELES	Recebo	10.422	Toneladas	LOCAL	0,6									
	RESTAURANTES Y TURISMO	Alojamiento	130	Und	INTERNACIONAL	1,0									
Recursos Culturales		83	Und	INTERNACIONAL	1,0										
Ferías y Fiestas		28	Und	INTERNACIONAL	1,0										
Sitios naturales y Turísticos		25	Und	INTERNACIONAL	1,0										
AGUACHICA	AGROPECUARIA	Maíz	3.540	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,78	1,0	71%	0,6	1,00	0,33	2,71	0,86	
		Bovino en pie	5.250	Tonelada	NACIONAL	0,8									
		Leche	18.869.040	Litros	LOCAL	0,6									
		Café	876	Tonelada	NACIONAL	0,8									
		Aceite crudo palma	7.20	Tonelada	NACIONAL	0,8									
	HOTELES	Alojamiento	47	Und	NACIONAL	0,8									
		Recursos Culturales	9	Und	NACIONAL	0,8									
		Ferías y Fiestas	6	Und	NACIONAL	0,8									
	RESTAURANTES Y TURISMO	Sitios naturales y Turísticos	13	Und	NACIONAL	0,8									
AGUSTÍN CODAZZI	AGROPECUARIA	Maíz	1.424	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,72	1,0	73%	0,6	2,00	0,67	2,99	0,95	
		Bovino en pie	4.220	Tonelada	NACIONAL	0,8									
		Leche	23.122.020	Litros	LOCAL	0,6									
		Café	4.041	Tonelada	NACIONAL	0,8									
		Aceite crudo palma	29.70	Tonelada	NACIONAL	0,8									
	MINERA	Carbón	10.530.915	Toneladas	INTERNACIONAL	1,0									
		Alojamiento	10	Und	LOCAL	0,6									
	RESTAURANTES Y TURISMO	Recursos Culturales	8	Und	LOCAL	0,6									
		Ferías y Fiestas	4	Und	LOCAL	0,6									
		Sitios naturales y Turísticos	10	Und	LOCAL	0,6									
ASTREA	AGROPECUARIA	Maíz	635	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,76	0,80	84%	0,6	-	-	2,16	0,68	
		Bovino en pie	2.777	Tonelada	NACIONAL	0,8									
		Leche	17.310.899	Litros	LOCAL	0,6									
		Cítricos	2.70	Tonelada	NACIONAL	0,8									
		Aceite crudo palma	840	Tonelada	NACIONAL	0,8									
BECE	AGROPECUARIA	Maíz	2.460	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,80	0,80	71%	0,6	2,00	0,67	2,87	0,91	
		Bovino en pie	1.478	Tonelada	NACIONAL	0,8									
		Leche	13.325.712	Litros	LOCAL	0,6									

MUNICIPIO	SECTOR PRODUCTIVO	PRODUCTOS PREDOMINANTES DEL MUNICIPIO	PRODUCCIÓN AL AÑO		TIPO DE MERCADO AL QUE SE DESTINAN LOS PRODUCTOS			ARTICULACIÓN REGIONAL	IPM		POSTCONFLICTO		NIVEL DE DINAMISMO	
			CANTIDAD	UNIDAD	TIPO	CALIFICACIÓN	PROMEDIO		ÍNDICE	CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN	NORMALIZACIÓN	CALIFICACIÓN	NORMALIZACIÓN
	MINERA	Arroz riego	6.294	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Aceite crudo palma	10.50	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Carbón	15.128.895	Toneladas	INTERNACIONAL	1,0								
BOSCONIA	AGROPECUARIA	Arroz riego	6.528	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,65	0,80	78%	0,6	1,00	0,33	2,38	0,75
		Bovino en pie	2.377	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Leche	15.650.353	Litros	LOCAL	0,6								
	MINERA	Ahuyama	280	Tonelada	LOCAL	0,6								
		Aceite crudo palma	10.770	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Caliza	48.558	Toneladas	LOCAL	0,6								
HOTELES	Recebo	633	Toneladas	LOCAL	0,6									
	Alojamiento	13	UNIDAD	LOCAL	0,6									
CHIMICHAGUA	AGROPECUARIA	Ahuyama	2.205	Tonelada	LOCAL	0,6	0,65	0,80	87%	0,6	-	-	2,05	0,65
		Bovino en pie	1.420	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Leche	17.622.448	Litros	LOCAL	0,6								
	RESTAURANTES Y TURISMO	Cítricos	12.00	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Yuca	4.70	Tonelada	LOCAL	0,6								
		Recursos Culturales	7	Und	LOCAL	0,6								
Ferías y Fiestas	5	Und	LOCAL	0,6										
Sitios naturales y Turísticos	12	Und	LOCAL	0,6										
CHIRIGUANÁ	AGROPECUARIA	Arroz riego	1.958	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,70	0,80	71%	0,6	1,00	0,33	2,43	0,77
		Bovino en pie	1.526	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Leche	16.976.442	Litros	LOCAL	0,6								
		Yuca	1.620	Tonelada	LOCAL	0,6								
	MINERA	Aceite crudo palma	8.910	Tonelada	NACIONAL	0,8								
CURUMANÍ	AGROPECUARIA	Grava	405	Toneladas	LOCAL	0,6								
		Aguate	1.995	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,69	0,80	76%	0,6	1,00	0,33	2,43	0,77
		Bovino en pie	2.398	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Leche	12.480.153	Litros	LOCAL	0,6								
	MINERA	Yuca	3.80	Tonelada	LOCAL	0,6								
		Aceite crudo palma	6.90	Tonelada	NACIONAL	0,8								
HOTELES	Grava	4.379	Toneladas	LOCAL	0,6									
	Recebo	9.70	Toneladas	LOCAL	0,6									
EL COPEY	AGROPECUARIA	Alojamiento	13	Und	LOCAL	0,6								
		Name	4.20	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,72	0,80	79%	0,6	1,00	0,33	2,46	0,78
		Bovino en pie	2.222	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Leche	12.384.187	Litros	LOCAL	0,6								
	MINERA	Yuca	3.760	Tonelada	LOCAL	0,6								
Aceite crudo palma	66.80	Tonelada	NACIONAL	0,8										
EL PASO	AGROPECUARIA	Grava	544	Toneladas	LOCAL	0,6								
		Recebo	34.594	Toneladas	LOCAL	0,6								
		Arroz riego	6.70	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,71	0,80	80%	0,6	-	-	2,11	0,67
		Bovino en pie	949	Número	NACIONAL	0,8								
	MINERA	Leche	12.866.951	Litro	LOCAL	0,6								
		Ovinos y caprinos	9.887	Número	LOCAL	0,6								
Palma de aceite	4.40	Tonelada	NACIONAL	0,8										
GAMARRA	AGROPECUARIA	Carbón	4.047.975	Toneladas	INTERNACIONAL	1,0	0,69	0,80	79%	0,6	-	-	2,09	0,66
		Maíz	1.770	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Bovino en pie	990	Número	NACIONAL	0,8								
	MINERA	Leche	8.797.449	Litro	LOCAL	0,6								
		Plátano	480	Tonelada	LOCAL	0,6								
		Yuca	304	Tonelada	LOCAL	0,6								
RESTAURANTES Y TURISMO	Arena	3.436	Toneladas	LOCAL	0,6									
	Grava	10.314	Toneladas	LOCAL	0,6									
Recursos Culturales	5	Und	LOCAL	0,6										
Sitios naturales y Turísticos	9	Und	LOCAL	0,6										
GONZALEZ	AGROPECUARIA	Cebolla	1.111	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,77	0,80	86%	0,6	-	-	2,17	0,69
		Frijol	20	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Tomate	792	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Panela	9.440	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Café	89	Tonelada	NACIONAL	0,8								
LA GLORIA	AGROPECUARIA	Arroz riego	5.20	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,77	0,80	82%	0,6	1,00	0,33	2,50	0,79
		Bovino en pie	2.706	Número	NACIONAL	0,8								
		Leche	16.778.729	Litro	LOCAL	0,6								
		Maíz	4.676	Tonelada	NACIONAL	0,8								
Palma de aceite	20.40	Tonelada	NACIONAL	0,8										
LA JAGUA DE IBRICO	AGROPECUARIA	Arroz Riego	5.644	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,76	0,80	80%	0,6	2,00	0,67	2,83	0,89
		Bovino en pie	544	Número	NACIONAL	0,8								
		Leche	5.684.255	Litro	LOCAL	0,6								
		Maíz	2.00	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Palma de aceite	4.90	Tonelada	NACIONAL	0,8								
LA PAZ	AGROPECUARIA	Carbón	22.317.459	Toneladas	INTERNACIONAL	1,0	0,76	0,80	79%	0,6	3,00	1,00	3,16	1,00
		Plátano	2.030	Tonelada	LOCAL	0,6								
		Bovino en pie	838	Número	NACIONAL	0,8								
Leche	13.061.160	Litro	LOCAL	0,6										
Café	5.121	Tonelada	INTERNACIONAL	1,0										

MUNICIPIO	SECTOR PRODUCTIVO	PRODUCTOS PREDOMINANTES DEL MUNICIPIO	PRODUCCIÓN AL AÑO		TIPO DE MERCADO AL QUE SE DESTINAN LOS PRODUCTOS			ARTICULACIÓN REGIONAL	IPM		POSTCONFLICTO		NIVEL DE DINAMISMO	
			CANTIDAD	UNIDAD	TIPO	CALIFICACIÓN	PROMEDIO		ÍNDICE	CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN	NORMALIZACIÓN	CALIFICACIÓN	NORMALIZACIÓN
	RESTAURANTES Y TURISMO	Palma de aceite	6.00	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Recursos Culturales	11	Und	LOCAL	0,6								
		Sitios naturales y Turísticos	21	Und	LOCAL	0,6								
MANAURE	AGROPECUARIA	Maíz	1.130	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,76	0,40	86%	0,6	2,00	0,67	2,43	0,77
		Aguacate	1.325	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Café	838	Tonelada	INTERNACIONAL	1,0								
		Plátano	854	Tonelada	LOCAL	0,6								
		Yuca	1.10	Tonelada	LOCAL	0,6								
	MINERA	Caliza	72.748	Toneladas	LOCAL	0,6								
HOTELES	Alojamiento	7	Und	LOCAL	0,6									
RESTAURANTES Y TURISMO	Sitios naturales y Turísticos	7	Und	LOCAL	0,6									
PAILITAS	AGROPECUARIA	Aguacate	1.750	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,72	0,40	82%	0,6	1,00	0,33	2,05	0,65
		Bovino en pie	716	Número	NACIONAL	0,8								
		Leche	9.013.777	Litro	LOCAL	0,6								
		Plátano	1.204	Tonelada	LOCAL	0,6								
		Palma de aceite	1.20	Tonelada	NACIONAL	0,8								
PELAYA	AGROPECUARIA	Maíz	14.850	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,78	0,80	91%	0,6	1,00	0,33	2,52	0,80
		Bovino en pie	730	Número	NACIONAL	0,8								
		Leche	10.214.510	Litro	LOCAL	0,6								
		Yuca	3.00	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Palma de aceite	6.420	Tonelada	NACIONAL	0,8								
PUEBLO BELLO	AGROPECUARIA	Aguacate	1.960	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,75	0,80	75%	0,6	2,00	0,67	2,82	0,89
		Cacao	1.336	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Café	6.260	Tonelada	INTERNACIONAL	1,0								
		Panela	1.50	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Plátano	12.040	Tonelada	LOCAL	0,6								
	HOTELES	Alojamiento	7	Und	NACIONAL	0,8								
RESTAURANTES Y TURISMO	Sitios naturales y Turísticos	10	Und	NACIONAL	0,8									
RÍO DE ORO	AGROPECUARIA	Mango	3.130	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,71	0,80	65%	0,6	-	-	2,11	0,67
		Bovino en pie	1.538	Número	NACIONAL	0,8								
		Leche	11.092.022	Litro	LOCAL	0,6								
		Yuca	5.00	Tonelada	LOCAL	0,6								
		Palma de aceite	3.60	Tonelada	NACIONAL	0,8								
	RESTAURANTES Y TURISMO	Recursos Culturales	9	Und	LOCAL	0,6								
		Sitios naturales y Turísticos	7	Und	LOCAL	0,6								
SAN ALBERTO	AGROPECUARIA	Arroz riego	1.338	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,69	0,80	63%	0,6	-	-	2,09	0,66
		Bovino en pie	2.461	Número	NACIONAL	0,8								
		Leche	13.352.868	Litro	LOCAL	0,6								
		Cebolla	1.035	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Palma de aceite	39.00	Tonelada	NACIONAL	0,8								
	MINERA	Arena	4.376	Toneladas	LOCAL	0,6								
		Grava	6.277	Toneladas	LOCAL	0,6								
SAN DIEGO	AGROPECUARIA	Recebo	2.017	Toneladas	LOCAL	0,6								
		Plátano	1.330	Tonelada	LOCAL	0,6	0,69	0,80	64%	0,6	2,00	0,67	2,76	0,87
		Bovino en pie	1.191	Número	NACIONAL	0,8								
		Leche	17.04.036	Litro	LOCAL	0,6								
		Yuca	630	Tonelada	LOCAL	0,6								
	Palma de aceite	8.00	Tonelada	NACIONAL	0,8									
RESTAURANTES Y TURISMO	Recursos Culturales	9	Und	LOCAL	0,6									
		Ferías y Fiestas	7	Und	LOCAL	0,6								
SAN MARTÍN	AGROPECUARIA	Arroz riego	16.50	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,72	0,80	79%	0,6	-	-	2,12	0,67
		Bovino en pie	3.851	Número	NACIONAL	0,8								
		Leche	27.957.060	Litro	LOCAL	0,6								
		Aguacate	1.80	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Palma de aceite	20.550	Tonelada	NACIONAL	0,8								
	MINERA	Arena	6.238	Toneladas	LOCAL	0,6								
		Grava	12.956	Toneladas	LOCAL	0,6								
HOTELES	Alojamiento	9	Und	LOCAL	0,6									
TAMALAMEQUE	AGROPECUARIA	Arroz riego	7.956	Tonelada	NACIONAL	0,8	0,69	0,80	82%	0,6	-	-	2,09	0,66
		Bovino en pie	805	Número	NACIONAL	0,8								
		Leche	11.04.443	Litro	LOCAL	0,6								
		Ahuyama	6.00	Tonelada	NACIONAL	0,8								
		Palma de aceite	8.40	Tonelada	NACIONAL	0,8								
	MINERA	Arena	570	Toneladas	LOCAL	0,6								
			Grava	430	Toneladas	LOCAL	0,6							
RESTAURANTES Y TURISMO	Recebo	320	Toneladas	LOCAL	0,6									
		Recursos Culturales	9	Und	LOCAL	0,6								

Fuente: Secretaria de agricultura-Secretaria Infraestructura- Oficina Asesora Planeación- Dane



Mapa 11: Nivel de dinamismo del Departamento del Cesar

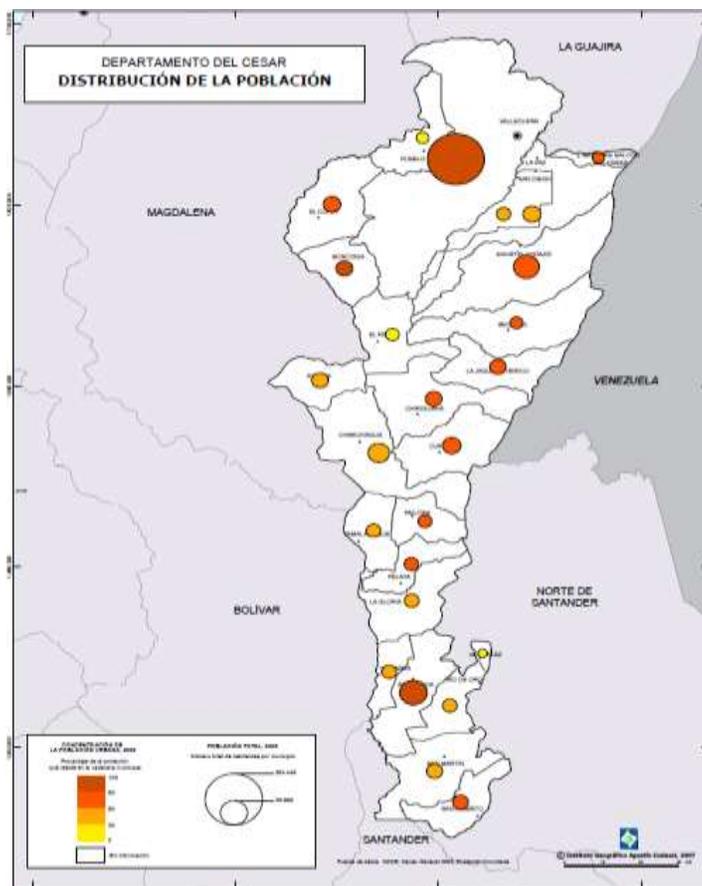
Fuente: Elaboración Propia. Secretaria de Infraestructura

2.5. Calificación del nivel de desarrollo en el Departamento del Cesar

El Departamento del Cesar analizado bajo los parámetros de áreas de especialización productiva, articulación regional, tipo de mercado al que se destinan los productos, todo sobre el marco social de los municipios donde convergen las afectaciones por conflicto armado e IPM (Índice de Pobreza Multidimensional), da como resultado ocho (8) municipios de los veinticinco (25) que conforman el Departamento, un porcentaje equivalente al 32% ubicado en niveles estratégicos para focalizar la intervención Aguachica, Valledupar, San Diego, Pueblo Bello, La Jagua De Ibirico, Becerril, Agustín Codazzi y La Paz, el restante, es decir diecisiete (17) municipios de los veinticinco (25) con un porcentaje equivalente al 68% se ubica en zonas media; en su gran parte concentrados en la subregión del centro y sur del Departamento, no siendo estos menos importantes cuentan también con una infraestructura incipiente para el desarrollo de sus actividades económicas, productivas y consolidar un territorio de paz.

Ahora bien la finalidad de esta sección es identificar las áreas de intervención definidas por los municipios del Departamento del Cesar, mediante el análisis multicriterio que interrelaciona la normalización en función de su población total, la tasa de crecimiento poblacional y el diagnóstico de dinamismo visto en el numeral anterior.

Según los resultados obtenidos del total de población normalizada, se puede observar que los municipios de Valledupar y Aguachica, son los entes territoriales con mayor números de habitantes, debido a los grandes flujos migratorios de los cuales fueron receptores, dándoles una evolución o transformación como ejes de desarrollo territoriales con una marcada diferencia ante el resto de municipio que conforman el Departamento del Cesar. Analizando el agrupamiento de municipios de conformidad con la tendencia del volumen de población normalizado y comparándolo con la subregión a la cual pertenece cada uno, se observa que es mayor la densificación de los municipios que integran la subregión del norte (Valledupar) y seguido la subregión del sur (Aguachica); lo anterior, son las evidencias de un proceso de migración desde las zonas rurales a las cabeceras municipales



Mapa 12: Densidad y distribución de la población en el Departamento del Cesar año 2011

Fuente: Datos DANE. , Mapa SIGOT, 2011

Los resultados del indicador de importancia del área de desarrollo por municipio, muestra que los municipios de Valledupar, Aguachica, Manaure Balcón del Cesar y Pueblo Bello presentan los indicadores más altos en su respectivo orden; lo anterior se debe a que poseen altas calificaciones en la población y la tasa de crecimiento normalizado; pero cabe resaltar que de los municipio anteriormente mencionado, a diferencia de Valledupar, Aguachica y Pueblo Bello son considerados municipios de relevancia media. A pesar de que Manaure Balcón del Cesar se clasifique como el municipio de tercer orden de grado de importancia de área de desarrollo del Departamento, es importante aclarar que esto se debe a que es el ente territorial que presenta la mayor tasa de crecimiento normalizado.

En el Departamento del Cesar se presenta una concordancia con los municipios que poseen mayor desarrollo económico, ya que estos mismos poseen los niveles de dinamismo más altos, como son el caso de los municipios de Valledupar y Aguachica, pertenecientes a la subregión del norte y del sur respectivamente, considerados como

los centros urbanos más importantes del Departamento, demostrando una tendencia hacia la configuración mayoritariamente urbana, como se refleja en el siguiente cuadro.

Tabla 9: Ficha 23. Calificación de las áreas de desarrollo

MUNICIPIO	TOTAL DE POBLACIÓN 2015	TOTAL POBLACIÓN NORMALIZADA	TASA DE CRECIMIENTO	TASA DE CRECIMIENTO NORMALIZADA	PROMEDIO DE CALIFICACIÓN SEGÚN NIVEL DEL DINA MISMO	INDICADOR DE PORTANCIA DE AREA DE DESARROLLO	ORDEN DE PUNTAJE DE AREA DE DESARROLLO
VALLEDUPAR	503.444,00	1,00	2,04%	0,93	0,86	2,79	1
AGUACHICA	97.525,00	0,19	1,49%	0,86	0,86	1,92	2
AGUSTÍN CODAZZI	48.805,00	0,10	-1,28%	0,54	0,95	1,59	11
ASTREA	19.425,00	0,04	-1,38%	0,53	0,68	1,25	23
BECERRIL	13.116,00	0,03	-0,17%	0,67	0,91	1,61	10
BOSCONIA	40.315,00	0,08	1,75%	0,89	0,75	1,73	5
CHIMICHAGUA	30.192,00	0,06	-1,40%	0,53	0,65	1,24	24
CHIRIGUANÁ	18.308,00	0,04	-1,78%	0,48	0,77	1,29	22
CURUMANÍ	22.673,00	0,05	-1,58%	0,51	0,77	1,32	19
ELCOPEY	27.000,00	0,05	-0,02%	0,69	0,78	1,52	13
ELPASO	23.699,00	0,05	-0,28%	0,66	0,67	1,37	17
GAMARRA	17.680,00	0,04	2,25%	0,95	0,66	1,65	7
GONZÁLEZ	6.014,00	0,01	-5,95%	-	0,69	0,70	25
LAGLORIA	12.049,00	0,02	-1,41%	0,53	0,79	1,34	18
LAJAGUA DE IBIRICO	22.440,00	0,04	-1,13%	0,56	0,89	1,50	14
LAPAZ	16.266,00	0,03	-0,36%	0,65	1,00	1,68	6
MANAURE	17.622,00	0,04	2,66%	1,00	0,77	1,80	3
PAILITAS	18.421,00	0,04	0,69%	0,77	0,65	1,46	15
PELAYA	25.158,00	0,05	0,87%	0,79	0,80	1,64	8
PUEBLO BELLO	13.792,00	0,03	1,62%	0,88	0,89	1,80	4
RÍODEORO	23.065,00	0,05	-0,85%	0,59	0,67	1,31	20
SANALBERTO	27.025,00	0,05	1,95%	0,92	0,66	1,63	9
SANDIEGO	13.083,00	0,03	-0,52%	0,63	0,87	1,53	12
SANMARTÍN	19.015,00	0,04	0,46%	0,74	0,67	1,45	16
TAMALAMEQUE	13.651,00	0,03	-0,75%	0,60	0,66	1,29	21

Fuente: Censo General 2005. Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas –DANE

3. CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DEPARTAMENTAL DE TRANSPORTE

3.1. Diagnostico en la problemática vial

El departamento del Cesar necesita preparar al territorio para competir, por lo tanto, debe empezar por un punto muy neurálgico como es la infraestructura vial, de ahí, la importancia de pavimentar y/o rehabilitar los tramos viales estratégicos del departamento, con el fin de contribuir al mejoramiento del transporte carretero, que complementan la multimodalidad de transporte (férreo, aeroportuario, portuario) propias de los territorios competitivos.

Es en el año 2012 cuando el Departamento cuenta por primera vez con un Plan Vial Departamental aprobado por el Ministerio de Transporte, y desde ahí que los gobiernos departamentales han realizado grandes esfuerzos para mejorar la infraestructura vial del departamento. Pero pese a lo anterior, aun el Departamento cuenta con un alto porcentaje de tramos viales de competencias de la Nación, Departamento y Municipios que no se encuentran pavimentados y que son considerados corredores estratégicos que contribuyen al crecimiento de la productividad y la competitividad de la región, ofreciendo mejores condiciones para producir desarrollo económico y social, y, por tanto, bienestar individual y colectivo.

En tal sentido es prioridad de este gobierno mejorar la infraestructura vial, ya que el movimiento de pasajeros y carga se realiza por carretera como principal modo de transporte. Es importante resaltar que el tener una infraestructura vial en óptimas condiciones le permite a una región mejorar la conectividad intrarregional, facilita el transporte y la movilidad, dando acceso al turismo rural, conectando las zonas productoras con los centros de comercialización, regionales, nacionales e internacionales.

Dentro de los destinos más importantes del transporte desde el Departamento hacia el resto del país se destacan Santa Marta, Cartagena, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Santander del Norte y Sur. Asimismo, la carga generada en los municipios del norte del Cesar, especialmente productos agrícolas, es movilizada en buena parte hacia la ciudad de Valledupar, principal centro de acopio de la región.

3.2. Descripción de los modos de Transporte

3.2.1. Transporte carretero

Para el Departamento del Cesar, la red vial del Cesar es la infraestructura de transporte más importante para la movilización de la producción y de pasajeros al interior del Departamento. El principal flujo se hace a través de las vías de competencia de la nación de primer orden que actualmente están a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) en los siguientes sectores: Sector 2 desde Puerto Salgar hasta San Roque por RUTA DEL SOL S.A.S., y Sector 3 San Roque - Ye de Ciénaga y Valledupar – El Carmen de Bolívar. Existe un total de 17 empresas transportadoras de pasajeros interdepartamental y 22 de carga.

El Departamento del Cesar cuenta con una Terminal de Transportes, esta es una sociedad anónima, Instituto Municipal Descentralizado de Segundo Grado, constituida mediante Escritura Pública No. 2925 del 10 de diciembre de 1985, con estatutos reformados mediante escritura No. 191 del 8 de febrero del 2000, sometida al régimen legal previsto para las empresas comerciales e industriales del estado. Su objeto social es la operación, mantenimiento y explotación económica de sus instalaciones, componente necesario para prestar el servicio de transporte de pasajeros por carretera. Actualmente existen 28 empresas transportadoras que permite la movilización de pasajeros a nivel interdepartamental e intermunicipal. La tasa de uso de vehículos de salida en la vigencia de 2018 fue 151.334 vehículo y de vehículos de entrada fue de 189.876.

La estructura vial del Departamento tiene 7.288 Kms aproximadamente, tal como se evidencia en el **Anexo 3: Ficha No. 1. Red Vial**. Está constituida por vías de competencia de la Nación, categorizadas en vías de primer orden (855.27 Km) y tercer orden (1,242.44), para un total de 2,097.71Kms que equivalen al 28,78% del total de la red vial, vías de competencia del Departamento de categoría de primer orden (54.20Kms), segundo orden (232.52Kms) y tercer orden (40.50Kms), para un total de 327.22 Kms que equivales a un 4,49% del total de la red vial y vías de competencia de los municipios de categoría de tercer orden (804,08Kms), correspondiente a los municipios que realizaron el proceso de categorización de la red vial ante el Ministerio, como lo son: El Copey, Chimichagua, González, San Martín y Rio de Oro, y tramos viales de los municipios sin categorizar (4,059.26 Kms) para un total de vías de competencia d ellos municipios de 4,863.34Kms equivalente al 66,73% del total de la red vial del departamento. Tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 10: Resumen de la Distribución de la red vial del Departamento

COMPETENCIA	ORDEN	PAVIMENTADA	AFIRMADO	TIERRA	MEJORAMIE NTO	TOTAL
Nación	Primer	816.27	39.00	-	-	855.27
	Segundo	-	-	-	-	-
	Tercer	149.15	1,083.29	10.00	-	1,242.44
Departamento	Primer	41.60	-	12.60	-	54.20
	Segundo	146.27	48.15	38.10	-	232.52
	Tercer	22.66	11.74	6.10	-	40.50
Municipio	Primer	-	-	-	-	-
	Segundo	-	-	-	-	-
	Tercer	74.48	194.45	535.14	-	804.08

Fuente: Secretaria de Infraestructura – Ministerio de transporte- Secretarías de Planeación Municipales

3.2.2.1 Red Vial de la Nación

La Nación tiene a su cargo el 28.78% del total de las vías del Departamento del Cesar, categorizadas en vías de primer orden (855.27 Km) y tercer orden (1,242.44), para un total de 2,097.71Kms. Las vías de primer orden en términos generales se encuentran pavimentada y en buen estado, mientras que las vías de tercer orden en gran porcentaje se encuentran en afirmado y en regular estado. **Ver Anexo 3: Ficha No. 1. Red Vial.**

Las carreteras que atraviesan el departamento son administradas por entidades estatales, la red de primero orden a cargo de la Nación está a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la troncal de oriente es la carretera más importante del departamento, pues lo atraviesa longitudinalmente de norte a sur; en el Cesar, empieza su recorrido en San Alberto en el extremo sur, se bifurca en Curumaní, centro del departamento, hacia el noroccidente y nororiente; hacia el noroccidente la carretera conduce hasta la ciudad de Santa Marta en el vecino departamento del Magdalena; hacia el nororiente la carretera pasa por la capital y sigue hacia los municipios del sur de La Guajira.

Las vías de primer orden constituyen el 13.43, equivalente a 855,27 kms., las cuales corresponden a la red vial de competencia de la Nación con el mayor flujo vehicular. Desde el municipio de San Alberto hasta los límites con el Departamento del Magdalena, sobre el río Ariguaní en el Municipio de el Copey, desde Valledupar hasta los límites con el Magdalena sobre el Río Ariguaní, en el Municipio de Bosconia, Bosconia - Cuatro Vientos - San Roque, desde San Roque – La Paz, Valledupar - Río Seco - San Juan, La Paz - San Juan del Cesar, Valledupar - La Paz – Río Pereira (límite con La Guajira), El Burro - Tamalameque - límites con el Magdalena, La Paz - Codazzi - Becerril- La Jagua De Ibirico - San Roque, Codazzi - Cuatro Vientos – Arjona - Límite con el Magdalena, Aguas Clara - Río De Oro- Ocaña (Limite Norte De Santander).

Las vías de competencia de la Nación de primer orden que atraviesan el Departamento son de vital importancia para el territorio, ya que actúan como arterias principales para el flujo de carga y pasajeros que dinamizan la economía regional. Comunica a los principales centros urbanos del Departamento, se une con numerosas vías secundarias articulando la movilidad, y permite que los productos agrícolas y otros derivados de las diferentes actividades económicas que se desarrollan en nuestras diferentes regiones, alcancen a llegar a los puntos de comercialización.

La Ruta 45: Comprende desde el municipio de San Alberto, pasando por el corregimiento de San Roque en el municipio de Curumaní, hasta Río Ariguaní pasando por el municipio de El Copey, limitando con el departamento del Magdalena, hace parte de la denominada Ruta del Sol, los tramos pertenecen a los siguientes sectores: Sector Dos (2), que corresponden a los tramos desde Puerto Salgar hasta San Roque y Sector tres (3) que va desde San Roque hasta la Ye de Ciénaga y desde El Carmen de Bolívar hasta Valledupar, actualmente ya se encuentran adelantando obras sobre estos tramos viales; sin embargo la vía sobre el cual se transita se encuentra en un regular estado.

La Ruta 43: que une al Municipio de Codazzi – con el Banco Magdalena, pasando por Cuatro Vientos - El Paso - Arjona – Chimichagua, sin embargo, actualmente este sector presenta un regular estado, ya que tiene tramos como, Codazzi – Cuatro Vientos, que aún no está pavimentado.

La Ruta 78: que une al Banco Magdalena con el Municipio de Tamalameque y con la Ruta del Sol, interceptándola en el corregimiento de El Burro, en el Municipio de Pailitas.

Ruta 49: Comprende desde el corregimiento de San Roque en el municipio de Curumaní, pasando por el municipio de La Paz, hasta Río Pereira donde termina su paso por el departamento del Cesar, limitando con el Departamento de La Guajira.

Ruta 80: Comprende los tramos Valledupar – La Paz, Valledupar – Río Seco – Hacia San Juan del Cesar en el departamento de La Guajira y Valledupar – Bosconia – Río Ariguaní; el tramo Valledupar - La Paz.

El tramo Valledupar – Bosconia, comunica hacia el centro y sur del departamento y hacia el departamento del Magdalena. El tramo Valledupar – Río Seco – Límite con el departamento de La Guajira (San Juan del Cesar), integra al departamento del Cesar con el departamento de La Guajira, constituyéndose como otra alternativa de conectividad con el vecino departamento, disminuyendo longitud y por ende tiempos de viaje.

En el **Anexo 3: Ficha No. 1. Red Vial**, se presentan las vías de primer orden que atraviesan el Departamento, identificando la longitud que cruza el territorio, el estado de su superficie y los municipios servidos.

