

Análisis del estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que inciden en su uso público (2016-2025)

Katia Karina Osorio Hernández

Asesora

Jenny Malory Arias Durán

Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas

Maestría en gobierno, políticas públicas y desarrollo territorial

2026

Dedicatoria

Este proyecto está dedicado, con todo mi amor, a mis hijos María Alejandra y Juan Pablo Corredor Osorio, y a mi esposo, Wilinton Corredor Flórez. Su amor incondicional, su inquebrantable apoyo, su infinita paciencia, tolerancia y comprensión han sido el motor que me impulsa cada día. Son mi más grande motivación, la razón por la que sigo luchando incansablemente por alcanzar mis metas y hacer realidad mis sueños.

También dedico este logro a mi querida madre, Clara Hernández Rodríguez, por su apoyo constante, su esfuerzo y sacrificio por lograr que mis metas se cumplan. A mi padre, José Ulises Osorio Hernández, quien, aunque hoy esté en el cielo, sigue siendo una inagotable fuente de inspiración para perseguir todo aquello que me propongo.

Finalmente, extiendo mi gratitud a mis hermanos y al resto de mi familia por creer siempre en mí y por verme como un ejemplo a seguir. Su confianza en lo que hago y en lo que soy son significativos para mí.

Agradecimientos

Primero y, antes que nada, agradezco a Dios por haberme brindado la oportunidad de iniciar y culminar esta Maestría. Su guía me dio la fortaleza y perseverancia necesarias para superar las dificultades y adversidades que encontré en el camino.

Mi gratitud se extiende a la Corporación Autónoma Regional del Magdalena (CORPAMAG) por su valioso apoyo económico y por brindarme la flexibilidad de tiempo para dedicarme a mis actividades académicas durante mi horario laboral.

Al personal administrativo de la UNAD, un sincero agradecimiento por su constante apoyo en los procesos de admisión y registro. Sin su ayuda, no habría sido posible iniciar cada semestre.

También quiero expresar mi gratitud a los docentes de la UNAD, quienes, con su conocimiento y dedicación, me guiaron en cada etapa de mi aprendizaje y me impulsaron a seguir adelante.

Finalmente, agradezco a todas aquellas personas que dedicaron su tiempo para proveer información esencial y relevante, la cual fue crucial para resolver los interrogantes planteados en este proyecto

Resumen

Este estudio analiza el estado de la red vial secundaria en el departamento del Magdalena entre 2016 y 2025, así como los factores políticos que influyen en su uso y gestión. La investigación adoptó un enfoque cualitativo con algunos elementos mixtos, integrando el análisis documental de planes de desarrollo, presupuestos y ejecución de proyectos, entrevistas semiestructuradas a funcionarios y usuarios, y la revisión de medios de comunicación.

Los hallazgos indican que la infraestructura vial secundaria presenta una cobertura desigual, tramos críticos sin intervención y deterioro prematuro en áreas recientemente mejoradas. La ejecución de los proyectos está influenciada no solo por limitaciones técnicas y disponibilidad de recursos, sino también por la dependencia de financiación departamental y nacional, lo que genera desigualdades territoriales. La triangulación de fuentes demuestra que factores políticos como la discontinuidad administrativa, la alineación política y el clientelismo afectan directamente la priorización y sostenibilidad de las intervenciones.

Se concluye que las condiciones actuales de las vías secundarias son el resultado de la interacción compleja entre decisiones políticas, capacidad técnica y recursos financieros. Se recomienda fortalecer la planificación integral, garantizar la continuidad administrativa, separar los criterios técnicos de las decisiones políticas y orientar las intervenciones hacia un enfoque centrado en el usuario. Este estudio aporta evidencia para orientar políticas públicas dirigidas a mejorar la conectividad regional y promover la equidad territorial en la inversión en infraestructura vial.

Palabras clave: infraestructura vial secundaria, políticas públicas, factores políticos, gestión pública

Abstract

This study analyzes the condition of the secondary road network in the Magdalena department between 2016 and 2025, as well as the political factors affecting its planning, execution, and sustainability. The research adopted a mixed-methods approach, integrating documentary analysis of development plans, budgets, and project execution, semi-structured interviews with officials and users, and a review of media reports.

Findings indicate that the secondary road infrastructure shows uneven coverage, critical sections without interventions, and premature deterioration in recently improved segments. Project execution is influenced by technical limitations, resource availability, and dependence on departmental and national financing, generating territorial inequalities. Triangulation of sources reveals that political factors such as administrative discontinuity, political alignment, and clientelism directly affect project prioritization and sustainability.

