

Caminos para el Avance Económico del Campo

Sumario

Análisis de impactos en zonas rurales causados por la inversión en infraestructura vial, permitiendo una mejor comunicación entre éstas áreas con centros urbanos, generando desarrollo económico dado el impulso que se genera a las actividades de producción y consumo local.

Desarrollo

“Casi la mitad de la población mundial vive en áreas rurales, los cuales en su mayoría se encuentran en condiciones de pobreza. Tales desigualdades presentadas en el desarrollo de la humanidad han sido una de las causas primarias de malestar, hasta el punto de converger en violencia en algunos lugares” Abdul Kalam, expresidente de India.

Este pensamiento refleja las condiciones de casi un cuarto de la población Colombiana, la cual aproximadamente el 44% viven en condición de pobreza¹. En general, los hogares rurales colombianos se encuentran alejados de zonas urbanas de alta influencia económica del país. La carencia de una estructura de movilidad sólida entre las zonas rurales y los principales centros económicos no genera sinergia para un desarrollo integral del país, lo cual conlleva a perpetuar la condición de pobreza. La construcción de infraestructura vial que permita conectar zonas rurales con las urbanas resulta indispensable para el progreso de las zonas apartadas del país dado el impulso que genera a la producción local, pues una vía terciaria permite la interacción de pequeños asentamientos limítrofes entre sí y con vías principales².

Colombia en 2014 contaba con 154.196 km de vías terciarias sobre un total de 214.946 kilómetros (km) de carreteras. A pesar que el país cuenta con infraestructura para conectar zonas rurales con centros económicos, tan sólo el 25% de las vías terciarias se encuentran en buen estado según la Misión Logística y de Comercio Exterior para Colombia del 2016. Esto se evidencia en la ineficiencia en la movilidad de carga y pasajeros entre las diferentes zonas del país. En promedio, Colombia mueve al año 65.688 millones de toneladas por km, una cifra inferior a países líderes en la región como Brasil que moviliza en promedio 1.152.000 millones de toneladas por km³. Esto quiere decir que no solamente es necesario invertir en infraestructura de vías terciarias, sino también se requiere que éstas sean funcionales para materializar la conexión de zonas rurales y urbanas (Departamento Nacional de Planeación 2016).

De igual forma, Colombia tiene una distribución inequitativa de vías terciarias en todo el territorio. A pesar de que Antioquia, Boyacá, y Cundinamarca solo representan el 9% de la superficie del territorio nacional, abarcan el 28% del total de vías terciarias y el 47% del total de Producto Interno Bruto (PIB) nacional⁴. En contraste, la región Caribe que representa un territorio

¹ Datos tomados del Banco Mundial (2015) y Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE (2015)

² Definición tomada de Northern California Society of American Foresters, año 2012

³ Datos tomados del Anuario de carga y logística presentado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), las cifras de carga son tomadas en referencia a un kilómetro.

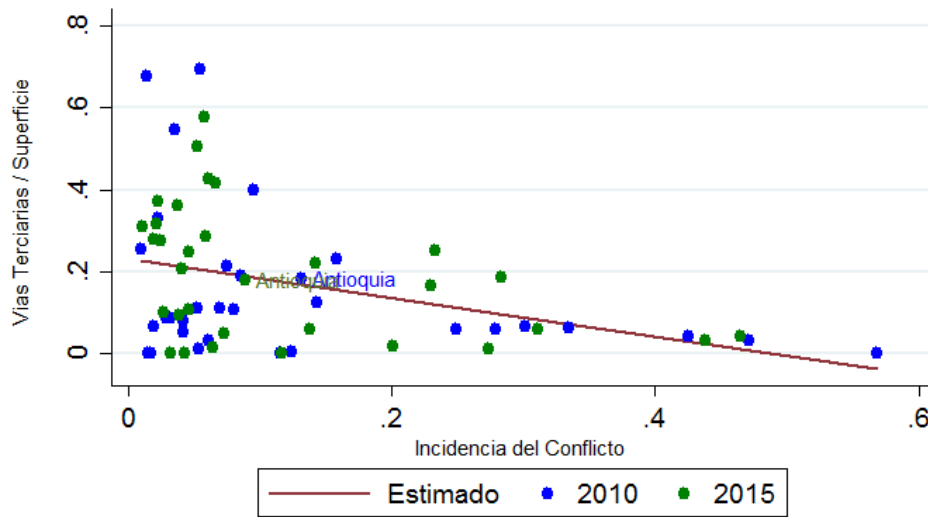
⁴ Cifra de vías terciarias tomadas del Conpes 3857. Cifra de PIB cálculos propios realizados a partir de los datos del DANE.

levemente mayor al mencionado (12% del territorio del país), congrega el 13% de dicha red vial, solo aporta 14% del PIB⁵. En ese sentido, muchas de las regiones en Colombia históricamente han carecido de una infraestructura vial que permita la interacción fluida con las zonas urbanizadas. Como consecuencia, estas regiones han estado sumidas en la pobreza y abandono institucional, proclives a ser focos de violencia y actividades ilegales, permitiendo el surgimiento de grupos al margen de la ley⁶ (ver gráfico 1).

