

## ANALISIS Y PROSPECTIVA

Incluye las estrategias de mediano y largo plazo para aprovechar ventajas comparativas y mejorar la competitividad del municipio, de conformidad con el Plan de Desarrollo. Se incluyen también políticas de largo plazo para la ocupación y manejo del suelo y demás recursos naturales.

Puerto Asís es sin duda el municipio de mayor crecimiento en el departamento del Putumayo, ha sido un enclave económico bien importante en el sur del país y punto fundamental en la presencia y recuperación de la amazonia colombiana. También, cumplió un papel importante en el desarrollo del conflicto Colombo –Peruano y a partir de este, se inicio su rápido desarrollo que con la explotación petrolera le permitió solidificarse como municipio con un comercio próspero, un desarrollo agropecuario bien importante, pero con tecnologías no apropiadas a las condiciones ecosistémicas de la Cuenca Amazónica y por lo tanto es un típico caso de desarrollo no sostenible.

La aparición de los cultivos ilícitos principalmente de la coca y las posteriores bonanzas de este producto en las décadas de los años 80 y 90, dió al traste con el no consolidado sistema de producción agropecuario, la economía sufrió un proceso de inflación acelerado y por ende el comercio se volvió especulativo, hasta encontrar la situación de dependencia de lo que suceda con los precios de la coca y del desarrollo del conflicto armado, en parte como consecuencia de la presencia del narcotráfico. Este conflicto desde luego desestimula la inversión y la economía se vuelve incierta, casi toca recurrir a factores externos como un acto cultural o musical importante para que la gente pierda el miedo y se anime la actividad económica, incluso social, bien deteriorada por el conflicto y la violencia que el mismo narcotráfico ha traído. Se puede asegurar que cada familia ha colocado sus muertos, existe el terror implantado por los grupos armados donde llevar botas de caucho puestas o realizar un comentario puede conllevar a que los dueños de la vida ordenen su inmediata ejecución.

Con las condiciones anotadas, es admirable como la sociedad de Puerto Asís continua con una relativa actividad, la gente no renuncia a sus empresas o a sus oficios. Esto indica que el principal **capital** del municipio es el **humano**, se puede decir que son gentes capaces de superar los obstáculos y situaciones más difíciles como las impuestas por la guerra ,de pronto no declarada, pero no por eso menos dañina. A pesar de lo descrito, se sabe muy poco del temas como el desplazamiento forzado y se puede decir que la situación trata de ignorarse. Sin embargo, es entendible que sin superar esta situación económica y social tan difícil es muy difícil que cualquier alternativa prospere, las salidas no son nada fácil pero empiezan por la paz

La situación administrativa del municipio va compaginada con la situación económica y social, no se puede decir que como consecuencia de esta necesariamente, pues la corrupción administrativa, típica de los enclaves petroleros, la descomposición social y pérdida de

valores generada por el narcotráfico, conlleva a una falta de liderazgo y a que se anclen allí los antivalores, con mucha falta de visión y los resultados, pues no son obviamente los mejores.

Con las regalías petroleras recibidas en años anteriores, Puerto Asís debería tener un buen alcantarillado, acueducto con agua tratada, calles pavimentadas, carreteras veredales en buen estado, institutos tecnológicos, infraestructura económica, bienestar social, desarrollo cultural, deportivo y recreacional suficiente para la población que alberga. En cambio, carece en mas de un 70% de los servicios básicos, en donde los ciudadanos tienen que entrar a procurarse de los servicios con sus propios recursos.

La situación en el presente no es muy halagüeña , se deben mas de siete meses a los empleados, no se ha adelantado mayormente el saneamiento fiscal del municipio y por ende mantiene un ritmo de gastos y egresos que superan con creces los ingresos. El esfuerzo fiscal es mínimo, recibe menos de cien millones de pesos de impuesto predial, comparado con Leticia municipio más pobre que recibe cerca de quinientos millones por este concepto al año. Las deudas que dejaron las administraciones pasadas, agobian al municipio pero lo más grave es que este desmedido endeudamiento se hizo para construir por ejemplo el Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado sin que los hallan construido y lo realizado esta casi que perdido por la falta de planeación, fallas en los diseños y en las proyecciones de crecimiento futuro.

