



Revista de Ingeniería

ISSN: 0121-4993

reingeri@uniandes.edu.co

Universidad de Los Andes

Colombia

Álvarez Correa, Cecilia

La paz y las vías terciarias

Revista de Ingeniería, núm. 45, enero-junio, 2017, p. 7

Universidad de Los Andes

Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=121052004003>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

LA PAZ Y LAS VÍAS TERCIARIAS

Por Cecilia Álvarez Correa

Ingeniera industrial, Pontificia Universidad Javeriana. Ex ministra de Transporte ((2012 - 2014).

Contacto: ceciliacorrea@me.com

La consolidación de la paz requiere de una serie de acciones en los territorios que les garanticen a los ciudadanos de las zonas rurales afectadas por el conflicto que el Estado no los va a abandonar.

Una de las acciones más importantes tiene que ver con la inversión en vías terciarias. Estas vías son las que les permiten a los colombianos que habitan las áreas rurales conectarse con el resto del país para satisfacer sus necesidades básicas.

El reto no es menor. Colombia cuenta con una red de más de 200 mil kilómetros, de los cuales más de 140 mil corresponden a la red terciaria, en general asignada a los municipios presupuestalmente. Mientras que el índice general del país es de 17,8 kilómetros por cada 100 Km² de territorio, a nivel de la red terciaria el indicador nacional es de 12,8 Km/100 Km² de territorio, y algunos departamentos cuentan con un indicador por debajo de 9 Km/100 Km².

Si vías terciarias las inversiones en colegios, hospitales y proyectos productivos están incompletas pues nuestros campesinos no podrán llevar sus hijos al colegio, acudir al hospital o vender los productos que cultivan en su tierra.

Es, además, una oportunidad para generar esquemas efectivos de participación ciudadana en el mantenimiento y supervisión de las obras. Hay ejemplos exitosos en otros países de cómo incorporar a la comunidad en estas tareas, con lo cual se garantiza también el mejor veedor posible de la infraestructura que es, sin duda, el propio usuario de las vías.

Pero no se trata de construir por construir. Aunque la inversión en infraestructura por sí sola genera beneficios como el descrito en el párrafo anterior, y otros en materia de empleo y reactivación económica, este efecto es solo temporal y menor frente a lo que produce la conectividad de los territorios.

Por esto debemos evitar las metas vacías (es usual en todos los gobiernos caer en ellas) de número de kilómetros construidos o de recursos invertidos, y medirnos en territorios conectados, en personas con acceso a esos servicios públicos o proyectos productivos en zonas otrora ocupadas por la guerrilla.

Esto implica también un reto importante en materia de priorización: ante recursos escasos, se deben definir con mucho cuidado los criterios para selección de los municipios y las vías. El primer paso de considerar más importantes aquellos municipios afectados por el conflicto es necesario, pero no suficiente.

La priorización debe partir del principio de que la infraestructura no es un fin en sí mismo. En consecuencia, la decisión de cuál vía intervenir debe responder a la pregunta de cuál fin perseguimos: ¿es aumento de cobertura de salud o acceso a educación o desarrollo económico de la región (vía proyectos productivos)?

Si realmente queremos avanzar en una paz estable y duradera, la construcción y mantenimiento de las vías terciarias es un mandato fundamental para saldar la deuda con el sector rural, que durante décadas ha estado en el olvido y sin posibilidad de hacer parte de la Colombia productiva.