⁵ Cálculos propios realizados a partir de los datos del DANE y DNP

⁶ (Consejo Nacional de Política Económica y Social - Departamento Nacional de Planeación 2016)

Gráfico 1. Proporción de vías terciarias sobre superficie e Incidencia del Conflicto Armado



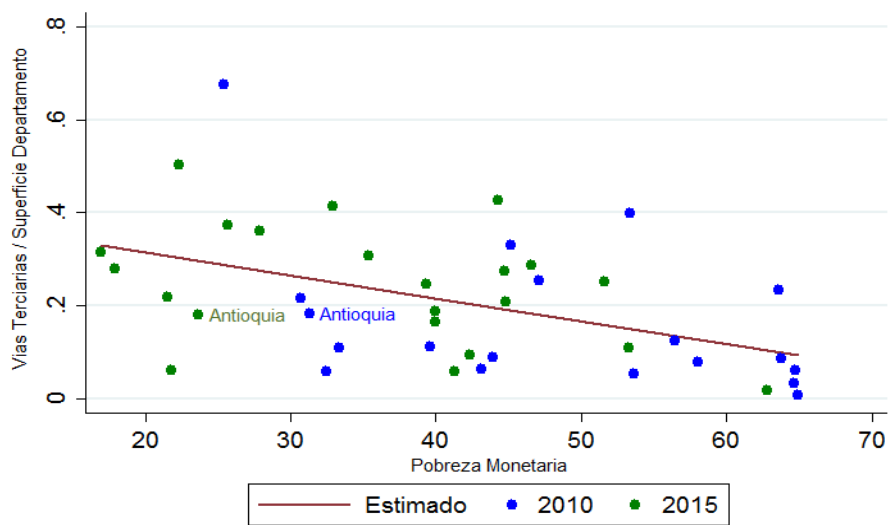
Fuente: Fichas departamentales DNP - Anexos Pobreza Monetaria DANE - Planes Viales Departamentales

Aquellas regiones con baja densidad de vías terciarias se asocian en promedio con un alto índice de incidencia en el conflicto y viceversa. Para revertir dicha situación, y en el marco del postconflicto, el gobierno nacional estima proyectos por \$48 billones de pesos en todo el territorio nacional con el propósito de impulsar una red vial terciaria competitiva. Puntualmente, se plantea la construcción de más 3.000 km de vías terciarias para los últimos 18 meses del periodo a través de la inversión de regalías por un valor de \$60.000 millones. Este plan consignado en el Decreto 248 del 2017 consiste en la construcción de al menos 50 kilómetros de vías terciarias en 51 municipios priorizados (zonas más apartadas del país). Se busca, en últimas, conectar las zonas productivas y regiones más lejanas con las grandes autopistas del país con miras a generar mejores condiciones vida para las poblaciones afectadas por la violencia⁷.

El desarrollo de zonas rurales pasa por la inversión de infraestructura vial que conecte las zonas apartadas del país con lo que se permitiría robustecer el entorno económico de dichas áreas. De acuerdo con Bryceson et al (2006), la mejora en la movilidad rural se asocia con una disminución de la miseria puesto que incrementa el acceso a servicios o contactos sociales (Por ejemplo: Etiopia, Zambia y Vietnam). La gráfica 2 muestra dicha relación para el caso Colombia. Se contrasta la proporción de vías terciarias como porcentaje de la superficie de cada territorio respecto a la pobreza monetaria.

⁷ Datos tomados con base en el Conpes 3857, anuncio del Presidente Juan Manuel Santos en Chaparral Tolima (El Espectador, 2017) y el programa Colombia Repunta.

Gráfico 2. Proporción de vías terciarias sobre superficie y pobreza monetaria



Fuente: Fichas departamentales DNP - Anexos Pobreza Monetaria DANE - Planes Viales Departamentales

Se aprecia que departamentos con alta densidad de vías terciarias en sus territorios tienden en promedio a tener bajos valores de pobreza. Antioquia es un claro ejemplo de dicha relación dado que presenta una alta densidad de vías terciarias y un bajo indicador de pobreza tanto para el año 2010 como para el 2015. En ese sentido, la construcción de vías terciarias encajaría en regiones con alta pobreza e incidencia del conflicto. La rehabilitación de vías terciarias se ajustaría a zonas con bajo desempeño económico y poca o media afectación de violencia. Olsson (2010) muestra evidencia que indica que la inversión y producción en Filipinas en pequeñas villas pesqueras mejoró a través del incremento a sus accesos viales. La conectividad terrestre permitió el incremento de ventas dado el alcance a zonas antes no comunicadas, liberando un potencial escondido en la región.