It is concluded that the current conditions of secondary roads result from the complex interaction between political decisions, technical capacity, and financial resources. Recommendations include strengthening integrated planning, ensuring administrative continuity, separating technical criteria from political decisions, and focusing interventions on user-centered approaches. This study provides evidence to support public policies aimed at improving regional connectivity and promoting territorial equity in road infrastructure investment.

Keywords: secondary road infrastructure, public policies, political factors, public management

Tabla de Contenido

Justificación	16
Objetivos.....	19
Objetivo General.....	19
Objetivos Específicos	19
Planteamiento del Problema	20
Marco referencial.....	27
Estado del Arte	27
Antecedentes de la Investigación	28
Antecedentes Nacionales	29
Antecedentes Internacionales.....	33
Marco Teórico.....	36
Teoría del Federalismo Fiscal	36
Gobernanza Territorial	38
Teoría de la Capacidad Estatal.....	39
Teoría Institucionalista y Neo-institucionalismo	42
Enfoque del Desarrollo Territorial (CEPAL)	42
Teoría del Clientelismo Político.....	42
Referentes Legales.....	44
Vacíos de Conocimientos y Limitaciones	46
Marco Contextual	46
Infraestructura Vial	46
Vías Secundarias	48
Calidad de Vida	50
Capacidades de Gestión	51
Desarrollo Económico	51
Desarrollo del Territorio.....	52
Competitividad.....	53

Inversión Pública	53
Proyecto de Inversión Pública	54
Factores Políticos	54
Gobernanza Territorial	56
Enfoque.....	56
Triangulación de Datos	57
Diseño de la Investigación.....	59
Técnicas De Recolección De Información	60
Revisión Documental.....	60
Análisis de Medios de Comunicación.....	61
Entrevistas Semiestructuradas	62
Unidades de Análisis.....	64
Instrumentos	65
Entrevista	65
Observación	65
Matriz de Análisis Documental.....	65
Software De Análisis.....	66
Proceso de Análisis de Datos.....	66
Análisis Documental Comparativo	66
Análisis Estadístico Descriptivo	67
Criterios Éticos	67
Consentimiento Informado	68
Confidencialidad	68
Integridad Académica	68
Transparencia y Rigor.....	68
No Maleficencia.....	68
Análisis del Estado de las Vías Secundarias en el departamento del Magdalena (2016–2025)	69
Análisis Documental de Planes, Proyecciones y Ejecuciones en Vías Secundarias	69
Hallazgo del Análisis Documental de Planes, Proyecciones y Ejecuciones en Vías Secundarias	70

Estado de las Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena por Municipio en el (2016-2025), Tramos Críticos e Intervenciones	71
Hallazgo sobre el Estado de las Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena por Municipio.....	72
Factores Políticos que Inciden en el Estado de las Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena y su Uso Público.....	76
Análisis Cualitativo de las Entrevistas Semiestructuradas	76
Análisis de la Entrevista 1 a Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Oficina de Presupuesto).....	77
Análisis de la Entrevista 2 a Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Oficina de Planeación).....	78
Análisis de la Entrevista 3 a Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Secretaría de Infraestructura).....	78
Análisis de la Entrevista a Funcionario de la Alcaldía de Sitio Nuevo (Planeación / Infraestructura).....	79
Análisis de la Entrevista 5 a Funcionario de la Alcaldía de Concordia (Planeación / Infraestructura).....	80
Análisis de la entrevista 6 a Funcionario de INVÍAS (Dirección de Infraestructura)	81
Análisis de la Entrevista 7 a Usuario Conductor Independiente de Vías Secundarias del Magdalena.....	82
Hallazgo de las Entrevistas Semiestructuradas.....	83
Análisis Documental Cualitativo de las Noticias Relacionadas con Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena (2016-2025).....	83
Análisis documental del Actor Municipal: Alcaldías (Sitio Nuevo, Concordia, Plato, Tenerife, Chibolo, Zapayán).....	84
Análisis Documental Tipo Actor Nacional (INVÍAS, MinTransporte, DNP)	85
Análisis Documental a Actor Mediático	86
Hallazgo del Análisis Documental De Noticias y Entrevistas	87
Análisis Integrador y Triangulación.....	89
Relación entre los Factores Políticos y las Condiciones de las Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena (2016–2025).....	90
Discusión	93

Interpretación de los Resultados.....	93
Comparación con Estudios Previos y Marco Teórico.....	94
Implicaciones Prácticas y Teóricas	94
Limitaciones de la Investigación	95
Conclusiones.....	96
Recomendaciones	103
Referencias Bibliográficas.....	104
Apéndice	109

Lista de Tablas

Tabla 1 *Enfoque de las Capacidades Estatales y su relación del con la investigación*41

Tabla 2 *Estado de las vías Secundarias del departamento del Magdalena*49

Lista de Figuras

Figura 1 <i>Mapa del Departamento del Magdalena</i>	23
Figura 2 <i>Relación entre los diferentes factores políticos</i>	44
Figura 3 <i>Mapa de Carreteras del Magdalena</i>	48