El Colegio Industrial, la Planta de Palmito y casi cualquier proyecto que se analice, presentan fallas en su planeación y ejecución. El estado de la vía que conduce al Corregimiento de Santa Ana, es un ejemplo típico, de lo que ha sucedido con las regalías recibidas por la gobernación, ya que un buen tramo de esta vía está a cargo del departamento, entidad territorial que tampoco sobresale por su eficiencia en las inversiones, ya que en lustros anteriores despilfarraron las importantes regalías recibidas o su gestión no ha arrojado los mejores resultados, pues no se ha pavimentado un kilómetro de vía, que comparado con Caquetá, departamento que no recibe regalías, pero tiene sus principales vías asfaltadas.

También las Instituciones del Orden Nacional, de Cooperación Técnica Internacional, como el Programa de Naciones Unidas para la sustitución de cultivos ilícitos, continuados por el Plante, dejan muy poco y las alternativas que implementan son muy escasas por no decir que nulas, a pesar de los esfuerzos que se hacen. Hacia el futuro hay que realizar muchos esfuerzos al desarrollo alternativo, abriendo la participación y dejando que la iniciativa ciudadana, la participación comunitaria transparente, la creatividad y la transferencia de tecnologías apropiadas, sean el eje del desarrollo sostenible del municipio y de la región en general.

Con esta introducción en el análisis a continuación se puede resumir por sectores el estado de cosas actual, para poder así definir las propuestas o alternativas que obedezcan a unos lineamientos y estrategias que tiendan a superar el actual estado de cosas y poder así posicionar al municipio en el sitio que le corresponde.

### **Con respecto a los Servicios Públicos**

La energía eléctrica es uno de los pocos servicios que tienen un cubrimiento en la parte urbana superior al 90%. La energía proviene del sistema de interconexión eléctrica, al cual recientemente se conectó el municipio. En la parte rural, tan solo el corregimiento de Santa Ana, tiene actualmente interconexión eléctrica, los demás Corregimientos e Inspecciones de Policía no están interconectados y algunos como Piñuña Blanco y Teteyé tienen pequeñas plantas diesel que suministran energía algunas horas al día. El servicio de telecomunicaciones tiene un cubrimiento aceptable a nivel urbano y en algunas inspecciones y corregimientos se cuenta con los denominados SAI, que se componen de unas pocas líneas.

Los servicios de acueducto y alcantarillado son deficientes en un 60 % en el sector urbano y en el rural en más de un 80% se estima su deficiencia. El basurero prácticamente no funciona como relleno, por falta de manejo y no se tiene al momento un programa de reciclaje funcionando de manera planificada.

### **Con respecto a los Servicios Sociales**

La **educación** tiene problemas con la cobertura, incluso el municipio tiene dificultades en 1999 para cubrir las mesas de los docentes. La educación secundaria está cubierta por algunos colegios con buena experiencia e infraestructura pero hay desestímulo para estudiar por las condiciones anotadas anteriormente y en el sector rural la deserción tiene altos índices. La educación superior o universitaria se limita a la educación a distancia o a programas que desarrollan algunas universidades. No existen institutos técnicos o tecnológicos excepto los programas de capacitación que desarrolla el SENA.

La **salud** como se puede apreciar en el diagnóstico dispone de una infraestructura insuficiente, la seguridad social tiene problemas por la baja cobertura, pero lo que es más preocupante es la deficiencia en Puestos y Centros de Salud en las veredas, inspecciones y corregimientos, las enormes distancias que tienen que recorrer los usuarios para encontrar una IPS, que tan solo existe en Puerto Asís. Las EPS no tienen campañas eficientes de promoción y prevención de la salud y la atención a los asegurados no cuenta con estrategias claras que asegure una atención rápida.

La recreación y el deporte tienen algunos desarrollos pero faltan escenarios para estos sectores, así como recursos para lograr una amplia cobertura, mejorar la capacitación e implementar técnicas para mejorar el servicio y la competitividad. La cultura igualmente se le invierte muy poco, faltando escenarios y no se le da la importancia que tiene. Cualquier cambio cultural positivo es más importante que años y millones en inversiones no planificadas.