3.2.2.2 Red Vial Departamental

El Ministerio de Transporte determinó las competencias de las vías de los departamentos y el orden, según Resolución No. 1240 de 2013, por la cual se adoptan los criterios técnicos, la Matriz y la Guía Metodológica para la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional y se dictan otras disposiciones”, el cual fue modificado por la Resolución No. 1530 de 2017.

Por lo anterior, en el año 2016, el Ministerio expide la Resolución No. 005741 del 27 de diciembre de 2016 "Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento de Cesar". En el cual quedaron establecidas las vías que son de competencia del Departamento; excepto, la vía La Paz – Manaure, el cual, por ser un tramo vial que conecta dos cabeceras municipales, entregada al Departamento por el Ministerio de Transporte, a través del Convenio Interadministrativo No. 0782 de 1995 y estratégica para el desarrollo económico del departamento, el departamento tomó la decisión de incluirla como una vía de competencia del departamento, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 11: Red Vial Departamental

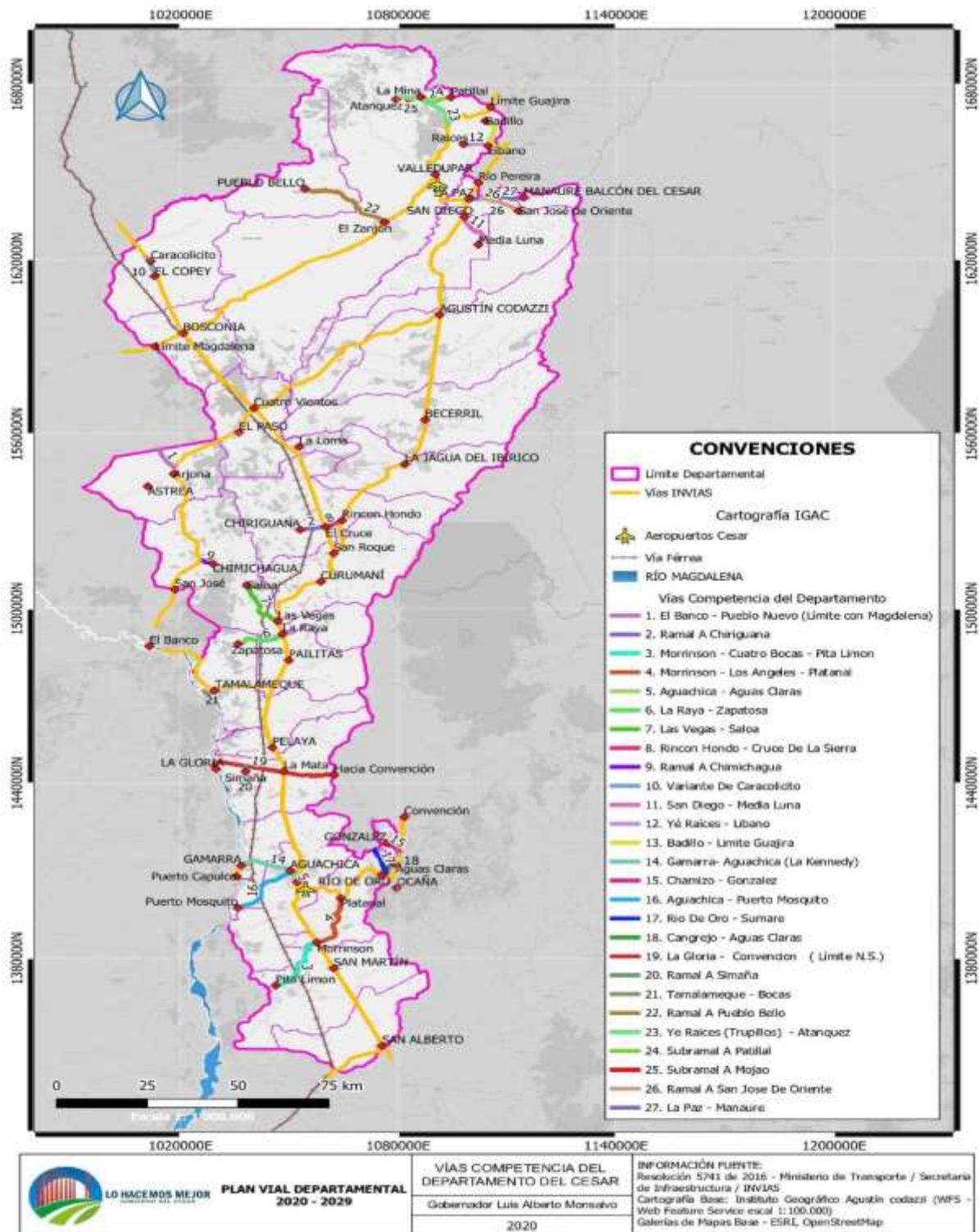
CÓDIGO DE LA VÍA	COMPETENCIA	ORDEN (RES. 1240 de 2013)	NOMBRE DE LA VÍA	MUNICIPIOS		LONGITUD (km)
				DESDE/SOLO POR	HASTA	
4313	Departamento	Tercer	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	Astrea	Astrea	2.65
43CS01	Departamento	Segundo	RAMAL A CHIMICHAGUA	Chimichagua	Chimichagua	2.17
45CS02	Departamento	Segundo	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	Rio de Oro	San Martín	23.00
45CS03	Departamento	Tercer	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	Rio de Oro	Rio de Oro	22.70
45CS04	Departamento	Segundo	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	Aguachica	Aguachica	5.54
45CS05	Departamento	Segundo	LA RAYA - ZAPATOSA	Pailitas	Tamalameque	14.40
45CS06	Departamento	Segundo	LAS VEGAS - SALOA	Chimichagua	Chimichagua	18.70
45CS07	Departamento	Segundo	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	Chiriguana	Chiriguana	5.40



CÓDIGO DE LA VÍA	COMPETENCIA	ORDEN (RES. 1240 de 2013)	NOMBRE DE LA VÍA	MUNICIPIOS		LONGITUD (km)
				DESDE/SOLO POR	HASTA	
45CS08	Departamento	Segundo	RAMAL A CHIRIGUANÁ	Chiriguana	Chiriguana	6.16
45CSB	Departamento	Segundo	VARIANTE DE CARACOLICITO	El Copey	El Copey	4.25
49CS01	Departamento	Segundo	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	San Diego	San Diego	12.74
49GJ02_CS	Departamento	Segundo	YÉ RAÍCES - LÍBANO	Valledupar	Urumita - Guajira	7.00
49GJ02-1	Departamento	Segundo	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	Valledupar	Badillo- Limite Guajira	12.85
7006	Departamento	Primer	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	Gamarra	Aguachica	14.60
70NS01-1	Departamento	Tercer	CHAMIZO - GONZÁLEZ	Ocaña (N.S.)	Gonzalez	5.60
70CS01	Departamento	Segundo	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	Aguachica	Aguachica	22.15
70CS02	Departamento	Segundo	RÍO DE ORO - SUMARÉ	Rio de Oro	Gonzalez	8.30
70CS02-1	Departamento	Tercer	CANGREJO - AGUAS CLARAS	Rio de Oro	Ocaña (N.S.)	3.45
7406	Departamento	Primer	LA GLORIA - CONVENCIÓN (LÍMITE N.S.)	La Gloria	Limite N.S.	39.60
74CS01	Departamento	Segundo	RAMAL A SIMAÑA	La Gloria	La Gloria	1.60
78CS01	Departamento	Tercer	TAMALAMEQUE - BOCAS	Tamalameque	Tamalameque	3.10
80CS01	Departamento	Segundo	RAMAL A PUEBLO BELLO	Valledupar	Pueblo Bello	30.00
80CS02	Departamento	Segundo	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	Valledupar	Valledupar	22.00
80CS02-1	Departamento	Segundo	SUBRAMAL A PATILLAL	Valledupar	Valledupar	9.00
80CS02-2	Departamento	Tercer	SUBRAMAL A MOJAO	Valledupar	Valledupar	3.00
80CS03	Departamento	Segundo	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	La Paz	La Paz	11.46
4902-1	Departamento	Segundo	LA PAZ - MANAURE	La Paz	Manaure	15.80

Fuente: secretaria de Infraestructura

Este Plan Vial, tiene como objetivo atender los 327.22 kilómetros de vías a cargo del Departamento, donde se encuentran incluidas vías de primer, segundo y tercer orden, con el propósito de garantizar la conectividad, mejorar la competitividad y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región.



Mapa 13: Red Vial Departamental

Fuente: Resolución 5741 de 2016- Ministerio de Transporte
 Instituto Geográfico del Agustín Codazzi - IGAC

Según su estado encontramos tramos viales que están pavimentadas en buen estado (140.31Kms), pavimentadas en regular estado (27.26 Kms) y pavimentada en mal estado (39,65Kms) y en afirmado y tierra en mal estado (120Kms), como se evidencia en el **Anexo 5: Ficha No. 2. Red vial del Departamento**, a continuación, se muestran una tabla resumen de los estados y superficie de las vías:

Tabla 12: Red vial departamental en buen estado

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	MUNICIPIOS		LONGITUD (km)	ESTADO GENERAL DEL TRAMO	SUPERFICIE DE VÍA PREDOMINANTE
		DESDE	HASTA			
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	Chimichagua	Chimichagua	2.17	BUENO	PAVIMENTADA
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	Aguachica	Aguachica	5.54	BUENO	PAVIMENTADA
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	Pailitas	Tamalameque	14.40	BUENO	PAVIMENTADA
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	Chimichagua	Chimichagua	18.70	BUENO	PAVIMENTADA
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	Chiriguana	Chiriguana	5.40	BUENO	PAVIMENTADA
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	Chiriguana	Chiriguana	6.16	BUENO	PAVIMENTADA
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	San Diego	San Diego	12.74	BUENO	PAVIMENTADA
7006	GAMARRA - AGUACHICA (LA KENNEDY)	Gamarra	Aguachica	14.60	BUENO	PAVIMENTADA
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	Ocaña (N.S.)	González	5.60	BUENO	PAVIMENTADA
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	Rio de Oro	González	8.30	BUENO	PAVIMENTADA
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	La Gloria	La Gloria	1.60	BUENO	PAVIMENTADA
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	Tamalameque	Tamalameque	3.10	BUENO	PAVIMENTADA
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	Valledupar	Pueblo Bello	30.00	BUENO	PAVIMENTADA
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	Valledupar	Valledupar	9.00	BUENO	PAVIMENTADA
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	Valledupar	Valledupar	3.00	BUENO	PAVIMENTADA
TOTAL				140.31		

Fuente: Secretaria de Infraestructura

Tabla 13: Red vial departamental en regular estado

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	MUNICIPIOS		LONGITUD (km)	ESTADO GENERAL DEL TRAMO	SUPERFICIE DE VÍA PREDOMINANTE
		DESDE	HASTA			
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	La Paz	La Paz	11.46	REGULAR	PAVIMENTADA
4902-1	LA PAZ - MANAURE	La Paz	Manaure	15.80	REGULAR	PAVIMENTADA
TOTAL				27.26		

Fuente: Secretaria de Infraestructura

Tabla 14: Red vial departamental en mal estado

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	MUNICIPIOS		LONGITUD (km)	ESTADO GENERAL DEL TRAMO	SUPERFICIE DE VÍA PREDOMINANTE
		DESDE	HASTA			
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	Astrea	Astrea	2.65	MALO	TIERRA
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	Rio de Oro	San Martin	23.00	MALO	AFIRMADO
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	Rio de Oro	Rio de Oro	22.70	MALO	AFIRMADO
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	El Copey	El Copey	4.25	MALO	TIERRA
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	Valledupar	Urumita - Guajira	7.00	MALO	AFIRMADO
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	Valledupar	Badillo- Limite Guajira	12.85	MALO	TIERRA
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	Aguachica	Aguachica	22.15	MALO	AFIRMADO
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	Rio de Oro	Ocaña (N.S.)	3.45	MALO	TIERRA
7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	La Gloria	Limite N.S.	39.60	MALO	PAVIMENTADA
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	Valledupar	Valledupar	22.00	MALO	TIERRA
TOTAL				159.65		

Fuente: Secretaria de Infraestructura

La anterior tabla nos indica que el 37% de la red vial de competencia del Departamento está sin pavimentar, se encuentra en tierra y afirmado, que equivale a 120Kms.

La red vial del Departamento interconecta los municipios entre sí y/o con los corregimientos y/o con las carreteras nacionales, esta conformadas por 327.22Kms categorizadas, conformada por vías de primer, segundo y tercer orden, tal como se evidencia en el **anexo 4: Ficha No. 3. Conectividad vial de la red secundaria**. En la siguiente tabla se muestra un resumen de la conectividad:

Tabla 15: Conectividad vial de la red secundaria

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD (km)	CONECTIVIDAD CON OTRAS VÍAS		
			CÓDIGO	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD (km)
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	2.65	4313-1	YE LA PUERTA - CANTERA EL PORVENIR - POZO ARJONA 2	2.00
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	2.17			-
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	23.00	45CS02-01	YE A PUEBLO NUEVO	6.70
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	22.70	45CS03-1	LIMONAL - MONTECRISTO	4.70
			45CS03-2	LOS ANGELES - LIMONAL - PEDREGAL	8.90
			45CS03-3	INTERSECCION (LOS ANGELES - MONTECITO) - SABANA LARGA	3.00

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD (km)	CONECTIVIDAD CON OTRAS VÍAS		
			CÓDIGO	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD (km)
			45CS03-4	INTERSECCION (LIMONAL-MONTECRISTO) - RINCON HONDO	4.90
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	5.54	4515	SAN ROQUE - CURUMANÍ - PAILITAS - PELAYA - LA MATA	87.80
			70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	22.15
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	14.40	45CS05-1	LINEA FERREA-TOTUMITO	7.00
			45CS05-2	LINEA FERREA-MATA DE BARRIO	2.00
			45CS05-3	VIA PERALEJAL-SANTA ROSA-ZAPATOSA	4.00
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	18.70	4520175-1	TOTUMITO-SOLEDAD	6.00
			4520175-2	CABECERA - LA MATA- LOS BARRANCONES	6.30
			20175-5	EL TRÉBOL DE PAJONAL - LOS SERENOS	3.50
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	5.40			-
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	6.16			-
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	4.25	45CSB-1	CARACOLICITO - LA EXPERIENCIA	8.50
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	12.74	49CS01-1	EL RINCON - CARACOLÍ HUECO	9.32
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	7.00			-
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	12.85			-
		-	80600	GAMARRA - PALENQUILLO	13.20
7006	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	14.60	20305-10	GAMARRA - CASCAJAL	0.80
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	5.60	70NS01-1-1	Y (GONZALEZ - ENTRADA BUJURIAMA) - COTORRERAS	7.30
			70NS01-1-2	Y (ENTRADA A SAN ISIDRO-CHAMIZO)- BUJURIAMA	7.25
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	22.15	20011-14	ONCE RESES - PUERTO PATIÑO	4.20
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	8.30	70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	3.45
			70CS02-2	GITANO - SALOBRE	11.30
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	3.45			-
7406	LA GLORIA – CONVENCION (LÍMITE N.S.)	39.60	4515	SAN ROQUE - CURUMANÍ - PAILITAS - PELAYA - LA MATA	87.80
			7406-001	AYACUCHO - PLANADAS	5.00
			7406-002	AYACUCHO - EL PARAISO	15.00
			7406-003	AYACUCHO - LOS CUARÉS	18.00
			7406-004	AYACUCHO - GALLINAZO	16.00
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	1.60	74CS01	RAMAL A SIMAÑA	1.60
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	1.60	74CS01-001	RAMAL SIMAÑA - MOLINA	6.12
			74CS01-001-1	SIMAÑA - LA PUNTAS	3.00
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	3.10	78CS01-1	PUERTO BOCAS -EL JOBO	12.00
			78CS01-2	PUERTO BOCAS -LAS MATAS-EL BANCO	2.00
			80CS01-1	YEE1 (RAMAL A PUEBLO BELLO) - MINAS DE IRACAL	12.00
			80CS01-2	YEE2(RAMAL A PUEBLO BELLO) - NUEVO MUNDO	14.00
		-	80CS01-3	YEE3(RAMAL A PUEBLO BELLO) - LA HONDA	14.00
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	30.00	80CS01-4	YEE4 (RAMAL A PUEBLO BELLO) - SAN QUINTIN	7.00
			85449	EL ZANJON - LOS SEIBOTES - NUEVO MUNDO	16.60
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	22.00	20001-6	RAMALITO-LA LOMA-LOS HATICOS-RANCHO LA GOYA	2.87
			20001-7	SUBRAMAL A RANCHO LA GOYA	1.02

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD (km)	CONECTIVIDAD CON OTRAS VÍAS		
			CÓDIGO	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD (km)
			80CS04	CENTRAL-PATILLAL	6.84
			80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	9.00
			80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	3.00
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	9.00			-
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	3.00			-
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	11.46	84772	MANAURE - SAN JOSE DE ORIENTE	8.15
4902-1	LA PAZ - MANAURE	15.80	4902-1_1	(VIA LA PAZ - MANAURE) YEE - LA VEGA DE JACOD	2.40
			80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	11.46

Fuente: Secretaria de Infraestructura - Secretarías de Planeación Municipales

3.2.2.2.1 Incidencia de las zonas de riesgo en la red vial del departamento

Actualmente el subsistema natural del Departamento del Cesar viene presentando una compleja situación, que por un lado afecta la sostenibilidad de los recursos naturales que allí se encuentran, y por otro lado afecta la sostenibilidad del territorio en su conjunto, incluida la población. La presencia de estos elementos y su interrelación han generado un patrón histórico de desarrollo económico desintegrador, basado en una dinámica dual, por un lado, una actividad agrícola de baja productividad territorialmente dominante al que se liga la mayoría de la población activa, e incapaz de dinamizar la región, y por el otro, actividades masivas de extracción recursos naturales bajo el formato de enclaves, que generan disfuncionalidades económicas, ambientales, demográficas, urbanas y territoriales, que son las que logran cambiar la fisonomía regional y marcar el patrón de desarrollo, pero sin facilitar en nada la erradicación de las barreras que impiden un desarrollo económico endógeno. (Cesar Visión 2032).

La costa caribe colombiana se ve más afectada por inundaciones que por deslizamientos, por lo que las pérdidas por vidas humanas son menos frecuentes que en otras zonas del país, sin embargo, el número de afectados es mucho mayor, casi una tercera parte de los desastres que se presentan en el departamento del Cesar son causados por inundaciones.

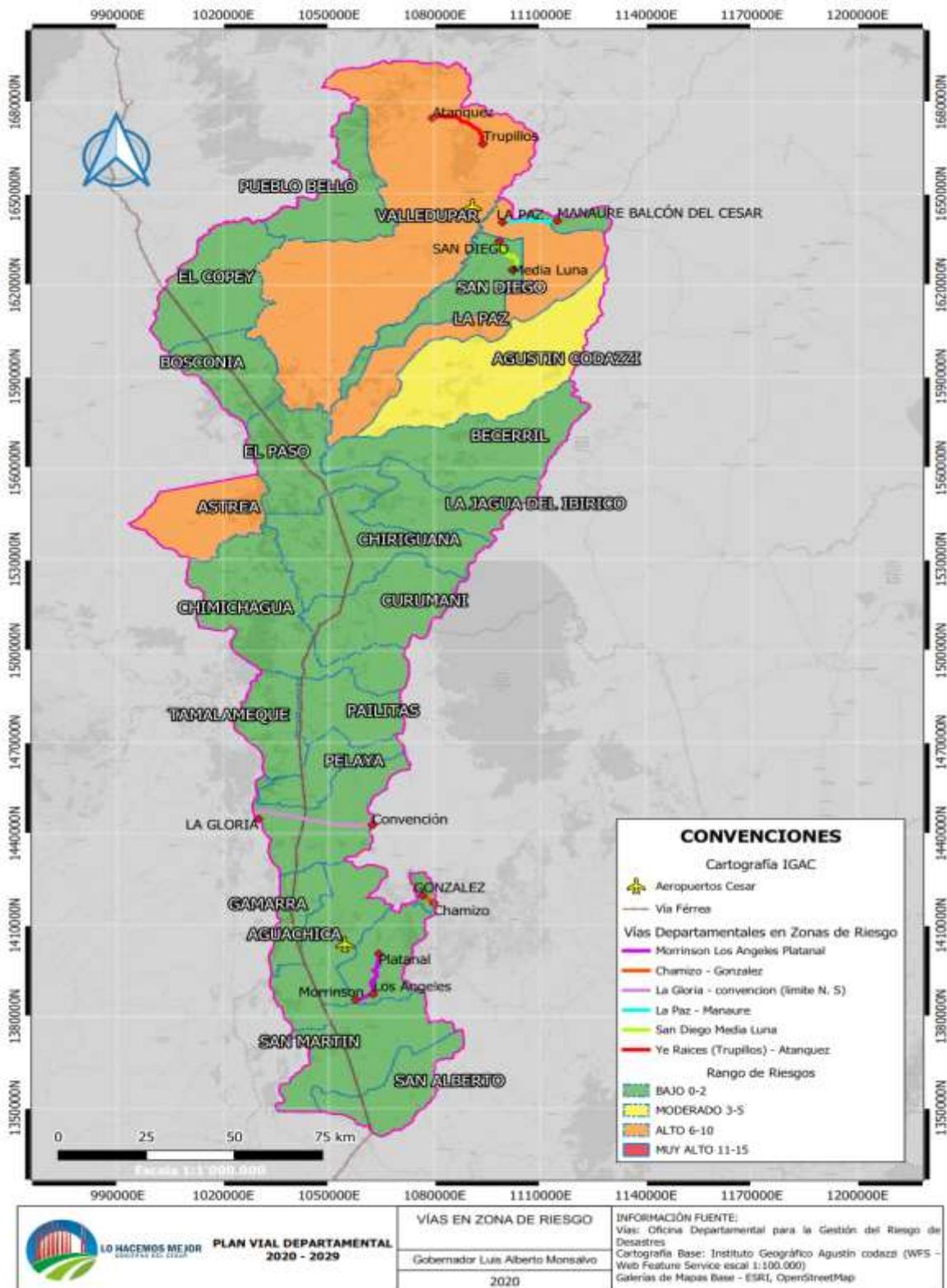
Sin embargo, son seis (6) los tramos viales que se encuentran localizados en zona de riesgo, el cual es importante aclarar que no toda la longitud del tramo pasa por zona de riesgo, por lo anterior, la longitud comprometida de cuatro de los seis tramos viales que pasan por zona de riesgo oscila entre 8% - 25%, sólo la longitud de dos tramos viales que pasa por zona de riesgo se encuentra entre el 30% - 45%. La longitud total de las vías que pasan por zona de riesgo es de aproximadamente 24Kms que equivale al 7% de la longitud total de las vías que son competencia del Departamento., tal como se evidencia en la siguiente tabla. A diferencia de las vías que son

competencia de la nación y de los municipios de tercer orden, son vías que más que pasar por zonas de riesgo, su vulnerabilidad se debe por el estado en que se encuentran la vía, en tierra, y más cuando se presenta la época de invierno en el departamento, dejando las vías completamente intransitables y por ende la población incomunicada.

Tabla 16: Ficha 15. Vías en zona de riesgo

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD (km)	PASA POR ZONA DE RIESGO	LONGITUD APROXIMADA DE LA VÍA QUE CRUZA LA ZONA DE RIESGO (km)	% DE VÍA AFECTADA POR LA ZONA RIESGO	REQUIERE FACTOR DE REAJUSTE
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	2.65	NO	-	0.0%	NO
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	2.17	NO	-	0.0%	NO
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	23.00	NO	-	0.0%	NO
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	22.70	SI	4.00	17.6%	NO
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	5.54	NO	-	0.0%	NO
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	14.40	NO	-	0.0%	NO
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	18.70	NO	-	0.0%	NO
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	5.40	NO	-	0.0%	NO
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	6.16	NO	-	0.0%	NO
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	4.25	NO	-	0.0%	NO
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	12.74	SI	3.00	23.5%	NO
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	7.00	NO	-	0.0%	NO
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	12.85	NO	-	0.0%	NO
7006	GAMARRA - AGUACHICA (LA KENNEDY)	14.60	NO	-	0.0%	NO
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	5.60	SI	2.00	35.7%	NO
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	22.15	NO	-	0.0%	NO
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	8.30	NO	-	0.0%	NO
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	3.45	NO	-	0.0%	NO
7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	39.60	SI	3.00	7.6%	NO
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	1.60	NO	-	0.0%	NO
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	3.10	NO	-	0.0%	NO
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	30.00	NO	-	0.0%	NO
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	22.00	SI	5.00	22.7%	NO
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	9.00	NO	-	0.0%	NO
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	3.00	NO	-	0.0%	NO
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	11.46	NO	-	0.0%	NO
4902-1	LA PAZ - MANAURE	15.80	SI	7.00	44.3%	SI

Fuente: Oficina Departamental para la Gestión del Riesgo de Desastres



Mapa 14: Vías en zona de riesgo

Fuente: Oficina Departamental para la Gestión del Riesgo de Desastres

3.2.2.2.2 Incidencia de las zonas protegidas en la red vial del departamento

El Departamento del Cesar cuenta con un área de zonas protegidas de aproximadamente 7.291,75Km² que representa el 31.81% del área total del Departamento, conformadas principalmente por las reservas forestales de la Sierra Nevada, Serranía de los Motilones y Rio Magdalena, además de las áreas donde se presentan asentamiento de comunidades campesinas e indígenas.

Es de considerar que las áreas protegidas deben ser objeto de especial protección ambiental, de acuerdo con la legislación vigente y las que hacen parte de la estructura ecológica principal, para lo cual en el componente rural del Plan de Ordenamiento se deben señalar las medidas para garantizar su conservación y protección.

Las Zonas De Reserva Forestal ubicadas en el Departamento del Cesar presentan áreas boscosas en diferentes estados de intervención y sucesión y otras desprovistas de bosques que, juntas de manera integral, representan las últimas reservas o estrategias de conservación de la biodiversidad del Departamento. Su naturaleza y localización le han permitido considerarse en el Departamento como albergadoras de ecosistemas estratégicos, de alta fragilidad ambiental, que cumplen funciones y prestan servicios ambientales determinantes para el bienestar de las poblaciones asentadas en el área de influencia directa e indirecta de la Reserva, lo que las constituye como áreas de alta significación ambiental.

Los Resguardos Indígenas ya existentes en zonas De Reserva Forestal no se consideran en conflicto de uso con estas, debido a que la normatividad nacional considera que los principios ambientales de las zonas de Reserva Forestal no riñen con la existencia de Resguardos Indígenas, por cuanto cumplen con las mismas funciones ecológicas.

La construcción de obras de infraestructura, como vías, embalses, represas o edificaciones, y la realización de actividades económicas dentro de las Áreas De Reserva Forestal, requerirán licencia previa. La licencia solo se otorgará cuando se haya comprobado que la ejecución de las obras y el ejercicio de las actividades no atenta contra la conservación de los recursos naturales renovables del área. El titular de licencia deberá adoptar, a su costa, las medidas de protección adecuadas.

El manejo y gestión del recurso forestal se debe hacer de manera integral y sostenible con una clara visión ecosistémica, buscando espacios y mecanismos de protección y conservación, y a la vez soluciones económicas y

sociales a través del uso sostenible del recurso, haciendo énfasis en el fomento de las plantaciones forestales comerciales, dado el estado actual de los bosques naturales del departamento.

La Ley 2da de 1959 definió Las Reservas Forestales Nacionales como zonas de propiedad pública o privada reservada para destinarla exclusivamente al establecimiento o mantenimiento y utilización racional de Áreas Forestales Productoras, Protectoras O Productoras-Protectoras en ellas ubicadas, para impulsar la economía forestal de la nación y conservación de los recursos naturales renovables, es decir áreas destinadas para el desarrollo de la economía forestal y la protección de los suelos, las aguas y la vida silvestre.

Las vías del Departamento que se encuentran en áreas de Reservas Forestales son las siguientes:

- Vía MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN, se encuentra en la Reserva Forestal del Río Magdalena, afectada por un 4% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía MORRINSON - LOS ANGELES – PLATANAL, se encuentra en la Reserva Forestal del Río Magdalena, afectada por un 28% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía AGUACHICA - AGUAS CLARAS, se encuentra en la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Caño Alonso, Reserva de las Cuencas Quebradas Buturama, Noreán, Gallinazo y Limoncito, afectada por un 38% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía SAN DIEGO - MEDIA LUNA, se encuentra en la Reserva Forestal de la Serranía de los Motilones, afectada por un 14% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía YÉ RAÍCES – LÍBANO, se encuentra en Resguardos Indígena Kogui- malayo, afectada por un 29% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY), se encuentra en Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Caño Alonso, Reserva de las Cuencas Quebradas Buturama, Noreán, Gallinazo y Limoncito, afectada por un 15% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía CHAMIZO – GONZÁLEZ, se encuentra en Reserva Forestal del Río Magdalena, afectada por un 100% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO, se encuentra en Reserva Forestal del Parque Potosí y los Caños el Pital y El Cristo, afectada por un 11% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía RÍO DE ORO – SAMORÉ, se encuentra en Reserva Forestal del Río Magdalena, afectada por un 100% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía CANGREJO - AGUAS CLARAS, se encuentra en Reserva Forestal del Río Magdalena, afectada por un 100% aproximadamente por la Zona Protegida.

- Vía LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.), se encuentra en Reserva Forestal de la Serranía de Los Motilones, afectada por un 5% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía RAMAL A PUEBLO BELLO, se encuentra en Parque Nacional Natural Sierra Nevada de Santa Marta. - Resguardos Indígena Arhuaco, afectada por un 33% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ, se encuentra en Resguardos Indígena Kogui- malayo, afectada por un 100% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía SUBRAMAL A PATILLAL, se encuentra en Resguardos Indígena Kogui- malayo, afectada por un 71% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía SUBRAMAL A MOJAO, se encuentra en Resguardos Indígena Kogui- malayo, afectada por un 100% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE, se encuentra en Reserva Forestal de la Serranía de los Motilones, afectada por un 38% aproximadamente por la Zona Protegida.
- Vía LA PAZ – MANAURE, se encuentra en Reserva Forestal de la Serranía de los Motilones, afectada por un 45% aproximadamente por la Zona Protegida.