Un ejemplo claro a seguir es Perú. Este país desarrolló programas de focalización regional vial, en la que se invirtieron recursos en caminos rurales acomodados a condiciones geográficas y sociales con el fin de asentar la agricultura como pilar de producción. Esta infraestructura, anexada a una serie de estrategias, redujo la pobreza en un 24% entre 2001 y 2010. Este esfuerzo exigió acompañamiento directo de las municipalidades para incentivar una construcción eficiente de caminos rurales⁸.

En conclusión, diversos países han mostrado como la inversión en infraestructura vial causa impactos positivos en zonas rurales, permitiendo una mejor comunicación entre éstas áreas con centros urbanos, generando desarrollo económico dado el impulso que se genera a las actividades de producción y consumo local. Colombia posee grandes retos en este campo en aras de apalancar su producción y riqueza. No obstante, buenos resultados ante estos desafíos dependen de cómo el

⁸ Retos de desarrollo del Perú – BID y Plan Estratégico del Programa de Caminos Rurales.

mejoramiento de la red vial terciaria logré subsanar las necesidades socioeconómicas específicas de cada región.

Referencias Bibliográficas

- Agencia Nacional de Infraestructura. 2015. *El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI)*. Bogotá D.C.: ANI.
- Banco Interamericano de Desarrollo. 2014. *Anuario de Transporte de Carga y Logística*. Washington D.C.: BID.
- Beltrán, Isabel, y Omar Zambrano. 2012. *Retos del Desarrollo del Perú 2012-2016*. Económico, Lima: BID.
- Bryceson, Deborah, Annabel Bradbury , y Trevor Bradbury. 2008. «Roads to Poverty Reduction? Exploring Rural Roads' Impact on Mobility in Africa and Asia.» *Development Policy Review* 459-482. doi:10.1111/j.1467-7679.2008.00418.x.
- Caicedo Arturo, Pablo Fernando. 2013. *Análisis del Sector de Transporte por Carretera en la Economía Colombiana, Dificultades y Retos*. Bogotá D.C.: Universidad Militar Nueva Granada.
- Congreso de Colombia. 1993. «Ley 80 de 1993 - Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública .» Bogotá D.C.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social - Departamento Nacional de Planeación. 2016. *Lineamientos de Política para la Gestión de la Red Terciaria*. Bogotá D.C: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. 2016. *Misión de logística y comercio para Colombia*. Bogotá D.C: DNP.
- Kohli , Harpaul Alberto, y Phillip Basil. 2011. «Requirements for Infrastructure Investment in Latin America Under Alternate Growth Scenarios: 2011–2040.» *Global Journal of Emerging Market Economies* (SAGE Publications) 3 (1): 59-110. doi:10.1177/097491011000300103.
- Kotschwar, Barbara. 2012. «Transportation and Communication Infrastructure.» *Peterson Institute for International Economics* 6-12.
- Lewis, Blane D. 1998. «The Impact of Public Infrastructure on Municipal Economic Development: Empirical Results from Kenya.» *Urban & Regional Development Studies* 10 (2): 142-156.
- Ministerio de Transporte de Colombia. 2014. *PLAN ESTRATÉGICO INTERMODAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE*. Bogota D.C : MinTransporte.
- Ministerio de Transporte, Grupo de Planificación Sectorial. 2015. *Anuario Estadístico Transporte en Cifras - Estadísticas 2015*. Bogotá D.C.: Mintransporte.

- Njoh, Ambe J. 2000. «Transportation Infrastructure and Economic Development in Sub-Saharan Africa.» *Public Works Management & Policy* 286-296.
- Northern California Society of American Foresters. 2012. «Educational Webminar Series - Rural Roads.» *University of California Cooperative Extension* . 14 de Marzo. Último acceso: 9 de Enero de 2017. <http://ucanr.edu/sites/forestry/files/139198.pdf>.
- Olsson, Jerry. 2010. «Road investment as enabling local economic development? Evidence from a rural Philippine fishing village.» *Singapore Journal of Tropical Geography* 31 (3): 343-356.
- Serebrisky, Tomás, Ancor Suárez-Alemán, Diego Margot, y Maria Cecilia Ramirez. 2015. *Financing Infrastructure in Latin America and the Caribbean: How, How much and by Whom?* Investigación Económica, Washington D.C.: BID.
<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7315/Infraestructura%20Financing.%20Definitivo.pdf?sequence=1>.
- Villar, Leonardo, y Juan Mauricio Ramírez. 2014. *Infraestructura Regional y Pobreza Rural*. Bogotá D.C.: Fedesarrollo.

Autores

Ernesto Cáliz Cabrales
Profesional de la Unidad de Análisis Económico
Gerencia de Planeación
Vicepresidencia de Planeación

Jaime Alejandro Urrego Mondragón
Líder Unidad de Análisis Económico
Gerencia de Planeación
Vicepresidencia de Planeación