



LAS VÍAS Terciarias como meta del primer punto del Acuerdo de Paz: una encrucijada para el desarrollo rural en el caso de Córdoba

TERTIARY ROADS AS THE GOAL OF THE FIRST POINT OF THE PEACE AGREEMENT: A CROSSROADS FOR RURAL DEVELOPMENT IN THE CASE OF CÓRDOBA

Manzur Rashid Mejía

Abogado especialista en Gerencia y Gerencia de proyectos de la universidad Pontificia bolivariana con sede en Montería, especialista en Derecho administrativo de la Universidad del Sinú con sede Montería y candidato a Magister en Gobierno y Políticas Públicas de la Universidad Externado de Colombia.



Resumen

Con el acuerdo de Paz firmado entre el Gobierno Nacional y las FARC - EP, se propusieron medidas y estrategias que favorecieran el crecimiento y desarrollo de la infraestructura vial de los municipios, enfocándose en las vías terciarias, la cuales permiten la comunicación entre los distintos entes territoriales. El análisis propuesto busca presentar la política de intervención de vías terciarias del departamento de Córdoba como resultado de la implementación del punto uno del Acuerdo de Paz firmado con las FARC EP, de forma que se materialice un aporte al seguimiento del posconflicto en las regiones.

Palabras Clave: Vías Terciarias, Conflicto armado, Acceso, transporte, desarrollo económico.

Abstract

With the Peace agreement signed between the Government and the FARCEP, measures and strategies were proposed that favored the growth and development of the municipal road infrastructure, focusing on regional or tertiary roads that allow communication between them. The proposed analysis seeks to present the policy of intervention of tertiary roads in the department of Córdoba as a result of the implementation of point one of the Peace Agreement signed with the FARC EP, so as to materialize a contribution to the post-conflict monitoring in the regions.

Keywords: Tertiary roads, armed conflict, access, transport, economic development.

Introducción

Uno de los puntos establecidos dentro del Acuerdo Final para la Paz, se refiere a la ejecución de recursos por parte de alcaldías y gobernaciones, la finalidad de dichos recursos es la implementación y/o mantenimiento de vías terciarias. Ahora bien, esta propuesta de infraestructura vial planteaba que para su ejecución se contrataran víctimas del conflicto armado, desmovilizados, reincorporados o miembros de las juntas de acción comunal; lo anterior hace parte de lo establecido en el Acuerdo de Paz en el punto referenciado como Reforma Agraria Integral y que dio lugar a la creación de una política pública nacional denominada Plan Nacional de Vías Terciarias, política mediante la cual se intervendrían a nivel nacional más de 20.000 kilómetros de vías terrestres.

Específicamente para el departamento de Córdoba, las vías terciarias son aquellas que comunican las zonas rurales con la cabecera urbana, facilitan a los campesinos el transporte a la zonas urbanas de productos para la venta y de cierta forma por medio de estas vías es que aquellos que se encuentran en zonas rurales tienen la oportunidad de desplazarse por las regiones vecinas. Ahora bien, las vías terciarias representan la oportunidad de formalizar un proceso económico sostenible para los campesinos; sin embargo, esta política de intervención se encuentra obstaculizada por los procesos para su implementación, los cuales implican la intervención de entes nacionales, regionales y locales. En este contexto, se hace difícil, largo, y casi imposible desarrollar la implementación de la política de intervención, si se tiene en cuenta que en Córdoba existen factores que no han permitido mayor desarrollo en infraestructura vial.

Frente a esta situación, la esperanza de los habitantes de Córdoba para mejorar sus condiciones de vida es conseguir mejorar la competitividad comercial y beneficiarse de la conectividad que las vías en buen estado ofrecen a pequeños productores y poseedores de tierra. Muchos habitantes esperan que realmente se impulse la implementación de lo acordado en el Acuerdo de paz y se desarrollen las políticas que contemplen la intervención de las vías terciarias y que se aporten los recursos necesarios para la ejecución de este tipo de obras, promoviendo la participación de las comunidades rurales, la implementación del Plan Nacional de Vías terciarias, el CONPES 3857 de 2016, el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan de Vías para la Integración Social (Programa Plan 51/50).