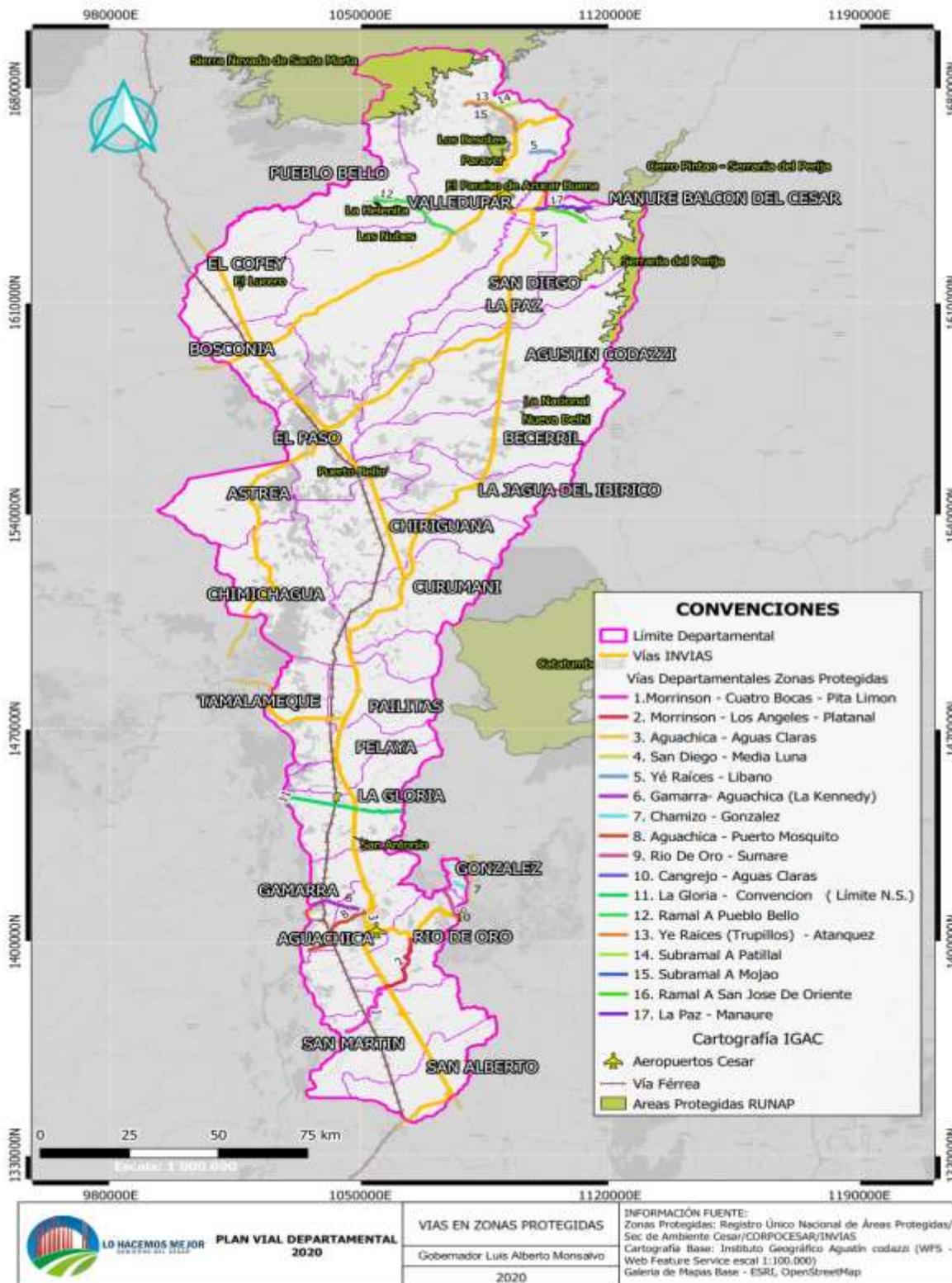
En la siguiente tabla se muestra la incidencia de vías que afectan las zonas de protección o reservas naturales:

Tabla 17: Ficha 17. Vías en zonas protegidas del Departamento

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD (km)	PASA POR ÁREA PROTEGIDA	NOMBRE DEL ÁREA PROTEGIDA QUE CRUZA	LONGITUD APROXIMADA DE LA VÍA QUE CRUZA EL ÁREA PROTEGIDA (km)	% DE VÍA AFECTADA POR LA ZONA PROTEGIDA	REQUIERE FACTOR DE REAJUSTE
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	2.65	NO		-	0%	NO
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	2.17	NO		-	0%	NO
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	23.00	SI	RESERVA FORESTAL DEL RÍO MAGDALENA	0.90	4%	NO
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	22.70	SI	RESERVA FORESTAL DEL RÍO MAGDALENA	6.39	28%	NO
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	5.54	SI	RESERVA FORESTAL PROTECTORA DE LA CUENCA ALTA DEL CAÑO ALONSO RESERVA DE LAS CUENCAS QUEBRADAS BUTURAMA, NOREÁN, GALLINAZO Y LIMONCITO.	2.09	38%	NO
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	14.40	NO		-	0%	NO
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	18.70	NO		-	0%	NO
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	5.40	NO		-	0%	NO
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	6.16	NO		-	0%	NO
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	4.25	NO		-	0%	NO

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD (km)	PASA POR ÁREA PROTEGIDA	NOMBRE DEL ÁREA PROTEGIDA QUE CRUZA	LONGITUD APROXIMADA DE LA VÍA QUE CRUZA EL ÁREA PROTEGIDA (km)	% DE VÍA AFECTADA POR LA ZONA PROTEGIDA	REQUIERE FACTOR DE REAJUSTE
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	12.74	SI	RESERVA FORESTAL DE LA SERRANÍA DE LOS MOTILONES.	1.84	14%	NO
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	7.00	SI	RESGUARDOS INDIGENA KOGUI-MALAYO	2.05	29%	NO
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	12.85	NO		-	0%	NO
7006	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	14.60	SI	RESERVA FORESTAL PROTECTORA DE LA CUENCA ALTA DEL CAÑO ALONSO RESERVA DE LAS CUENCAS QUEBRADAS BUTURAMA, NOREÁN, GALLINAZO Y LIMONCITO.	2.13	15%	NO
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	5.60	SI	RESERVA FORESTAL DEL RÍO MAGDALENA.	5.60	100%	SI
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	22.15	SI	RESERVA FORESTAL DEL PARQUE POTOSÍ Y LOS CAÑOS EL PITAL Y EL CRISTO.	2.40	11%	NO
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	8.30	SI	RESERVA FORESTAL DEL RÍO MAGDALENA.	8.30	100%	SI
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	3.45	SI	RESERVA FORESTAL DEL RÍO MAGDALENA.	3.45	100%	SI
7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	39.60	SI	RESERVA FORESTAL DE LA SERRANÍA DE LOS MOTILONES.	2.08	5%	NO
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	1.60	NO		-	0%	NO
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	3.10	NO		-	0%	NO
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	30.00	SI	PARQUE NACIONAL NATURAL SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA. - RESGUARDOS INDIGENA ARHUACO	9.84	33%	NO
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	22.00	SI	RESGUARDOS INDIGENA KOGUI-MALAYO	22.00	100%	SI
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	9.00	SI	RESGUARDOS INDIGENA KOGUI-MALAYO	6.39	71%	SI
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	3.00	SI	RESGUARDOS INDIGENA KOGUI-MALAYO	3.00	100%	SI
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	11.46	SI	RESERVA FORESTAL DE LA SERRANÍA DE LOS MOTILONES.	4.36	38%	NO
4902-1	LA PAZ - MANAURE	15.80	SI	RESERVA FORESTAL DE LA SERRANÍA DE LOS MOTILONES.	7.12	45%	SI

Fuente: Secretaría de Ambiente - Departamento del Cesar
Sistema Nacional de Áreas Protegidas y Corporcesar



Mapa 15. Vías en zonas protegidas
 Fuente: Secretaria de Ambiente Departamental
 Sistema Nacional de Áreas Protegidas y Corpocesar

3.2.2.2.3. Incidencia de la red vial en el turismo

La oferta y la calidad de la infraestructura vial es uno de los componentes que más afecta las diferentes mediciones en materia de competitividad de cualquier país. Colombia el turismo ha sido un sector de la economía muy importante porque reconocemos en él uno de los principales generadores de progreso, desarrollo y empleo. Esta industria ha venido creciendo sustancialmente, convirtiéndose en la tercera exportadora y captadora de divisas, y el Departamento del Cesar no ha sido ajeno a la reactivación y auge de este sector de la economía.

En los últimos años, ha aumentado la percepción ciudadana sobre las posibilidades de considerar al turismo como una opción productiva importante para el desarrollo económico del Cesar. Esas posibilidades se soportan en los atractivos y las potencialidades que ofrecen varias zonas de desarrollo turístico con características diferenciadas en lo cultural y en lo natural: la Cuenca del Vallenato (turismo musical y de eventos culturales), la Sierra Nevada de Santa Marta (ecoturismo, etnoturismo, turismo de aventura) y el Complejo Cenagoso de Zapatosa y ribera del Río Magdalena (ecoturismo, turismo de aventura y de cultura aldeana).

A estas zonas con potencial de desarrollo turístico, hay que sumarle –sin duda-, la oportunidad que representa la Troncal de Oriente (corredor vial nacional) ahora llamada Ruta del Sol para generar actividades relacionadas con servicios turísticos de paso. La forma longitudinal del Departamento y la presencia de dicha vía entre San Alberto y El Copey, garantiza un gran flujo de vehículos de transporte de carga y pasajeros que durante todo el año viajan desde el centro del país hacia las zonas portuarias. En ese flujo de viajeros se incluyen los turistas, personas con capacidad de utilizar el tiempo libre en actividades de esparcimiento, descanso o aventura, cuyo propósito no ha sido visitar el Cesar, sino utilizar su territorio como paso obligado hacia sus destinos finales (turismo de playa, principalmente).

Es importante resaltar que para que el turismo tenga un buen desarrollo en la región debe contar con una infraestructura vial en excelente estado, por lo general las vías que en la actualidad conducen a los municipios considerado con alta vocación turística, se encuentra en buen estado. En la siguiente tabla se muestran las vías que conectan a las zonas turísticas del departamento.

Tabla 18: Ficha 21. Vías que conectan las zonas turísticas.

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	IMPORTANCIA DEL CENTRO TURÍSTICO	CALIFICACIÓN DEL CENTRO TURÍSTICO
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)		-
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	MEDIA	0.80
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	MEDIA	0.80
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	MEDIA	0.80
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	MEDIA	0.80
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	MEDIA	0.80
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	MEDIA	0.80
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	BAJA	0.60
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	BAJA	0.60
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	BAJA	0.60
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	MEDIA	0.80
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	ALTA	1.00
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	ALTA	1.00
7006	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	MEDIA	0.80
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	BAJA	0.60
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	MEDIA	0.80
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	MEDIA	0.80
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	MEDIA	0.80
7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	BAJA	0.60
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	BAJA	0.60
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	MEDIA	0.80
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	ALTA	1.00
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	ALTA	1.00
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	ALTA	1.00
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	ALTA	1.00
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	MEDIA	0.80
4902-1	LA PAZ - MANAURE	ALTA	1.00

Fuente: Secretaría de Agricultura, Coordinación de Turismo Departamental

3.2.2.2.4 Dotación de infraestructura de la red vial del departamento

Las vías de competencia del departamento en términos general no poseen gran número de dotación de infraestructuras educativas, centro de salud, plazas de mercado o centros de acopio, entre otras; sólo el 63% de las vías tiene al menos una infraestructura construida sobre el tramo y el 37% no cuenta con infraestructura construida.

Las vías que más tienen infraestructuras localizadas en el tramo, son los tramos viales ubicados en el sur del departamento, entre ellas: Morrinson - Los Ángeles - Platanal, La Gloria – Convención (N.S.) y Gamarra – Aguachica, siendo los centros educativos, la infraestructura más representativa, tal como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 19: Ficha 28. Dotación de infraestructura de la red vial del departamento.

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CANTIDAD DE CENTROS EDUCATIVOS	CANTIDAD DE CENTROS DE SALUD	CANTIDAD DE PLAZAS DE MERCADO O CENTROS DE ACOPIO	CANTIDAD DE OTRAS INFRAESTRUCTURAS DE DOTACIÓN	CANTIDAD TOTAL
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	1	0	0	0	1
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	0	0	0	0	-
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	2	2	0	1	5
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	5	3	0	3	11
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	0	0	0	0	-
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	1	1	1	0	3
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	2	1	0	0	3
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	4	1	1	1	7
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	1	1	0	0	2
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	1	1	0	0	2
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	3	2	1	0	6
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	0	0	0	0	-
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	0	0	0	0	-
7006	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	5	2	0	0	7
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	1	2	0	0	3
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	1	1	0	0	2
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	0	0	0	0	-
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	0	0	0	0	-
7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	6	2	1	0	9
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	3	0	0	0	3
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	1	1	0	2	4
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	4	0	0	2	6
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	0	0	0	0	-
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	0	0	0	0	-
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	0	0	0	0	-
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	0	0	0	0	-
4902-1	LA PAZ - MANAURE	2	1	0	0	3

Fuente: Secretarías de Planeación Municipales

3.2.2.3 Red Vial Municipal

Las vías de competencia de los municipios constituyen el 66,72% del total de la infraestructura vial del Departamento, equivale a 4.863,34 Kms aproximadamente, del cual se encuentran categorizadas ante el Ministerio la red vial de los municipios de Chimichagua, El Copey, González, San Martín y Rio de Oro; con un total de 804.08Kms categorizadas como vías de tercer orden y no categorizados por el resto de los municipios 4.059,26 Kms. **Ver anexo 3: Ficha No. 1. Red Vial.**

Las vías terciarias y caminos de penetración hacia las diferentes parcelaciones productivas, es importante mencionar, que se encuentran en muy malas condiciones, ocasionando una gran dificultad en la comercialización de los productos en razón de la imposibilidad de su traslado a los centros de acopio del Departamento. Este impedimento se acentúa especialmente en la época de invierno, debido a la falta de obras de drenaje, nivelación de la rasante y reposición del material de afirmado en la mayoría de esos caminos.

Las limitaciones económicas de las alcaldías municipales y la falta de gestión para adecuar estas vías, han mantenido históricamente desintegrados físicamente los territorios de la mayor parte de los municipios del Cesar, situación que repercute no solo en el aspecto económico, sino también en el social, al verse limitadas las posibilidades de la población rural de trasladarse hacia las cabeceras municipales para recibir los servicios educativos y de salud. Por las razones antes expuestas, la totalidad de los participantes en los talleres para el diseño del Plan de Desarrollo Departamental “Lo Hacemos mejor” realizados en los municipios del Cesar expusieron la imperante necesidad de adecuación de las vías.

3.2.2.4 Caminos Ancestrales



Fuente: Foto Drone art- Indígena Koguis

Colombia es un país en el que las raíces indígenas han permanecido por siglos. Con una población estimada por encima de un millón trescientos mil habitantes, existen lugares en diferentes regiones en donde los indígenas colombianos aún conservan sus tradiciones, entre ellas el desplazamiento por caminos ancestrales o también llamados caminos reales, veredales, trochas, de herraduras o senderos, utilizado por estos pueblos indígenas como vías de acceso para la comunicación e intercambio de bienes y servicios y considerado medios para construir relaciones sociales, económicas, y políticas los cuales permiten establecer las relaciones jerárquicas de una comunidad.

El departamento del Cesar no es ajeno a la situación anteriormente descrita, ya que esta región también posee asentamientos de comunidades indígenas, el cual comparte la misma cultura de desplazamiento. En el proceso de consulta sobre estos caminos ancestrales algunos municipios como Codazzi y Pueblo Bello relacionaron algunos de los tantos caminos que hoy cuenta para su comunicación los diferentes pueblos indígenas de esta región, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 20: Caminos ancestrales

COMUNIDAD	UBICACIÓN	MUNICIPIO	CONEXIÓN		TIPO DE SUPERFICIE	LONGITUD APROXIMADA (Kms)	NUMERO APROXIMADO DE HABITANTES QUE BENEFICIA
			DESDE	HASTA			
YUKPA IROKA	RESGUARO IROKA	CODAZZI	ASENTAMIENTO NAN ECHPO	ASENTAMIENTO SALEM	MALO	5	300
YUKPA IROKA	RESGUARO IROKA	CODAZZI	ASENTAMIENTO O KUNANA	ASENTAMIENTO KUCHTO	MALO	8	250
YUKPA IROKA	RESGUARO IROKA	CODAZZI	MAKENKAL	ASENTAMIENTO SUCHAYE	MALO	7	350
YUKPA IROKA	RESGUARO IROKA	CODAZZI	BOLEMBO	ASENTAMIENTO SOSPA	MALO	7	250
YUKPA MENKWE MISAYA LA PISTA	RESGUARDO MENKWE - MISAYA - LA PISTA	CODAZZI	LA ESTACIÓN	ASENTAMIENTO MISAYA	MALO	5	100
YUKPA MENKWE MISAYA LA PISTA	RESGUARDO MENKWE - MISAYA - LA PISTA	CODAZZI	LA Y	ASENTAMIENTO TATUME	MALO	5	80
YUKPA MENKWE MISAYA LA PISTA	RESGUARDO MENKWE - MISAYA - LA PISTA	CODAZZI	ESTACIÓN CAÑO FRÍO	ASENTAMIENTO MENKWE	MALO	4	120
ARHUACOS - KANKUAMOS	BERLIN 1	PUEBLO BELLO	PUEBLO BELLO	SANTA TIRZA	MALO	1	150
ARHUACOS - KANKUAMOS	LA SEÑORA	PUEBLO BELLO	PUEBLO BELLO	SANTA TIRZA	MALO	2	110
ARHUACOS - KANKUAMOS	ANKAMECHE	PUEBLO BELLO	PUEBLO BELLO	SOPLAVIENTO - COSTA RICA	MALO	7	85

Fuente: Secretarías de Planeación Municipales

En este sentido, es importante entender el papel que juega el camino ancestral en los pueblos indígenas, la importancia para la comunicación, así como para el intercambio de alimento, y para el desarrollo de las políticas empleadas en el pasado.

Hoy, los indígenas colombianos plantean de nuevo la posibilidad de que se establezca una convivencia multiétnica y pluricultural solidaria. A pesar de lo anterior, las ideologías de los pueblos indígenas están divididas, mientras algunos desean mejorar su infraestructura vial, para traer desarrollo a su comunidad, otros piensan que el mejorar sus vías, le traería problemas a su comunidad, el contacto directo con la civilización y le paso de toneladas de cemento por sus sitios sagrados, le produciría un gran desequilibrio a la naturaleza. Y esta creencia es lo que ellos siempre como hermanos mayores que se consideran siempre vigilan; velar por el equilibrio de la madre tierra.

Aun algunos pueblos indígenas de este departamento conservan su modelo de economía y comercio no convencional, los conceptos íntimos de valor y su inmersión parcial a los ejercicios crematísticos de los modelos comerciales, por las relaciones que generan con sus vecinos no indígenas. De ahí, las autoridades tradicionales para ejercer soberanía en su territorio y determinar su uso de acuerdo con su cultura y sus propios procesos de coevolución.

3.2.2. Transporte aéreo



El Departamento del Cesar actualmente cuenta con dos terminales de transporte aéreo que brindan servicios netamente de pasajeros, localizados al norte y sur del departamento. Al norte encontramos al Aeropuerto Alfonso

López Pumarejo ubicado a 3kms al sur del centro de la ciudad de Valledupar, capital del departamento y el sur en el municipio de Aguachica.

La Aeronáutica Civil en el 2010 hizo entrega, mediante celebración de contrato de concesión número 10000078-OK-2010, de fecha 6 de agosto de 2010 al consorcio Sociedad Aeropuertos de Oriente, S.A.S. el aeropuerto Alfonso López de la ciudad de Valledupar, con el propósito que la terminal aérea fuera modernizada, para ello el nuevo operador realizó una inversión que se ha calculado inicialmente en 8.676 millones de pesos y se hizo cargo de los costos de operación y mantenimiento durante el plazo de la concesión, esta concesión permitirá que Valledupar y el departamento del Cesar enfrenten los retos de competitividad y desarrollo del país.

La Sociedad Aeropuertos del Oriente recibió en concesión el lado tierra y plataforma del terminal aéreo por un término de veinte años, el cual le realizó obras de modernización, que incluyeron 1.070 metros cuadrados de la fachada interior y exterior, ampliación de las dos salas de abordaje nacional , una en 200 y la otra en 90 metros cuadrados, construcción de un pasillo techado a posiciones remotas de 150 metros cuadrados, ampliación del área del hall general en 71 metros cuadrados, del área de counters en 15 metros que contará con 6 módulos. De igual forma, el nuevo operador realizó la remodelación de los 230 metros cuadrados del área de retiro de equipajes, 115 metros cuadrados del área de clasificación de equipajes y reemplazó las bandas de recibo de los mismos. La plataforma fue ampliada en 2400 metros y su mantenimiento durante el tiempo de la concesión está a cargo del nuevo operador.

El Aeropuerto Alfonso López cuenta con un campo de Vuelo (Pista) de longitud de 2.100 metros y un ancho de 30 metros, sobre una superficie de asfalto, entre otros espacios importantes como lo son : sala de espera, sala de abordaje, sala de equipaje, zona comercial, counters de aerolíneas, zona administrativa, cámaras de seguridad, gastronomía - cafetería -snack, compras - suvenires, cajeros automáticos, oficinas de cambio de divisas, oficina de correos y centro de telefonía móvil, agencia de viajes, instalaciones médicas, entre otros.

Más de 470 mil pasajeros movilizados durante 2019 en el aeropuerto de Valledupar, el terminal aéreo creció por encima del 16.25 % entre enero a diciembre de 2019, frente al mismo periodo de 2018. En diciembre, el aeropuerto tuvo un tráfico superior a los 45.517 viajeros y un incremento del 28.31 %. En el año 2019 se registraron 66.358 pasajeros más que en el 2018, lo que generó un crecimiento del 16.25 %. Dicho aumento se originó gracias a los programas de Gestión de Rutas y Un Aeropuerto Para Todos que lideró la Concesión de Aeropuertos de Oriente S.A.S.

El aeropuerto recibe vuelos de las compañías: Avianca, EasyFly y LATAM Colombia. Opera con vuelos domésticos con destino a Bogotá y Barranquilla. La empresa de Avianca tiene cuatro (4) frecuencias de vuelos hacia la capital, Bogotá, y LATAM tiene sólo una (1) frecuencia al día. Mientras que EasyFly solo tiene dos (2) frecuencia de vuelo por semana hacia Barranquilla los días lunes y viernes.

El segundo aeropuerto ubicado en el sur del departamento, municipio de Aguachica se denomina Aeropuerto Hacaritama concesionada a la Aeronáutica Civil. Su funcionamiento fue a partir de diciembre de 2019, siendo la aerolínea estatal Satena, la prestadora del servicio, con vuelos regulares entre Bogotá y Aguachica, dos (2) vuelos por semana, jueves y domingo. Los vuelos serán operados en aviones tipo ATR42-600, de fabricación francesa e italiana, con capacidad para transportar a 48 pasajeros.



Actualmente, la pista del Aeropuerto Nacional Hacaritama, cuenta con una extensión de 1.200 metros por 18 metros de ancho, cuenta con una renovada plataforma, así como una funcional terminal de pasajeros y torre de control.

La ventaja de esta nueva ruta de Satena entre Bogotá y Aguachica, es que la región y la segunda ciudad del Departamento del Cesar tendrá vuelo directo con la capital de Colombia. Además, servirá a las poblaciones cercanas al aeropuerto, así como también a departamentos vecinos como Bolívar y Norte de Santander.

El departamento del Cesar además de contar con dos aeropuertos en constante movimiento, cuenta con un sin número de pistas, entre ellas tenemos aeródromos que sirven como medio de transporte para las minas de carbón y otras funcionan de apoyo al sector agrícola, que son utilizados para la fumigación de cultivos. Ver tabla# . Ficha 4. Características de los aeropuertos.

3.2.3. Transporte Ferroviario

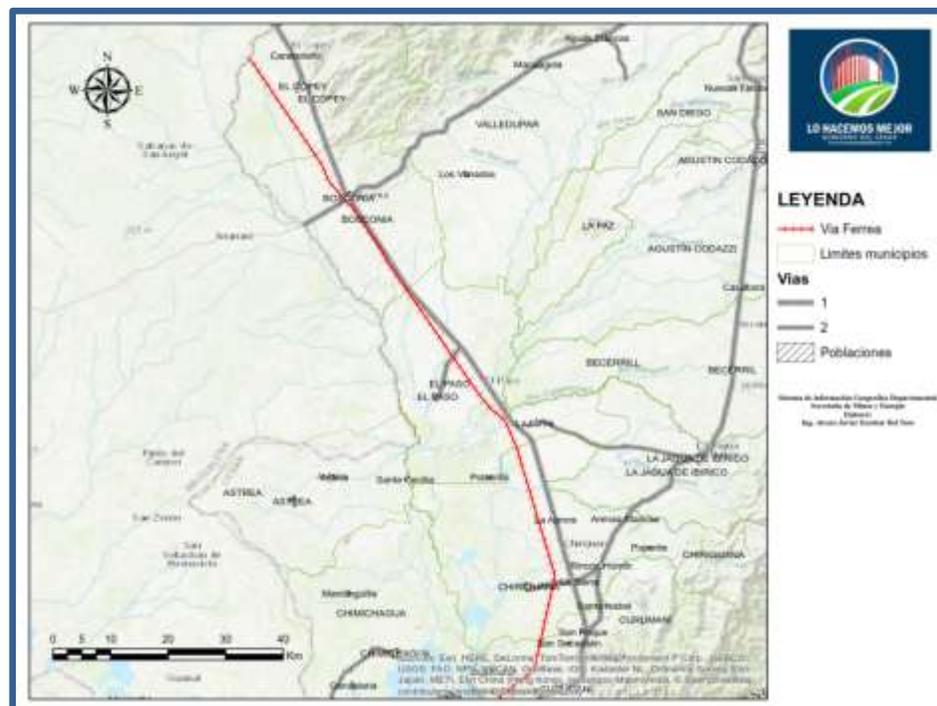


A finales del siglo XIX y comienzos del XX, el ferrocarril se convirtió en un motor importante para el desarrollo de las exportaciones en Colombia, especialmente las de café, tabaco y cacao, debido a los recursos generados por la desvinculación de Panamá, dichos recursos fueron destinados, para construcción de infraestructura y consolidación del sistema férreo nacional. El sistema ferroviario alcanzó niveles máximos de utilización a mediados de los años 70, no obstante, los problemas financieros de ferrocarriles de Colombia afectaron su sostenibilidad, por ende, el uso, fue obstaculizado por la falta de mantenimiento en la infraestructura y en el material rodante; posteriormente el desarrollo acelerado del transporte por carretera desplazó al ferrocarril, llevándolo hasta el estado de abandono.



Mapa 15: Sistema Férreo Nacional

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura



Mapa 16: Vía Férrea Concesión Red Férrea del Atlántico en el Departamento del Cesar

La compañía Ferrocarriles Nacionales de Colombia se liquidó en 1991, cuando apenas operaban 2.600 kilómetros de vías férreas. En ese momento nació la Empresa de Vías Férreas de Colombia (Ferrovías), en cuyas manos murió el sistema férreo, luego fue entregada en concesión, en 1999, hasta el año 2030 a la empresa Ferrocarriles del Norte de Colombia (Fenoco), que tiene por objeto la construcción, rehabilitación - reconstrucción, conservación, operación y explotación, la infraestructura de transporte férreo de la red del Atlántico, para la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, infraestructura que está conformada por los tramos: Chiriguana (PK 724) – Ciénaga (PK 934) – Santa Marta (PK969), Bogotá (Km 5) – Belencito (PK 262), La Caro (PK 34) – Lenguazaque (PK 110), Bogotá (km 5) – Dorada (PK 200) – Barrancabermeja (PK 444), Barrancabermeja (PK 444) – Chiriguana (PK 724) y Puerto Berrio (PK 333) – Medellín (Bello).

En los últimos años Fenoco S.A. ha mostrado un avance significativo en el servicio de mantenimiento y operación, para que las multinacionales que explotan el carbón en la región del Cesar, puedan transportar este mineral. Los municipios por donde atraviesan esta línea férrea son: Chiriguana, El Paso Bosconia, El Copey, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 21: Ficha 5: Red Ferroviaria

NOMBRE DE LA LÍNEA FÉRREA	ÁREAS QUE ARTICULA		LONGITUD DEL CORREDOR FÉRREO (km)	MUNICIPIOS QUE CRUZA	LONGITUD APROXIMADA QUE CRUZA EN EL MUNICIPIO (km)	ESTADO	USO	CARGA ANUAL MOVILIZADA (ton)	VÍAS QUE CONECTAN CON LA RED FERROVIARIA					TIPO DE SERVICIO
	DESDE	HASTA							CARGA	CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CONECTIVIDAD	PUNTAJE	
CONSECIÓN RED FERREA DEL ATLANTICO	CHIRIGUANA	SANTA MARTA	245,00	CHIRIGUANA	27,69	ACTIVO	CARGA	50.200.000	45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	CONECTA A LA RED FÉRREA	1,00	0,88	CARGA O PASAJEROS PERMANENTE
				EL PASO	33,7				83300	EL PASO - EL CARMEN - CASA DE ZINC	CONECTA A LA RED FÉRREA	1,00		
									20250-2	EL PASO - MOLINO MOCHO - GUAYACAN	CONECTA A LA RED FÉRREA	1,00		
				BOSCONIA	28,71				20060-9	LA JUSTICIA	CONECTA A LA RED FÉRREA	1,00		
									20060-8	LOMA COLORADA - TOCAIMA - LA LUNA	CONECTA A LA RED FÉRREA	1,00		
				EL COPEY	20,34				84100	LOMA LINDA - RIO ARIGUANI	CONECTA A LA RED FÉRREA	1,00		
									84200	BOSCONIA - LA ESTACION - CUATRO BOCAS	CONECTA A LA RED FÉRREA	1,00		
									84200-4	EL COPEY - CUATRO BOCAS	CONECTA CON UNA VÍA QUE LLEGA A LA RED FÉRREA	0,60		
									84310-10	LA EXPERIENCIA - VIA ALGARROBO	CONECTA CON UNA VÍA QUE LLEGA A LA RED FÉRREA	0,60		
84310-6	YE CARACOLICITO - VÍA FERREA - LA PRIMAVERA	CONECTA CON UNA VÍA QUE LLEGA A LA RED FÉRREA	0,60											

Fuente: Secretaría de Minas y Energía - Departamento del Cesar
 Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO
 Agencia Nacional Infraestructura – ANI
 Consorcio Inbines

Actualmente la red férrea en Colombia tiene 3.515 kilómetros de vías de los cuales solo funcionan 448 Kms, aproximadamente un 12.7%. El resto sufre múltiples males.

Además de Fenoco, para el transporte de carbón también están los 150 kilómetros de propiedad privada que opera Drummond en La Guajira. Y vale la pena rescatar los 53 kilómetros que opera el Turistren para pasajeros en la vía Bogotá-Zipaquirá.

Por el momento hay cuatro tramos en proceso de recuperación. Y quizá el más importante es el ramal La Dorada-Chiriguaná (de 522 kilómetros), que conectará con la operación de Fenoco para servir de columna vertebral de la rehabilitación de toda la red férrea.

Colombia se enfrenta al reto de tener más competitividad y participar de forma más activa en la economía internacional. No se trata de dejar de construir carreteras, sino de integrar todos los sistemas para ofrecer mejores y mayores oportunidades de crecimiento.

3.2.4. Transporte fluvial

El río Magdalena fue durante muchos años la principal arteria fluvial por la que se movilizaba la mayor cantidad de pasajeros y carga de Colombia. Por ello se considera que el Magdalena ha sido el río más importante del país. No obstante, lo anterior, la complicada navegación por el río Magdalena ha sido un tema recurrente. Desde décadas atrás se ha señalado que el Magdalena era un río difícil, debido a su curso sinuoso, con presencia de islas, obstáculos sumergidos, canales divagantes, importante variación estacional y una corriente particularmente rápida para un río de su tamaño (Gilmore y Parker, 1948).



Fuente: Cormagdalena

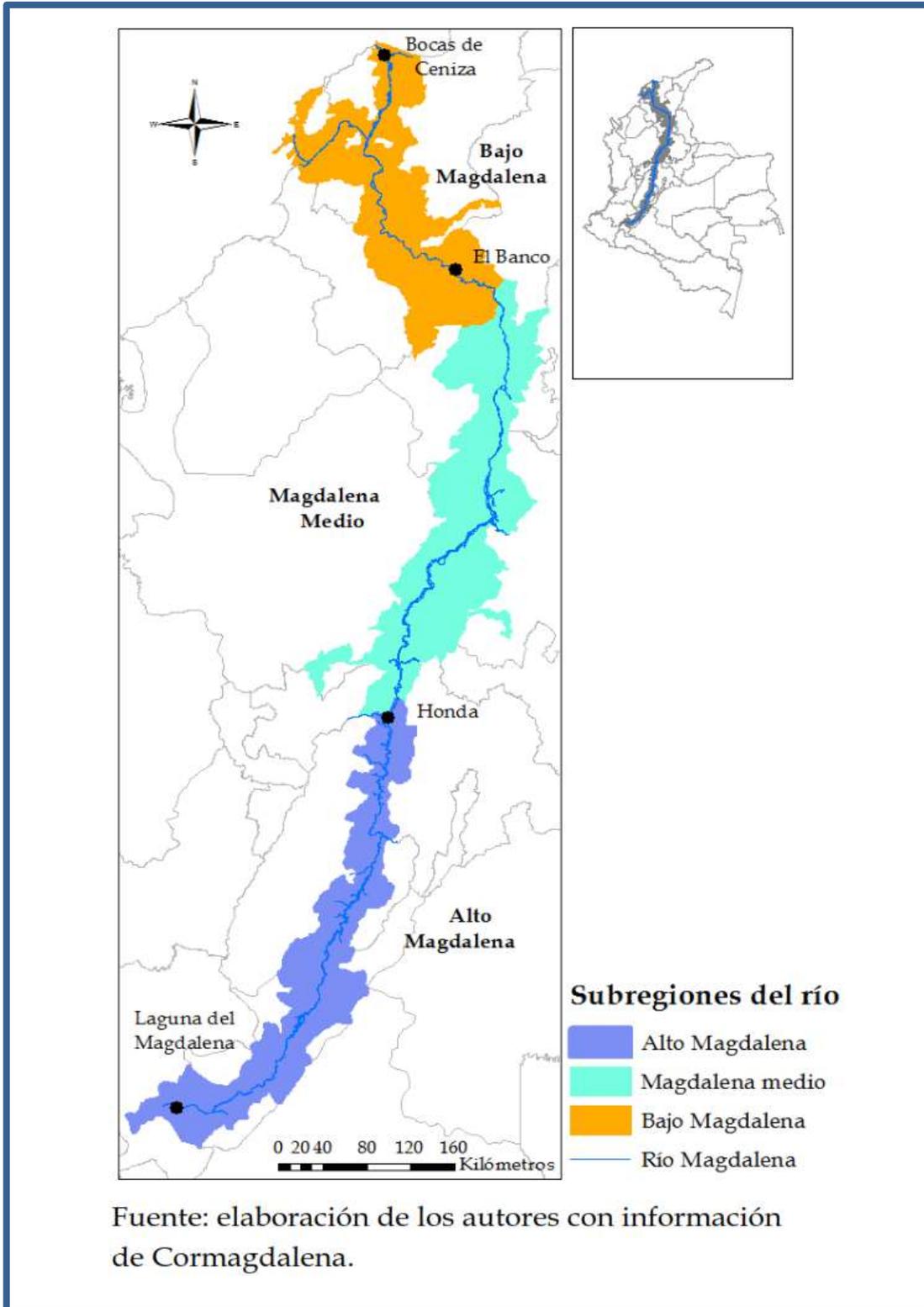
La red fluvial de Colombia tiene una longitud total de 24.725 Km. dentro de los cuales el Río Magdalena se destaca con una longitud de 1.540 Km.; de estos, 908 Km. se consideran navegables y se encuentran en el tramo comprendido entre Puerto Salgar/La Dorada hasta Barranquilla o hasta Cartagena (115 Km más), si se accede vía Canal del Dique. El río tiene además presencia en dos importantes regiones del país, la región Andina y las llanuras de la región Caribe, dentro de las que tiene contacto directo con 12 departamentos y 129 municipios, denominados municipios ribereños del Magdalena.

