

VÍAS Terciarias PARA LA PAZ

Por Germán Cardona

Ingeniero Civil, Universidad Nacional de Colombia. Ex ministro de Transporte (2010-2012).
Contacto: gcardonag@yahoo.com

A lo largo de nuestra trayectoria como ingenieros civiles hemos venido analizando el mapa vial de nuestro país: inicialmente, como estudiantes, haciendo levantamientos topográficos y diseños de vías; luego, haciendo estudios del mapa vial regional y nacional, y posteriormente, gracias a la oportunidad de haber ocupado cargos públicos, ejecutando proyectos para el desarrollo de la red vial colombiana.

El destino nos permitió participar en los últimos 6 años en el rediseño del mapa vial nacional. Fue por eso que, de la mano y con el apoyo del actual Gobierno, desde el año 2010 iniciamos un plan para exigirle a los potenciales constructores de las grandes vías de Colombia que antes de presentar sus propuestas se deberían elaborar estudios y diseños para evitar el problema frecuente de las demandas interpuestas tras la adjudicación del contrato (normalmente las firmas de ingeniería cuentan con más abogados que ingenieros dentro de su

personal), argumentando la pésima planeación de las obras antes de iniciarlas.

Fue así como el Gobierno Nacional decidió ponerle freno a esta práctica y pasar de las concesiones de Tercera Generación, donde éste financiaba a los contratistas, a las de Cuarta Generación (4G), que son aquellas donde la empresa privada debe asumir toda la responsabilidad técnica y financiera, mientras que el Estado se compromete a pagar por la ejecución asignando peajes y usando vigencias futuras para garantizar el pago de las obras en la medida de su ejecución.

Con excepción del escándalo reciente protagonizado por la empresa multinacional Odebrecht, involucrada en sobornos a funcionarios de los dos últimos gobiernos, las concesiones 4G han sido un elemento importante en el desarrollo de las grandes vías colombianas.



Vías terciarias colombianas. Fuente: TRANVIAS - SAS.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos hechos por distintos gobiernos, el manejo de las vías terciarias aún es disfuncional. Cada administración nacional, desde la época del Fondo de Caminos Vecinales, se ha quedado corta en la implementación de políticas públicas que permitieran el progreso del campo a través de la mejora y construcción de vías de bajo volumen de tráfico. Solo la Federación Nacional de Cafeteros, a través de sus comités departamentales, y algunas gobernaciones, han hecho algo por las vías terciarias.

Los municipios siempre han acudido al apoyo de los departamentos, y estos, a su vez, le han trasladado esta responsabilidad a la Nación. Prueba de ello es que hoy, según cálculos del Instituto Nacional de Vías y la Agencia Nacional de Infraestructura, en Colombia hay más de 150 mil kilómetros de vías terciarias, la mayoría de ellas en mal estado.

Hace un poco más de un año tuve la oportunidad de conversar sobre esta delicada situación con el Señor Presidente de la República. Él, en un acto de responsabilidad política y ciudadana, advirtió que no basta con poder entregar al final del gobierno una red vial principal y secundaria en mejores condiciones que la que encontró hace 6 años, sino que había que fortalecer también el mejoramiento de la red terciaria. Como parte de esa responsabilidad le pidió al DNP la elaboración de un documento CONPES para estas vías y delegó en la dirección para las regiones del Gobierno Nacional la ejecución de un plan de choque para la recuperación de las mismas.

El pasado 3 de marzo, la Revista de Ingeniería de la Universidad de los Andes realizó el foro 'Vías terciarias para la paz', en el que participaron los principales responsables del desarrollo de esta red vial en el país (INVÍAS, ANI), así como investigadoras de las más importantes universidades colombianas como la Nacional, la de Antioquia, la Escuela Colombiana de Ingeniería y, por supuesto, Los Andes.

No obstante la importancia de las presentaciones de los funcionarios públicos, y el interés que desde el Gobierno hay por mejorar la red terciaria, quedó en el ambiente el sentimiento de que hay una gran diferencia entre el pensamiento político y el

académico, por ejemplo, en lo referente a materiales: mientras desde la academia se demuestra que los materiales para la recuperación de estas vías pueden ser extraídos localmente, el gobierno insiste en hacer grandes inversiones en transporte de material (cemento, agregados minerales, etc) desde los centros de consumo del país, homogeneizando las necesidades de los múltiples tipos de suelos colombianos.

