

## EL TRANSPORTE RURAL Y EL DESARROLLO DE CALDAS

**Por Gonzalo Duque Escobar \***

A propósito del encuentro “Soluciones Viables para el Desarrollo Rural en el Triangulo del Café” que convoca para el 10 de diciembre en Pereira a funcionarios públicos y de la academia de Caldas, Risaralda y Quindío, quisiera hacer una reflexión sobre la importancia del transporte rural como catalizador de la pobreza, para reconocer el fundamental beneficio de los caminos abiertos por nuestros cafeteros desde hace 80 años y dado el aporte que hace el Plan Vial del Departamento de Caldas resolviendo la grave problemática de conectividad de pueblos y caseríos del norte y sobre todo del centro oriente del departamento, cuyos caminos resultan continuamente bloqueados por daños severos en sus bancas viales durante cada temporada invernal, como la que se vive ahora.

Para dicho examen resulta necesario tomar como referente el del aislamiento sistemático al cual se ve sometida Manizales por la pérdida de la vía al Magdalena, ruta que hace parte de las vías nacionales, puesto que no se puede entender el transporte rural sin diferenciar, de un lado, entre lo que es una red de transporte terrestre de segundo y tercer orden para la extensa y accidentada geografía caldense, soporte de una movilidad que además de resultar capital para el acceso a los servicios de los productores del campo, no sólo les garantiza el acceso al mercado sino también poder accederlo físicamente tal cual ocurrió con los caminos cafeteros; y de otro, el sistema vial principal que integra hacia afuera el territorio y por el cual se establecen los mayores flujos troncalizados de personas y de mercancías entre los centros urbanos como Manizales, y de producción y consumo de la nación.

Comparando ambos sistemas, sus características difieren: primero, porque mientras el transporte rural goza de un alto nivel de resiliencia pero mínima capacidad de irradiación, el troncalizado no: una falla funcional o estructural como la que vive la vía Honda-Manizales, resulta fatal para la economía caldense y difícil de reparar. Y segundo, porque desde la perspectiva de la inversión pública en infraestructura vial, dado que los niveles de servicio difieren, por su mayor volumen de tráfico los corredores principales pueden concesionarse para que los recursos públicos se ocupen del transporte rural, cuyo menor tráfico al no soportar peajes obliga a medir su rentabilidad por los beneficios sociales en esas zonas geográficas marginadas, de baja densidad poblacional y reducida movilidad, como lo es la región de San Félix y Marulanda.

Y para la evaluación de dichos beneficios, los del transporte rural, basta decir que no resulta viable el desarrollo regional sin ocuparlo de nuestros campos y montañas, y por lo tanto sin una red de caminos que lo soporte, como la del Plan Vial de Caldas que se ocupa de más de 500 km con este histórico programa de pavimentación y mejoramiento de carreteras y caminos entre cabeceras municipales, vital para enfrentar desafíos como la reconversión agropecuaria, la reducción de la pobreza y el ordenamiento de cuencas, y por lo tanto un proyecto de tal trascendencia que merecen la mayor atención del ciudadano y del Estado, para lograr su sostenibilidad social, ambiental y económica. Si resulta urgente la solución estructural del aislamiento de Manizales, no lo es menos resolver la articulación de Caldas por razones estratégicas de orden geopolítico para la caldensidad, y desarrollar el transporte rural por sus funciones complementarias para el transporte global, y su profundo impacto económico y social en el departamento.

A modo de información, de conformidad con lo que señala la Revista Civismo entre las propuestas de la Benemérita SMP de Manizales para ligar los municipios de Caldas, articulando el 40% de su territorio y beneficiando al 20% de los caldenses, se trabaja la Transversal de Caldas para unir con sus 212,7 km los corregimientos de La Felisa (Supía) y Perico (La Dorada). Aquí debe señalarse que esta carretera une tantos municipios de Caldas, como los de la vía al norte entre Neira y Aguadas. Y de otro lado la Vía al Magdalena, cuyo nombre hace mérito al destino buscado con los 130 km de la carretera a Honda, ruta que ahora se reclama como el corredor fundamental para vincular al Eje Cafetero con el futuro puerto intermodal de la Dorada, y alternativo con Bogotá por lo cual debe rectificarse en la montaña y abreviarse con un túnel en Cocoló. Si bien la vía al Magdalena transita en un 78% por el Tolima, Manizales en el 2005 con \$3,3 billones generó el 70% del PIB de Caldas.

[Ref: LA PATRIA, Manizales, 2010-12-6] \*Profesor Universidad Nacional de Colombia  
<http://www.galeon.com/gonzaloduque>