En este orden de ideas, este artículo pretende hacer un análisis de la implementación de la política de intervención a las vías terciarias del departamento de Córdoba, como meta del primer punto del Acuerdo de Paz y demostrar si esta implementación se ha convertido en una encrucijada para el desarrollo regional, es por ello por lo que en una primera parte se realizara una caracterización del acuerdo final y su compromiso con el desarrollo rural; en una segunda parte se analizan los proyectos, programas y políticas públicas implementadas en Colombia para la intervención de las vías terciarias y en una tercera parte, se realiza un análisis de las políticas relacionadas con el mejoramiento de las vías terciarias en el departamento de Córdoba desde la perspectiva que estas son un factor para lograr la paz estable y duradera dentro del territorio.

El escrito se desarrolla como artículo publicable a partir del estudio comparado, descriptivo-explicativo, que se vale del enfoque cuantitativo, para determinar la caracterización del proceso de implementación de la política de intervención de vías terciarias en el departamento de Córdoba, en el marco del punto 1 del Acuerdo de Paz firmado con las FARC en el año 2016, que hoy se presenta como encrucijada para el desarrollo regional.

Primero se desarrolla una revisión bibliográfica de fuentes para formar un estado de arte riguroso que permita encontrar los aspectos fundamentales de lo pactado, del concepto de vías terciarias, de la importancia que tienen para los territorios y de la forma como se ha manifestado este compromiso a nivel nacional.

Posteriormente, se compara y analiza con visión crítica lo ocurrido con las vías terciarias, como hecho que complementa el punto agrario en cuanto a metas establecidas de dotar y formalizar tierras a través de programas puntuales y se sacan conclusiones que muestren el panorama actual en Córdoba, su avance o retroceso. También, se destacan los programas dirigidos al mejoramiento de la red terciaria de Córdoba y la intervención de entidades como la ANI, INVIAS, y el Ministerio de Transporte en el posconflicto, poniendo en perspectiva la importancia que tiene la red terciaria para el desarrollo regional, el mejoramiento en calidad de vida de las comunidades favorecidas con la adecuación de la red terciaria y la responsabilidad de la administración departamental y municipal.

1. El Acuerdo Final para la Paz y su Compromiso con el Desarrollo Rural

El Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera contiene en su primer punto “Hacia un nuevo campo colombiano: Reforma Rural Integral” estrategias para optimizar las condiciones económicas y sociales de las áreas rurales, fortalecer la presencia del Estado en este territorio y dinamizar la producción agropecuaria.

En el mencionado acuerdo se hace un reconocimiento de “las necesidades, particularidades económicas, culturales y sociales de las comunidades rurales” (FARC -EP & Gobierno de Colombia, 2016), para lo cual se insta a efectuar políticas que registren la gravedad estructural del problema de las zonas rurales y las poblaciones que allí habitan, y que es además al requerir para la superación de dichas problemáticas se requieren medidas elaboradas desde enfoques integrales.

En este orden de ideas el reto que tiene el gobierno nacional es el de establecer estrategia para materializar las propuestas planteadas en el acuerdo y de esa forma poder dar cumplimiento a la deuda histórica que se tiene con las comunidades rurales y es que precisamente tras la firma del acuerdo de paz el Estado adquiere el compromiso de cambiar el enfoque que había mantenido sobre lo rural por dos razones: la primera es que al existir una desigualdad en el crecimiento económico y la reducción de la pobreza entre los sectores rurales y los urbanos, los programas de transformación deben ser acordes con el contexto económico y social de la comunidad. Y la segunda es que el conflicto armado colombiano tuvo como marco vital el campo, “con efectos sociales como el desplazamiento forzado, la destrucción de capital como herramienta de incertidumbre, y la constante victimización de la población rural” (Ibáñez, 2016, pág. 8). Los escenarios de un gran porcentaje de las poblaciones rurales del país son frágiles debido al abandono del Estado, el ineficiente suministro de bienes públicos, la reducida oferta de programas sociales y la exigua comunicación entre los productores y los mercados demuestra la necesidad de implementar en su totalidad lo planteado en el Acuerdo.

Según la Misión para la Transformación del Campo (2014), “el 61% de los municipios del país son áreas rurales o áreas rurales dispersas que dependen en un alto porcentaje de la producción agropecuaria” (pág.19). En este orden de ideas, el Acuerdo de Paz plantea los criterios centrales por los que se debe regir la reforma rural iniciando “una fase de transición que contribuya a una mayor integración de nuestros territorios” (FARC -EP & Gobierno de Colombia, 2016).