## **Con respecto a las Organizaciones Sociales**

Puerto Asís carece de organizaciones sociales y las que existen no tienen eficientes canales de comunicación ni redes formadas, por eso la participación ciudadana no es muy alta y no funcionan los canales de control social como las veedurías ciudadanas. Esta falta de participación y organización es lo que también ha contribuido a la desestabilización administrativa, incluso al desgüeño a través de la historia administrativa como municipio. La elección popular de alcaldes debe ser complementada con una verdadera participación para que la democracia se solidifique. Si las organizaciones fueran fuertes la situación del municipio no estuviera en las dificultades que presenta al momento.

Cabe destacar el CMDR, que ha logrado canalizar las inquietudes de los campesinos y líderes veredales. Existe un intento de homologar este esquema en la parte urbana pero tiene sus amigos y detractores, se alegan incluso cuestiones de legalidad, pero lo cierto es que se deben abrir los espacios de participación de una manera organizada y crear en las organizaciones comunitarias, capacitándolas y dándole posibilidades de participar en la toma de decisiones que de alguna manera legitime al Estado y a la Administración Local, de otra manera son otros actores los que toman las decisiones y definen el futuro del municipio.

Otras organizaciones de importancia son las formadas por las comunidades indígenas y negritudes. Los indígenas han sido marginados históricamente y las irrisorias transferencias que realiza el Estado a estas comunidades conlleva a que se les aisle aun más, en lugar de aunar esfuerzos con el fin de suplir sus necesidades. Desde luego, la necesidad de tierras que tienen los indígenas, incluso las negritudes hace que la relación de estas con la Administración sea conflictiva. Al igual que los indígenas las negritudes han presentado su Plan de Vida, lo cual es importante destacar.

Organizaciones como los Sindicatos, tienen algún desarrollo pero no es muy fuerte, los docentes y otros servidores públicos son los que impulsan este tipo de organizaciones, pero las condiciones de inseguridad que propician los actores armados desestimulan a estos. Las Asociaciones de Usuarios son débiles y las formaciones de empresas comunitarias son casi inexistentes. Agroamazonia agrupa a un grupo de productores del palmito y tiene en perspectiva impulsar otros cultivos, su característica de ser una Empresa Mixta lo cual tiene sus ventajas pero al mismo tiempo los trámites oficiales son demorados y afectan la credibilidad en los procesos. Se han cometido tantos errores en el cultivo del palmito, iniciativa institucional, pero en la que han creído algunos campesinos y es un ejemplo de la resistencia y ese querer hacer de las gentes del municipio por superar las condiciones de marginación y de sobra en que se vive, nadie quiere en el fondo ser una persona ilegal.

## **Con respecto al Sector Agropecuario**

La conformación del municipio fue realizada por estrategias geopolíticas y como pioneros estuvieron los Capuchinos, interesados en capturar almas para su credo religioso, en parte se les debe que Colombia tenga posesión sobre la Cuenca del río Putumayo. En un país que tiene una visión y costumbres andinas y se conformó a espaldas de la amazonia al contrario de Brasil que posee el 70% de la Cuenca e incluso de Perú que pueden mostrar una cultura

amazónica. Posteriormente, la construcción de la carretera nacional, la exploración y explotación petrolera impulsaron la ocupación de las tierras y si bien hubo una producción de cereales, yuca y plátano en décadas anteriores, esto obedeció en gran medida a la praderización de la amazonia para la ganadería extensiva, típica de estas zonas de colonización, sin embargo aunque la deforestación ha sido fuerte cerca de 300.000 hectáreas, no se asemeja al proceso caqueteño de potrerización y sabanización con alto grado de degradación de sus suelos.

El municipio tiene un desarrollo ganadero, colocándolo como líder en el departamento de esta actividad. Posee una plaza de ferias y un Comité de Ganaderos que es una de las Asociaciones más sólidas. Sin embargo, la crisis a nivel mundial de este sector económico, no permite un mayor impulso de la ganadería pues los precios de la carne y de la leche son poco estimulantes. Ambientalmente, desde luego, hay resistencia para que se desarrolle esta actividad, sin embargo, la utilización de tecnologías apropiadas puede permitir un desarrollo del sector.