Lista de Apéndices

Apéndice A <i>Información de Planes de Desarrollo del Departamento del Magdalena (2016–2025)</i>	109
Apéndice B <i>Presupuesto proyectado para vías secundarias (2016–2025)</i>	110
Apéndice C <i>Presupuesto Proyectado para Vías Secundarias (2016–2025)</i>	114
Apéndice D <i>Presupuesto Ejecutado para Vías Secundarias (2016–2025)</i>	115
Apéndice E Estado de las vías secundarias por municipio en el Magdalena (2016-2025), tramos críticos e intervenciones	117
Apéndice F <i>Estados de las Vías Secundarias en el Magdalena 2025</i>	120
Apéndice G <i>Vía de Cerro de San Antonio a Concordia 2020</i>	121
Apéndice H <i>Vía de Plato a Tenerife</i>	122
Apéndice I <i>Vía de Plato a Tenerife</i>	123
Apéndice J <i>Guion de Entrevista</i>	124
Apéndice K <i>Cronograma de Entrevistas</i>	127
Apéndice L <i>Transcripción de Entrevistas</i>	128
<i>Análisis Cualitativo de las Entrevistas</i>	164
Apéndice M Análisis cualitativo. Entrevista a exfuncionario de la Gobernación del Magdalena (Presupuesto)	164
Apéndice N Análisis cualitativo. Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Oficina de Planeación)	1688
Apéndice Ñ <i>Análisis cualitativo. Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Secretaría de Infraestructura)</i>	

.....	173
Apéndice O <i>Análisis cualitativo. Entrevista funcionario Alcaldía de Sitio Nuevo (Planeación / Infraestructura)</i>	178
Apéndice P <i>Análisis cualitativo. Funcionario Alcaldía de Concordia (Planeación / Infraestructura)</i>	184
Apéndice Q <i>Análisis cualitativo. Entrevista a funcionario INVÍAS (Dirección de Infraestructura)</i>	190
Apéndice R <i>Análisis cualitativo. Entrevista a usuario conductor independiente de vías secundarias</i>	197
Apéndice S <i>Matriz de análisis documental: Medios de Comunicación</i>	203
Apéndice T <i>Análisis documental de noticias y reportes relacionados con proyectos viales en el Magdalena</i>	205
Apéndice U <i>Matriz de análisis documental tipo. Actor nacional (INVÍAS, MinTransporte, DNP)</i>	206
Apéndice V <i>Matriz de análisis documental. Actor mediático</i>	207

Introducción

El departamento del Magdalena enfrenta retos estructurales relacionados con la precariedad de sus vías secundarias, que limitan el acceso a servicios básicos y restringen su desarrollo agropecuario y comercial. Teniendo en cuenta el deterioro sostenido en el tiempo, de estas vías, surge la necesidad de examinar los factores políticos que han incidido en su uso público. ya que la infraestructura vial secundaria representa un elemento esencial para el desarrollo territorial, porque permite conectar zonas rurales y urbanas, facilitar el acceso a bienes y servicios, e impulsar la productividad regional. Uniandes (2016). Esta situación plantea la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y qué factores políticos inciden en su uso público durante el período 2016–2025?

Esta investigación tiene como objetivo analizar el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que inciden en su uso público entre 2016 y 2026. Se analizan las vías secundarias que comunican los 29 municipios del departamento del Magdalena.

La metodología que se adopta es con un enfoque cualitativo, con elementos mixtos con un diseño descriptivo y analítico, que contempla la revisión documental de fuentes oficiales (planes de desarrollo, Presupuestos, ejecuciones presupuestales, artículos periodísticos relacionados con los factores políticos que inciden en las vías secundarias), también entrevistas semiestructuradas a diferentes actores del sector público vinculados con esta problemática, así como también a usuarios frecuentes de estas vías.

El principal aporte teórico de esta investigación radica en hacer un análisis físico del estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena, proponiendo un marco

conceptual que vincule la incidencia de factores políticos como la débil gobernanza territorial, el clientelismo, la direccionalidad en su estado actual.

El documento está organizado en cinco capítulos. En el capítulo 1 se desarrolla toda la parte teórica de la investigación, seguida del 2 donde se realiza un análisis del estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena, en el capítulo 3 se analizan los factores políticos que inciden en el estado de las vías, a través de entrevistas semiestructuradas, análisis documental de noticias e informes oficiales, en el capítulo 4, se realiza el análisis de la triangulación de la de los resultados obtenidos y por último en el capítulo 5 se presentan los resultados de la investigación, conclusiones, recomendaciones.