Con dicho acuerdo de paz se plantea un modelo de mercado local campesino que permita la integración campo/ciudad gracias a la capacidad que tenga la zona de rural de abastecer una parte de la demanda interna de alimentos de las ciudades, sin embargo, para el desarrollo de dicho modelo es necesaria una mejora no solo en los medios de producción y en los procesos de titulación de la tierra sino en las vías que permiten la salida de los productos agropecuarios.

Por consiguiente, con el acuerdo de paz lo que se pretende es “la creación de una base de nuevos campesinos propietarios, que apoyados por políticas de provisión de bienes colectivos (infraestructuras, vivienda, educación, sanidad y apoyo técnico)” logren disminuir la brecha entre lo urbano y lo rural. (Sánchez Iglesias & Sánchez Jiménez, 2018, pág. 381) .

De ahí que una de las estrategias planteadas es el desarrollo de las vías que permitan la integración entre las comunidades por medio de una red de carreteras optimas, garantizando así la accesibilidad del Estado además de la provisión de servicios de salud, educación, seguridad y comercio, mejorando con estas acciones la calidad de vida de los habitantes del área rural y promoviendo la construcción de espacios de paz en dichas zonas. (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2016).

2. Análisis jurídico de los programas sobre vías terciarias en Colombia

La red de carreteras en Colombia está integrada aproximadamente por 16.968 km de red de primer orden, 45.137 km de segundo orden y 142.284 km de tercer orden; es decir, la red vial terciaria tiene la mayor extensión en el territorio nacional; representan el 68,9% del total de la malla vial nacional. (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2016). De acuerdo a la Ley 105 de 1993 se establecen los factores elementales para la correcta gestión y manejo de la infraestructura estatal- entre estas la red de carreteras nacionales-.

Aunado a ello, la Ley 1228 de 2008 en su artículo 1 determina la clasificación de las vías que incorporan el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC) en tres grupos: vías arteriales o de primer orden, vías intermunicipales o de segundo orden, y vías veredales o de tercer orden.

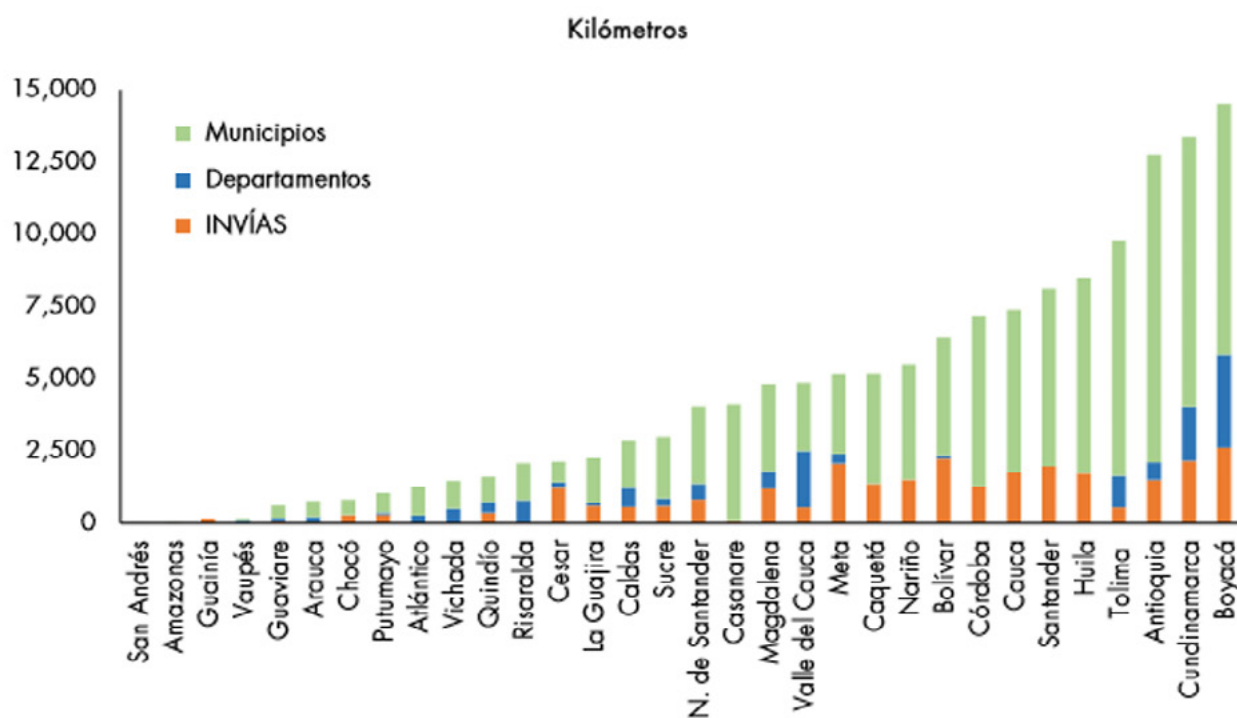
A su vez la Resolución Número 0744 del 2009, adoptó como Norma Técnica para los proyectos de la Red Vial Nacional el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del 2008, definiendo los grupos como: Vías primarias “Son aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países.” Resaltando que estas deben funcionar pavimentadas. Por su parte las vías secundarias son “vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera Primaria” destacando que estas a diferencia de las primarias pueden ser habilitadas pavimentadas o en afirmado.