Para su estudio, la cuenca se divide en tres subregiones, que corresponden al Alto, Medio y Bajo Magdalena (Mapa 1). De acuerdo con Cormagdalena (2013), algunas características particulares de las subregiones pueden resumirse en:

1. Alto Magdalena: Abarca desde el nacimiento del río en la laguna del Magdalena (Cauca) ubicado en el páramo de las Papas a 3.327 metros sobre el nivel del mar (msnm), hasta el municipio de Honda (Tolima) a una altura de 229 msnm. La longitud total del río en esta subregión es de 565 km y en su inicio se caracteriza por ser muy pendiente y turbulento. Esta primera división la conforman 47 municipios de los departamentos de Cauca, Huila, Tolima y Cundinamarca, y sus principales puertos se encuentran ubicados en Neiva, Girardot y Honda.

2. Magdalena Medio: Comienza en el municipio de Honda y avanza 1.100 km hasta el Banco (Magdalena), en la desembocadura del río Cesar, en donde alcanza una altitud media de 33 msnm. Esta subregión se encuentra integrada por 23 municipios de los departamentos de Antioquia, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cesar, Cundinamarca, y Santander. Los puertos que se destacan en este trayecto son Puerto Salgar, La Dorada, Puerto Nare, Puerto Berrío, Barrancabermeja, Puerto Wilches, Gamarra y el Banco.

3. Bajo Magdalena: En esta subregión la longitud total se estima en 428 km, extendidos desde El Banco hasta la desembocadura del río en Bocas de Ceniza y en la bahía de Cartagena, a través del Canal del Dique. Este último tramo se caracteriza por recorrer las llanuras de la región Caribe, en donde es común encontrar bajas pendientes y poca altitud. El Bajo Magdalena adquiere carácter de complejo fluvio-lacustre al resguardar zonas inundables que ayudan a regular el flujo de agua en los periodos de lluvia y sequía. Estas zonas, creadas a partir de un sistema de ciénagas ribereñas, se extienden desde la ciénaga Grande de Santa Marta hasta el canal del Dique y la depresión Momposina, en donde a través de un delta interior confluyen los ríos Cauca, Cesar y San Jorge. En esta parte de la cuenca se localiza un total de 55 municipios de los departamentos de Bolívar, Magdalena, y Atlántico. El Banco, Mompos, Magangué, Calamar y Barranquilla son los puertos más importantes en esta subregión.



Mapa 18: Subregiones del río Magdalena



Hoy el 94% del total de carga que transporta el río corresponde a hidrocarburos con productos como combustóleo (75% del total de la carga de hidrocarburos), nafta y crudo. El 6% restante hace referencia a carga seca, en su mayoría carbón, seguida de cemento, maíz, bebidas, hierro, acero, madera, maquinaria, metalmecánica, pescao, víveres, papel, envases y fertilizantes, entre otros, productos que mueven 129 municipios ribereños.

Por categorías, los derivados del petróleo han sido los que se han mantenido relativamente más estables en cuanto al transporte fluvial del Magdalena. En el departamento del Cesar los productos que más se transportan son, desde el puerto de la Gloria y desde el puerto de gamarra son el Combustóleo, cemento, maíz, palanquilla, coque y carbón.

En relación al transporte de pasajeros se puede destacar que en los últimos 10 años el río nunca transportó menos de un millón de pasajeros, encargándose de más del 30% de la demanda nacional de transporte fluvial, el transporte de pasajeros para el 2018 fue de 1.143.745 personas y de ganado por su parte, fue de 21.113 cabezas, mientras que de carga fue de 3.387.942Ton.

El movimiento de carga por el río Magdalena en el departamento del Cesar en el año 2018 fue de 743.752,41 ton, representa el 22% de la carga total que transporta el río Magdalena, los puertos de gran relevancia actualmente en el departamento del Cesar es el puerto de La Gloria en el municipio de la Gloria y el puerto Capulco en el municipio de Gamarra. **Ver Anexo 6: Ficha No. 5. Red Fluvial y Embarcaderos.**

En este año 2019 se tienen 42 concesiones portuarias, y uno de los propósitos de Cormagdalena es precisamente potenciar el incremento de las concesiones en operación. Para la actividad portuaria es esencial el proceso de concesiones portuarias, dado que es la principal fuente de recursos propios para invertir en el mantenimiento de la red fluvial.

Entre los programas que se tiene para el río Magdalena se pretende avanzar en las soluciones de energía limpia y alternativa que necesitan muchas comunidades a lo largo del Río Magdalena, actualmente se adelantan iniciativas de promoción del río con la finalidad de aumentar el transporte de carga, se han realizado proyectos piloto de transporte intermodal por la ruta Barranquilla–Gamarra–La Dorada para conectar con los principales centros de consumo y producción del país, ubicados a menos de 200 kilómetros. “Por ello la importancia de mejorar el desempeño logístico a través de las inversiones en infraestructura en los principales corredores de carga.

En este sentido, Cormagdalena ha identificado oportunidades de aprovechamiento del río Magdalena a través de la ejecución de proyectos en distintos ejes temáticos: transporte de carga, transporte de pasajeros, recreación social y generación y distribución de energía.

Reactivar el transporte fluvial por el río Magdalena se convertirá en uno de los principales medios de transporte, disminuiría costos para el sector productivo y contaminaría menos que las carreteras nacionales, entre muchas ventajas que ofrece el Magdalena, el que tanto ha inspirado a escritores que lo reseñan como el ‘río noble que integra la riqueza’.

Hay que invertir sobre al Río Magdalena como eje fundamental de la conectividad. En la medida en la que el río se convierta en un medio de transporte activo y dinámico, esto se traducirá en desarrollo y competitividad para toda la región y por ende para la nación.

Por otra parte, el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035 (PMTI) da los lineamientos para organizar de forma eficiente y estratégica el crecimiento del país a través de una infraestructura que logre conectar las ciudades, las regiones, las fronteras y los puertos.

Tener accesibilidad a los centros de producción y exportación del país incrementará la competitividad del país ya que se reducirán los costos generalizados de transporte, accediendo a las regiones desconectadas y en desventaja frente a aquellas más conectadas. A través de este PMTI se pretende potenciar y conectar a las 18 principales ciudades-regiones del país donde se genera el 85% del PIB con las fronteras y puertos del Caribe y el Pacífico. (Ministerio de Transporte - Mintransporte, 2015).

3.3. Estadística del transporte de carga y de pasajeros

El departamento del Cesar cuenta con un 43% de la red vial de competencia del departamento en buen estado, un 8% en regular estado y 49% en mal estado, aun así, por sus vías circulan gran cantidad de vehículos, buses y camiones de diferentes especificaciones; la información consignada en la Tabla No.22 Ficha 11. Tráfico de buses y carga nominal y pasajeros que circula por el tramo de vía, es obtenida del inventario vial realizado por el Ministerio de Transporte Plan Vial Regional y se complementó mediante actividades de campo realizados por la secretaria de infraestructura, arrojando como resultado que entre las vías secundarias más traficada tenemos La Gloria - Alto de Portachuelo (hacia Convención) (Límite N.S.), debido a la localización de pozos petroleros, Aguachica – Aguas Claras, Gamarra – Aguachica, Rincón Hondo – Cruce de la Sierra, Ramal a Chiriguana, por ser zona minera, las vías Zanjón – Pueblo Bello, La Paz – Ye (vía Manaure), Subramal a Patillal, Subramal a Mojao, consideradas grandes despensa agrícolas y sitios con vocación turística, lo que genera un considerable flujo de camiones en la zona. **Ver anexo 7. Ficha No. 11. Tráfico de buses y carga nominal y pasajeros que circula por el tramo de vía**

Tabla 22: Ficha 11. Tráfico de buses y carga nominal y pasajeros que circula por el tramo de vía

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	TPD						TOTAL
		AUTOS	BUSES	C2	C3 - C4	C5	> C5	
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	311	0	130	78	0	0	518
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	620	0	95	80	0	0	795
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	105	7	46	0	0	0	158
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	105	7	46	0	0	0	158
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	988	45	45	23	22	0	1,123
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	67	5	56	12	0	0	140
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	67	5	56	12	0	0	140
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	900	64	93	26	0	0	1,083
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	900	64	93	26	0	0	1,083

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	TPD						TOTAL
		AUTOS	BUSES	C2	C3 - C4	C5	> C5	
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	83	28	28	14	0	2	155
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	45	5	5	12	0	0	67
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	145	3	166	34	0	0	348
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	145	3	166	34	0	0	348
7006	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	988	45	45	23	22	0	1,123
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	253	7	43	0	0	0	303
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	360	7	174	17	0	40	598
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	253	7	43	0	0	0	303
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	253	7	43	0	0	0	303
7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	738	18	89	44	0	0	889
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	221	0	44	0	0	0	266
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	56	37	76	44	0	0	213
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	1,550	0	194	194	0	0	1,938
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	6,247	69	407	204	0	0	6,927
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	6,247	69	407	204	0	0	6,927
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	6,247	69	407	204	0	0	6,927
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	775	0	97	97	0	0	969
4902-1	LA PAZ - MANAURE	1,550	0	194	194	0	0	1,938

Fuente: Ministerio de Transporte - Inventario realizado 2009 - 2010/Consultorías Gobernación/Actividad de Campo - Conteo Trafico 2012

El Departamento del Cesar cuenta con cuatro modos de transporte importante para una región, como son el terrestre, fluvial, aéreo y férreo, siendo los modos de transporte más representativo el terrestre para el transporte de pasajeros y el férreo para el transporte de carga, ésta última se debe a la presencia de la actividad minera en la región, tal como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 23: Ficha 9. Volúmenes de carga y pasajeros movilizados en la red departamental y por modo de transporte en el año

MODO DE TRANSPORTE	VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADO		CANTIDAD DE PASAJEROS MOVILIZADOS	
	TON (AÑO)	%	PASAJEROS/AÑO	%
TERRESTRE	42,678,720.00	45.59 %	315,774,275	99.84 %
AÉREO	-	-	475,963	0.15 %
FERROVIARIO	50,200,000.00	53.62 %	-	-
FLUVIAL	743,752.41	0.79 %	28,990	0.01 %
MARÍTIMO	-	-	-	-
CABLE AÉREO	-	-	-	-
TOTAL	93,622,472.41	100 %	316,279,228	100 %

Fuente: secretaria de Minas y Energía – Concesión del Oriente – Terminal de transporte aéreo Alfonso López Pumarejo- Estadísticas de transporte de carga de Cormagdalena 2018. Ministerio de Transporte - Inventario realizado 2009 - 2010/Consultorías Gobernación/Actividad de Campo - Conteo Trafico 2012.

Lo anterior, muestra que en Colombia y en nuestro departamento existe un rezago general en las infraestructuras de transporte, que no ha permitido el desarrollo productivo de la región, esto les resta competitividad a los productos, de ahí la importancia de ver al transporte como una herramienta fundamental de conectividad entre

productores, comerciantes y consumidores de los bienes; esta problemática dificulta el crecimiento y desarrollo del departamento.

El Plan Maestro de Transporte Intermodal es un esfuerzo de integración y conexión del territorio nacional teniendo en cuenta sus condiciones geográficas especiales y su alto potencial de transporte por medios complementarios al carretero. Las condiciones geográficas y de topografía en Colombia requieren una combinación de formas.

Lo que es importante considerar que no solamente la inversión en infraestructura vial es significativa, sino también el desarrollo de otros modos como el terrestre férreo, aéreo, marítimo y fluvial. Debemos tener en cuenta que la capacidad de transporte de los diferentes modos y su relación con la demanda energética, emisiones, costos operativos y logísticos, posiciona a ciertos modos sobre otros y que la inversión en este tipo de proyectos debe ser prioritaria. Por ejemplo, el transporte de carga por modo fluvial en barcazas, representa una reducción hasta del 48% de los costos operativos en comparación con el transporte por modo terrestre. Para comprender los beneficios del transporte de carga en diferentes modos, consideremos el siguiente ejemplo tomado del boletín Barcazas de la Superintendencia de Industria y Comercio de 2016: “Transportar una carga de 7.200 toneladas requeriría de 600 aviones o igual número de vuelos, ya que cada uno de estos puede llevar máximo 12 toneladas. Si la operación se hiciera por tierra, serían necesarios 206 tractocamiones o un tren con igual número de vagones, pues ambos cargan hasta 35 toneladas. En cambio, por agua, bastaría con seis barcazas con capacidad de 1.200 toneladas cada una, que además irían en un solo viaje, pues por las características fluviales, logísticas y de seguridad del país, estas viajan en convoys de entre seis y ocho, guiadas por un empujador”.

Sin embargo, no debemos desconocer algunas cifras importantes relacionadas con la modernización e intervención de la red vial nacional por medio de las vías de cuarta generación (4G). Los proyectos 4G representan el primer paso en la implementación del PMTI hacia la integración multimodal del transporte. Cabe resaltar que, en algunas rutas, las vías de 4G representarán una disminución cercana al 50% en tiempos de viaje.

La conexión intermodal, sin duda, representa un impacto positivo en la dinámica de la cadena logística de nuestro departamento, teniendo en cuenta que la variable temporal relacionada con el transporte de mercancías es clave para la competitividad de las regiones. Podríamos volvernos más competitivo y así aumentar las exportaciones producto de la modernización de los diferentes medios de transporte y la conexión de los mismos.

Lo anterior, nos invita a cambiar de mentalidad respecto a la exclusividad del transporte de mercancía de manera convencional.

3.4 Inversión en el sector infraestructura de transporte

En la siguiente tabla se refleja las inversiones que ha realizado el departamento del Cesar en infraestructura vial en los últimos 5 años, a partir de 2015-2019, determinando su fuente de financiación:

Tabla 24: Inversión en infraestructura, discriminando las inversiones en el sector vial y fuentes de financiamiento / participación del sector vial (en miles de \$).

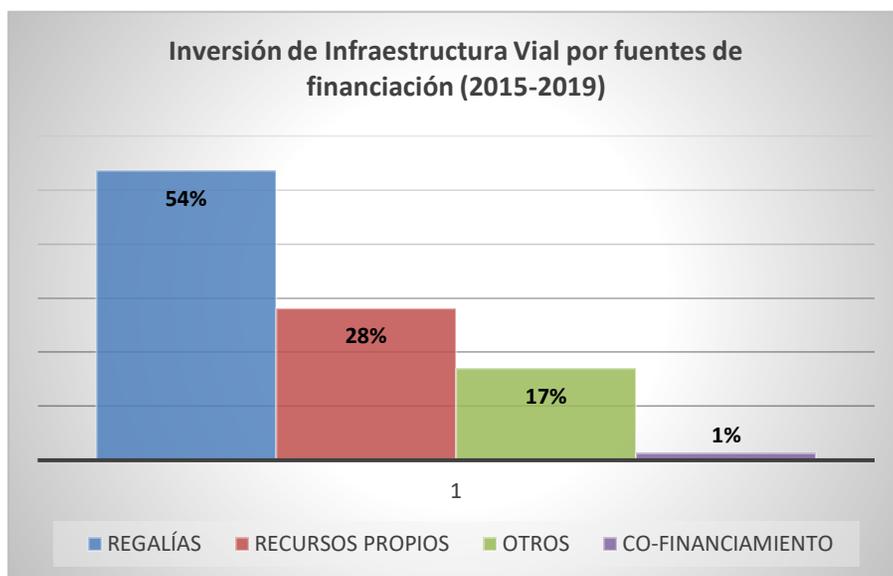
CATEGORÍA DE GASTOS POR PERIODO	TRANSFERENCIA GOBIERNO NACIONAL	REGALÍAS	CO-FINANCIAMIENTO	RECURSOS PROPIOS	OTROS	TOTAL, DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA	INCREMENTO ANUAL	PORCENTAJE DE INTERVENCIÓN EN INFRAESTRUCTURA VIAL
2015	0	\$ 1,988	\$ 3,958	\$ 76,925	\$ 72,617	\$155,488.00		100%
2016	0	\$ 56,098	\$ 4,048	\$ 24,638	\$ 33,234	\$118,018.00	-32%	100%
2017	0	\$ 152,367	\$ -	\$ 40,009	\$ 946	\$193,322.00	39%	100%
2018	0	\$ 109,811	\$ -	\$ 5,809	\$ -	\$115,620.00	-67%	100%
2019	0	\$ 16,180	\$ -	\$ 29,185	\$ -	\$45,365.00	-155%	100%
TOTAL		\$ 336,444	\$ 8,006	\$ 176,566	\$ 106,797	\$ 627,813		

Fuente: Secretaria de Hacienda

Tal como se evidencia en la tabla anterior el Departamento realizó en los últimos cinco años una inversión en infraestructura vial por un monto de Seiscientos veintisiete mil millones de pesos, siendo el año 2017 el periodo más representativo con una inversión de Ciento noventa y tres mil millones de pesos y en cuanto a la fuente de financiación, las más representativa fue Regalías con una inversión de Trescientos treinta y seis mil millones de pesos.

Las fuentes de financiamiento para la infraestructura vial del quinquenio 20015 – 2019, están conformados por las siguientes fuentes: regalías, co-financiamiento, recursos propios y otros; en una proporción de 54% con regalías, 28% con recursos propios, 17%, con co-financiamiento y 1% con otros, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

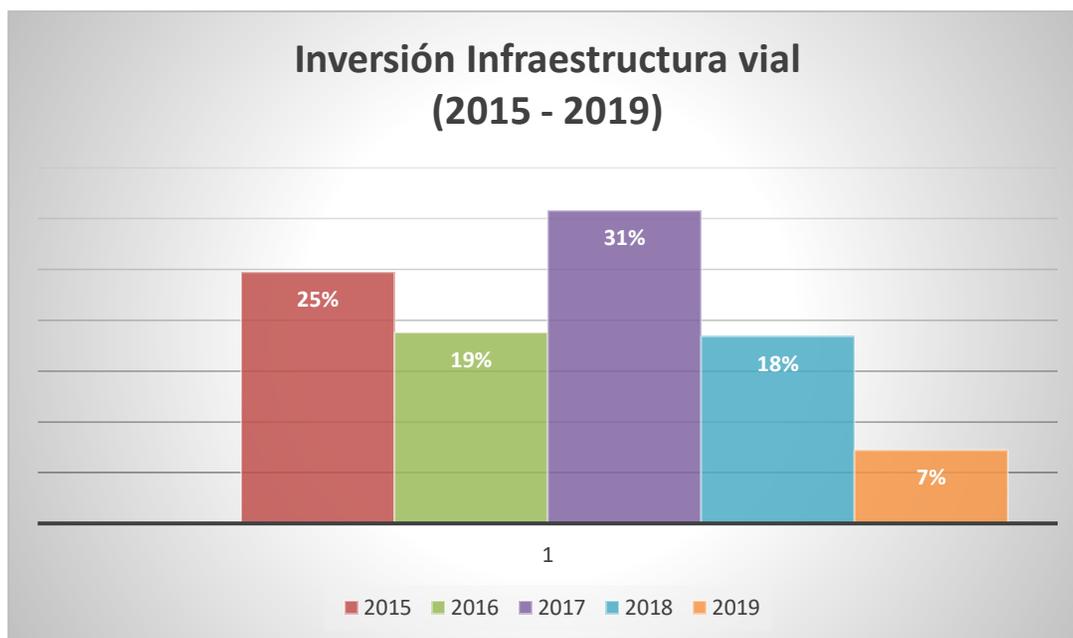
Gráfico 1: Inversión de Infraestructura Vial por fuentes de financiación (2015-2019)



Fuente: Secretaria de Hacienda

En la siguiente grafica se detalla que la participación de la inversión en el sector vial es fluctuante por año, no obedece a un patrón de comportamiento, como se puede evidenciar las inversiones del 2015 al 2016 disminuyeron, del 2016 al 2017 aumentaron y a partir del 2017 disminuyen nuevamente.

Gráfico 2: Inversión de Infraestructura Vial por periodo (2015-2019)



Fuente: Secretaria de Hacienda

Si se hace una comparación de inversión de una vigencia con respecto a la anterior, podemos concluir que la inversión del 2016 con respecto al 2015 decrecieron en un 32%, las inversiones del 2017 con respecto al 2016 aumentaron en un 39%, las inversiones del 2018 con respecto al 2017 decrecieron en un 67% y las inversiones del 2019 con respecto al 2018 siguieron decreciendo en un 155%. Lo que podemos decir, que el gobierno del cuatrienio (2016-2019), las mayores inversiones se realizaron en el tercer año de gobierno.

Las fuentes más grandes que permiten invertir en la infraestructura vial del Departamento fueron las de recursos propios y regalías; y gracias a estos recursos el Departamento pudo llevar a cabo grandes proyectos de pavimentación y/o rehabilitación y mejoramiento de algunos de tramos viales con el fin de mejorar la conectividad, dinamizar la economía y mejorar la calidad de vida de la población, principalmente de los municipio de Chimichagua, Valledupar, San Diego, Codazzi, Rio de Oro, La Paz, Pueblo Bello, Chiriguana, Tamalameque y Manaure, como se muestra en a la siguiente tabla:

Tabla 25: Ficha 10. Proyecto de infraestructura vial programado o en ejecución en el departamento

TIPO DE INTERVENCIÓN	NOMBRE DEL PROYECTO	MUNICIPIOS BENEFICIADOS	ESTADO ACTUAL	FUENTE DE FINANCIACIÓN	RESPONSABLE
PAVIMENTACIÓN	REHABILITACIÓN Y/O PAVIMENTACIÓN DE DIFERENTES TRAMOS VIALES EN EL DPTO DE CESAR – PLAN VIAL (FASEII) GRUPO 2 (TRAMO SALOA (CABECERA) – LA MATA (8.2KMS)- (PUERTO NUEVO (PLATANAL) – MONTECITOS (5.96KMS)	CHIMICHAGUARI RIO DE ORO	EJECUTADO	SISTEMA GENERAL DE REGALIAS	DEPARTAMENTO
PAVIMENTACIÓN	REHABILITACIÓN Y/O PAVIMENTACIÓN DE DIFERENTES TRAMOS VIALES EN EL DPTO DE CESAR – PLAN VIAL (FASEII) GRUPO I- (TRAMO GUACOCHÉ – GUACOCITO (5.8KMS)- (TRAMO MANAURE – SAN JOSE DE ORIENTE – RINCON (8KMS))	VALLEDUPAR - LA PAZ	EJECUTADO	SISTEMA GENERAL DE REGALIAS	DEPARTAMENTO
PAVIMENTACIÓN	REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA ZANJÓN - PUEBLO BELLO, MUNICIPIO DE PUEBLO BELLO, DEPARTAMENTO DEL CESAR - ETAPA II, Y ATENCIÓN A OBRAS DE EMERGENCIA, CONSTRUCCIÓN PUENTE ARIGUANICITO (21MTS)	PUEBLO BELLO	EJECUTADO	RECURSOS PROPIOS	DEPARTAMENTO
PAVIMENTACIÓN	REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VÍAS SECUNDARIAS Y TERCARIAS, EN EL DEPARTAMENTO DEL CESAR - GRUPO 2 Tramos: El Perro - Guaymaral (9 kms) y Curva El Salguero - Las Casitas (2.20 kms)	VALLEDUPAR	EJECUTADO	SISTEMA GENERAL DE REGALIAS	DEPARTAMENTO
PAVIMENTACIÓN	REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VÍAS SECUNDARIAS Y TERCARIAS, EN EL DEPARTAMENTO DEL CESAR GRUPO 1 Tramos: Rincón Hondo – Chiriguana (12 kms) y Tamalameque - Puerto Bocas (3.1 Kms)	CHIRIGUANA - TAMALAMEQUE	EJECUTADO	SISTEMA GENERAL DE REGALIAS	DEPARTAMENTO
MEJORAMIENTO	MEJORAMIENTO DE VÍA TERCARIA MEDIANTE DE CONSTRUCCIÓN EN PLACA HUELLA DE UN TRAMO DE VÍA QUE CONDUCE DEL CORREGIMIENTO DE ATANQUEZ HACIA GUATAPURI Y CHEMESQUEMENA EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR	VALLEDUPAR	EJECUTADO	RECURSOS PROPIOS	DEPARTAMENTO
PAVIMENTACIÓN	REHABILITACION Y PAVIMENTACION DE VIAS SECUNDARIAS Y TERCARIAS EN EL DEPARTAMENTO DEL CESAR (TRAMO CODAZZI - VIA NACIONAL)	CODAZZI	EN EJECUCIÓN	SISTEMA GENERAL DE REGALIAS	DEPARTAMENTO
MANTENIMIENTO	MANTENIMIENTO RUTINARIO DE VIAS DEL PLAN VIAL DEPARTAMENTAL DE CESAR (La Paz- Manaure (15.8), La Paz - San José Oriente (11.4), Zanjón – Pueblo Bello) (30).	MANAURE- LA PAZ - PUEBLO BELLO	EJECUTADO	RECURSOS PROPIOS	DEPARTAMENTO
MEJORAMIENTO	CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA QUE EN EL MUNICIPIO DE SAN DIEGO COMUNCIA EL RINCON - MUNICIPIO DE SAN DIEGO , EN EL DEPARTAMENTO DEL CESAR	SAN DIEGO	EJECUTADO	SISTEMA GENERAL DE REGALIAS	DEPARTAMENTO
PAVIMENTACIÓN	REHABILITACIÓN DE VIAS SECUNDARIAS Y TERCARIAS EN EL DEPARTAMENTO DEL CESAR (TRAMO LAS RAICES - ALTO DE LA VUELTA BADILLO.)	VALLEDUPAR	EN EJECUCIÓN	SISTEMA GENERAL DE REGALIAS	DEPARTAMENTO
MEJORAMIENTO	MEJORAMIENTO DEL TRAMO VIAL LOS BRASILES - EL TOCO, MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE ALCANTARILLAS Y TERRAMPLEM EN EL MUNICIPIO DE SAN DIEGO, CESAR.	SAN DIEGO	EJECUTADO	SISTEMA GENERAL DE REGALIAS	DEPARTAMENTO
PAVIMENTACIÓN	REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA VIA CODAZZI - AGUAS BLANCAS, DEPARTAMENTO DEL CESAR	CODAZZI - VALLEDUPAR	EN EJECUCIÓN	SISTEMA GENERAL DE REGALIAS	DEPARTAMENTO

Fuente: Secretaría de Infraestructura- Departamento del Cesar

3.4.1 Inversión vial proyectada por fuentes de financiamiento

El porcentaje negativo (-53.7%) de crecimiento promedio, representa la disminución en inversión vial o recursos financieros proyectados a diez años desde 2020-2030, tal como se observa en la siguiente tabla. De acuerdo a lo anterior, se concluye que las inversiones con la que contara el Departamento para el mejoramiento de la infraestructura vial para las futuras vigencias, por fuentes de regalías y recursos propios, son cada vez menores, debido al decreciente comportamiento en inversiones que realizaron en la infraestructura vial del departamento en años anteriores.

Este referente es de gran importancia para el actual gobierno con el fin de incentivarse a la gestión o consecución de recursos para continuar con el proceso de pavimentación y /o rehabilitación de la infraestructura vial del Departamento y así poder contribuir al auge de la economía de la región.

Tabla 26: Inversión vial proyectada por fuente de financiamiento de los próximos diez años manteniendo políticas actuales (miles de pesos)

-53.7%	FUENTES DE FINANCIAMIENTO					TOTAL
PERIODO	TRANSFERENCIA DEL GOBIERNO NACIONAL	REGALÍAS	CO-FINANCIAMIENTO	RECURSOS PROPIOS	OTROS	
2020	-	29,156	-	8,098	-	37,254
2021	-	13,494	-	3,748	-	17,243
2022	-	6,246	-	1,735	-	7,980
2023	-	2,891	-	803	-	3,694
2024	-	1,338	-	372	-	1,709
2025	-	619	-	172	-	791
2026	-	287	-	80	-	366
2027	-	133	-	37	-	169
2028	-	61	-	17	-	78
2030	-	28	-	8	-	36

Fuente: Secretaria de Hacienda Departamental

4. EJES VIALES DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR

4.1. Definición de los ejes viales estratégicos Departamento del Cesar

El departamento del Cesar tiene una ubicación geográfica estratégica de conexión, el cual lo hace atractivo para visionarlo como una región de gran competitividad, lo anterior, se fundamenta en una doble connotación: es caribe y es fronterizo. La primera hace referencia a su identificación con los ocho departamentos del Caribe, a pesar de no tener límites con el mar, se encuentra recorrido de sur a norte por la troncal de oriente que comunica con Bogotá y la Región Andina con los principales puertos del Caribe colombiano, a partir del Municipio de Curumaní se bifurca formando una Y, desde donde parte la vía a la Guajira y a Venezuela al este y la Vía Bosconia - Santa Marta. El carácter fronterizo lo adquiere porque 9 de sus 25 municipios tienen límites con la frontera de la hermana República Bolivariana de Venezuela, lo cual lo hace partícipe de las dinámicas que implican las relaciones binacionales.

Si se analiza desde la perspectiva de modalidad de transporte es un departamento que cuenta con cuatro modos de transporte fundamentales para el desarrollo de una región, cuenta con el ferrocarril de la antigua ruta del sol, surca el territorio de sur a norte. Cuenta con varias pistas de aterrizaje para aviones, de las cuales se encuentran con operaciones nacionales permanentes el Aeropuerto Alfonso López de Valledupar, Aeropuerto Hacaritama en Aguachica y las pistas privadas de las minas de carbón. En la parte fluvial con uno de los ríos más importante que tiene Colombia, el río Magdalena, siendo este históricamente, uno de los principales medios de transporte de la nación. Las abundantes ciénagas en las zonas cercanas al Magdalena, entre las que se destaca por su magnitud la de Zapatosa, que se forma en la unión de los ríos Magdalena y Cesar. Entre las numerosas ciénagas situadas en su jurisdicción destacan otras como las de Cascajo, Combú, Chimichagua, Doña María, Guamalito, Mata de Palma, Morales, Panchuiche, Pital Sahaya, Saloa y Santo Domingo.

La parte económica el departamento se fundamenta en dos sectores, como lo son el sector de la minería, en extracción de carbón a cielo abierto y en el sector agropecuario, siendo este ultimo la actividad productiva ancestral de la región. Existe un tercer sector, que, aunque hoy no sea representativo ante el PIB de la región, se visiona como un sector económico potencial para el departamento, es el turismo, que se encuentra en proceso de desarrollo y fortalecimiento.

Todos los aspectos anteriormente descritos, hace del Departamento del Cesar una región interesante dentro del territorio colombiano, fueron claves para la definición de los ejes viales del Departamento debido a que se

visionaron con el fin de impulsar las ventajas competitivas del territorio, con miras a lograr un ambiente mucho más propicio para el desarrollo de los sectores que permita una mejor inserción en las dinámicas económicas globales mediante el desarrollo endógeno y la modernización e internacionalización de la economía, desarrollo empresarial y alianzas productivas para el desarrollo.

Los ejes viales están conformados principalmente por vías de competencia de la Nación de primer y tercer orden y por vías de competencia del Departamento de primer y segundo orden, la inclusión de vías de la nación dentro del eje, se debe a la forma alargada del departamento, puesto que de norte a sur es comunicada por las vías nacionales como son la ruta 45 (ruta del sol) y la ruta 49, lo que se convierte en paso obligatorio para acceder al centro del país; las vías que conforman estos ejes a su vez tienen conectividad con otras vías y otros departamentos, garantizando la integración de la población y el desarrollo económico del Cesar. Ver Anexo 8: Ficha 26. Áreas de desarrollo ejes viales del Departamento.