En ese orden de ideas, no es descabellada la propuesta de destinar una parte de los recursos de regalías que corresponden a vías terciarias a la investigación de materiales, y además sería muy importante que las entidades encargadas de regular el uso de estos materiales puedan contribuir a reducir los costos que tiene previstos el gobierno para el posconflicto. Construir solo en placa-huella, según los estudios socializados en el Foro, incrementaría el deterioro en muchas vías que no la requieren (especialmente por la topografía) y solo se mejoraría una pequeña parte a unos costos exagerados e innecesarios.

Otro de los puntos tratados en el Foro fue la inclusión de las comunidades que usan estas vías en su construcción y mantenimiento. Los programas de vías terciarias se deben hacer directamente con las comunidades que viven en el entorno, por medio de programas como "Camineros", generando empleo para los pobladores, así como un fuerte sentido de pertenencia por sus vías. Históricamente, la mayoría de estas vías se han hecho a "pico y pala", y lo que las comunidades rurales requieren es, principalmente, que estén en buen estado de transitabilidad.

Entonces poco haría el Gobierno si el mejoramiento de las vías se hace únicamente por medio del sistema placa huella, y mucho menos si se pretende contratar con una asociación de municipios los estudios de topografía, diseños y mano de obra para toda la red terciaria. Estas vías no requieren estudios, sino un mantenimiento efectivo. De hecho todas las que existen se han construido gracias al trabajo y la voluntad de las comunidades, y esto no puede pasarse por alto.

La red terciaria corresponde, aproximadamente, al 70 % de la infraestructura vial de Colombia y está distribuida por todo el territorio nacional. Para lograr su



Vías terciarias colombianas. Fuente: INVIAS.

recuperación se requieren inventarios elaborados con participación de las comunidades que directamente se beneficiarán. En consecuencia, lo que se debe hacer es inyectar los recursos que se tienen previstos a la capacitación de mano de obra local (recursos de regalías), y así mejorar los caminos veredales con la participación de actores locales, por ejemplo, las Juntas de Acción Comunes, como se ha venido haciendo –con éxito probado– en departamentos como el Cauca, Valle y Antioquia, entre otros.

Con respecto al foro realizado por la Revista de Ingeniería de la Universidad de los Andes, cabe destacar el gran aporte que hicieron todos los expositores para el futuro de la red terciaria. Los representantes de entidades

gubernamentales como la Agencia Nacional de Infraestructura y el INVÍAS dejaron muy clara su voluntad de ejecutar los proyectos que permitan el mejoramiento de los caminos rurales, y desde la academia se dejó la evidencia de que el trabajo que se nos viene a quienes estamos en el sector vial no es una nimiedad. Mejor aún, pudimos conocer de primera mano las experiencias de un país como el Perú, que ha invertido en las vías que conectan a la población rural con el resto del país, reduciendo los índices de desigualdad y permitiendo que el Estado acceda incluso a las regiones más difíciles de su geografía.

Es por esto que las vías terciarias son absolutamente necesarias para lograr la presencia institucional en todo el país, y así poder implementar programas sociales efectivos en vivienda, salud y educación, entre otros; para desarrollar proyectos productivos y, sobre todo, contribuir a la equidad y la convivencia pacífica.

Los programas de caminos veredales siempre han estado ligados a la problemática social y, por consiguiente, es indispensable convertirlos en herramientas de paz. Ahora que Colombia logró firmar un acuerdo de paz con las FARC se requerirá trabajar con responsabilidad, y alejados de los famosos ‘compromisos políticos’ que solo han retrasado el desarrollo del país.

Es hora de que el Gobierno Nacional, el actual y los que vendrán en el futuro, no olviden la deuda que tienen con las zonas rurales, y de una vez por todas se haga una inversión seria en un importante campo de la infraestructura colombiana: las vías terciarias.

Coda: Desafortunadamente se acaba de presentar la terrible tragedia de Mocoa. El inicio inmediato de la reconstrucción, con el apoyo de las comunidades merece una excelente gestión por parte del Gobierno Nacional. Quien sea el encargado de la reconstrucción del municipio (un ser humano de altísimas calidades) necesitará apoyarse en los entes de control (Fiscalía, Procuraduría y Contraloría General de la Nación) para aplicar esquemas rápidos y eficientes de gestión de obras en beneficio de las comunidades afectadas.



Vías terciarias colombianas. Fuente: INVIAS