Por ultimo las vías terciarias o regionales “Son aquellas vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí” y estas en su generalidad deben funcionar en afirmado, sin embargo, pueden llegar a ser pavimentadas, siempre que se tengan en consideración las condiciones geométricas estipuladas para las vías secundarias. (Instituto Nacional de Vías - INVIAS, 2008).

Las vías regionales poseen la mayor extensión en el territorio de la nación, constituyendo el 69,4% del total de la malla vial nacional, por lo cual su funcionamiento representa uno de los factores de mayor relevancia para incentivar el crecimiento económico de la población agraria del país, puesto que estas facilitan la movilización de los individuos y es determinante para la articulación de los centros de producción agrícola, los centros de acopio y distribución dentro de los Departamentos, además de que permite al Gobierno manifestar su presencia en la totalidad del territorio Colombiano, de tal forma que los ciudadanos posean acceso a los diversos servicios públicos así como una garantía a de seguridad, salud, educación, entre otros (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2016).

La nación “posee una red de carreteras de 204.855 km, de los cuales 17. 434 km corresponden a la red primaria, 45.137 km a la red vial secundaria y 142.284 km a la red vial terciaria”. Asimismo, la gerencia de esta última red se distribuye de la siguiente manera: 27.577 km se encuentran a cargo del INVÍAS, 13.959 km son administrados por los departamentos del país y 100.748 km están bajo responsabilidad de los municipios. De la manera en que se evidencia en la Grafica. (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2016).

Gráfica 1. Longitud estimada de la red terciaria por departamento. **Tomado del:** COMPES 3857



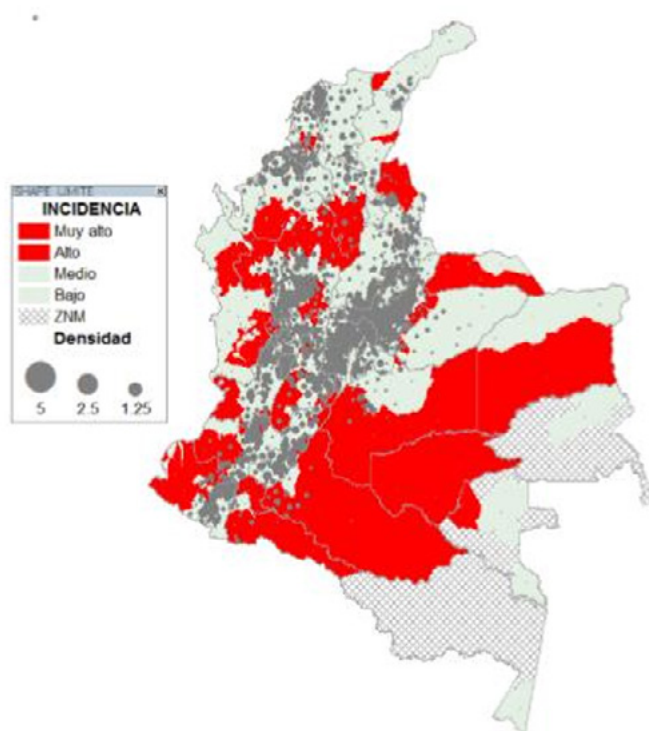
Es menester mencionar que, atendiendo a los estudios realizados por INVIAS, la desatención en la infraestructura vial terciaria de los distintos municipios se ve asociado a dos factores: la falta de oportunidades laborales y al conflicto armado interno, lo cual ha llevado a favorecer la escasez de recursos, la incapacidad de transporte, el aislamiento de territorios por medio del uso de la fuerza, imposibilitando el acercamiento de los entes estatales para la implementación los planes de desarrollo rural (Villar & Ramírez, 2014).