Los cultivos alternativos están centrados en el cultivo de frutales amazónicos, generalmente traídos de otras zonas de la amazonia. Para que esto sea una realidad se necesita una fuerte transferencia tecnológica, una planificación de la producción y sobre todo la recomendación es antes que producir vender. La piscicultura debido a los suelos arcillosos, la gran cantidad de humedales y la facilidad de producir en estanques especies como la cachama (*Colossoma sp.*), ha tenido un impulso enorme. Sin embargo, hay temor de saturar el mercado por la falta de diversificación y de estrategias de mercadeo.

### **Con respecto al Sector Minero**

La minería tiene un desarrollo incipiente. El municipio tiene reservas de petróleo pero el orden público ha desestimulado la producción, marginándose de esta actividad. El oro tuvo un incipiente desarrollo principalmente con métodos artesanales como el bateo, actualmente no tiene mayor importancia. Los materiales de arrastre no son tan abundantes como los que están sobre el piedemonte, las pocas balastreras quedan distantes de las vías encareciendo su construcción y mantenimiento.

### **Con respecto a los Recursos Ambientales y Forestales**

Puerto Asís aun posee un 40% de sus bosques poco intervenidos, lo cual es un gran potencial, pero los cultivos ilícitos son una amenaza real, la vereda de Puerto Bello sobre el río Piñuña Blanco, nació hace cerca de dos años y ya es todo un pueblo. La presión está llegando a la parte alta del río Piñuña Negro, sino se dan alternativas, si no hay estrategias de conservación reales es poco lo que se puede hacer para salvar estos bosques.

Los humedales son otra gran riqueza pero la ganadería extensiva no ha respetado estos ecosistemas los más productivos del Planeta según los expertos, en lugar de la producción de algas, de la zootecnia de anfibios, reptiles y mamíferos como el Yulo o Chiguiro, también de peces ornamentales, lo que se ha hecho es tratar de desecarlos, sembrándoles gramíneas

como el pasto pará. En el mejor de los casos se ha desarrollado de manera muy rudimentaria la piscicultura de peces de consumo.

El paisaje que ofrece la docena de ríos mas importantes, los caminos veredales, su paisaje de lomerío es poco lo que se utiliza estos como recreación o para impulso de programas como el ecoturismo por las condiciones de inseguridad reinante.

### **Con respecto a la Malla Vial**

La Malla Vial del municipio tiene un desarrollo precario. La Vía Nacional que comunica con en centro, suroccidente y norte del país es una vía destapada y con problemas en su embalastrado por la alta humedad, ya que se pasa por una zona extensa de humedales y por la alta pluviosidad. Esta vía hace parte del complejo vial donde se encuentra la Troncal del Magdalena, la Troncal de la Selva u Oriental y la Transversal Sur que comunica a la Amazonia con el Pacífico y el Occidente del país.

El río Putumayo interrumpe la comunicación por carretera con la cuenca del río San Miguel hacia el Corregimiento de Teteyé y por el Pozo Putumayo a salir a Maravelez – El Tigre – La Hormiga – La Dorada Puente Internacional de San Miguel, ahorrándose unos 40 kms con respecto a la actual vía por Santa Ana - El Yarumo – El Tigre – La Hormiga.

La comunicación interveredal está desarrollada de alguna manera por la exploración y explotación petrolera, pero se puede decir que es precaria, hay dificultad para su mantenimiento al no ser asfaltadas y por problemas de humedad. Esto encarece el transporte y desestimula la producción agropecuaria. Como popularmente comentan en el campo ..es que un kilo de base de coca se lleva debajo del brazo y vale mas de un millón, mientras que una carga de cualquier producto agrícola es costoso su transporte y no vale sino unos pocos miles de pesos...

Casi la mitad del municipio no posee carreteras sobre todo la parte oriental, allí es importante el transporte fluvial por el río Putumayo y el Piñuña Blanco. La cuenca del río Mecaya esta prácticamente desconectada del municipio por vía terrestre.

