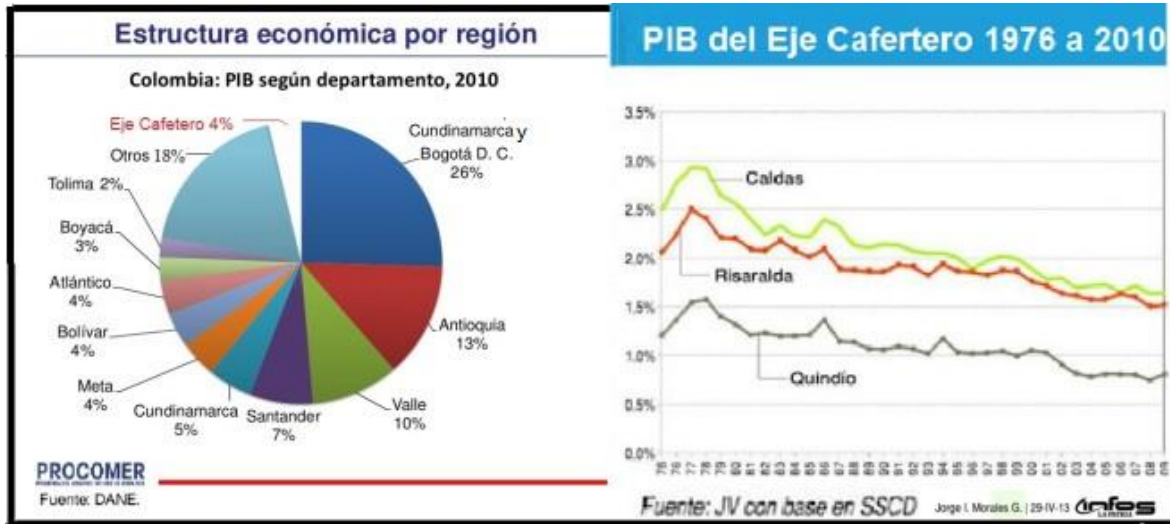


Peajes sí, pero no así y menos ahí



Por Gonzalo Duque-Escobar *

Las fuerzas vivas de Caldas previendo ver la ciudad sitiada y gravada la conectividad de las comunidades rurales con los peajes, han hecho un llamado al gobierno nacional para que se ajusten las estrategias de implementación de las APP a las políticas públicas de equidad y desarrollo, sin trasladarle parte de la carga económica requerida en la financiación de las necesarias obras de infraestructura para los corredores de competitividad del movimiento de carga, a las subregiones más pobres territorio, ubicadas en el Occidente y Oriente de Caldas y en el Norte del Tolima.

Sabemos que los peajes son necesarios, y también que pueden instalarse previendo impactos contrarios al propósito del gobierno. Entonces, por qué emplear estrategias de crecimiento soportando la competitividad a costa del desarrollo de las comunidades rurales, si la política del Plan Nacional de Desarrollo, al lado de “la paz y la educación” contempla “la equidad” como uno de sus tres pilares, y si establece en su segundo objetivo fundamental “Integrar el territorio y sus comunidades, para contribuir al cierre de brechas poblacionales y sociales, potenciando la conectividad para la inclusión productiva y el acceso a bienes públicos, servicios sociales e información”.

Los peajes propuestos y los ya existentes circundando a Manizales por los cuatro puntos cardinales, responden a un esquema financiero perverso como el que detonó las protestas de pobladores de Chinchiná solicitando levantar un peaje por la antigua carretera del Tablazo, para que quedara esa vía como la alternativa necesaria. Pero la lección se ha olvidado: además de uno más en el Km 41 para Pacífico 3 que se suma al de La Manuela afectando a los pobladores del Noroccidente de Caldas; habría otro peaje en Ventanas sobre el acceso al PNNN y a Murillo y Villahermosa, y ahora el propuesto en vecindades de Maltería que duplicaría el gravamen para acceder al emblemático nevado, y castigaría los flujos al Oriente Caldense.

Ahora, con la tesis de que el transporte rural es un catalizador de la reducción de la pobreza, podría reflexionarse sobre la inconveniencia de tales peajes, e incluso sobre el de la vía a Neira, una idea por fortuna cuasi implementada y atenuada, gracias a que su tarifa es baja y aplica en un sólo sentido, pero que si se valora en relación al desarrollo de las comunidades rurales del norte, es tan perjudicial para la

movilidad en la potencial área metropolitana de la subregión Centro-Sur de Caldas, como lo hubiera sido el peaje fallido sobre la antigua vía a Chinchiná.

En concreto, aunque la intervención que se proyecta sobre el corredor Chinchiná-Mariquita es una obra vial necesaria para la región, también lo es para el país en cuanto mitiga el riesgo de cierres en La Línea asociados a la amenaza climática. Entonces, para quitar el peaje de Maltería ¿por qué no aplicar un aporte del Fondo de Adaptación de la nación a este corredor para hacer posible esta vía financiada mediante una APP?

Adicionalmente, bajo el argumento de que existe una deuda histórica con los pobladores del Norte del Tolima, el gobierno tampoco debería permitir la instalación del peaje previsto en Ventanas, máxime cuando el existente entre Honda y Mariquita le fue entregado a la APP de la vía a Cambao, empresa que también se ocupa de la antigua carretera Ibagué-Honda, peaje considerado la “Joya de la corona” dado que allí se capturarán los flujos de las vías por la Línea y por Letras, desde y hacia el Puerto Multimodal de La Dorada.

Y en cuanto a Pacífico 3, cuyo principal fin es articular la capital antioqueña con el Pacífico en Buenaventura, aunque la obra también beneficia al Eje Cafetero contempla un nuevo peaje de las Autopistas de la Prosperidad en el Km 41, antes de entrar por Cambía a Viterbo, estableciendo un nuevo gravamen altamente inconveniente para la conectividad de las poblaciones del Alto Occidente Caldense e Irra, con Manizales. La propuesta sería reorientarlo, ubicándolo de cara a la Variante Tesalia y no a la vía hacia Manizales, para que grave el flujo troncal de carga que inspira el proyecto, y no el de aquellas comunidades mayoritariamente de origen afro e indígena, cuyas NBI son relevantes en la Ecorregión Cafetera.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria. Manizales, 2015-07-20. Imagen: El PIB del Eje Cafetero y su comportamiento por departamentos. Nota: El PIB de Bogotá

Relacionados:

Caldas en la Ecorregión Cafetera <https://godues.wordpress.com/2014/06/30/12589/>

Desarrollo y ruralidad en la región cafetalera <http://www.bdigital.unal.edu.co/5802/>

El territorio del Gran Caldas, “La Tierra del Café” <http://www.bdigital.unal.edu.co/46561/>

El desarrollo urbano y económico de Manizales <https://godues.wordpress.com/2015/07/15/>

El territorio del Gran Caldas, “La Tierra del Café” <http://www.bdigital.unal.edu.co/46561/>

Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad <http://www.bdigital.unal.edu.co/47753/>

Institucionalidad en el PCC <https://godues.wordpress.com/2012/07/31/institucionalidad-en-el-pcc/>

Medio ambiente, mercado y Estado <http://www.bdigital.unal.edu.co/12360/>

Pobreza y ruralidad cafetera <http://www.bdigital.unal.edu.co/9081/>

Riosucio mestiza e indígena <http://www.bdigital.unal.edu.co/11888/>

Temas Verdes para la Ecorregión Cafetera... <https://godues.wordpress.com/2015/06/21/>

Tercera Vía y desarrollo en Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/39984/>

Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/>