En este orden de ideas, la competitividad de los productores se ve afectado por los altos costos de transporte y logística. Según la Encuesta Nacional Logística Colombia es Logística, adelantada por el DNP en 2015, “los prestadores de servicios logísticos señalaron las infraestructuras viales insuficientes como la segunda mayor dificultad en la ejecución de operaciones logísticas, después de falta de zonas adecuadas para carga y descarga” (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2015).

De la misma forma definieron a los altos precios de transporte como el obstáculo principal en cuanto a las operaciones logísticas. Y En efecto, el transporte es el rubro que mayor participación tiene en el costo total de logística en el país, alcanzando el 37% del total. Colombia es Logística determinó que elementos como la calidad de la infraestructura y la ubicación geográfica son los responsables del aumento de tiempos y costos para trasladar las mercancías desde zonas agrícolas a las áreas de mercantilización.

Según el informe Doing Business del Banco Mundial (2016) el transporte terrestre en Colombia asigna costos monetarios y en tiempo sobre la comercialización, tanto internacional como doméstica. En América Latina, es reconocido como el país con costos más altos derivados del transporte doméstico para la compraventa internacional.

Mapa 1. Índice de conflicto, 2002-2013 - Grupo de Proyectos Especiales. **Tomado del:** DNP, 2015.



Adicional a lo anterior, se presenta un déficit en la infraestructura vial en las zonas asociadas con una mayor presencia de grupos armados en su territorio, como se muestra en el mapa, que representa el indicador de incidencia del conflicto y la densidad vial, clasificando los municipios en cuatro categorías (muy alta, alta, media y baja), teniendo en cuenta variables como (i) homicidios, (ii) víctimas de minas antipersonal, (iii) acciones armadas, (iv) Secuestro, (v) Cultivos ilícitos y (vi) víctimas de desplazamiento forzado (especificados por área).

De acuerdo a lo anterior, es evidente que el conflicto armado interno ha avanzado en territorios con insuficiencias en la infraestructura vial, conllevando a un retraso en su inclusión económica y social, agravado por la falta de acceso por parte del gobierno, favoreciendo con ello a que los grupos armados ilegales se apoderen de las zonas. Como consecuencia de lo expuesto, para la consolidación de la paz territorial es necesaria la implementación de una estrategia pública encaminada a fortalecer el desarrollo de carreteras regionales conduciendo a mejorar la productividad y la infraestructura de transporte que permita el acceso a las diferentes poblaciones, limitando el accionar de los grupos armados.

3. Las vías terciarias en el departamento de Córdoba. Un camino al desarrollo rural integral

El Departamento de Córdoba es responsable de 590Km de vías, de las que, a pesar de tener un alto porcentaje pavimentado, en gran parte se hallan desgastadas, incluyendo las vías terciarias a cargo de este. A su vez la población de los principales municipios urbanizados se condensa en las ciudades de Lorica, Cereté, Sahagún y Montería, con una participación poblacional del 50.29% en zona rural y 49.71% en área urbana, sumado a ello, las amplias distancias y la permanencia de actores armados, son impedimentos para el acceso tanto a servicios públicos como educación, salud, seguridad, entre otros. (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2016)

El departamento posee la troncal que le proporciona la conexión con ciudades de la zona costera al norte del país y con Medellín, así como la capital de la República en el interior. Las poblaciones rurales y de menor densidad poblacional del Departamento, se conectan por vías regionales o terciarias, generando conflictos en la comercialización de bienes agronómicos producidos en la zona y en consecuencia afecta su organización y distribución, siendo estas las complicaciones que obstruyen al sector agropecuario, causando desactualización tecnológica en la producción, baja competitividad y escasa asistencia técnica.

La problemática vial del departamento perturba tanto a la zona urbana como rural, por el deterioro y la ausencia de mantenimiento de las vías se dificulta la movilidad de la población, siendo más notoria esta situación en el área rural, donde se ostenta una infraestructura de transporte irregular. El deficiente estado de la malla vial terciaria en los municipios impacta de manera negativa en el sector productivo, encaminando a las actividades económicas primordiales de la región como son la ganadería y agricultura a su fracaso, generando un atraso en el desarrollo económico del departamento.