### **Con respecto al Sector de la Vivienda**

Puerto Asís tiene un déficit de vivienda que no es fácil de analizar. Por un lado si se mejora la situación de seguridad y por ende la economía regional, se supone que volverá a crecer rápidamente su población, pues actualmente existe una emigración fuerte que supera la inmigración dando como resultado el hecho de que en el último año se encuentre un porcentaje de casa desocupadas y una baja sustancial en los arriendos. Sin embargo, hay un alto déficit de vivienda de interés social, se tiene como fortaleza la presencia de Inviasís y existen empresas dedicadas a la construcción de soluciones de vivienda pero se debe fortalecer este sector.

### **Con respecto al Sector Económico**

Puerto Asís es sin duda el municipio con mayor actividad comercial del departamento, pero incluso este sector está en crisis por las circunstancias descritas. Cerca de medio millar de locales comerciales o prestadores de otros servicios le dan a Puerto Asís la característica de ser la ciudad comercial en el contexto regional.

El transporte terrestre, fluvial y aéreo es otro potencial muy importante que presenta el municipio, por su posición estratégica, al ser centro de enlace entre estas modalidades de transporte. Sin embargo, hay debilidades en este sector, es así como no se cuenta con un terminal de transporte, las empresas de transporte tienen dificultades para renovar el parque automotor y el mal estado de las vías es un desestímulo que influye en la competitividad de esta actividad. El transporte fluvial contaba con unas doce empresas hace una década, quedando hoy en día solo algunos pocos remolcadores, también la violencia ha hecho su impacto y en parte hay que tener en cuenta la alta sedimentación del río Putumayo que afecta la navegación.

La industria como tal no existe y se destacan algunas pequeñas y medianas empresas de maquinobreadoras, madereras, ladrilleras el matadero y en potencia se encuentra el desarrollo agroindustrial con la fábrica de palmito, la procesadora de leche, productos de los frutales y de manera muy aislada las artesanías.

El Sector Servicios tiene un gran desarrollo, representado entre otros por los hoteles, restaurantes y oficinas de trámites. El Sector Financiero es débil solo existen dos Bancos (Ganadero y Agrario) que prestan servicios muy limitados, por restricciones legales lo cual contribuye al estancamiento del municipio. Las Oficinas de giros reemplazan en cierta medida la posibilidad de realizar consignaciones nacionales en efectivo, pero así el municipio no es competitivo y está lejos de ser un verdadero polo de desarrollo, pareciera que todo invitara a lo ilegal. No son las restricciones sino el crear oportunidades, capacitar y crear las condiciones de comunicaciones modernas lo que puede permitir el desarrollo de un pueblo.

## **ANÁLISIS PROSPECTIVO**

Debido a la gran importancia de la zona urbana en Puerto Asís, en el Documento Urbano se trata con detalle y amplitud el análisis y Prospectiva urbana, por eso solo se tratan aquí temas de interés general donde lo urbano es determinante.

El concepto de *ciudad región* encuadra muy bien en el caso del municipio de Puerto Asís. Hasta donde llega y en donde empieza Puerto Asís son preguntas que dependiendo de la dimensión que se mire no es fácil de responder. Así por ejemplo hay dificultades para determinar el perímetro urbano, pues desde el punto de vista de la Ley 388 este debe ser hasta donde se garantizan los servicios públicos, sin embargo, la gente termina satisfaciendo estas falencias ante la debilidad o inercia de la Administración Municipal. Intereses urbanizadores

hicieron que el municipio, anteriormente aprobara un Perímetro Urbano bastante ambicioso para las posibilidades de desarrollo de la ciudad.

La fragmentación de la trama urbana, explicada en el Documento Urbano, principalmente por la construcción del Aeropuerto que interrumpe la comunicación transversal, las limitaciones propias de una zona con mediano a alta exposición a riesgos naturales por inundaciones, erosión o arrastre por las corrientes y sobre todo por el cambio del curso del río que puede suceder en algún momento, obliga a pensar en un desarrollo alternativo al espontáneo que se ha venido dando, realizado por constructores y urbanizadores sin obedecer a un Plan de crecimiento de la ciudad o por lo menos sin mirar alternativas a la problemática ambiental y funcional del municipio.