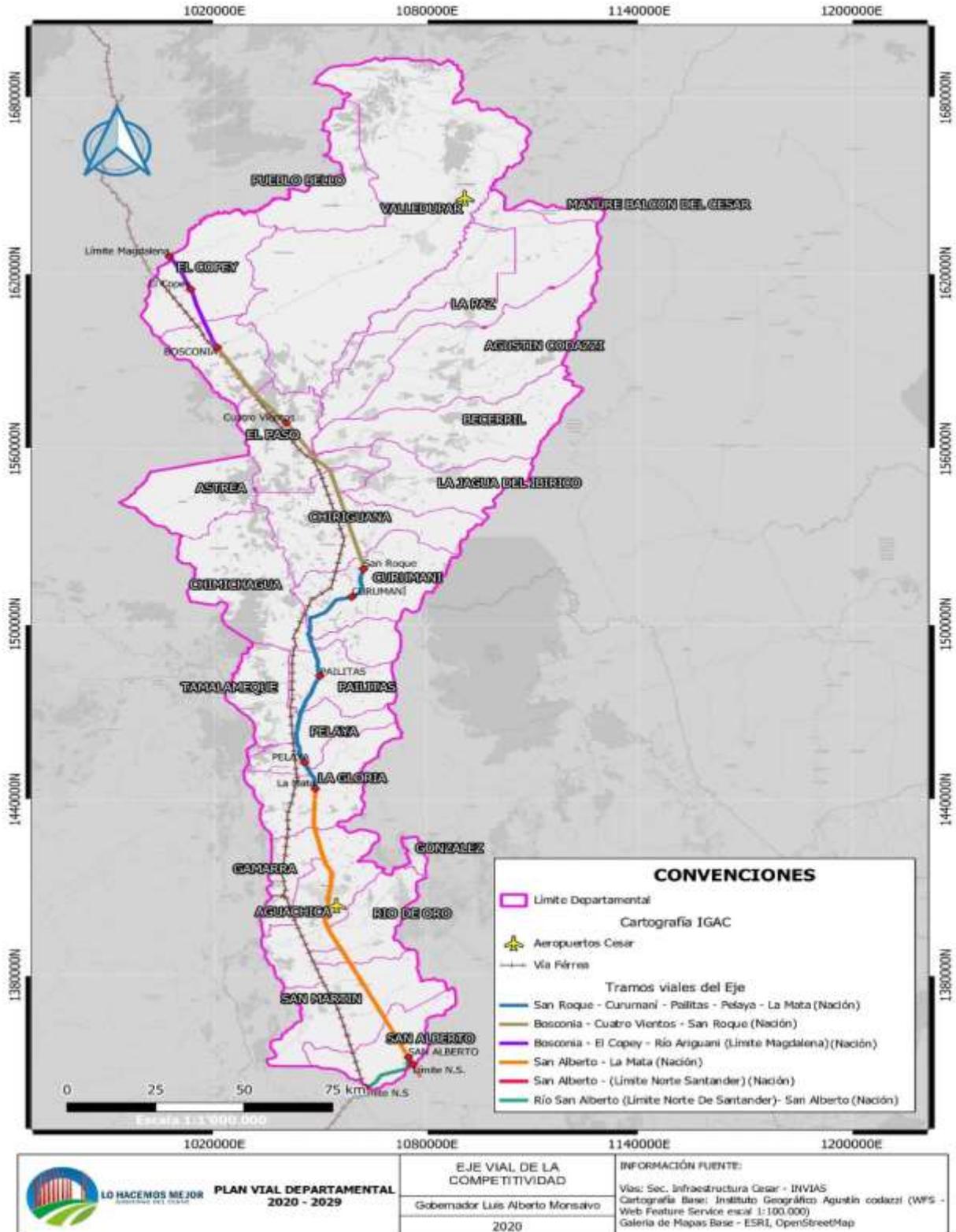
4.1.1 Eje vial de la competitividad

Este eje fue conformado por vías completamente de la nación de primer orden, tal como se muestra en la siguiente tabla y mapa vial, la Troncal de Oriente (corredor vial Nacional) ahora llamada Ruta del Sol o ruta 45; este eje tiene una particularidad ya que divide al departamento de manera longitudinal de norte a sur y conecta al departamento con el interior del país y a la región andina con los principales puertos del caribe. Es el eje vial con más flujo vehicular de transporte de carga y pasajeros que durante todo el año viajan desde el centro del país hacia las zonas portuarias.

Tabla 27: Vías que conforman el eje vial de la Competitividad

CÓDIGO	COMPETENCIA	ORDEN	TRAMO VIAL	LONG
4513	Nación	Primer	RIO SAN ALBERTO (Limite N. de S.)- SAN ALBERTO	17.80
45A08	Nación	Primer	SAN ALBERTO - LIMITE NORTE SANTANDER)	2.20
4514	Nación	Primer	SAN ALBERTO - LA MATA	99.93
4515	Nación	Primer	SAN ROQUE - CURUMANÍ - PAILITAS - PELAYA - LA MATA	87.80
4516	Nación	Primer	BOSCONIA - CUATRO VIENTOS - SAN ROQUE	88.00
4517	Nación	Primer	BOSCONIA - EL COPEY - RIO ARIGUANI (LIMITE MAGDALENA)	34.81
			TOTAL	330.54

Fuente: Secretaria de Infraestructura



Mapa 17: Eje vial de la competitividad

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.1.2 Eje vial transversal de los puertos

El eje transversal de los puertos se determinó teniendo en cuenta un aspecto interesante del departamento, contar con uno de los ríos más importante que tiene el territorio colombiano, el río Magdalena, afluente que constituye un sistema de transporte de carga con grandes ventajas para la movilización de altos volúmenes, en razón al ahorro en los costos de transporte. Si bien los tiempos de viaje totales son mayores para el modo fluvial que para los modos carreteros o férreo, el fluvial es una alternativa muy aceptable en términos de tiempos y costos para los productos que poseen un valor constante en el tiempo, como es el caso de los productos no perecederos.

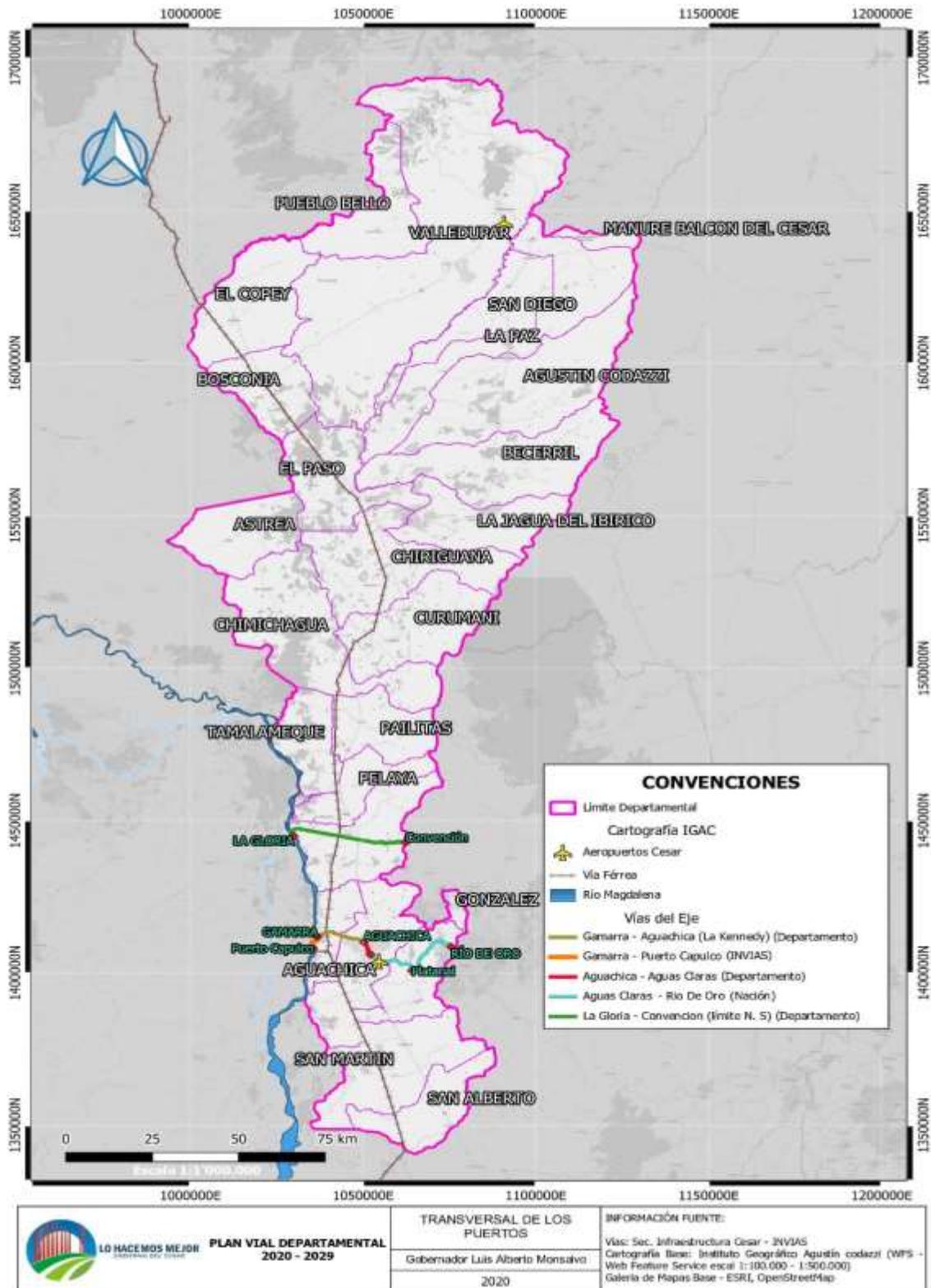
EL departamento actualmente cuenta con puertos y muelles en los municipios rivereños de Gamarra, La Gloria y Tamalameque, el cual se encuentran tienen activos los puertos de Capulco (Gamarra) y La Gloria (La Gloria); el 94% del total de carga que se reciben en estos puertos y transporta el río corresponde a hidrocarburos. De ahí la necesidad de la reactivación comercial de este río, convirtiéndose en un reto tanto para la nación como para el departamento; ya que entre sus objetivos está en aprovechar este afluente para convertirlo en un modo de transporte competitivo, transportando no sólo hidrocarburos, sino todo tipo de mercancía que dinamice la economía de todo el territorio.

La particularidad en la conectividad de este eje radica en que está conformado por las vías transversales del departamento y estas a su vez se conectan por el río Magdalena.

Tabla 28: Vías que conforman el eje vial transversal de los puertos

CÓDIGO	COMPETENCIA	ORDEN	TRAMO VIAL	LONG
7007	Nación	Primer	AGUAS CLARA - RIO DE ORO	40.56
45CS04	Departamento	Segundo	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	5.54
7006	Departamento	Primer	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	14.60
70CS03	Nación	Tercer	GAMARRA - PUERTO CAPULCO	3.38
7406	Departamento	Primer	LA GLORIA – CONVENCIÓN (LÍMITE N.S.)	39.60
			TOTAL	103.68

Fuente: Secretaria de Infraestructura



Mapa 18: Eje vial transversal de los puertos

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.1.3 Eje vial de la minería

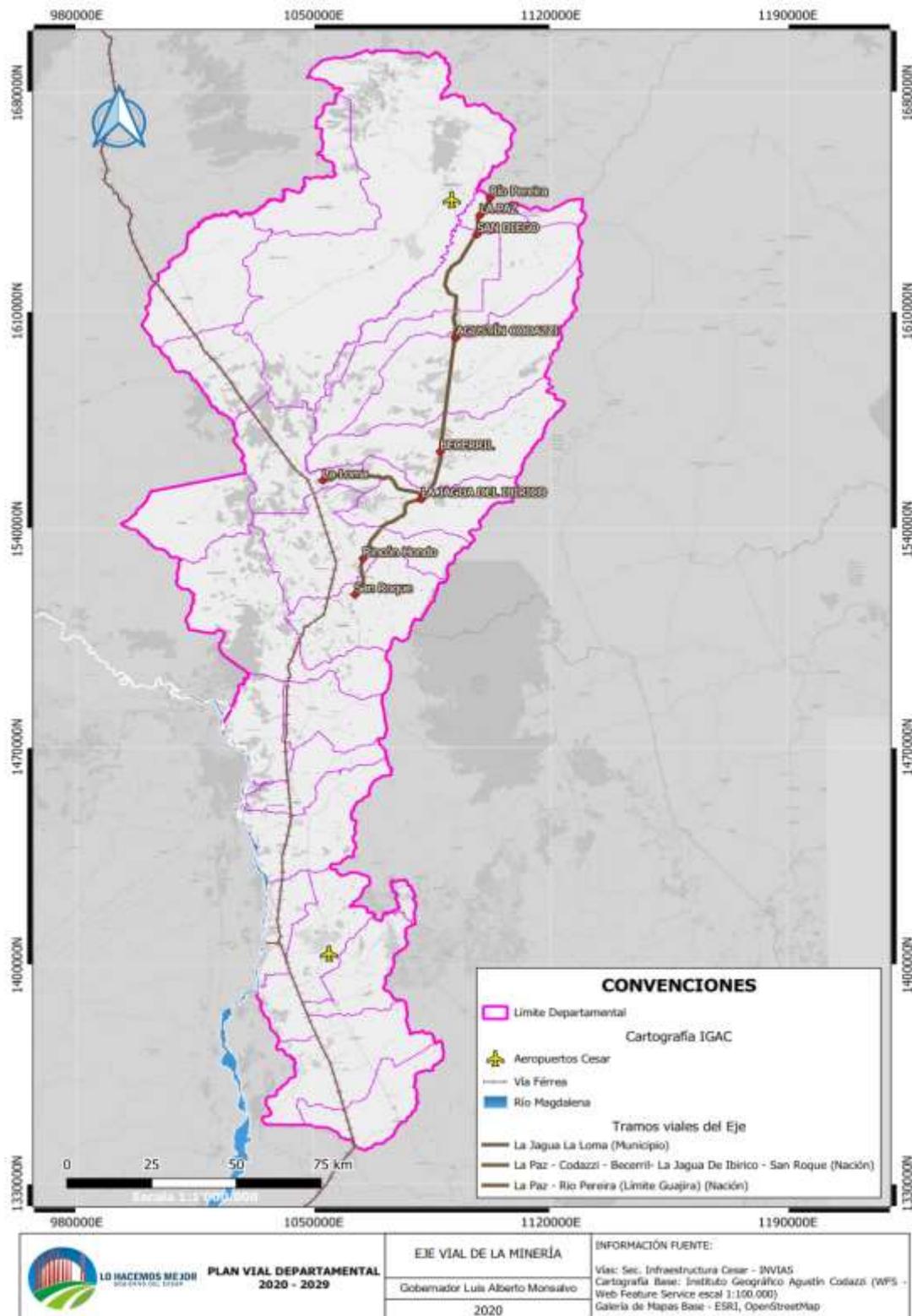
Como se mencionó anteriormente, la actividad minera ha significado para el Departamento como para los municipios con yacimientos de carbón, unos ingresos importantes por concepto de regalías. Las minas de carbón del Cesar están localizadas en el centro del Departamento, en jurisdicción de 5 municipios contiguos geográficamente: La Jagua de Íbirico, Chiriguana, El Paso, Becerril y Agustín Codazzi.

Además de la extracción del carbón, en estos territorios también se extraen dos tipos de materiales de construcción, las gravas y arenas. Este eje esta conformados por dos vías de competencia de la nación de primer orden y una vía de competencia de los municipios, que conecta a dos municipios mineros, como lo son la Jagua de Ibirico y El Paso.

Tabla 29: Vías que conforman el eje vial de la minería

CÓDIGO	COMPETENCIA	ORDEN	TRAMO VIAL	LONG
4901	Nación	Primer	LA PAZ - CODAZZI - BECERRIL- LA JAGUA DE IBIRICO - SAN ROQUE	139.79
4902	Nación	Primer	LA PAZ - RIO PEREIRA (Limite Guajira)	6.2
20400-11	Municipio		LA JAGUA DE ÍBIRICO - LA LOMA	35
			TOTAL	180.99

Fuente: Secretaria de Infraestructura



Mapa 19: Eje vial de la minería

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.1.4 Eje vial del agroturismo

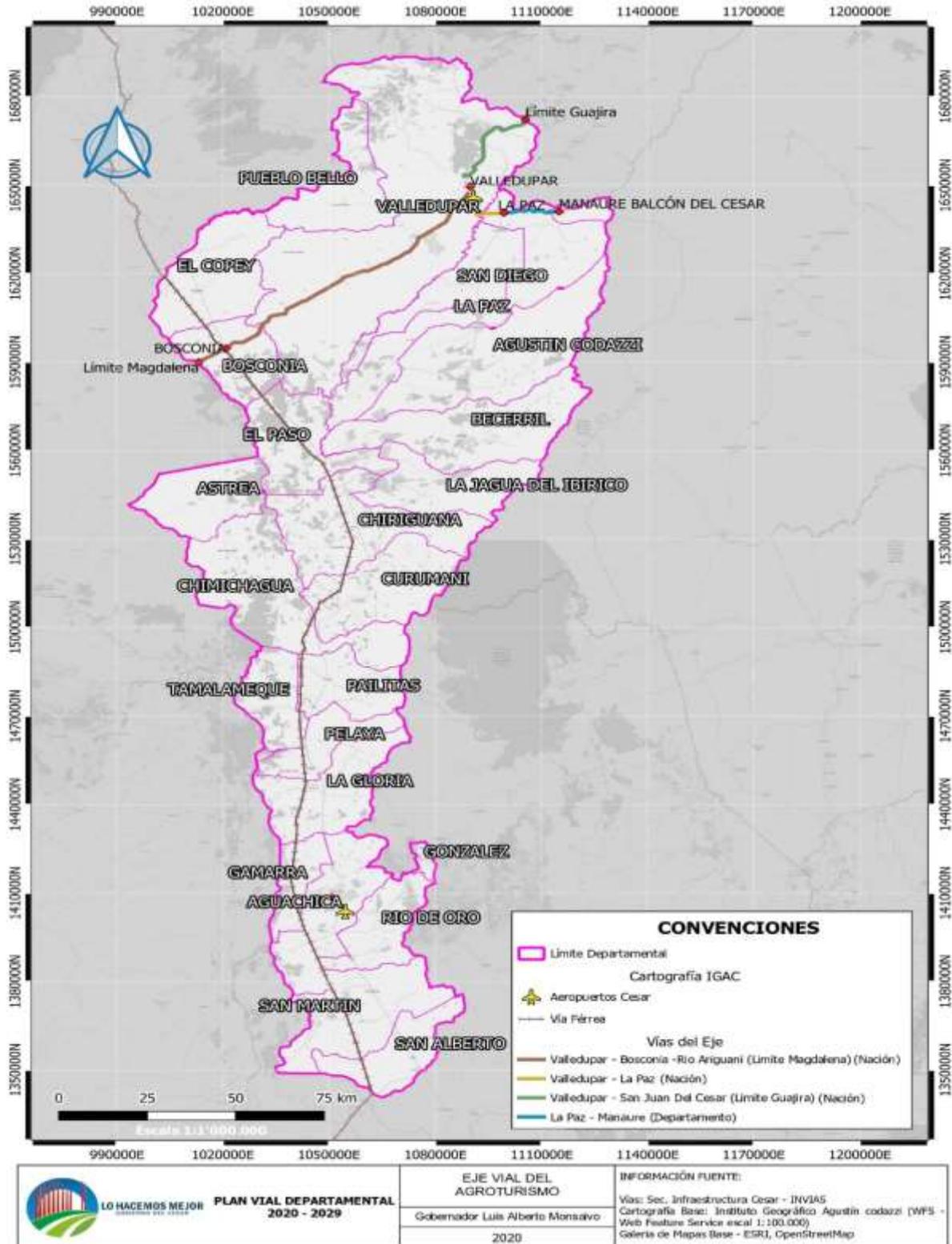
Este eje dinamiza dos sectores importantes de la economía en la región del Cesar, la actividad agropecuaria y el turismo. Históricamente el departamento del Cesar se ha caracterizado por tener una base productiva dependiente de sectores primarios de la economía. Siendo tradicionalmente el sector agropecuario, la actividad económica que lo configura como el abastecedor agroalimentario de la región caribe al abastecer en un porcentaje considerable de la canasta alimentaria de la región. En cuanto al sector pecuario, la estructura productiva está predominantemente enfocada hacia la ganadería bovina, el cual se centra en la producción de carne y leche. Y por último el sector turismo, considerado como una opción productiva importante para el desarrollo económico del Cesar, basado en los atractivos y las potencialidades que ofrecen varias zonas de desarrollo turístico con características diferenciadas en lo cultural y en lo natural.

Todo lo anterior describe la relevancia económica que tiene el eje, ya que esta conformados por vías que conducen directamente tanto a la capital de departamento como a los municipios con mayor vocación turísticas como los son Valledupar, Manaure y Pueblo Bello.

Tabla 30: Vías que conforman el eje vial del agroturismo

CÓDIGO	COMPETENCIA	ORDEN	TRAMO VIAL	LONG
4902-1	Departamento	Segundo	LA PAZ - MANAURE	15.80
8004	Nación	Primer	VALLEDUPAR - LA PAZ	13.38
8004A	Nación	Primer	VALLEDUPAR - SAN JUAN DEL CESAR (LIMITE GUAJIRA)	38.53
8003	Nación	Primer	VALLEDUPAR - BOSCONIA - RIO ARIGUANI (DIFICIL-LIMITE MAGDALENA)	100.09
			TOTAL	167.80

Fuente: Secretaria de Infraestructura



Mapa 20: Eje vial del agroturismo

Fuente: Secretaria de Infraestructura

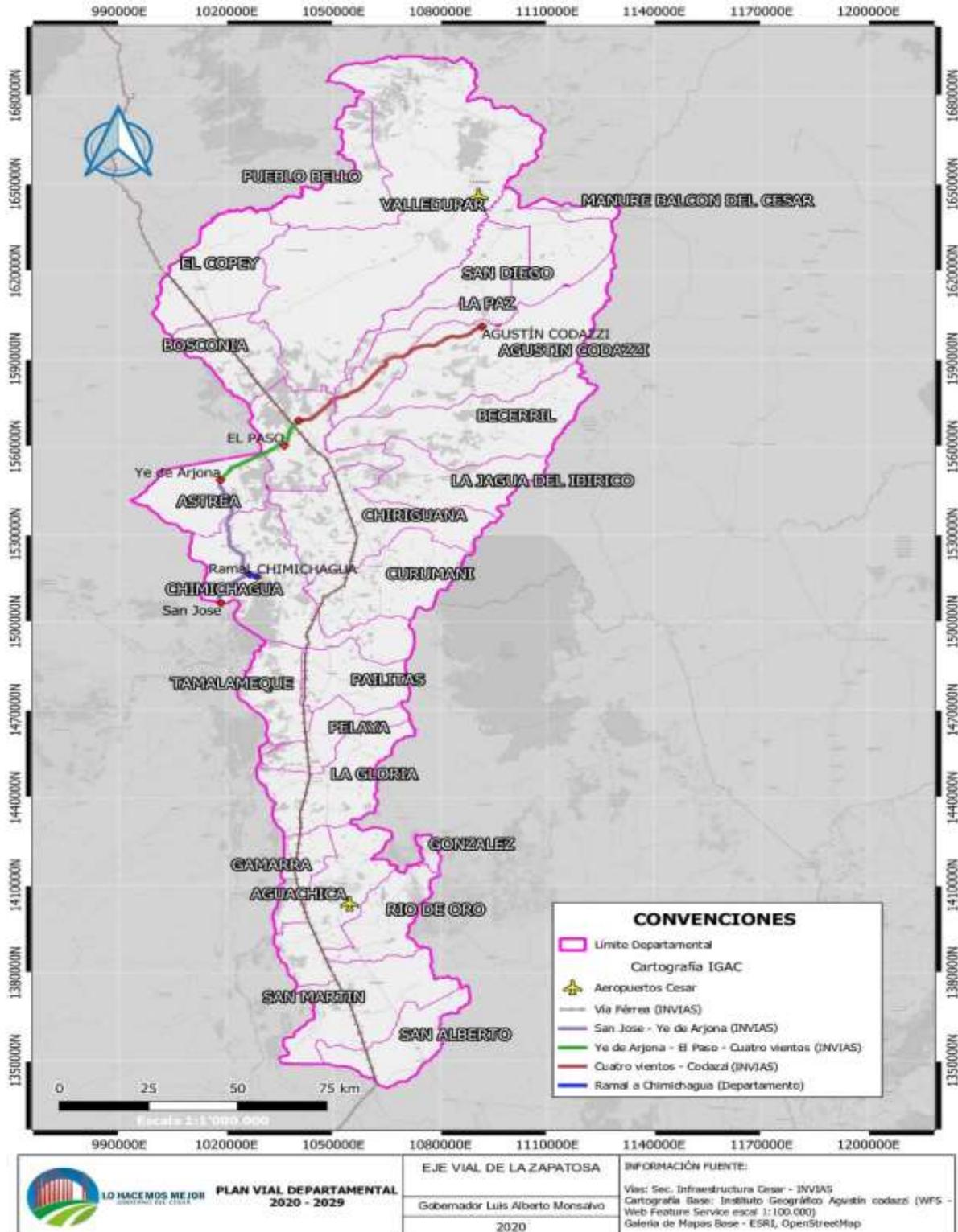
4.1.5 Eje vial de la Zapatosa

Este eje recorre una parte importante del departamento, donde se localiza parte del humedal continental más grande de agua dulce que tiene el territorio colombiano, la ciénega de la Zapatosa. La particularidad de este eje radica en los procesos de desarrollo agrícola, pecuario y pesquero en la ronda hídrica de la ciénega.

Tabla 31: Vías que conforman el eje vial de la Zapatosa

CÓDIGO	COMPETENCIA	ORDEN	TRAMO VIAL	LONG
45CS09	Nación	Primer	CUATROVIENTOS - CODAZZI	64.01
43CS02	Nación	Primer	YE DE ARJONA - EL PASO - CUATROVIENTOS	31.86
4313_	Nación	Primer	SAN JOSE - YE DE ARJONA	52.86
43CS01	Departamento	Segundo	RAMAL A CHIMICHAGUA	2.17
			TOTAL	150.9

Fuente: Secretaria de Infraestructura



Mapa 21: Eje vial de la Zapatosa

Fuente: Secretaria de Infraestructura

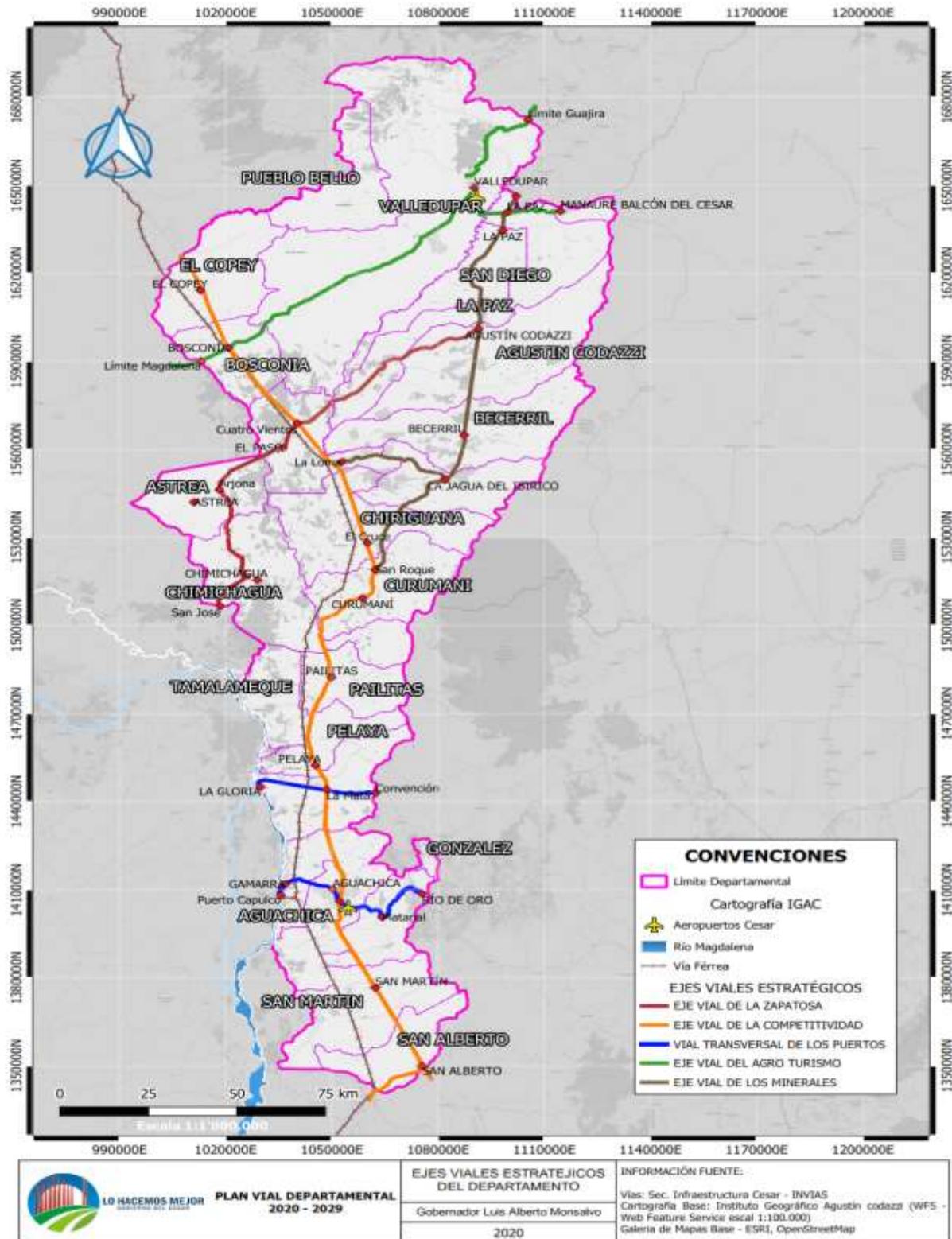
Una vez conformados los ejes viales estratégicos, teniendo en cuenta las características de las aéreas de desarrollo, es necesario determinar la priorización del eje según su importancia. Para lo anterior, se evaluaron diferentes aspectos, tales como: conectividad (longitud de vías que se conectan al eje), información de aeropuertos (Números de aeropuertos cercanos al eje), información de la red fluvial (red fluvial que se conecta al eje) e información de red férrea (red férrea que se conecta al eje), ver anexo 8: Ficha 26. Áreas de desarrollo ejes viales del Departamento, obteniéndose cómo resultado las siguientes priorizaciones, como se muestra de forma resumida en la siguiente tabla:

Tabla 32: Priorización de los ejes viales según su importancia

EJES ESTRATÉGICOS	CALIFICACIÓN CONECTIVIDAD (Long. vías que conecta)	INFORMACIÓN AEROPUERTOS (No. aeropuertos cercanos)	INFORMACIÓN RED FLUVIAL (Red fluvial que conecta al eje)	INFORMACIÓN RED FÉRREA (Red férrea que conecta al eje)	PRIORIZACIÓN DEL EJE SEGÚN IMPORTANCIA
EJE DE LA COMPETITIVIDAD	3.92	1	1	1	2
EJE TRANSVERSAL DE LOS PUERTOS	4.54	1	1	1	1
EJE DE LA MINERÍA	4.42			1	4
EJE AGROTURISMO	4.79	1		1	3
EJE DE LA ZAPATOSA	2.23		1	1	5

Fuente: Secretaria de Infraestructura

La anterior tabla, muestra que la conexión intermodal, es el parámetro esencial para determinar el nivel de importancia de los ejes viales estratégicos del Departamento, siendo el Eje transversal de los puertos, el eje con mayor nivel de importancia, ya que es un eje, que, tiene los cuatro modo de transporte del departamento y tiene una calificación en conectividad representativa, a diferencia del eje de competitividad, que aunque tiene la mismas características de los modos de transporte, en cuanto a la conectividad difiere en menor, lo que lo hace ubicar en el segundo nivel de importancia.