De acuerdo con el Plan Departamental de Desarrollo (2016) el gobierno departamental plantea como objetivo estratégico: “consolidar Infraestructuras en vías para tener un hábitat sostenible que permita la articulación e integración territorial y el aprovechamiento del potencial productivo de las áreas urbana y rural de cada una de las subregiones del departamento hacia un desarrollo y competitividad que mejore las condiciones de los cordobeses”.

Por medio de estas vías terciarias el gobierno local busca darle conectividad a las zonas rurales con las zonas urbanas, para de esa manera construir una comunidad campesina empoderada, con procesos productivos y con mejores condiciones para comercializar sus productos. Las vías terciarias en el departamento de Córdoba se convierten en una estrategia para la construcción tejido social y el establecimiento de una paz estable y duradera, en territorios donde el Estado históricamente estuvo ausente y que además contaba con la presencia de grupo paraestatales.

El mejoramiento y construcción de una red de vías terciarias en el departamento es fundamental para la interconexión entre las distintas veredas, corregimientos y municipios generando procesos de participación de la ciudadanía en la toma de decisiones gubernamentales y al mismo tiempo mayores oportunidades del goce de los servicios ofertados por los entes territoriales.

La propuesta del Plan Departamental de Desarrollo busca que por medio de las vías terciarias en esas zonas rurales que el Estado pueda llegar a ofrecer servicios como: “redes de alcantarillado y agua potable, acceso a la educación por medio de la democratización del transporte público, posibilidades de que los campesinos, pequeños y medianos comerciantes puedan ofertar sus productos en los mercados de municipios cercanos, conectando entonces el comercio local con el regional y viceversa”. (Asamblea Departamental de Córdoba, 2016).

Las redes viales terciarias componen uno de los mecanismos por medio de los cuales el Estado puede hacer presencia en las zonas más apartadas del país. Dichos territorios son prioritarios al momento de construir una paz estable y duradera pues son ellos en donde se han presentado en mayor parte actos o hechos relacionados con el conflicto. Es por ello por lo que en el escenario del posconflicto, estas zonas son un punto clave para lograr la unificación del Estado, pues es evidente que el conflicto generó una amplitud en la brecha entre lo urbano y lo rural, y para lograr cerrar estas diferencias se deben iniciar transformaciones desde lo físico (generación de vías) hasta lo social (proyectos educativos y presencia del Estado).

La Agencia de Renovación del Territorio, recibió capital correspondiente a 50 mil millones de pesos de parte del Fondo Nacional de Regalías con el cual se beneficiaron los municipios de: La Paz (Cesar); El Paujil, La Montañita y San Vicente del Caguán (Caquetá); Fonseca (La Guajira); Arauquita (Arauca); Riosucio (Chocó); El Tarra, Teorama y Tibú (Norte de Santander); Briceño, Cáceres, Anorí, Dabeiba, Ituango, Remedios y Vigía del Fuerte (Antioquia); El Tambo, Buenos Aires, Caldono y Miranda (Cauca); Barbacoas, Leiva, Los Andes, Olaya Herrera (Bocas de Satinga); Roberto Payán, Policarpa y Tumaco (Nariño); Orito, Puerto Caicedo, Puerto Leguízamo, San Miguel, Valle del Guamuez, Villagarzón y Puerto Asís (Putumayo); Icononzo y Planadas (Tolima); Belén de los Andaquíes, Cartagena del Chairá;; Puerto Rico, Uribe, La Macarena, Mesetas y Vistahermosa (Meta);; Miraflores, San José del Guaviare y El Retorno (Guaviare); Montelíbano y Tierralta (Córdoba) (Presidencia de la República, 2017)

Ahora bien, estos 50 mil millones de pesos fueron distribuidos de la siguiente forma: 45 mil millones de pesos para las inversiones hechas y 5 mil millones de pesos para la interventoría de dichas obras a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS). La realización de estas obras se hizo mediante la suscripción de convenios entre las alcaldías de los 51 municipios denominados prioritarios y la Agencia de Renovación del Territorio.