Las conclusiones de las diferentes mesas y conversaciones conllevan a proponer el traslado del Aeropuerto Regional. Este traslado tiene algunas alternativas como son trasladarlo a Santa Ana o al sur de Puerto Vega. Diferentes razones pueden argumentarse para definirse por alguna de estas alternativas, incluso la de dejarlo donde está por razones de seguridad que es la posición manifestada por los militares. Cualquier decisión requiere de probar los nuevos mecanismos de toma de decisiones con una amplia participación ciudadana, pero con la ilustración de elementos técnicos y legales propios de las necesidades de la aeronavegación, así como del desarrollo funcional de Puerto Asís.

El fenómeno de la metropolización que se puede generar a futuro, con la extensión de la ciudad hacia Santa Ana, por donde cruza la vía nacional e internacional es un sólido argumento para no recomendar esta alternativa, el riesgo inminente en que se encuentra la población de Puerto Asís y el interrumpimiento del desarrollo urbano por la barrera artificial que ofrece el aeropuerto, son argumentos de peso para su traslado. El desarrollo que generaría, el construirlo al sur del municipio, al otro lado del río Putumayo, en jurisdicción de la Inspección de Puerto Vega se plantea como una propuesta atractiva, implicaría la construcción de un puente sobre este río y el impulso de la vía que comunica directamente con la Hormiga y San Miguel, prestando un servicio fronterizo como en cierta medida debe ser la razón de ser del aeropuerto regional, de lo contrario se justificaría la construcción de un aeropuerto fronterizo entre las ciudades de La Hormiga y San Miguel.

La recomendación para el corto plazo es la de contratar los estudios necesarios que le permitan al municipio tomar una decisión técnica con visión de futuro y geopolítica. El municipio debe volverse dueño de su propio desarrollo, por eso un proyecto de esta envergadura no será posible sin la apropiación de los Proyectos por el Ente Territorial. A mediano plazo, deben realizarse los estudios técnicos y diseños para poder presentar el Proyecto a las diferentes fuentes de financiación regional.

La razón de que la guerrilla influye la zona de Puerto Vega, no debe ser argumento decisivo para tomar la decisión, pues hay que trabajar con algunos supuestos como el que se negocie la paz en el mediano plazo. A largo plazo el aeropuerto nuevo debe ser una realidad y Puerto Asís pueda cumplir con su sueño de ser una **capital regional**, mucho más importante que la aspiración de ser la capital departamental.



La problemática del Puerto Fluvial Regional de La Esmeralda amerita que se tomen varias medidas de protección. A corto plazo se deben realizar los estudios para convertirlo en un Muelle Flotante como el de Leticia. A mediano plazo se debe adelantar estudios para trasladarlo a una parte mas manejable, con su respectivo desarrollo vial y ordenamiento ambiental. A largo plazo Puerto Asís debe contar con un Muelle Internacional, articulado al complejo vial que comunica con el interior del país y el Pacífico (Buenaventura- Tumaco).

Hay que tener en cuenta que el Ecuador, gestiona también la salida al Pacífico para el Brasil y es así como ya construyó la carretera “ Interoceánica “, que comunica a Puerto del Carmen, ubicado en la desembocadura del río San Miguel con Quito y Guayaquil. De ahí que se hace necesario trabajar desde ahora una propuesta de un carretable que reúna todas las condiciones técnicas y ambientales que requiere un Proyecto de estos a fin de evitar impactos negativos pero que le garantice a la región, no perder su importancia estratégica de comunicación con la Cuenca Amazónica. Este Puerto debería ser Puerto Ospina, lo que conllevaría a la creación de un municipio fronterizo especial o por el contrario realinear el territorio con en municipio de Puerto Leguizamo, para que se comparta el desarrollo del ambicioso proyecto. La Esmeralda seguirá como muelle complementario y en caso de que no sea viable la carretera hasta allí, recibiría finalmente la carga transportada en embarcaciones apropiadas.