Mapa 22: Eje Viales Estratégicos del Departamento

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.2 Vías departamentales estratégicas

Es importante resaltar que en la siguiente tabla solo se muestran los tramos viales de competencia del departamento que conforman los ejes estratégicos, entre ellos tenemos: AGUACHICA - AGUAS CLARAS, GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY), LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S. conforman el eje Transversal de los Puertos; es el eje que está conformado por más vías de competencia del departamento, en un 60%. La vía RAMAL A CHIMICHAGUA, hace parte del eje de la Zapatosa y el tramo vial LA PAZ – MANAURE, hace parte del eje del Agroturismo. El eje de competitividad, es el único que está conformado sólo por tramos viales de competencia de la nación; por ser un eje longitudinal que atraviesa de norte a sur el departamento y por último el eje de la Minería está conformado por tramos viales de competencia de la nación y del municipio. Los demás tramos viales, en su mayoría, aunque no hacen parte de los ejes, si conectan a ellos, con excepción las vías (TAMALAMEQUE – BOCAS y CHAMIZO – GONZÁLEZ).

Tabla 33: Vías de competencia del departamento estratégicas

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD DEL EJE	EJE AL QUE PERTENECE
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)		
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	4	EJE DE LA ZAPATOSA
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN		
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL		
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	1	EJE TRANSVERSAL DE LOS PUERTOS
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA		
45CS06	LAS VEGAS - SALOA		
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA		
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ		
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO		
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA		
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO		
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA		
7006	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	1	EJE TRANSVERSAL DE LOS PUERTOS
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ		
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO		
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ		
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS		
7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	1	EJE TRANSVERSAL DE LOS PUERTOS
74CS01	RAMAL A SIMAÑA		
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS		
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO		

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD DEL EJE	EJE AL QUE PERTENECE
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ		
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL		
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO		
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE		
4902-1	LA PAZ - MANAURE	3	EJE DEL AGROTURISMO

Fuente: secretaria de infraestructura

Cabe anotar, que no solo la red de competencia del departamento es considerada estratégicas para la región, por la vocación histórica agropecuaria que tiene el departamento del Cesar y por la gran necesidad de restaurar este reglón de la economía, se hizo indispensable tener en cuenta para la actualización del Plan Vial 2020-2030 la red a cargo de los municipios y la red a cargo de la nación, debido al nivel importancia que representa estos tramos viales en el desarrollo económico y social de la región.

La red vial de tercer orden a cargo de la Nación y de los municipios, actualmente se encuentra con superficie en tierra o en afirmado en muy mal estado, debido a los efectos irresistibles causados por las temporadas invernales, que dejan un escenario de intransitabilidad, reflejado en la impedimento de comercialización de los productos por parte de los campesinos, afectando la movilidad de las comunidades, como es el transporte a tiempo de los niños a las escuelas, enfermos a los centros de atención hospitalaria, adultos a sus lugares de trabajo, el libre desplazamiento de todos y cada uno de los transeúntes usuarios de las vías hacia los centros urbanos y por supuesto la fácil accesibilidad de tropas del ejército y/o Fuerza Pública para garantizar la seguridad de territorio en las zonas de montaña; que para nuestro departamento es de vital importancia, dado que colindamos con La Serranía del Perijá y La Sierra Nevada de Santa Marta, en el entendido que estas zonas por ser fronterizas, podrían ser vulnerables ante la presencia de grupos al margen de la Ley; lo anteriormente mencionado refleja el estancamiento económico que presentan los municipios del departamento del Cesar.

Adicionalmente, está identificado que otra de las principales causas es la ausencia, desde hace mucho tiempo, de políticas públicas, por parte de los entes territoriales y/o nacionales orientadas al mejoramiento y/o mantenimiento de las vías de tercer orden municipales y de la nación, desconociendo que a través de estos corredores circulan todos los productos de la actividad económica de las diferentes regiones, siendo la población campesina los más perjudicados, dado que al no contar con vías que tengan un buen nivel de servicio hasta los centros de acopio, ocasiona el incremento del valor comercial de los productos o en últimas la pérdida del producto, por ser perecederos; afectando la economía de toda una región.

Es importante mencionar que el Departamento del Cesar hoy no cuenta con un inventario oficial, ni mucho menos con un diagnóstico de la malla vial de competencia de los municipios, actualmente las vías de categoría de tercer orden en su gran mayoría son administradas por los municipios y por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), con quienes hemos interactuado en procura de obtener la información actualizada, elaborada directamente por los entes competentes, pero es importante mencionar que por no tener un inventario, la información no se puede considerar 100% veraz; sin embargo conocemos que cada uno de éstos entes han venido realizando inversiones directamente en el caso de los municipios y a través de Convenios Interadministrativos en el caso de INVIAS, para el mantenimiento de la red terciaria; muy a pesar de las pocas inversiones realizadas esta red vial aún continua en pésimo estado.

Para el Departamento es perentorio realizar inversiones significativas en la red vial a cargo de los municipios debido a que constituyen el 66,7% y en la red vial de tercer orden a cargo de la Nación, que se encuentran sin pavimento, correspondiente al 15% de total de la red vial del departamento; puesto que éstas, son las principales vías para el transporte de los productos de las despensas agrícolas. Significando estos que, con una oportuna inversión se puede lograr mejorar su estado, y, por ende, reactivar la economía del Departamento.

El Departamento del Cesar no puede ser ajeno a la problemática existente, que hoy no es más que el producto de la falta de atención, desde hace muchos años, por parte de los entes territoriales, y por ende se debe pensar en dar solución a estas necesidades que desde hace muchos años agobian a nuestras comunidades, razón por la cual considera oportuno exponer, tal problemática, ante el gobierno nacional para que las siguientes vías sean tenidas en cuenta en la inversión del Plan Vial Regional.

Tabla 34: Vías estratégicas por subregiones del Departamento del Cesar

REGION NORTE			
MUNICIPIO DE VALLEDUPAR			
TRAMO	LONG. TOTAL KMS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
YE RAICES - LÍBANO (SECTOR CRUCE RUTA 49GJ02-1 LÍMITE GUAJIRA)	7	DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	DEL AGROTURISMO
BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	12.85	DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	
PATILLAL - LA MINA (SUBRAMAL A PATILLAL)	9	DEPARTAMENTAL-SEGUNDO ORDEN-PAVIMENTADO	
YE RAÍCES (TRUPILLOS) - LA MINA - EL MOJAO - ATANQUEZ	22	DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	

SUBRAMAL AL MOJAO	3	DEPARTAMENTAL TERCER ORDEN-PAVIMENTADO	
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
ATÁNQUEZ - CHEMESQUEMENA - GUATAPURÍ	7.27	PAVIMENTADO	DEL AGROTURISMO
CENTRAL - PATILLAL	8.85	PAVIMENTADO	
CARACOLI-LOS VENADOS-EL PERRO-GUAYMARAL-EL VALLITO	28.3	PAVIMENTADO	
PUENTE SALGUERO-VEREDA LAS CASITAS-VIA NACIONAL VALLEDUPAR-BOSCONIA (LOS CACHOS)	10	PAVIMENTADO	
PATILLAL - TZUMAQUE	7.06	PAVIMENTADO	
EL JABO-GUACOCHE-GUACOCHITO	5.79	PAVIMNETADO	
RAICES - ALTO DE LA VUELTA - BADILLO	13.8	PAVIMENTADO	
PATILLAL-LA JUNTA-SAN JUAN DEL CESAR	26.51	DPTOS CESAR Y GUAJIRA. PATILLA LA JUNTA 11 KMTS	
VIA LOS CALABAZOS	12	PAVIMENTADO	
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
VIA VALLEDUPAR LA PAZ	14	ESTRATEGICA-DOBLE CALZADA	DEL AGROTURISMO
VIA CARRETEABLE DE 8KM LOS VENADOS-SABANITA	8	PROYECTO PACTO POR EL CESAR - GUAJIRA - DNP. INVERSION \$1924.149.649,74. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO	DEL AGROTURISMO
MARIANGOLA - VILLA GERMANIA	25.9	PLAN DE DESARROLLO	
LA MEZA - EL PALMAR	13.43	PLAN DE DESARROLLO	
VALLEDUPAR-LA MESA- REGIÓN DE AZÚCAR BUENA	28.1	PLAN DE DESARROLLO	
TOTALES	209.01		
MUNICIPIO DE PUEBLO BELLO			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
EL ZANJÓN - PUEBLO BELLO	31	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	DEL AGROTURISMO
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
RAMAL A NABUSIMAQUE	19.8		DEL AGROTURISMO
*GIMAIN - MINAS DE IRACAL	5.69	PLAN DE DESARROLLO	DEL AGROTURISMO
PUEBLO BELLO - NUEVO COLON - CHIMILA	32	PLAN DE DESARROLLO. PUEBLO BELLO - NUEVO COLON- 19 KMTS ESTAN EN PROYECTO OCAD POR PARTE DEL MUNICIPIO-SE REQUIERE APERTURA DE 3 KMTS	DEL AGROTURISMO
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
PUEBLO BELLO-SANTA TIRZA	22	PROYECTO PACTO POR EL CESAR - GUAJIRA - DNP. INVERSION \$1819.490.259,02. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO	DEL AGROTURISMO
PUEBLO BELLO - LA CAJA	20		DEL AGROTURISMO
TOTALES	130.49		

MUNICIPIO DE LA PAZ			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
RAMAL A SAN JOSÉ DE ORIENTE	11.46	DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	DEL AGROTURISMO
LA PAZ - LIMITE CON MANAURE	5	PAVIMENTO EN MAL ESTADO-REQUIERE AMPLIACION DE LA SECCION. 11 KMTS PERTENECEN A MANAURE	DE LA MINERÍA Y AGROTURISMO
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
SECTOR YE - VEREDA GUAYMARAL	8.44	ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL MUNICIPIO	DEL AGROTURISMO
VIA MANANTIAL	12	ADJUDICADO PAVIMENTO RIGIDO	
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
SAN JOSE DE ORIENTE - EL RINCON	17.5	SE PAVIMENTARON 1,8 KMTS	DEL AGROTURISMO
SAN JOSÉ DE ORIENTE – YE FILO DE MACHETE - YE ALTO DEL RIECITO	15	PLAN DE DESARROLLO	
LA LAGUNA-LOS ANDES- LA QUIEBRA- NUEVO ORIENTE TIERRA NUEVA	22	PROYECTO PACTO POR EL CESAR - GUAJIRA - DNP. INVERSION \$1819.042.307,07. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO	DEL AGROTURISMO
TOTALES	91.4		
MUNICIPIO DE MANAURE BALCON DEL CESAR			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
MANAURE-LIMITE CON LA PAZ (LA PAZ - MANAURE)	11	PAVIMENTO EN MAL ESTADO-REQUIERE AMPLIACION DE LA SECCION.	DE LA MINERÍA Y AGROTURISMO
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
MANAURE - SAN ANTONIO - EL CINCO	17.4	PAVIMENTADO MANAURE - CANADA 5KMS/ CANADA - SAN ANTONIO -4KMS- CONTRATADO/ SAN ANTONIO - EL CINCO 8.4KMS PRESENTADO Y VIABILIZADO OCAD PAZ	DEL AGROTURISMO
SABANA DE LEON - TIERRA GRATA	3.4	CUENTA CON ESTUDIOS Y DISEÑOS-NO PRESENTADA ANTE NINGUN ORGANO	
VIA BORJA	2	CUENTA CON ESTUDIOS Y DISEÑOS - CORREGIMIENTO JACOB-NO PRESENTADA ANTE NINGUN ORGANO	
TIERRA GRATA - ZONA DISTENSIÓN	1		
PIE DEL CIELO HONDO DEL RIO	3	PROYECTO PRESENTADO A OCAD PAZ	
VIA VERDEDAS CASAGRANDE Y KANADA	5.2		
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
MANAURE-SAN JOSE DE ORIENTE	8.15	PAVIMENTADO	DEL AGROTURISMO
MANAURE – SAN ANTONIO – SABANA RUBIA (MANAURE)	33.2		DEL AGROTURISMO
VIA DESDE LA YE DEL VENAO - ALTOS DEL PERIJA (SAN ANTONIO EL VENADO)	6	PROYECTO PACTO POR EL CESAR - GUAJIRA - DNP. INVERSION \$1820.731.810,5. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO	DEL AGROTURISMO
TOTALES	78.35		
MUNICIPIO DE SAN DIEGO			

TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
SAN DIEGO - MEDIA LUNA	12.74	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	DE LA MINERÍA
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
SAN DIEGO - LOS TUPES	2.67	PAVIMENTADO	DE LA MINERÍA
SAN DIEGO - LAS PITILLAS	5.98	PAVIMENTADO	
MEDIA LUNA - EL TOCAIMO - NUEVAS FLORES "TRANSFORMADOR"	11.66	PLAN DE DESARROLLO. 7,6 A CARGO INVIAS. ACTUALIZACION	
BRASILES - ELTOCO	10	SOLO SE HIZO MEJORAMIENTO A NIVEL DE TERRAPLEN	
NUEVAS FLORES - ARROYO DE AGUA	8.65	PROYECTO PACTO POR EL CESAR - GUAJIRA - DNP. INVERSION \$1709.546.189,7. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO	
TIBURCIO- (RIO CESAR) CALABAZOS	5	MUNICIPIO-PUENTE SOBRE EL RIO CESAR	
TOTALES	56.70		
MUNICIPIO DE AGUSTIN CODAZZI			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
CODAZZI- SINAI-VIA NACIONAL(VALLEDUPAR-BOSCONIA)	26	EN EJECUCION PAVIMENTO EN ASFALTO. HASTA LA PALIZADA 20 KMT A CARGO INVIAS. MUNICIPIOS CODAZZI-LA PAZ-SAN DIEGO Y VALLEDUPAR. TODO EL CORREDOR TIENE 38,934 KMTS	DE LA MINERÍA Y AGROTURISMO
CODAZZI - LA DUDA - SAN JACINTO - BATALLÓN - FRONTERA	35.1	PAVIMENTADO	DE LA MINERÍA
(CASACARA – BEGOÑA – PLATANAL)- LOMA DE POTRERILLO.	28	PLAN DE DESARROLLO. 28 KMTS DE CODAZZI, BECERRIL 15 Y EL PASO 7 KM. INTERVENIDA POR MINA DRUMOND, AFIRMADO, EN LA LONGITUD DE CODAZZI. EN TOTAL EL CORREDOR PRESENTA 50 KMTS	DE LA MINERÍA Y COMPETITIVIDAD
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
LA DUDA - LOS MILAGROS - CAÑO FRIO	16.8	PLAN DE DESARROLLO. CUENTA DISEÑO PLACA HUELLA PARCIAL (TRAMO MILAGROS-CAÑO FRIO) FALTA DISEÑO DUDA - LOS MILAGROS	DE LA MINERÍA
MAKENKAL - SIETE DE AGOSTO	9.37	PROYECTO PACTO POR EL CESAR - GUAJIRA - DNP. INVERSION \$1709.546.189,7. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO	
TOTALES	115.27		
MUNICIPIO DE BECERRIL			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			

ESTADOS UNIDOS - LA MESA - MANANTIAL - ALTOS DEL TUCUY	7.29	PAVIMENTADO	DE LA MINERÍA
SOCOMBA - PITALITO	7.6	PLAN DE DESARROLLO. PAVIMENTADO BECERRIL-SOCOMBA. PITALITO PRESENTADO A OCAD PAZ. FALTA DISEÑO 4.4KMS	
SOCOMBA - BOCAS DEL RONCON	15	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS (PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR). 15 KMTS	
VIA BOCAS DEL RONCON - SANTARITA -SAN GENARO-LA MISION, RESGUARDO SOKORPA	20.86	MUNICIPIO-ESTUDIOS Y DISEÑOS	
PUENTE VEHICULAR (L=40-50MTS APROXIMADOS) SOBRE EL RIO MARACAS EN BOCAS DEL RONCON, RESGUARDO SOKORPA		MUNICIPIO-ESTUDIOS Y DISEÑOS	
BECERRIL - LA GUAJIRITA	10	PAVIMENTADO	
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
BECERRIL - ESTADOS UNIDOS	9.9	PAVIMENTADO	DE LA MINERÍA
TOTALES	70.65		

REGION SUR			
MUNICIPIO DE SAN ALBERTO			
TRAMO	LONG. TOTAL, KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
LA PALMA - LA LLANA	6.80	PAVIMENTADO	COMPETITIVIDAD
PUERTO CARREÑO - LA PALMA	3.50	PAVIMENTADO	
MONSERRATE-TRINIDAD-FUNDACION-DELICIAS-21 DE ABRIL	38.00	PLAN DESARROLLO. (17 KMS PERTENECEN A INVIAS). ESTA EN POGRAMA COLOMBIA RURAL-INVIAS EN 25 KMTS. (PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR)	
TRINIDAD-VEREDA PLAYONCITO-COMUNICA CON MUNICIPIO DE ABREGO N. S	3.00	CONSTRUIR PUENTE SOBRE EL RIO SAN ALBERTO-LUZ APROX 70 MTS	
EL PESCADO - LA CUMBRE - PALMA REAL	28.00	INVIAS 10 KMTS HASTA LA CUMBRE	
VILLA PINZON - NUEVA ESPERANZA	12.00		
ABREGO-LA QUIEBRA-MONTENEGRO-SAN JOSE DE BELEN-JESUS DE BELEN	15.00	ENTRADA POR MUNICPIO DEABREGO N.S.	
TOTALES	106.30		
MUNICIPIO DE SAN MARTIN			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			

MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	23	PLAN DESARROLLO- DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN-4,5 KMTS PERTENECEN A RIO DE ORO	COMPETITIVIDAD
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
SAN MARTIN SECTOR DEL HOSPITAL - BOCATOMA ACUEDUCTO - LA VEGA DEL OSO	8.00	PLAN DESARROLLO	COMPETITIVIDAD
RUTA NACIONAL (EL BARRO)-LOS BAGRES	6.08	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS (PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR)	COMPETITIVIDAD
EL BARRO-LA YE-SAN JOSE-PUERTO CULTO	26.50	PAVIMENTADO-FALTARON 300 MTS ANTES DEL PUENTE Y DEL PUENTE HACIA PUERTO OCULTO POR PAVIMENTAR	COMPETITIVIDAD
EL BARRO-LA CURVA-CANDELIA	20.00	AMPLIACION DE SECCION-ES LA VIA DE MAYOR ACCIDENTABILIDAD	COMPETITIVIDAD
TOTALES	83.58		
MUNICIPIO DE AGUACHICA			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
AGUACHICA (LA KENNEDY)- LIMITES CON GAMARRA	2.75	DEPARTAMENTAL-CONVENIO INVIAS (K2+750 AL K11+750)	TRANSV. DE LOS PUERTOS
AGUACHICA - AGUAS CLARAS	5.54	DEPARTAMENTAL-CONVENIO INVIAS	
AGUACHICA - SECTOR NUEVO AMANECER – BUTURAMA - YE LOMA DE CORREDOR- PUERTO MOSQUITO	18.15	DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN-PLAN DESARROLLO	
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
MORRINSON-SANTA LUCÍA - BARRANCA LEBRIJA	27	PLAN DESARROLLO-7 KMS RIO DE ORO	COMPETITIVIDAD
LA YE - LOMA DE CORREDOR- PUERTO PATIÑO	17	PLAN DE DESARROLLO	TRANSV. DE LOS PUERTOS
VÍA NACIONAL- PLANTA DE POTABILIZACIÓN – MARINILLA	25	PLAN DE DESARROLLO	COMPETITIVIDAD
AGUACHICA-SANTA INES-CERRO BRAVO- MUNICIPIO EL CARMEN - MUNICIPIO DE RIO DE ORO	4	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS (PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR). 4 KMTS	TRANSV. DE LOS PUERTOS
CARRETERA TRONCAL - LAS LATAS	3.3		
AGUAS CLARAS - SAN PABLO - LOS TAMACOS - SAN MIGUEL - PAJUILA - LUCAICAL	17.1		
AGUACHICA "SANTA INES" - EL FARO	9.15		
AGUACHICA - PLANADAS	9.3		
BOCATOMA - YEGUERITA - SOLEDAD - BOMBEADERO - CERRO LOS BUSTOS - LA YEGUERA	28.2	12,45 KMTS PERTENECEN A INVIAS	COMPETITIVIDAD
NOREAN - MARINILLA - LAS ADJUNTAS - CERRO REDONDO	25.8		COMPETITIVIDAD
TOTALES	192.29		

MUNICIPIO DE GAMARRA			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
GAMARRA - LIMITES CON AGUACHICA	10.7	DEPARTAMENTAL-CONVENIO INVIAS (K2+750 AL K11+750)	TRANSV. DE LOS PUERTOS
AGUACHICA- LA YE - PUERTO MOSQUITO	4	DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN-PLAN DESARROLLO	
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
LA ESTACION - PALENQUILLO	11.2	PLAN DE DESARROLLO-INVIAS. PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS (PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR). 15 KMTS	TRANSV. DE LOS PUERTOS
PUERTO MOSQUITO-ORILLA RIO MAGDALENA	2.3	PROYECTO EN OFICINA DE GESTION DEL RIESGO	
CONTINUACION DE LAS VIAS HACIA LOS PUERTOS- PROYECTO RUTA DEL SOL		INFORMACION EN LA ANY O INVIAS	
TOTALES	28.2		
MUNICIPIO DE RIO DE ORO			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
RÍO DE ORO - SUMARÉ	8.89	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	TRANSV. DE LOS PUERTOS
MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	22.7	DEPARTAMENTAL-TERCER ORDEN. REQUIERE CONSTRUCCION DE DOS PUENTES-SOBRE QUEBRADA PERALONSO Y SOBRE QUEBRADA MOÑINOZ	
CANGREJO - AGUAS CLARAS	3.45	DEPARTAMENTAL TERCER ORDEN	
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
RIO DE ORO-CARBONAL-VENADILLO	4.4	PAVIMENTADO	TRANSV. DE LOS PUERTOS
ONCE RESES-EL MARQUEZ-PUERTO PATIÑO	12	4 KMTS PERTENECEN A AGUACHICA	COMPETITIVIDAD
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
MORRINSON -LOS ANGELES-LA MESA (LIMITES N.S) - OCAÑA SECTOR AGUA DE LA VIRGEN (40 KMS), DE LOS CUALES 18 SON DE OCAÑA Y 22 DEL CESAR	22	PLAN DE DESARROLLO - PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS. EN EJECUCION INVERSION \$751.800.000= . 17,4 KMT	COMPETITIVIDAD
TOTALES	73.44		
MUNICIPIO DE GONZALEZ			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
CHAMIZO - GONZALEZ	5.6	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL TERCER ORDDEN	TRANSV. DE LOS PUERTOS
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			

GONZÁLEZ – PARAMILLO	15	PLAN DESARROLLO	TRANSV. DE LOS PUERTOS
GONZALEZ - MATA DE FIQUE	5.4	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS (PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR).	
Y (GONZALEZ - ENTRADA BUJURIAMA) - COTORRERAS	7.3	SOLICITA PROYECTO POR SECTORES CRITICOS EN DIFERENTES TRAMOS VIALES- APROXIMADAMENTE 20 KMTS	
Y (ENTRADA A SAN ISIDRO- CHAMIZO)- BUJURIAMA	7.25		
GONZALEZ - BUJARAVITA	8.8		
Y (GONZALEZ-VIJAGUAL) - SAN CAYETANO	6.1		
GONZALEZ - SALOBritos	7.7		
TOTALES	63.15		
MUNICIPIO DE LA GLORIA			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
LA GLORIA - ALTO DE PORTACHUELO (HACIA CONVENCION) (LÍMITE N.S.)	46	DEPARTAMENTAL DE PRIMER ORDEN- PLAN DESARROLLO ESTAN 12,6 KMS DE AYACUCHO A LNS. DEPARTAMENTAL-CONVENIO CON INVIAS PARA ESTUDIOS Y DISEÑOS. LA GLORIA PRESENTA ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA GLORIA-LA MATA. PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS (PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR). 11,4 KMTS	TRANSV. DE LOS PUERTOS
RAMAL A SIMAÑA	1.85	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
AYACUCHO - LAS NUBES	18		TRANSV. DE LOS PUERTOS
PALOMAR - LA GLORIA	10		
BESOTES - SAN PABLO	6		COMPETITIVIDAD
TORCOROMA - SIMAÑA	12		TRANSV. DE LOS PUERTOS
AYACUCHO-SABANA	5		
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
TRAPICHE PUNTA BRAVA	6	INVIAS	COMPETITIVIDAD
LA CUCHARA-TORCOROMA	13.15	INVIAS	COMPETITIVIDAD
TOTALES	118		
MUNICIPIO DE PELAYA			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
PELAYA - LOS PINOS "PELAYA" 7 KMTS	31		COMPETITIVIDAD

LOS PINOS-QUEBRADA AGUA DE LA VIRGEN"LA GLORIA"7KMS		PLAN DE DESARROLLO 7 KMST PERTENECEN A LA GLORIA Y 24 A PELAYA	
QUEBRDA AGUA DE LA VIRGEN-LA LEJIA. 17 KMS			
PELAYA-COSTILLA	5	PAVIMENTADO	
PELAYA SAN BERNARDO	7	PAVIMENTADO ASFALTO	
PELAYA A VEREDAS LAURELES, MANJARRES, RAICES BAJAS RAICES ALTAS	26.95		
COSTILLA - SAN BERNARDO	5.76		
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
MEJORAMIENTO DE VÍAS PARA LA PAZ MEDIANTE CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN EL MUNICIPIO DE PELAYA CESAR		ROGRAMA OCAD PAZ - INVIAS (\$3.803.413.017) EN EJECUCION	
TOTALES	75.71		

REGION NOR-OCCIDENTE			
MUNICIPIO DE EL PASO			
TRAMO	LONG TOTAL KMS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
EL PASO- SAN MARTIN (POTRERILLO)	12	VIA INCLUYE PUENTE- CONECTA CON CORREGIMIENTO POTRERILLO - LA LOMA.	LA ZAPATOSA
EL PASO-MOLINO MOCHO-GUAYACAN	19		LA ZAPATOSA
EL VALLITO - MATA DE INDO VÍA NACIONAL VERDECIA - CUATRO VIENTO	5	PLAN DESARROLLO	ZAPATOZA AGROTURISMO
CRUCE LA LOMA - POTRERILLO	9.6	PAVIMETADO	COMPETITIVIDAD
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
EL PASO - EL CARMEN - CASA DE ZINC	8.83	PLAN DE DESARROLLO- SE DESARROLLA UN PROYECTO DE ENERGIA ELECTRICA	COMPETITIVIDAD- LA ZAPATOSA
CABECERA MUNICIPAL EL PASO - VEREDA REPELON	5.28	PROYECTO PACTO POR EL CESAR - GUAJIRA - DNP. INVERSION \$1737.299.143. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO	
TOTALES	59.71		
MUNICIPIO DE ASTREA			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	2.65	DEPARATMENTAL-SEGUNDO ORDEN	LA ZAPATOSA
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			

ASTREA - EL TAMBO - EL CASCAJO - ARROYO SI DIO QUIERE-YE CASA DE TABLA-HIGO AMARILLO-DIOS ME VE"CHIMICHAGUA"	24.1	PLAN DE DESARROLLO-5KMS ASTREA EL TAMBO, A CARGO DEL INVIAS. DISEÑOS DIOS ME EL TAMBO 13,49 KMTS	LA ZAPATOSA
LA YE (HACIENDA LA FLORIDA) - EL HEBRÓN - SANTA CECILIA	11.5	VIAS ESTRATEGICAS	
EL ESCUDO - LA ESTACIÓN - LA LOMA (LÍMITE CON MAGDALENA SAN SEBASTIAN)	7.5	VIAS ESTRATEGICAS- CONECTA DPTO MAGDALENA	
ASTREA -EL TESORO - NUEVA COLOMBIA (LIMTE CON MAGDALENA)	13.5	VIAS ESTRATEGICA - CONECTA DPTO MAGDALENA	
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
ASTREA-ARJONA	8.35	PLAN DE DESARROLLO	LA ZAPATOSA
ASTREA - PUENTE QUEMAO LÍMITE CON SAN SEBASTIAN MAGDALENA	12.5	PLAN DE DESARROLLO	
ASTREA - MUNDO NUEVO - CORREGIMIENTO DIVIDIVI	16	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS \$709.996.148= EN EJECUCION	
TOTALES	96.1		
MUNICIPIO DE BOSCONIA			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
LA ESTACIÓN VÍA NACIONAL - ALTO DE MINA - LAS MERCEDES - VÍA NACIONAL VALLEDUPAR	10	PLAN DE DESARROLLO	COMPETITIVIDAD Y AGROTURISMO
BOSCONIA- BOCA DE TIGRE- NUEVA IDEA- LOS VENADOS	20		
BOSCONIA - EL EDÉN	15		
VIA SIBERIA ROSA BLANCA-LOS VENADOS	21	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR	
INTERSECCIÓN RUTA 45- INTERSECCIÓN RUTA BOSCONIA - PLATO	8		
VIA BOSCONIA-CHIMILAIMA-LOS VENADOS	14		
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
VIA LOMA LINDA-RIO ARIGUANI	7.4		
TOTALES	95.4		
MUNICIPIO DE EL COPEY			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
VARIANTE DE CARACOLICITO	4.25	DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN- NO GENERA IMPACTO DEBIDO A LA RUTA DEL SOL	COMPETITIVIDAD
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			

CHIMILA – LA PUYA (EL COPEY)	7.3		
VIAS A CARGO DEL INVIAS			
COPEY (BARRIO MERCEDES) - CAMPANAS	19.05		COMPETITIVIDAD
CARACOLICITO - CHIMILA	25	PAVIMENTADO-FALTARON APROXIMADAMENTE 700 MTS DEBIDO A QUE SE REQUIERE LA CONSTRUCCION DE MUROS DE CONTENCIÓN	COMPETITIVIDAD
VÍA CARACOLICITO - ALGARROBO	21.5	PROYECTO PACTO POR EL CESAR - GUAJIRA - DNP \$1718.511.994,59. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR	COMPETITIVIDAD
TOTALES	77.1		

REGION CENTRO			
MUNICIPIO DE TAMALAMEQUE			
TRAMO	LONG TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
LA RAYA - ZAPATOSA	14.2	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	COMPETITIVIDAD
TAMALAMEQUE - PUERTO BOCAS	3	PAVIMENTADA-DEPARTAMENTAL TERCER ORDEN	
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
ANTEQUERA-ZAPATOZA	15		COMPETITIVIDAD
TRONCAL - ANTEQUERA	3.88	PAVIMENTADO	
VÍA ZAPATOSA – TOTUMITO - PALESTINA	24	PLAN DE DESARROLLO-MUNICIPIO	
VIAS A CARGO DEL INVIAS - NACION			
EL BURRO - TAMALAMEQUE	17	ruta de las Americas	COMPETITIVIDAD
TAMALAMEQUE - BRISAS - LAS PALMAS- MUNDO ALREVÉS - PUEBLO NUEVO - - COSTILLA - PELAYA	26.5	PLAN DE DESARROLLO. PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS \$803.808.867. 14,49 KMTS. EN EJECUCION	
TOTALES	103.58		
MUNICIPIO DE PAILITAS			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
PAILITAS - LOS ANDES	6	PLAN DE DESARROLLO	COMPETITIVIDAD
PAILITAS - LA ESPERANZA	8.17	PLAN DE DESARROLLO	
RAYA GRANDE, LOS ANDES 1 Y 2 - MUNDO NUEVO	30	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR	
PAILITAS - LAS LLAVES -BOBALI	10.6	PLAN DE DESARROLLO	
VIAS A CARGO DEL INVIAS - NACION			

PAILITAS - EL TERROR - CORREGIMIENTO LOS LLANOS	25.1	PLAN DE DESARROLLO. MEMORIA HISTORICA SOSTENIBLE. CONDUCE A LOS CORAZONES PARA UNIR A CHIMICHAGUA-CHIRIGUANA-CURUMANI (2 KMTS)	COMPETITIVIDAD
TOTALES	79.87		
MUNICIPIO DE CURUMANI			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
TRONCAL-SABANAGRANDE	3.3	PAVIMENTADO	COMPETITIVIDAD
VIA TRONCAL DE ORIENTE CORREGIMIENTO SAN SEBASTIAN SEGUNDA ETAPA	4	VIAS CON ESTUDIOS DEL MUNICIPIO	
VÍA QUE COMUNICA A LA VEREDA SAN RAFAEL	5	VIAS CON ESTUDIOS DEL MUNICIPIO	
VIA CURUMANI - VEREDA EL ESPEJO	10.8	VIAS CON ESTUDIOS DEL MUNICIPIO	
VIA CORREGIMIENTO SAN ROQUE - CORREGIMIENTO DE SAN SEBASTIAN	3	VIAS INTERCORRIGIMENTALES	
VIA CORREGIMIENTO SAN SEBASTIAN - CORREGIMIENTO DE EL MAMEY	15	VIAS INTERCORRIGIMENTALES	
VIA CORREGIMIENTO DE EL MAMEY - CORREGIMIENTO DE SABANA GRANDE	7	VIAS INTERCORRIGIMENTALES	
CURUMANI - SAN PEDRO ALTO	7.6		
PACHO PRIETO-SAN ROQUE	12		
SABANA GRANDE-GUAYMARAL-CHAMPAN	12	PROYECTO PROGRAMA ZOMAC-ZONAS MAS AFECTADAS POR EL CONFLICTO ARMADO	
VIAS A CARGO DEL INVIAS - NACION			
CURUMANÍ - EL TIGRE	30.61	FALTAN 6 KMTS POR PAVIMENTAR-CORRESPONDEN AL MUNICIPIO DE CHIMICHAGUA	COMPETITIVIDAD
CURUMANÍ - BOBILANDIA	33.5	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR. 8 KMTS. HASTA LA ESTACION LOS CORAZONES SON 56 KMTS	
TOTALES	131.81		
MUNICIPIO DE CHIRIGUANA			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
CRUCE DE LA SIERRA - CHIRIGUANÁ	6.16	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	COMPETITIVIDAD