Como un compromiso por la transparencia estas administraciones municipales suscribieron un pacto con la Presidencia de la República y la Procuraduría General de la Nación en donde se obligaban al buen manejo de los recursos públicos y a entregar toda la información necesaria para el control social realizado por las veedurías. Todo los procesos contractuales necesarios para el desarrollo de estas obras se realizaron bajo el modelo de licitaciones públicas con la implementación de pliegos tipo de Colombia Compra Eficiente y licitaciones para contratar el mantenimiento de las vías y conservarlas en buen estado a través de convenios solidarios con las juntas de acción comunal (JAC) de los sectores beneficiados.

Conclusiones

El conflicto armado interno ha sido uno de los factores de mayor impacto tanto en la economía como en el desarrollo sociocultural de la Nación, motivo por el cual el Gobierno propendió por llegar a un acuerdo que permitiera el cese de los actos violentos de uno de los principales grupos armados que hostigaban al País: Las Farc. En el Acuerdo de Paz firmado se establecieron unos compromisos y estrategias para lograr un cambio significativo en cuanto a las zonas donde la incidencia de las actividades delictivas era ostensible.

Entre las distintas estrategias propuestas se encuentra la del mejoramiento de las vías regionales o terciarias que permiten la comunicación entre los municipios, de tal forma que permitiera el acceso a las zonas donde la violencia, el abandono de parte de entidades estatales, la falta de servicios públicos y otras garantías como educación, salud, vivienda se vieran menoscabadas por la ausencia de rutas de ingreso.

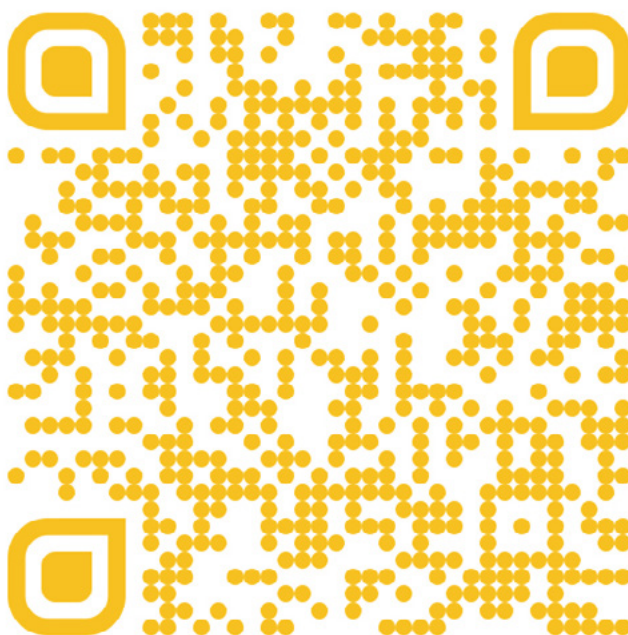
En este contexto, el departamento de Córdoba, que pertenece al Programa de Renovación del Territorio, Plan 50/51 de mejoramiento de vías terciarias, es un caso que necesita reformar las condiciones de movilidad rural y la reactivación económica como región, para encontrarse con el posconflicto a partir de la reducción significativa de violencia y cambios mínimos que le ayuden a superar las causas estructurales que lo han mantenido sometido a la pobreza y la desigualdad.