La construcción de una superautopista (vía arteria tipo V0), que comunique desde la cabecera del actual Aeropuerto hasta Santa Ana, debe ser un proyecto a largo plazo, para evitar de esta manera el aislamiento del casco urbano con la carretera nacional y la consecuente degradación del Centro Histórico de la ciudad.

Anexo con la Autopista que denominamos de “La Esperanza”, deberá impulsarse el Terminal de Transporte de Pasajeros y de Carga en las inmediaciones de la policía antinarcóticos y el Idema. A su vez debe construirse el Centro de Abastos Regional. Las bodegas de carga pesada para el transporte fluvial deben estar en las cercanías del Muelle Fluvial, impulsándose la creación de una **Zona Franca**, aprovechando la infraestructura desarrollada y como una propuesta de desarrollo económico sostenible a largo plazo.

La zona agroindustrial puede aprovechar el eje entre el Idema y Santa Ana, el cual en cierta medida ya tiene un desarrollo con la Planta de Palmito, la Plaza de Ferias y Madereras, constituyéndose de esta manera en una zona de amortiguación que evite la urbanización desordenada de la inevitable conurbación o metropolización mencionada.

Todas estas inversiones tienen un sentido, sí Puerto Asís afronta el reto de su modernización y por ende en las estrategias debe contemplarse entonces el impulso de una **Ciudadela Universitaria**, donde las técnicas y tecnologías apropiadas sean analizadas y aprendidas por su gente, donde la investigación científica y la creatividad vayan juntas para enfrentar los retos que esto implica, donde la cultura sea el eje de todos los cambios que se requieren para pasar del régimen de la muerte anónima y el dominio del terror a una sociedad más justa y con posibilidades de futuro. La coca ha tenido de “bueno” que internacionalizó la economía, tan solo debemos cambiar de productos. La educación más que académica debe ser ajustada a las realidades y pretensiones de desarrollo regional.

Proyectos como la construcción de un Astillero para fabricar embarcaciones apropiadas para la navegación, debe ser tenidos en cuenta, como posibilidades a mediano y largo plazo de consolidar los procesos industriales y de prestación de servicios..

La solución definitiva para el Acueducto , aunque existen varias alternativas.

La organización comunitaria y social, la capacitación a gran escala hará que se encuentren los caminos a recorrer en el futuro, de tal manera que los modelos de desarrollo, sean reales y se generen oportunidades para la población que es de lo que se trata.

El desarrollo del agro se dará paulatinamente, con el mejoramiento de vías, la implementación de energía rural, la capacitación, la transferencia de tecnología, el sistema de crédito apropiado y ágil, la construcción de centros de acopio y de infraestructura económica en general, harán viable Proyectos de Vida no solo para las etnias que lo habitan sino que también para el gran número de colonos y la comunidad en general.

El ajuste administrativo, con una reestructuración acorde con las propuestas realizadas harán del municipio un actor importante, dueño de su propio desarrollo. La Oficina de Planeación y Ordenamiento Territorial deberá ser el eje para la planificación del uso del suelo tanto urbano como rural. En general, la gente se apropia de los terrenos, los coloniza luego viene el proceso de escrituración y titulación. Con los títulos o simple posesión de los terrenos, los ciudadanos consideran que son dueños absolutos y pueden hacer lo que quieran con las corrientes de agua, los humedales los bosques y la fauna. Poco es lo que se respetan las normas ambientales estipuladas en el Código de los Recursos Naturales de 1974 y demás disposiciones legales del Ministerio de Medio Ambiente y las Corporaciones Regionales. De ahí, que si no se reglamenta el **Uso del Suelo** y se fortalece el sector Ambiental y de Planificación, poco es lo que se avanzará en la implementación de un Plan de Desarrollo Humano Sostenible.

La tenencia de la tierra es una de las *externalidades* más importantes a tener en cuenta en él o los modelos de desarrollo que se implementen a futuro. Colombia requiere con urgencia la promulgación de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, a fin de que se fortalezcan los organismos de planificación en donde sin duda la participación ciudadana debe ser uno de los pilares de su fortalecimiento. Con la implementación de esta Ley el municipio tendrá más herramientas para el ordenamiento de su territorio.