RINCON HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	5.4	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	COMPETITIVIDAD-MINERÍA
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
LA AURORA-ARENAS BLANCAS	12		MINERÍA
CHIRIGUANA -SAN ROQUE	8	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR	COMPETITIVIDAD
CHIRIGUANA - CHIMICHAGUA	30	ESTRATEGICA-12 KMTS CHIRIGUANA Y 18 KMTS CHIMICHAGUA	
VIAS A CARGO DEL INVIAS - NACION			
POPONTE - MULA ALTA - LA ESTACIÓN - LEGÍA O POPONTE- ACUEDUCTO REGIONAL -Y - CENTRO DE ACOPIO	13.47	PLAN DE DESARROLLO-POPONTE-PLANTA TRATAMIENTO-10 KMS PROYECTO OCAD PAZ. YEE-CENTRO DE ACOPIO ESTA EN MESA TECNICA OCAD PAZ	MINERÍA
TOTALES	75.03		
MUNICIPIO DE CHIMICHAGUA			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
LAS VEGAS - SALOA	18.3	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	COMPETITIVIDAD
RAMAL A CHIMICHAGUA	2.17	PAVIMENTADO-DEPARTAMENTAL SEGUNDO ORDEN	LA ZAPATOSA
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			
RAMAL - CANDELARIA	4.20	PAVIMENTADO-PLAN DESARROLLO	LA ZAPATOSA
CABECERA - LA MATA	8.2	PAVIMENTADO	
MANDINGUILLA - EL CARMEN-HIGO AMARILLO	13.39	PAVIMENTADO	
VÍA CANDELARIA PUERTO SEMPEGUA	10.4	PLAN DE DESARROLLO	
RAMAL DE CANDELARIA - DARDANELOS 1 Y 2 - LAS FLORES	13.00	PLAN DE DESARROLLO	
VÍA DE LOS CÍTRICOS : VÍA NACIONAL A EL BANCO - RAMAL DE EL GUAMO- LAS FLORES - HIGOAMARILLO	14	PLAN DE DESARROLLO- COMUNIC A DIOS ME VE - EL TESORO "12,9 KMTS)	
VÍA CEIBA PIPONA- CHEPILLO – GUARAGUAO - LAS PAVAS - TIERRA GRATA – DEMOCRACIA	12.6	PLAN DE DESARROLLO	
VIA TOTUMITO-SOLEIDAD-ZAPATI	12.4		
VIAS A CARGO DEL INVIAS - NACION			
RAMAL DE EL GUAMO-LAS FLORES- ESTACION DE CANDELARIA	21.33	PROGRAMA COLOMBIA RURAL - INVIAS. PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR	LA ZAPATOSA
TOTALES	129.99		
MUNICIPIO DE LA JAGUA DE IBIRICO			
TRAMO	LONGITUD TOTAL KMTS	OBSERVACION	EJE VIAL
VIAS A CARGO DEL MUNICIPIO			

LA JAGUA DE IBIRICO - BOQUERÓN - PLAN BONITO - LA LOMA	35	PAVIMENTADO LAS MINERAS FALTAN 6 KMTS	MINERÍA
VIA DEL CORREGIMIENTO DE LA VICTORIA DE SAN ISIDRO A LA RUTA 49	8	PAVIMENTADO	
LA LIBERTAD - EL TRIANGULO - LA UNION	7.8	PLAN DE DESARROLLO	
LA YE - LOS MANGOS - SAN ISIDRO	6.04		
VICTORIA SAN ISIDRO-LAS DELICIAS- ARGENTINA NORTE-BATALLON	13.13	ESTUDIOS DEL MUNICIPIO-EN REVISION	
VIA SALSIPUDES	5.3	ESTUDIOS DEL MUNICIPIO-PLACA HUELLA	
ALTOS DE LAS FLORES FASE III	26	ESTUDIOS DEL MUNICIPIO-PLACA HUELLA	
MANIZALEZ BAJO-MANIZALEZ ALTO	19.7	ESTUDIOS DEL MUNICIPIO-PLACA HUELLA	
SORORIA BAJO-SORORIA ALTO	5	ESTUDIOS DEL MUNICIPIO-PLACA HUELLA	
LA PALMITA LA ESTRELLA	9.16	ESTUDIOS DEL MUNICIPIO-PAVIMENTO FLEXIBLE	
LA UNION ESCUELA LA LIBERTAD	1.8	ESTUDIOS DEL MUNICIPIO-PAVIMENTO FLEXIBLE	
CALLEJON NEGRA IRIS-ESCUELA CAMPO ALEGRE	5	ESTUDIOS DEL MUNICIPIO-PLACA HUELLA	
VIAS A CARGO DEL INVIAS - NACION			
LA JAGUA DE IBIRICO - SAN ISIDRO - LA ESMERALDA	13	PROYECTO PACTO POR EL CESAR - GUAJIRA - DNP. \$1603.353.497=, PENDIENTE SUSCRIBIR CONVENIO Y DEFINIR SU VALOR	MINERÍA
LA JAGUA - SAN ANTONIO - BUENOS AIRES	22.6	ESTUDIOS DEL MUNICIPIO-PLACA HUELLA DE SAN ANTONIO - BUENOS AIRES	
TOTALES	177.53		

Fuente: secretaría de infraestructura

NOTA: en el momento en que se decida realizar algún tipo de intervención en los tramos viales estratégicos de competencia de los municipios o de la nación consignado en el cuadro anterior, el Departamento inicialmente deberá surtir el proceso de socialización ante el ente correspondiente, con el propósito de evitar duplicidad de inversión en el tramo vial.

4.2. Priorización de las vías departamentales

Los parámetros tenidos en cuenta para determinar la priorización de la red vial del departamento del Cesar o la importancia relativa de los tramos viales, se fundamentan en los lineamientos técnicos, económicos, sociales, conectividad intermodal y administrativos, incluidos en el desarrollo de la formulación, acorde con los

requerimientos de la demanda de transporte y con su capacidad, con el fin de recuperar el índice de servicio de la infraestructura vial, fortalecer el desarrollo económico de la región y mejorar la calidad de vida de la población. A esta metodología de priorización, a parte de los lineamientos anteriormente mencionado, se le suman dos factores de ajustes importantes, el factor de ajuste por impacto, el cual está basado en los parámetros ambientales y de zonas de riesgo, y el segundo factor de ajuste es por conectividad. Estos factores son tenidos en cuenta debido a que de una u otra forma repercuten o son determinantes en el momento de intervenir el tramo vial, ya que, en la mayoría de los casos, requieren de más tramitología para llevar a cabo cualquier proyecto de intervención sobre la vía.

Todo el proceso de evaluación de indicadores y de factores de ajustes, se evidencia en el Anexo 9. Ficha 29: Priorización de tramos y factores de ajuste.

4.2.1 Indicadores Técnicos

Este indicador se caracteriza por evaluar en cada tramo vial los parámetros de conectividad, conexión que tiene la vía con otro municipio, pasajeros transportados, la transitabilidad de la misma y por último el tráfico proyectado, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 35: Priorización de tramos según indicadores técnicos

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		INDICADORES TÉCNICOS				
			DESDE	HASTA	CONECTIVIDAD CON MUNICIPIO	PASAJEROS TRANSPORTADOS	TRANSITABILIDAD	TRÁFICO PROYECTADO	TOTAL, INDICADORES TÉCNICOS
9	4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	Astrea	Astrea	0.5	0.0	1.0	0.07	1.6
14	43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	Chimichagua	Chimichagua	0.5	0.1	-	0.11	0.7
7	45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	Río de Oro	San Martín	1.0	0.0	1.0	0.02	2.0
12	45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	Río de Oro	Río de Oro	0.5	0.0	1.0	0.02	1.5
3	45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	Aguachica	Aguachica	0.5	0.1	0.2	0.16	0.9
21	45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	Pailitas	Tamalameque	1.0	0.1	-	0.02	1.1

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		INDICADORES TÉCNICOS				
			DESDE	HASTA	CONECTIVIDAD CON MUNICIPIO	PASAJEROS TRANSPORTADOS	TRANSITABILIDAD	TRÁFICO PROYECTADO	TOTAL, INDICADORES TÉCNICOS
15	45CS06	LAS VEGAS - SALOA	Chimichagua	Chimichagua	0.5	0.1	-	0.02	0.6
22	45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	Chiriguana	Chiriguana	0.5	0.1	-	0.16	0.8
16	45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	Chiriguana	Chiriguana	0.5	0.0	-	0.16	0.7
19	45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	El Copey	El Copey	0.5	0.0	1.0	0.02	1.5
27	49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	San Diego	San Diego	0.5	0.0	-	0.01	0.5
4	49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	Valledupar	Valledupar	1.0	0.0	1.0	0.05	2.1
5	49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	Valledupar	Valledupar	1.0	0.0	1.0	0.05	2.1
1	7006	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	Gamarra	Aguachica	1.0	1.0	0.3	0.16	2.5
26	70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	González	González	1.0	0.1	-	0.04	1.2
11	70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	Aguachica	Aguachica	0.5	0.0	1.0	0.09	1.6
25	70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	Río de Oro	González	1.0	0.0	-	0.04	1.1
24	70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	Río de Oro	Río de Oro	1.0	0.0	1.0	0.04	2.1
2	7406	LA GLORIA - CONVENCIÓN (LÍMITE N.S.)	La Gloria	La Gloria	1.0	0.0	0.2	0.13	1.3
17	74CS01	RAMAL A SIMAÑA	La Gloria	La Gloria	0.5	0.0	-	0.04	0.5
18	78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	Tamalameque	Tamalameque	0.5	0.0	-	0.03	0.5
6	80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	Valledupar	Pueblo Bello	1.0	0.1	-	0.28	1.4
8	80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	Valledupar	Valledupar	0.5	0.0	1.0	1.00	2.5
13	80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	Valledupar	Valledupar	0.5	0.0	-	1.00	1.5
10	80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	Valledupar	Valledupar	0.5	0.0	-	1.00	1.5
23	80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	La Paz	La Paz	0.5	0.1	0.2	0.14	0.9
20	4902-1	LA PAZ - MANAURE	La Paz	Manaure	1.0	0.8	0.2	0.28	2.2

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.2.2. Conectividad Intermodal

La importancia de este indicador radica en evaluar la conectividad que tiene cada tramo vial con los diferentes modos de transporte, como los son aéreo, terrestre, fluvial, marítimo, férreo y por cable, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 36: Priorización de tramos según conectividad intermodal

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		CONECTIVIDAD INTERMODAL							
			DESDE	HASTA	AÉREA	CARRETERA	FLUVIAL	MARÍTIMO Y CABOTAJE	FÉRREA	CABLES	TOTAL CONECTIVIDAD	
9	4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	Astrea	Astrea		0.04						0.0
14	43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	Chimichagua	Chimichagua		-						-
7	45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	Río de Oro	San Martín	0.6	0.01						0.6
12	45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	Río de Oro	Río de Oro		0.05						0.0
3	45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	Aguachica	Aguachica		1.00						1.0
21	45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	Pailitas	Tamalameque		0.05						0.0
15	45CS06	LAS VEGAS - SALOA	Chimichagua	Chimichagua		0.04	1.0					1.0
22	45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	Chiriguana	Chiriguana		-						-
16	45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	Chiriguana	Chiriguana		-			1.0			1.0
19	45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	El Copey	El Copey		0.10						0.1
27	49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	San Diego	San Diego		0.04						0.0
4	49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	Valledupar	Valledupar		-						-
5	49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	Valledupar	Valledupar		-						-
1	7006	GAMARRA - AGUACHICA (LA KENNEDY)	Gamarra	Aguachica	0.6	0.05	0.6					1.2
26	70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	González	González		0.13						0.1
11	70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	Aguachica	Aguachica	0.6	0.01						0.6
25	70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	Río de Oro	González		0.09						0.1
24	70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	Río de Oro	Río de Oro		-						-
2	7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	La Gloria	La Gloria		-	1.0					1.0
17	74CS01	RAMAL A SIMAÑA	La Gloria	La Gloria	0.6	0.29						0.9
18	78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	Tamalameque	Tamalameque		0.23	1.0					1.2
6	80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	Valledupar	Pueblo Bello		0.11						0.1
8	80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁÑQUEZ	Valledupar	Valledupar		0.05						0.1

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		CONECTIVIDAD INTERMODAL							
			DESDE	HASTA	AÉREA	CARRETERA	FLUVIAL	MARÍTIMO Y CABOTAJE	FÉRREA	CABLES	TOTAL CONECTIVIDAD	
13	80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	Valledupar	Valledupar		-						-
10	80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	Valledupar	Valledupar		-						-
23	80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	La Paz	La Paz		0.04						0.0
20	4902-1	LA PAZ - MANAURE	La Paz	Manaure		0.04						0.0

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.2.3. Indicadores económicos

Es el indicador que se componen de más parámetros de evaluación en comparación con el resto de indicadores, tiene en cuenta características de la vía, como los son: carga transportada, costo de transporte de carga, calificación área de desarrollo normalizada, calificación área de desarrollo, punto donde comienza y finaliza el tramo vial (municipio inicial, y municipio final) y articulación con centro turístico; éste indicador permite evaluar la importancia que tiene la vía para el desarrollo de los sectores productivos del departamento, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 37: Priorización de tramos según indicadores económicos

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		INDICADORES ECONÓMICOS							
			DESDE	HASTA	CARGA TRANSPORTADA	COSTOS DE TRANSPORTE DE CARGA	CALIFICACIÓN ÁREA DESARROLLO NORMALIZADO	CALIFICACIÓN ÁREA DESARROLLO	MUNICIPIO INICIAL	MUNICIPIO FINAL	ARTICULACIÓN CON CENTROS TURÍSTICOS	TOTAL INDICADORES ECONÓMICOS
9	4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	Astrea	Astrea	0.4	0.7	0.4	1.3	1.3	1.3	-	1.5
14	43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	Chimichagua	Chimichagua	0.3	0.9	0.4	1.2	1.2	1.2	0.8	2.5
7	45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	Río de Oro	San Martín	0.1	0.1	0.49	1.4	1.3	1.5	0.8	1.5
12	45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	Río de Oro	Río de Oro	0.1	0.1	0.5	1.3	1.3	1.3	0.8	1.4
3	45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	Aguachica	Aguachica	0.2	0.4	0.7	1.9	1.9	1.9	0.8	2.1
21	45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	Pailitas	Tamalameque	0.1	0.1	0.5	1.4	1.5	1.3	0.8	1.5

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		INDICADORES ECONÓMICOS							
			DESDE	HASTA	CARGA TRANSPORTADA	COSTOS DE TRANSPORTE DE CARGA	CALIFICACIÓN ÁREA DESARROLLO NORMALIZADO	CALIFICACIÓN ÁREA DESARROLLO	MUNICIPIO INICIAL	MUNICIPIO FINAL	ARTICULACIÓN CON CENTROS TURÍSTICOS	TOTAL INDICADORES ECONÓMICOS
15	45CS06	LAS VEGAS - SALOA	Chimichagua	Chimichagua	0.1	0.2	0.4	1.2	1.2	1.2	0.8	1.5
22	45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	Chiriguana	Chiriguana	0.2	0.3	0.5	1.3	1.3	1.3	0.6	1.6
16	45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	Chiriguana	Chiriguana	0.2	0.4	0.5	1.3	1.3	1.3	0.6	1.6
19	45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	El Copey	El Copey	0.1	0.2	0.5	1.5	1.5	1.5	0.6	1.4
27	49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	San Diego	San Diego	0.0	0.2	0.5	1.5	1.5	1.5	0.8	1.5
4	49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	Valledupar	Valledupar	0.3	0.4	1.0	2.8	2.8	2.8	1.0	2.7
5	49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	Valledupar	Valledupar	0.3	0.2	1.0	2.8	2.8	2.8	1.0	2.5
1	7006	GAMARRA - AGUACHICA (LA KENNEDY)	Gamarra	Aguachica	0.2	0.2	0.6	1.8	1.7	1.9	0.8	1.8
26	70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	González	González	0.1	0.4	0.3	0.7	0.7	0.7	0.6	1.3
11	70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	Aguachica	Aguachica	0.4	0.1	0.7	1.9	1.9	1.9	0.8	2.0
25	70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	Río de Oro	González	0.1	0.1	0.4	1.0	1.3	0.7	0.8	1.4
24	70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	Río de Oro	Río de Oro	0.1	0.4	0.5	1.3	1.3	1.3	0.8	1.7
2	7406	LA GLORIA - CONVENCIÓN (LÍMITE N.S.)	La Gloria	La Gloria	0.2	0.0	0.5	1.3	1.3	1.3	0.6	1.3
17	74CS01	RAMAL A SIMAÑA	La Gloria	La Gloria	0.1	1.0	0.5	1.3	1.3	1.3	0.6	2.1
18	78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	Tamalameque	Tamalameque	0.2	0.7	0.5	1.3	1.3	1.3	0.8	2.2
6	80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	Valledupar	Pueblo Bello	0.7	0.1	0.8	2.3	2.8	1.8	1.0	2.6
8	80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	Valledupar	Valledupar	1.0	0.1	1.0	2.8	2.8	2.8	1.0	3.1
13	80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	Valledupar	Valledupar	1.0	0.2	1.0	2.8	2.8	2.8	1.0	3.2
10	80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	Valledupar	Valledupar	1.0	0.9	1.0	2.8	2.8	2.8	1.0	3.9
23	80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	La Paz	La Paz	0.4	0.3	0.6	1.7	1.7	1.7	0.8	2.0
20	4902-1	LA PAZ - MANAURE	La Paz	Manaure	0.7	0.2	0.6	1.7	1.7	1.8	1.0	2.5

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.2.4. Indicadores sociales

Este indicador evalúa aspectos sociales del municipio donde está localizada la vía, como lo son el índice de pobreza multidimensional, índice de pobreza multidimensional del municipio donde inicia la vía, índice de pobreza multidimensional del municipio donde finaliza la vía,, características demográficas, como lo son población del municipio donde inicia la vía y población del municipio donde finaliza la vía y por último, evalúa la dotación en infraestructura ubicada sobre el tramo vial, como lo son instituciones educativas, puesto de salud, plaza de mercado o centro de acopio, entre otras, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 38: Priorización de tramos según indicadores sociales

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		INDICADORES SOCIALES							
			DESDE	HASTA	ÍNDICE DE POBREZA	IPM DEL MUNICIPIO	IPM DEL MUNICIPIO	POBLACIÓN	POBLACIÓN	POBLACIÓN	DOTACIÓN	TOTAL INDICADORES
9	4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	Astrea	Astrea	0.9	0.9	0.9	0.04	0.04	0.04	0.1	1.1
14	43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	Chimichagua	Chimichagua	1.0	1.0	1.0	0.06	0.06	0.06	-	1.0
7	45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	Río de Oro	San Martín	0.8	0.7	0.9	0.04	0.05	0.04	0.5	1.3
12	45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	Río de Oro	Río de Oro	0.7	0.7	0.7	0.05	0.05	0.05	1.0	1.8
3	45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	Aguachica	Aguachica	0.8	0.8	0.8	0.19	0.19	0.19	-	1.0
21	45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	Pailitas	Tamalameque	0.9	0.9	0.9	0.03	0.04	0.03	0.3	1.2
15	45CS06	LAS VEGAS - SALOA	Chimichagua	Chimichagua	1.0	1.0	1.0	0.06	0.06	0.06	0.3	1.3
22	45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	Chiriguaná	Chiriguaná	0.8	0.8	0.8	0.04	0.04	0.04	0.6	1.5
16	45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	Chiriguaná	Chiriguaná	0.8	0.8	0.8	0.04	0.04	0.04	0.2	1.0
19	45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	El Copey	El Copey	0.9	0.9	0.9	0.05	0.05	0.05	0.2	1.1
27	49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	San Diego	San Diego	0.7	0.7	0.7	0.03	0.03	0.03	0.5	1.3
4	49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	Valledupar	Valledupar	0.6	0.6	0.6	1.00	1.00	1.00	-	1.6
5	49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	Valledupar	Valledupar	0.6	0.6	0.6	1.00	1.00	1.00	-	1.6
1	7006	GAMARRA-AGUACHICA (LA KENNEDY)	Gamarra	Aguachica	0.8	0.9	0.8	0.11	0.04	0.19	0.6	1.6
26	70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	González	González	0.9	0.9	0.9	0.01	0.01	0.01	0.3	1.2
11	70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	Aguachica	Aguachica	0.8	0.8	0.8	0.19	0.19	0.19	0.2	1.2
25	70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	Río de Oro	González	0.8	0.7	0.9	0.03	0.05	0.01	-	0.9
24	70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	Río de Oro	Río de Oro	0.7	0.7	0.7	0.05	0.05	0.05	-	0.8
2	7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	La Gloria	La Gloria	0.9	0.9	0.9	0.02	0.02	0.02	0.8	1.7
17	74CS01	RAMAL A SIMAÑA	La Gloria	La Gloria	0.9	0.9	0.9	0.02	0.02	0.02	0.3	1.2

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		INDICADORES SOCIALES							
			DESDE	HASTA	ÍNDICE DE POBREZA	IPM DEL MUNICIPIO	IPM DEL MUNICIPIO	POBLACIÓN	POBLACIÓN	POBLACIÓN	DOTACIÓN	TOTAL INDICADORES
18	78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	Tamalameque	Tamalameque	0.9	0.9	0.9	0.03	0.03	0.03	0.4	1.3
6	80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	Valledupar	Pueblo Bello	0.7	0.6	0.8	0.51	1.00	0.03	0.5	1.8
8	80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	Valledupar	Valledupar	0.6	0.6	0.6	1.00	1.00	1.00	-	1.6
13	80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	Valledupar	Valledupar	0.6	0.6	0.6	1.00	1.00	1.00	-	1.6
10	80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	Valledupar	Valledupar	0.6	0.6	0.6	1.00	1.00	1.00	-	1.6
23	80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	La Paz	La Paz	0.7	0.7	0.7	0.03	0.03	0.03	-	0.7
20	4902-1	LA PAZ - MANAURE	La Paz	Manaure	0.8	0.7	0.8	0.04	0.03	0.04	0.3	1.1

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.2.5. Indicadores ejes estratégicos

Este indicador tiene una particularidad, ya que evalúa la importancia que tiene la vía dentro de las áreas de desarrollo del eje vial departamental, teniendo en cuenta los datos de los indicadores de eje estratégico normalizados y del indicador del eje, éste último tiene en cuenta las vías que hace parte del eje, como los son AGUACHICA - AGUAS CLARAS, GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY), LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.) conforman el eje Transversal de los Puertos, la vía RAMAL A CHIMICHAGUA, hace parte del eje de la Zapatosa y el tramo vial LA PAZ – MANAURE, que hace parte del eje del Agroturismo. Los demás tramos viales, en su mayoría, aunque no hacen parte de los ejes, si conectan a ellos, con excepción las vías (TAMALAMEQUE – BOCAS y CHAMIZO – GONZÁLEZ), por lo tanto, no son tenidos en cuenta en este indicador, tal como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 39: Priorización de tramos según indicadores ejes estratégicos

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		INDICADORES EJES ESTRATÉGICOS						PUNTAJE TOTAL
			DESDE	HASTA	HACE PARTE DEL EJE	CONECTA CON EL EJE	TOTAL INDICADORES EJE ESTRATÉGICO	TOTAL INDICADORES EJE ESTRATÉGICO	INDICADOR DEL EJE	CALIFICACIÓN EN EL EJE ESTRATÉGICO	
9	4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	Astrea	Astrea	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	4.6
14	43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	Chimichagua	Chimichagua	1.0	-	1.0	0.6	0.6	1.2	5.4
7	45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	Río de Oro	San Martín	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	5.8
12	45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	Río de Oro	Río de Oro	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	5.2
3	45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	Aguachica	Aguachica	1.0	0.8	1.8	1.0	1.0	2.0	7.0
21	45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	Pailitas	Tamalameque	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	4.3
15	45CS06	LAS VEGAS - SALOA	Chimichagua	Chimichagua	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	4.9
22	45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	Chiriguaná	Chiriguaná	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	4.2
16	45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	Chiriguaná	Chiriguaná	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	4.8
19	45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	El Copey	El Copey	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	4.6
27	49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	San Diego	San Diego	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	3.8
4	49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	Valledupar	Valledupar	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	6.8
5	49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	Valledupar	Valledupar	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	6.6
1	7006	GAMARRA - AGUACHICA (LA KENNEDY)	Gamarra	Aguachica	1.0	-	1.0	0.6	1.0	1.6	8.7
26	70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	González	González	-	-	-	-	-	-	3.8
11	70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	Aguachica	Aguachica	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	5.8
25	70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	Río de Oro	González	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	3.8
24	70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	Río de Oro	Río de Oro	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	4.9
2	7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	La Gloria	La Gloria	1.0	0.8	1.8	1.0	1.0	2.0	7.4
17	74CS01	RAMAL A SIMAÑA	La Gloria	La Gloria	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	5.2
18	78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	Tamalameque	Tamalameque	-	-	-	-	-	-	5.2
6	80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	Valledupar	Pueblo Bello	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	6.3

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		INDICADORES EJES ESTRATÉGICOS						
			DESDE	HASTA	HACE PARTE DEL EJE	CONECTA CON EL EJE	TOTAL INDICADORES EJE ESTRATÉGICO	TOTAL INDICADORES EJE ESTRATÉGICO	INDICADOR DEL EJE	CALIFICACIÓN EN EL EJE ESTRATÉGICO	PUNTAJE TOTAL
8	80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	Valledupar	Valledupar	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	7.7
13	80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	Valledupar	Valledupar	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	6.7
10	80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	Valledupar	Valledupar	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	7.4
23	80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	La Paz	La Paz	-	0.8	0.8	0.4	-	0.4	4.1
20	4902-1	LA PAZ - MANAURE	La Paz	Manaure	1.0	0.8	1.8	1.0	0.8	1.8	7.6

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.2.6. Factores de ajustes

El primer factor de ajuste está basado en los parámetros ambientales (evalúa si la vía atraviesa áreas en zonas protegidas y si la vía se encuentra en zona de riesgo), y el segundo factor de ajuste es por conectividad, este último evalúa la conexión del tramo vial con la Concesión 4G, Proyecto Plan Maestro De Transporte y si tiene conexión interdepartamental o regional, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 40: Priorización de tramos según factores de ajustes

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		AJUSTES POR IMPACTO			AJUSTES POR CONECTIVIDAD				PUNTAJE FINAL
			DESDE	HASTA	ATRAVIESA ÁREAS EN ZONAS PROTEGIDAS	LA VÍA SE ENCUENTRA EN ZONA DE RIESGO	AJUSTE POR IMPACTO	CONECTA CONCESIÓN 4G	CONECTA CON PROYECTO DE PLAN MAESTRO DE	TIENE CONEXIÓN INTERDEPARTAMENTAL O	AJUSTE POR CONECTIVIDAD	
9	4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	Astrea	Astrea	NO	NO	1.00	NO	NO	SI	1.30	6.01
14	43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	Chimichagua	Chimichagua	NO	NO	1.00	NO	NO	NO	1.00	5.36
7	45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	Río de Oro	San Martín	NO	NO	1.00	SI	NO	NO	1.10	6.42
12	45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	Río de Oro	Río de Oro	NO	NO	1.00	SI	NO	NO	1.10	5.71
3	45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	Aguachica	Aguachica	NO	NO	1.00	SI	NO	SI	1.43	9.98
21	45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	Pailitas	Tamalameque	NO	NO	1.00	SI	NO	NO	1.10	4.73
15	45CS06	LAS VEGAS - SALOA	Chimichagua	Chimichagua	NO	NO	1.00	SI	NO	NO	1.10	5.34
22	45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	Chiriguaná	Chiriguaná	NO	NO	1.00	SI	NO	NO	1.10	4.65
16	45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	Chiriguaná	Chiriguaná	NO	NO	1.00	SI	NO	NO	1.10	5.23
19	45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	El Copey	El Copey	NO	NO	1.00	SI	NO	NO	1.10	5.02
27	49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	San Diego	San Diego	NO	NO	1.00	NO	NO	NO	1.00	3.82
4	49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	Valledupar	Valledupar	NO	NO	1.00	NO	NO	SI	1.30	8.81
5	49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	Valledupar	Valledupar	NO	NO	1.00	NO	NO	SI	1.30	8.57
1	7006	GAMARRA-AGUACHICA (LA KENNEDY)	Gamarra	Aguachica	NO	NO	1.00	SI	NO	SI	1.43	12.40
26	70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	González	González	SI	NO	0.80	NO	NO	SI	1.30	3.92
11	70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	Aguachica	Aguachica	NO	NO	1.00	NO	NO	NO	1.00	5.80
25	70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	Río de Oro	González	SI	NO	0.80	NO	NO	SI	1.30	3.95
24	70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	Río de Oro	Río de Oro	SI	NO	0.80	NO	NO	NO	1.00	3.96
2	7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	La Gloria	La Gloria	NO	NO	1.00	SI	NO	SI	1.43	10.56

PRIORIDAD	CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		AJUSTES POR IMPACTO			AJUSTES POR CONECTIVIDAD			PUNTAJE FINAL	
			DESDE	HASTA	ATRAVIESA ÁREAS EN ZONAS PROTEGIDAS	LA VÍA SE ENCUENTRA EN ZONA DE RIESGO	AJUSTE POR IMPACTO	CONECTA CONCESIÓN 4G	CONECTA CON PROYECTO DE PLAN MAESTRO DE	TIENE CONEXIÓN INTERDEPARTAMENTAL O		AJUSTE POR CONECTIVIDAD
17	74CS01	RAMAL A SIMAÑA	La Gloria	La Gloria	NO	NO	1.00	NO	NO	NO	1.00	5.21
18	78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	Tamalameque	Tamalameque	NO	NO	1.00	NO	NO	NO	1.00	5.21
6	80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	Valledupar	Pueblo Bello	NO	NO	1.00	SI	NO	NO	1.10	6.94
8	80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	Valledupar	Valledupar	SI	NO	0.80	NO	NO	NO	1.00	6.17
13	80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	Valledupar	Valledupar	SI	NO	0.80	NO	NO	NO	1.00	5.39
10	80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	Valledupar	Valledupar	SI	NO	0.80	NO	NO	NO	1.00	5.92
23	80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	La Paz	La Paz	NO	NO	1.00	NO	NO	NO	1.00	4.13
20	4902-1	LA PAZ - MANAURE	La Paz	Manauare	SI	SI	0.64	NO	NO	NO	1.00	4.85

Fuente: Secretaria de Infraestructura

4.2.7. Relación de vías a cargo del departamento por orden de prioridad

Los indicadores evaluados anteriormente, permite establecer la importancia que tiene cada tramo vial en el desarrollo del departamento en todos los aspectos, arrojando un orden de priorización de la misma. Esta priorización tiene una lógica debido a que permite caracterizar la vía por rango ya sea como vías estratégicas, de rango medio o bajo, permitiéndole determinar la prioridad de intervención de la misma, tal como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 41: Prioridad de los tramos viales departamentales

CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		PRIORIDAD
		DESDE	HASTA	
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	Astrea	Astrea	9
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	Chimichagua	Chimichagua	14

CÓDIGO	TRAMO	MUNICIPIO		PRIORIDAD
		DESDE	HASTA	
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	Río de Oro	San Martín	7
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	Río de Oro	Río de Oro	12
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	Aguachica	Aguachica	3
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	Pailitas	Tamalameque	21
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	Chimichagua	Chimichagua	15
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	Chiriguaná	Chiriguaná	22
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	Chiriguaná	Chiriguaná	16
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	El Copey	El Copey	19
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	San Diego	San Diego	27
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	Valledupar	Valledupar	4
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	Valledupar	Valledupar	5
7006	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	Gamarra	Aguachica	1
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	González	González	26
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	Aguachica	Aguachica	11
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	Río de Oro	González	25
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	Río de Oro	Río de Oro	24
7406	LA GLORIA - CONVENCIÓN (LÍMITE N.S.)	La Gloria	La Gloria	2
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	La Gloria	La Gloria	17
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	Tamalameque	Tamalameque	18
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	Valledupar	Pueblo Bello	6
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	Valledupar	Valledupar	8
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	Valledupar	Valledupar	13
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	Valledupar	Valledupar	10
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	La Paz	La Paz	23
4902-1	LA PAZ - MANAURE	La Paz	Manaure	20

Fuente: Secretaria de Infraestructura

5. ESTRATEGIAS DE IMPULSO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

5.1 Políticas Departamentales para la intervención vial

Para el departamento del Cesar, es claro que fortalecer su infraestructura vial, es el principal camino hacia el desarrollo, por lo que, preparar al territorio para competir implica la provisión de la infraestructura de vías, además del carretero, complementándola con sus diferentes modos de transporte como lo son aéreo, fluvial y férreo, propias de los territorios competitivos.