Referencias bibliográficas

- Acosta Ariza, M. A., & Alarcón Romero, P. A. (2017). Análisis de la cantidad y el estado de las vías terciarias en Colombia y la oportunidad de la Ingeniería Civil para su construcción y mantenimiento . Bogotá: Universidad Católica de Colombia. Facultad de Ingeniería.
- Andrade, L. F. (2017). Estrategias estatales para el mejoramiento de la red terciaria. Revista de Ingeniería No 45. Universidad de los Andes, 88-95.
- Botero, A. (2017). Vías terciarias un limbo para el país. Revista de Logística , 110.
- Cardona, G. (2016). Vías terciarias para la paz. Revista de Ingeniería. Universidad de los Andes, 8-14.
- Correa Valderrama, E. (2017). El rol de las vías terciarias en la construcción de un nuevo país. Revista de Ingeniería No 45 , 64-71.
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (2014). El Campo Colombiano: Un camino hacia el bienestar y la paz. Misión para la transformación del campo. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Agriculturapecuarioforestal%20y%20pesca/El%20CAMPO%20COLOMBIANO%20UN%20CAMINIO%20HACIA%20EL%20BIENESTAR%20Y%20LA%20PAZ%20MTC.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación - DNP. (2015). Encuesta Nacional Logística: Colombia es Logística. <https://www.dropbox.com/sh/j2vsbx4ldriah46/AACLYObtenido de M47GA8dt-b5lunV1JkFa/Encuesta%20Nacional%20Log%C3%ADstica%202015%20%E2%80%93%20Libro%20de%20resultados.pdf?dl=0>
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (25 de abril de 2016). Documento CONPES 3857. Lineamientos de Política para la Gestión de la Red Terciaria. Bogotá D.C., Colombia.
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (2017). Política para la Gestión de la Red Terciaria . Bogotá D.C.
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (2018). Mejoramiento de vías terciaria. vías de tercer orden. Bogotá D.C.: Invias.
- FARC -EP & Gobierno de Colombia. (24 de noviembre de 2016). Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera. Obtenido <http://www.altocomisionadoparalapaz.gov.co/procesos-yconversaciones/Documentos%20compartidos/24-112016NuevoAcuerdoFinal.pdf>
- Gómez Buendía, H. (2017). El municipio de la “otra Colombia”: papeles, problemas, posibilidades. Relatoría de un diálogo ciudadano. Revista Opera Vol. 4 No 4. Universidad Externado de Colombia , 7-30.

- Herrera Guzmán, A. (2016). Las políticas públicas como alternativa estructural para el desarrollo rural solidario y el posconflicto colombiano . Unisalle. Administración contable, 71- 100.
- Ibáñez, A. M. (2016).
- El proceso de paz con las FARC: ¿una oportunidad para reducir la pobreza rural y aumentar la productividad agropecuaria? Revista de ingeniería, 8-13. Instituto Nacional de Vías - INVIAS. (2008).
- Manual de Diseño Geométrico de Carreteras. Obtenido de <http://artemisa.unicauca.edu.co/~carboled/Libros/Manual%20de%20Diseno%20Geometrico%20de%20Carreteras.pdf>
- Lara, R. (2010). Las políticas de atracción de inversión en infraestructura pública. Estado actual y futuros desarrollos. Revista de Ingeniería No 32 Universidad de los Andes, 117-123.
- Morales Taípe, T. G. (23 de diciembre de 2016). Afirmado de base de una carretera. Obtenido <https://sites.google.com/site/gerardomoralestaípe/afirmado-de-base-deuna-carretera>.
- Murillo, C. A. (2017). Desafíos para el desarrollo de la red vial terciaria en el posconflicto. Bogotá : Universidad Nacional de Colombia. Universidad de los Andes.
- Narváez, L. (2017). Vías terciarias: Motor del desarrollo económico rural. Revista de Ingeniería No 45. Universidad de los Andes, 80-87.
- Ordoñez Matamoros, G., Centeno, J. P., Santander Ramírez, D., Llanos Congote, O., Sierra Daza, M. C., & Remolina Pulido, J. P. (2018). La evaluación ejecutiva y la toma de decisiones de política pública: el caso de la E2+SGR en Colombia.
- Revista Opera N°22 Universidad Externado de Colombia, 53-79.
- PARES. (2018). Cómo va la paz. La reestructuración unilateral del Acuerdo de Paz.
- Bogotá: Fundación Paz y Reconciliación.
- Pérez, G. (2005). La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Documentos de trabajo sobre economía regional No 64 Banco de la República, 64-71.
- Presidencia de la República. (2017). ABC Estrategia Plan 50/51. Mejoramiento de vías terciarias . Bogotá: Presidencia de la República.
- Sánchez Iglesias, E., & Sánchez Jiménez, V. (2018). La paz y la solución al problema del campo en Colombia: un análisis comparado entre el Acuerdo de Paz y el Plan Nacional de Desarrollo. Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades, 365- 387.
- Villar , L., & Ramírez, J. M. (2014). Infraestructura Regional y Pobreza Rural. Obtenido de Fedesarrollo: https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP_2014_No_61.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- World Bank Group. (2016). Doing Business Annual Report. Obtenido de <https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/AnnualReports/English/DB16-Full-Report.pdf>

PODCAST



LAS VÍAS Terciarias como meta del primer punto del Acuerdo de Paz: una encrucijada para el desarrollo rural en el caso de Córdoba.

Manzur Rashid Mejía