Una buena conectividad permite el crecimiento de la productividad y la competitividad, sin lugar a duda, crean más posibilidades de crecimiento en el territorio y proporciona mejores condiciones para producir desarrollo económico y social, y, por tanto, bienestar individual y colectivo.

El Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 “Lo Hacemos Mejor” ha sido cuidadosamente estructurado y enfocado hacia una revolución económica y social que represente prosperidad y bienestar para la gente, por lo anterior, es claro afirmar que el desarrollo social va de la mano del desarrollo económico, de ahí la necesidad del gobierno en impulsar políticas, programas y proyectos para que los habitantes de los territorios dispongan de una buena infraestructura vial como factor fundamental y condición mínima para facilitar el acceso a servicios de salud y educación, generar ingresos y el consecuente bienestar general de la población.

En tal sentido, el Plan de Desarrollo Departamental, contempla lineamientos que le permiten apostarle al fortalecimiento de la infraestructura vial:

☞ EJE ESTRATÉGICO III. REVOLUCIÓN PRODUCTIVA, CRECIMIENTO Y EMPLEO

PROGRAMA IV. Mejor infraestructura, más desarrollo

Este programa enmarca en un claro escenario de integración subregional, haciendo las obras que el Cesar requiere para la consolidación del tejido productivo y potenciar las ventajas comparativas que tiene el territorio para llegar a los mercados internacionales.

El objetivo estratégico es mejorar la oferta de infraestructura pública para el crecimiento social y económico sostenido del Departamento del Cesar.

SUBPROGRAMA I. Vías que conectan con la productividad y competitividad

Tiene como principal objetivo construir, rehabilitar y mantener la infraestructura de vías para mejorar la conectividad intrarregional, facilitar el transporte y la movilidad dando acceso al turismo rural, conectando las zonas productoras con los centros de comercialización, regionales, nacionales e internacionales.

METAS TRAZADORAS

Nombre del Indicador	Unidad	Línea Base 2018	Meta 2023	Fuente	Sectorial responsable
Vías de primer orden a cargo del Departamento pavimentados en mal estado	Kilómetros	20 ²⁸	20 ²⁹	Secretaría de Infraestructura departamental del Cesar	Secretaría de Infraestructura
Vías de primer orden a cargo del Departamento sin pavimento	Kilómetros	26 ³⁰	26 ³¹	Secretaría de Infraestructura departamental del Cesar	Secretaría de Infraestructura
Vías de segundo orden a cargo del Departamento pavimentados en mal estado	Kilómetros	14 ³²	14 ³³	Secretaría de Infraestructura departamental del Cesar	Secretaría de Infraestructura
Vías de segundo orden a cargo del Departamento sin pavimento	Kilómetros	100 ³⁴	100 ³⁵	Secretaría de Infraestructura departamental del Cesar	Secretaría de Infraestructura
Vías de tercer orden a cargo del Departamento pavimentados en mal estado	Kilómetros	32,8 ³⁶	32,8	Secretaría de Infraestructura departamental del Cesar	Secretaría de Infraestructura
Vías de tercer orden a cargo del Departamento sin pavimento	Kilómetros	3.625	140 ³⁷	Secretaría de Infraestructura departamental del Cesar	Secretaría de Infraestructura
Vías de tercer orden a cargo de los Municipios en mal estado y por mejorar	Kilómetros	3.625	2.000 ³⁸	Secretaría de Infraestructura departamental del Cesar	Secretaría de Infraestructura

Fuente: Plan Desarrollo Departamental 2020-2023 “Lo Hacemos Mejor”

METAS PRODUCTOS

Producto	Meta 2023	Sectorial responsable
Diseñar e implementar un plan de vías que permita el desarrollo de procesos sociales e integración territorial, que pueda articular la red de tercero, segundo y primer orden.	291 kilómetros	Secretaría de Infraestructura
Rehabilitación y/o pavimentación de vías de primer, segundo y tercer orden a cargos del departamento y de los municipios.	300 kilómetros	Secretaría de Infraestructura
Mejoramiento de vías de tercer orden, a cargo del Departamento y los municipios con los bancos de maquinaria.	2.000 kilómetros	Secretaría de Infraestructura
Proyectar y diseñar obras de infraestructura que demanda el territorio del Cesar para el crecimiento social y productivo.	5 proyectos	Secretaría de Infraestructura
Fortalecer y ampliar los bancos de maquinarias, líneas amarillas para el mantenimiento rutinario de vías.	6 bancos	Secretaría de Infraestructura
Apoyar los diseños y construcción de plataformas logísticas multimodales aprovechando las potencialidades de los diferentes modos de transporte en el territorio.	3 plataformas	Secretaría de Infraestructura
Rehabilitar y mantener las vías de segundo y tercer orden con la aplicación de tecnologías.	200 kilómetros	Secretaría de Infraestructura
Creación y puesta en marcha de esquemas asociativos para el mantenimiento rutinario de tramos críticos en vías de zonas productivas (IDECESAR, CDT, GOBERNACION, COMUNIDAD).	3 cooperativas	Secretaría de Infraestructura
Crear e implementar en el Departamento el SIG (SISTEMA DE INFORMACION GEOREFRENCIADA) - Vial, con el fin de mantener al día la red vial a cargo del departamento, y mantener la categorización de las mismas.	1 SIG implementado	Secretaría de Infraestructura
Gestionar e impulsar las variantes de tráfico pesado en las cabeceras municipales y corregimientos del departamento evitando el deterioro y congestión de las mallas viales urbanas.	3 variantes impulsadas	Secretaría de Infraestructura
Generar convenios con las Alcaldías para el embellecimiento de las avenidas, calles y equipamientos urbanos en el Departamento del Cesar.	25 convenios generados	Secretaría de Infraestructura
Establecer convenios con las entidades del orden nacional para mejorar y/o rehabilitar las vías del departamento.	5 convenios establecidos	Secretaría de Infraestructura

Fuente: Plan Desarrollo Departamental 2020-2023 “Lo Hacemos Mejor”

ACCIONES ESTRATEGICAS

Impulsar la construcción de la segunda fase del Aeropuerto Hacaritama de Aguachica, para mejorar la movilidad y la competitividad del sur del Cesar.
Impulsar el desarrollo portuario del sur del Cesar sobre el río Magdalena, a través de una gerencia integral que lidere la puesta en marcha del transporte fluvial y el aprovechamiento del desarrollo y la generación de empleo que esta actividad produce en el área de operaciones y en los municipios del área de influencia.
Impulsar los proyectos ferroviarios que se promueven en el Departamento del Cesar
Implementación de la flota de buses para el Sistema Integrado de Transporte de Valledupar.
Apoyar proyectos de plataformas logísticas multimodales aprovechando las potencialidades de los diferentes modos de transporte en el territorio.
Promover la preinversión y/o construcción de cables aéreos para los transportadores (teleféricos).
Gestionar la construcción de la ciclorruta metropolitana.
Gestionar la solución vial a la entrada de la Universidad Nacional Sede La Paz.
Gestionar proyectos que impulsen el desarrollo fronterizo y que generen impacto social y económico en la población ubicada en zonas de frontera del Departamento del Cesar.

Fuente: Plan Desarrollo Departamental 2020-2023 “Lo Hacemos Mejor”

5.2 Plan de intervención y programa de inversión de la infraestructura de transporte

5.2.1 Plan de intervención y programa de inversión de la infraestructura de transporte carretero

Para la determinación del Plan de intervención y programa de inversión de la red vial a cargo del Departamento se tuvieron en cuenta tres criterios: el rango de importancia de la vía, el orden de prioridad y por último el estado en el cual se encuentran la superficie de rodadura existente.

Por lo anterior, es relevante indicar que el rango de importancia de la vía se generó posterior a la determinación de la prioridad de la vía, producto del análisis que se realizó en el capítulo anterior, mediante el ejercicio de evaluación multicriterio, donde se evaluaron indicadores técnicos, económicos, sociales, conectividad intermodal y se aplicaron los factores de ajustes. Este rango que se clasifica en rango estratégico, medio y bajo, permite establecer la importancia que tiene la vía en el desarrollo económico para el departamento y por ende la prioridad de intervención de la misma, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 42: Vías Departamentales según el rango de importancia.

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD	RANGO	ESTADO	LONGITUD TOTAL
7006	GAMARRA- AGUACHICA (LA KENNEDY)	1	ESTRATÉGICO	BUENO	14.60
7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	2	ESTRATÉGICO	MALO	39.60

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD	RANGO	ESTADO	LONGITUD TOTAL
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	3	ESTRATÉGICO	BUENO	5.54
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	4	ESTRATÉGICO	MALO	7.00
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	5	ESTRATÉGICO	MALO	12.85
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	6	ESTRATÉGICO	BUENO	30.00
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	7	ESTRATÉGICO	MALO	23.00
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	8	ESTRATÉGICO	MALO	22.00
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	9	ESTRATÉGICO	MALO	2.65
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	10	MEDIO	BUENO	3.00
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	11	MEDIO	MALO	22.15
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	12	MEDIO	MALO	22.70
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	13	MEDIO	BUENO	9.00
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	14	MEDIO	BUENO	2.17
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	15	MEDIO	BUENO	18.70
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	16	MEDIO	BUENO	6.16
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	17	MEDIO	BUENO	1.60
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	18	MEDIO	BUENO	3.10
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	19	BAJO	MALO	4.25
4902-1	LA PAZ - MANAURE	20	BAJO	REGULAR	15.80
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	21	BAJO	BUENO	14.40

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD	RANGO	ESTADO	LONGITUD TOTAL
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	22	BAJO	BUENO	5.40
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	23	BAJO	REGULAR	11.46
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	24	BAJO	MALO	3.45
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	25	BAJO	BUENO	8.30
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	26	BAJO	BUENO	5.60
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	27	BAJO	BUENO	12.74

Fuente: Secretaría de Infraestructura Departamental

Posteriormente a este análisis se determinó el tipo de intervención a realizar en cada tramo, basado en ciertos criterios técnicos, sugeridos por el Ministerio de Transporte y por las características de transitabilidad de la vía. En la siguiente tabla se muestran los criterios tenidos en cuenta:

Tabla 43: Guía para programación de intervenciones

PROGRAMA DE INVERSIONES/ESTADO	BUENO	REGULAR	MALO
ESTRATÉGICO	Programar mantenimiento rutinario durante los 4 primeros años y posteriormente mantenimiento periódico.	Programar mantenimiento periódico cada año.	Programar rehabilitación o mejoramiento
MEDIO	Programar mantenimiento rutinario durante los 5 primeros años y posteriormente mantenimiento periódico.	Programar mantenimiento periódico cada año.	Rehabilitación
BAJO	Programar mantenimiento rutinario durante los 6 primeros años y posteriormente mantenimiento periódico.	Programar mantenimiento rutinario y después dependiendo del flujo de caja, programar rehabilitación.	Programar mantenimiento periódico y después dependiendo del flujo de caja, programar rehabilitación

Fuente: Ministerio de Transporte

Una vez se ejecute la rehabilitación como primera intervención del tramo, continuo a ésta se le programó mantenimiento rutinario durante los cuatro años siguientes, una vez finalizada la intervención del mantenimiento periódico, en el año siguiente, se le programó inmediatamente el mantenimiento periódico de la vía, el cual atenderá los daño menores que ha tenido dicho tramo, teniendo en cuenta la conservación de la vía se programó

nuevamente durante los cuatro años siguientes años el mantenimiento rutinario. Dependiendo del nivel de servicio de la vía se decide si es necesario programar una rehabilitación con el objeto de recuperar la capacidad estructural en la vía.

Es importante aclarar que aquellas vías que tienen un nivel de transitabilidad considerado, el tiempo para realizar los mantenimientos rutinarios se les fue programado por un periodo de tres años, y posterior a estos, se le programó mantenimientos periódicos.

Teniendo en cuenta el promedio de vida útil de una vía, aproximadamente diez años, el nivel de servicio y la aplicación de los procesos de intervención descrito en el ciclo anterior, concluimos que antes de terminar su periodo de servicio se le programara la intervención de rehabilitación, con el propósito de evitar el colapso total de dicha estructura, garantizando la transitabilidad permanente del corredor vial.

Las intervenciones que se le definieron a las vías para su mejoramiento se categorizaron de la siguiente manera:

Mantenimiento periódico (MP)

Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente las capas inferiores de la estructura del pavimento, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva. Entre las actividades principales se tienen las siguientes, sin limitarse a ellas:

- ✓ Parcheo
- ✓ Bacheo
- ✓ Colocación de capas asfálticas no estructurales del tipo microaglomerado, o mezclas densas de restitución de carpeta.
- ✓ Reconstrucción o reparación de losas.
- ✓ Colocación de lechada asfáltica o sello de arena-asfalto.

Mantenimiento Rutinario (MR)

Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil de la estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. Entre las actividades principales se tienen las siguientes, sin limitarse a ellas:

Para pavimentos flexibles:

- ✓ Limpieza de sumideros, pozos, alcantarillas.
- ✓ Sello de fisuras.
- ✓ Tratamientos superficiales.

Para pavimentos rígidos:

- ✓ Limpieza y sello de juntas.

Mejoramiento

Corresponde a la intervención únicamente en la calzada (no incluye espacio público o intervención de redes), en la sección transversal existente y que garantice el adecuado drenaje del agua superficial, mediante la conformación con material de afirmado y construcción de alcantarillas y/u otras obras de drenaje. Este tipo de intervención se aplica para garantizar la transitabilidad de la vía, mientras que a ésta se le realice las intervenciones definitivas.

Rehabilitación

Esta actividad consiste en la pavimentación, ya sea en carpeta asfáltica, pavimento rígido o en placa huella, el cual comprende actividades como: movimiento de tierras (conformación de terraplén), estructuras (construcción de drenaje menor y mayor, construcción de la sub-base y la base) y la realización de la superficie de pavimento.

Estudios y Diseño

En esta etapa, la administración departamental contratara una consultoría que establezca los estudios y diseños “proyectos”, de las vías que se prioricen, para su posterior intervención.

Es de aclarar, que los valores reales de cada intervención serán producto de la etapa de pre inversión.

Teniendo en cuenta que los precios por kilómetro año tras año sufrirán incrementos, se consideró para el cálculo de la inversión, en los diferentes tipos de intervención una tasa de crecimiento anual del 5%, tal como, se muestra en el siguiente cuadro:

Tabla 47: Costos de inversión por tipo de intervención (valor en miles de pesos)

TIPO INTERVENCIÓN/KMS	2020	2021	2022	2023	2024
Mantenimiento periódico	\$ 202,306	\$ 212,422	\$ 223,043	\$ 234,195	\$ 245,905
Mantenimiento rutinario	\$ 7,531	\$ 7,907	\$ 8,303	\$ 8,718	\$ 9,154
Mejoramiento	\$ 450,199	\$ 472,709	\$ 496,345	\$ 521,162	\$ 547,220
Estudios y Diseños	\$ 23,674	\$ 24,858	\$ 26,101	\$ 27,406	\$ 28,776
Rehabilitación - Reconstrucción (Afirmado)	\$ 956,410	\$ 1,004,230	\$ 1,054,442	\$ 1,107,164	\$ 1,162,522
Rehabilitación - Reconstrucción (Pavimentos)	\$ 2,174,822	\$ 2,283,563	\$ 2,397,741	\$ 2,517,628	\$ 2,643,509

TIPO INTERVENCIÓN/KMS	2025	2026	2027	2028	2029
Mantenimiento periódico	\$ 258,200	\$ 271,110	\$ 284,665	\$ 298,899	\$ 313,844
Mantenimiento rutinario	\$ 9,612	\$ 10,092	\$ 10,597	\$ 11,127	\$ 11,683
Mejoramiento	\$ 574,581	\$ 603,310	\$ 633,476	\$ 665,149	\$ 698,407
Estudios y Diseños	\$ 30,215	\$ 31,726	\$ 33,312	\$ 34,978	\$ 36,727
Rehabilitación - Reconstrucción (Afirmado)	\$ 1,220,648	\$ 1,281,681	\$ 1,345,765	\$ 1,413,053	\$ 1,483,706
Rehabilitación - Reconstrucción (Pavimentos)	\$ 2,775,685	\$ 2,914,469	\$ 3,060,192	\$ 3,213,202	\$ 3,373,862

Fuente: Secretaria de Infraestructura

La estimación en recursos, por año que se realizó al Plan Vial Departamental, según los tipos de intervenciones, durante los diez años programados, se evidencia en el anexo 9: Ficha 30. Plan Carretero- Recursos disponible. A continuación, se presenta un resumen de los costos por año:

Tabla 44: Ficha 30. Plan Carretero- Recursos disponible (valor en miles de pesos)

AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
INVERSIÓN TOTAL									
157,300	4,669,922	121,221	127,283	3,196,761	140,329	3,958,205	154,713	162,448	170,571
937,507	90,429,082	328,793	345,232	362,494	380,618	10,735,953	11,272,750	440,613	462,644
131,156	12,650,937	45,998	48,298	50,713	53,248	1,501,949	1,577,046	61,641	64,723
52,716	55,352	58,120	61,026	1,721,333	67,281	70,645	74,177	77,886	2,196,905
1,370,842	14,671,890	15,405,485	112,026	117,627	123,509	129,684	3,657,951	142,977	150,126
225,928	237,224	249,085	261,539	7,377,141	288,347	302,765	317,903	333,798	9,415,309
544,511	52,521,942	190,965	200,514	210,539	221,066	6,235,528	243,726	255,912	268,707
47,846,075	173,964	182,663	191,796	201,385	211,455	5,964,418	233,129	244,785	257,024
19,957	562,918	22,003	23,103	24,258	684,230	26,744	28,081	29,485	831,686
6,524,465	23,722	24,909	26,154	27,462	774,600	30,276	31,790	33,380	35,049



AÑO 1 2020	AÑO 2 2021	AÑO 3 2022	AÑO 4 2023	AÑO 5 2024	AÑO 6 2025	AÑO 7 2026	AÑO 8 2027	AÑO 9 2028	AÑO 10 2029
INVERSIÓN TOTAL									
4,481,087	175,150	183,908	193,103	202,758	5,719,128	223,541	234,718	246,454	258,777
170,952	4,821,973	188,474	197,898	207,793	218,183	6,154,195	240,547	252,574	265,203
19,573,394	71,167	74,726	78,462	82,385	2,323,799	90,829	95,371	100,139	105,146
-	-	5,203,098	18,918	19,864	20,857	21,900	617,724	24,145	25,352
140,828	147,870	155,263	4,379,445	171,178	179,736	188,723	5,323,243	208,067	218,471
46,390	48,710	51,146	1,442,641	56,388	59,207	62,168	1,753,539	68,540	71,967
49,929	12,652	3,836,385	13,949	14,646	15,379	16,147	16,955	478,238	18,693
366,933	86,982	2,553,105	27,026	28,377	29,796	31,286	882,463	34,492	36,217
859,802	94,890	99,634	37,051	38,904	1,097,350	42,892	45,036	47,288	49,652
118,989	124,938	131,185	137,744	144,631	4,079,559	159,456	167,429	175,800	184,590
2,913,212	113,868	119,561	125,539	131,816	3,718,079	145,327	152,593	160,223	168,234
40,667	42,700	44,835	47,077	1,327,885	51,903	54,498	57,223	60,084	1,694,756
86,304	2,655,271	95,151	99,908	104,903	2,958,971	115,656	121,439	127,511	133,886
25,982	27,281	28,645	30,077	848,371	33,160	34,818	36,559	38,387	1,082,760
196,498	-	-	20,896,311	75,977	79,776	83,765	87,953	92,351	2,604,902
-	44,282	46,496	48,821	1,377,066	53,825	56,516	59,342	62,309	1,757,524
-	100,741	105,778	2,983,644	116,620	122,451	128,574	135,003	3,807,969	148,841
6,881,424.15	184,565,429.7	29,546,629.68	32,154,584.08	18,239,276.59	23,705,842.13	36,566,458.7	27,618,402.35	7,767,498.15	22,677,715.70

Fuente: Secretaria de Infraestructura

El Plan de intervención y programa de inversión que se estimó para el decenio (2020-2030) fue aproximadamente de Seiscientos seis mil trescientos millones cuatrocientos dieciséis mil setecientos pesos (\$606,300,416.700), el cual sólo para el cuatrienio (2020 - 2023) la inversión aproximada fue por un valor de trescientos treinta y tres mil ciento cuarenta y ocho millones sesenta y siete mil seiscientos treinta pesos (\$333.148.067.630), siendo el segundo año (2021) el año de mayor inversión de aproximadamente ciento ochenta y cuatro mil quinientos sesenta y cinco millones cuatrocientos veinte nueve mil setecientos diez pesos (\$184.565.429.710), un poco más del 50% programado en el cuatrienio.

El Departamento del Cesar, en la actual vigencia (2020), para tener en perfectas condiciones la infraestructura vial de su competencia, contemplando en su programación intervenciones tales como: rehabilitación, estudios y diseños, mantenimiento rutinario y mantenimientos periódicos, ver anexo 10: Ficha 30. Plan Carretero- Recursos necesarios, debería gestionar recursos por el monto de trescientos cincuenta y ocho mil cuatrocientos treinta y nueve millones doscientos cuarenta mil seiscientos pesos \$358.439.240.600. en la siguiente tabla se muestra el

resumen por tramo vial de las inversiones necesarias para tener una vía en óptimas condiciones de servicio y transitabilidad:

Tabla 45: Ficha 31. Plan Carretero- Recursos necesarios (valor en miles de pesos)

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD	RANGO	ESTADO	LONGITUD TOTAL	AÑO 1
						2020
						INVERSIÓN TOTAL
7006	GAMARRA - AGUACHICA (LA KENNEDY)	1	ESTRATÉGICO	BUENO	14.60	514,564
7406	LA GLORIA - CONVENCION (LÍMITE N.S.)	2	ESTRATÉGICO	MALO	39.60	87,060,442
45CS04	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	3	ESTRATÉGICO	BUENO	5.54	12,179,668
49GJ02_CS	YÉ RAÍCES - LÍBANO	4	ESTRATÉGICO	MALO	7.00	52,716
49GJ02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	5	ESTRATÉGICO	MALO	12.85	28,017,481
80CS01	RAMAL A PUEBLO BELLO	6	ESTRATÉGICO	BUENO	30.00	225,928
45CS02	MORRINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	7	ESTRATÉGICO	MALO	23.00	50,565,408
80CS02	YE RAÍCES (TRUPILLOS) - ATÁNQUEZ	8	ESTRATÉGICO	MALO	22.00	48,366,912
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARJONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	9	ESTRATÉGICO	MALO	2.65	536,112
80CS02-2	SUBRAMAL A MOJAO	10	MEDIO	BUENO	3.00	6,524,465
70CS01	AGUACHICA - PUERTO MOSQUITO	11	MEDIO	MALO	22.15	48,172,299
45CS03	MORRINSON - LOS ANGELES - PLATANAL	12	MEDIO	MALO	22.70	4,592,355
80CS02-1	SUBRAMAL A PATILLAL	13	MEDIO	BUENO	9.00	19,573,394
43CS01	RAMAL A CHIMICHAGUA	14	MEDIO	BUENO	2.17	4,719,363
45CS06	LAS VEGAS - SALOA	15	MEDIO	BUENO	18.70	3,783,130
45CS08	RAMAL A CHIRIGUANÁ	16	MEDIO	BUENO	6.16	1,246,207
74CS01	RAMAL A SIMAÑA	17	MEDIO	BUENO	1.60	3,517,594
78CS01	TAMALAMEQUE - BOCAS	18	MEDIO	BUENO	3.10	28,607,323
45CSB	VARIANTE DE CARACOLICITO	19	BAJO	MALO	4.25	859,802
4902-1	LA PAZ - MANAURE	20	BAJO	REGULAR	15.80	118,989
45CS05	LA RAYA - ZAPATOSA	21	BAJO	BUENO	14.40	2,913,212
45CS07	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	22	BAJO	BUENO	5.40	40,667
80CS03	RAMAL A SAN JOSE DE ORIENTE	23	BAJO	REGULAR	11.46	2,318,431
70CS02-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	24	BAJO	MALO	3.45	25,982
70CS02	RÍO DE ORO - SUMARÉ	25	BAJO	BUENO	8.30	196,498
70NS01-1	CHAMIZO - GONZÁLEZ	26	BAJO	BUENO	5.60	1,132,916
49CS01	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	27	BAJO	BUENO	12.74	2,577,383

Fuente: Secretaría de Infraestructura Departamental

358,439,240.60

5.2.2 Plan de intervención y programa de inversión del transporte fluvial

Cabe recordar que el río Magdalena se encuentra administrado por la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – Cormagdalena, quien es la encargada de recuperar y mantener la navegabilidad del río como aporte a la competitividad del país, garantizar su desarrollo sostenible y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades ribereñas.

El departamento del Cesar cuenta con tres municipios ribereños, de los cuales cuenta con dos puertos activos privados que tienen como propósito el transporte de carga. Sin embargo, el actual gobierno dentro de sus acciones estratégicas tiene la intención de impulsar el desarrollo portuario del sur del Cesar sobre el río Magdalena, a través de una gerencia integral que lidere la puesta en marcha del transporte fluvial y el aprovechamiento del desarrollo y la generación de empleo que esta actividad produce en el área de operaciones y en los municipios del área de influencia.

5.2.3 Plan de intervención y programa de inversión del transporte aeroportuario

Los aeropuertos que se localizan en este Departamento se encuentran concesionados, el Alfonso López Pumarejo fue entregado en concesión al Consorcio Sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S, y el Aeropuerto Hacaritama concesionada a la Aeronáutica Civil, ambas organizaciones encargadas de la operación y mantenimiento de los aeropuertos. Sin embargo, el actual gobierno contempló entre sus estrategias cofinanciar el proyecto que se encuentra formulando la Aeronáutica Civil sobre la construcción de la segunda fase del Aeropuerto Hacaritama de Aguachica con el fin de mejorar la movilidad y la competitividad del sur del Cesar.

5.2.4 Plan de intervención y programa de inversión del transporte férreo

Dentro de sus acciones estratégicas, tiene contemplado impulsar todos los proyectos ferroviarios que se promuevan en el Departamento, con el fin de fortalecer este modo de transporte y por ende mejorar la movilidad por las distintas estructuras de transportes y dinamizar la economía del Departamento.

5.2.5 Plan de intervención y programa de inversión del transporte por cables aéreos

Por la inexistencia de este medio de transporte en el Departamento, esta idea es innovadora, visionándola el actual gobierno como una estrategia de desarrollo. Por lo anterior, busca promover la preinversión y/o construcción de cables aéreos para los transportadores (teleféricos).

6. CONCLUSIONES

El proceso de actualización del Plan Vial Departamental nos permitió tener una radiografía nuevamente a cerca de la problemática vial que aqueja el departamento en materia de infraestructura vial, si bien es cierto, que con la puesta en marcha del anterior Plan Vial (2012-2021) el departamento tuvo un avance significativo, rehabilitó aproximadamente 360,8 Kms de la longitud priorizada en este plan (577,16 Kms) que corresponde al 62,51%; mejorando la conectividad entre los centros poblados y despensas alimentarias, entre estos territorios, los ejes viales estratégicos, las cabeceras municipales y la capital del Departamento. Así mismo logró impactar en el desarrollo socio económico del Departamento, garantizando la movilidad de los habitantes de estas regiones, brindando mejores oportunidades para su educación, salud, y desarrollo familiar. A pesar de los significativos esfuerzos e importantes inversiones realizadas, hoy, persiste la imperiosa necesidad de continuar pavimentando los tramos viales estratégicos, no solo de las vías de competencia del departamento, sino las vías que son competencia de los municipios y de la nación, en especial las de tercer orden.

La actualización del Plan Vial Departamental 2020-2030, contempló la integración del Gobierno departamental con los gobiernos municipales para el proceso de priorización de vías que son estratégicas para el desarrollo socioeconómico de las regiones, que a su vez hacen parte de la red vial de cada uno de los Municipios del Departamento del Cesar. Corredores viales que fueron priorizados teniendo en cuenta características como: conectividad, basada en la importancia de la conexión de las despensas agrícolas con los centros de acopio con el propósito de reactivar este sector de la economía, potencialización del sector turismo y a la interconexión modal en el territorio del Departamento del Cesar, buscando no solo reactivar o mejorar la comunicación regional sino también la conexión con los Departamentos vecinos.

El actual Plan Vial Departamental, tiene una connotación especial, debido, a que integra veinticuatro (24) tramos viales, con una longitud de 299 Kms, que el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 005741 del 27 de diciembre de 2016 "Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento de Cesar", con vías estratégicas para el desarrollo del agro y del turismo como son los tramos: Variante Aguachica – Aguas Claras, Aguachica-Gamarra (La Kennedy) y La Paz – Manaure (tramos que históricamente han sido de competencia del Departamento) para un total de veintisiete (27) tramos viales con una longitud de 327.22 Kms y con tramos viales a cargo de los Municipios, con una longitud 1769.69Kms y del Instituto Nacional de Vías (Invias), con una longitud de 493.04Kms ; dejando priorizada una longitud total de 2.590 Kms aproximadamente.

El presente Plan Vial contempla realizar intervenciones e inversiones en vías no sólo de competencia departamental, sino también municipal y nacional de tercer orden, conformando éstas más del 50% de las vías del departamento, que se encuentran en tierra y en mal estado, y que en su gran mayoría son tramos viales que conducen a grandes despensas agrícolas; por lo anterior, se convierte en una necesidad y en un gran anhelo reactivar el primer renglón de la economía del departamento, volver a la vocación histórica agropecuaria, que por años ha sido fuente de sustento y desarrollo para muchas zonas, pero que hoy, por falta de una buena infraestructura vial, se encuentra rezagada en su desarrollo; mirar nuevamente hacia la productividad de la tierra, hacia esa poblaciones campesina trabajadoras y a la vez vulnerable , es lo que hoy el Plan Vial Departamental 2020-2030 le apunta.

7. REFERENCIAS

Secretaria de Infraestructura – Departamento del Cesar

Secretaria de Minas y Energía - Departamento del Cesar

Secretaría de Agricultura y Desarrollo Empresarial – Departamento del Cesar

Secretaría de Agricultura, Coordinación de Turismo Departamental

Oficina Departamental para la Gestión del Riesgo de Desastres

Secretaria de Ambiente - Departamento del Cesar

Secretaria de Hacienda Departamental

Corporación Autónoma Regional del Cesar - CORPOCESAR

"Sistema Nacional de Áreas Protegidas incluidas en el Registro Único Nacional de áreas protegidas - RUNAP"

Secretarías de Planeación Municipales

Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 Lo Hacemos Mejor

Directorio Único de Establecimiento DUE

Plan de Desarrollo Departamental - Oficina Asesora de Planeación -Coordinación Sistemas de Información

Oficina de Cobertura de la Secretaria de Educación del Departamento del Cesar

Ministerio del Interior - Dirección de Asuntos Indígenas, Rom Y Minorías

IPS públicas - Documento RED Aprobado por el Ministerio de Salud y Protección Social para el Departamento del Cesar en junio de 2014.

IPS privadas - Registro Especial de Prestadores de Salud

Documento Cesar en cifras 2016

Concesión Aeropuertos de Oriente S.A.S.

Datos Estadísticos 2019 de Movimiento de Carga de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA

Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO

Agencia Nacional Infraestructura – ANI

Ministerio de Transporte - Inventario realizado 2009 - 2010

Plan Vial Departamental 2012- 2021

Listado de Rutas del Terminal de Transporte de Valledupar

Perfiles Económicos Departamentales. Oficina de Estudios Económicos. Junio 2020- Mincomercio

Infraestructura de Transporte en Colombia. Fedesarrollo

Datos Poblacional Censo 1993 - 2005. Departamento Nacional de Estadísticas – Dane

Datos de Índice de Pobreza Multidimensional 2020. Departamento Nacional de Estadísticas – Dane

Terminal de Transporte Aéreo Alfonso López Pumarejo

Visión Cesar Caribe 2032