Justificación

La presente investigación se justifica por su pertinencia académica, social, institucional y estratégica, al abordar de manera integral la relación entre los factores políticos y el estado de las vías secundarias del departamento del Magdalena, un componente clave para la integración territorial y el desarrollo local.

Por su pertinencia académica el estudio aporta sobre un tema original y poco explorado en la literatura sobre gobernanza e infraestructura. Aunque existen investigaciones que analizan la influencia de variables políticas en la ejecución de políticas públicas, se evidencia un vacío en torno a cómo estas dinámicas inciden específicamente en las vías secundarias del departamento del Magdalena.

Este proyecto responde a ese vacío mediante un análisis situado que integra perspectivas de gobierno, políticas públicas y desarrollo territorial. La investigación propone un abordaje interdisciplinar que vincula factores políticos, capacidad institucional y procesos administrativos con los resultados materiales de la gestión pública en las vías secundarias del Magdalena, aportando evidencia empírica para comprender problemáticas estructurales subatendidas.

Es pertinente socialmente, ya que las vías secundarias del departamento del Magdalena cumplen un papel esencial en la movilidad rural, el acceso a servicios básicos, la productividad agrícola, la conectividad intermunicipal y la reducción de brechas territoriales. Su deterioro genera impactos sociales significativos: limita oportunidades económicas, reduce la calidad de vida, profundiza la exclusión territorial y restringe la participación ciudadana.

Analizar las causas políticas que explican el rezago de estas vías permite generar conocimiento orientado a fortalecer la equidad territorial y a guiar políticas públicas más efectivas y sensibles a las necesidades de las comunidades rurales del Magdalena.

En cuanto a la pertinencia institucional y de política pública, desde la perspectiva de la gobernanza, esta investigación es relevante para identificar las fallas institucionales y los factores políticos que condicionan la gestión de las vías secundarias del departamento del Magdalena. Aspectos como la continuidad administrativa, la capacidad de gestión, la discrecionalidad en la asignación de recursos, las prácticas clientelares o la débil articulación entre niveles de gobierno inciden directamente en la calidad y sostenibilidad de las intervenciones viales.

Al examinar estas dinámicas, el estudio generará insumos técnicos y analíticos que pueden fortalecer la toma de decisiones, la transparencia, la priorización de inversiones y la efectividad en la implementación de políticas públicas departamentales enfocadas en estas vías.

La originalidad del proyecto radica en su enfoque territorializado centrado específicamente en las vías secundarias del departamento del Magdalena, un ámbito crítico, pero poco abordado en investigaciones previas.

En la integración del análisis político con la gestión de infraestructura, superando enfoques exclusivamente técnicos, en la contribución a la comprensión de cómo la gobernanza subnacional influye en resultados materiales concretos del desarrollo territorial y en la producción de evidencia empírica replicable en otros departamentos con problemáticas similares.

Finalmente, se justifica este trabajo por su potencial impacto en el campo académico y profesional, ya que desde una perspectiva formativa, este proyecto permite aplicar los marcos teóricos propios de la Maestría en Gobierno, Políticas Públicas y Desarrollo Territorial a un problema real que afecta al Magdalena. Esto fortalece competencias investigativas y analíticas, y aporta al diseño de propuestas que contribuyan a mejorar la gestión pública y la sostenibilidad del desarrollo territorial en el departamento.

La investigación es viable debido a la disponibilidad de fuentes institucionales, documentos oficiales, informes técnicos y normativa sectorial. La metodología propuesta, basada

en entrevistas semiestructuradas y análisis documental, permite captar la complejidad de los factores políticos que inciden en el uso público de las vías secundarias del departamento del Magdalena.

Se espera que este estudio genere un análisis crítico y fundamentado que sirva de insumo para la formulación e implementación de políticas públicas más efectivas, transparentes y orientadas a cerrar brechas territoriales en el departamento del Magdalena, contribuyendo así al fortalecimiento de la gobernanza y al desarrollo territorial sostenible.

Objetivos

Objetivo General

Analizar el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que inciden en su uso público durante el 2016-2025.

Objetivos Específicos

Evaluar el estado actual de la infraestructura vial secundaria del departamento del Magdalena y analizar cambios que han experimentado en relación con los niveles de inversión y mantenimientos realizados durante el período 2016-2025.

Identificar los principales factores políticos que han influido en la gestión, mantenimiento e inversión en las vías secundarias en el departamento del Magdalena durante el periodo 2016-2025.

Determinar la relación entre los factores políticos identificados y las condiciones actuales de las vías secundarias en el departamento del Magdalena entre el período 2016-2025.

Planteamiento del Problema

La infraestructura vial secundaria en Colombia ha sido históricamente uno de los sectores más rezagados en términos de inversión, planificación y mantenimiento, a pesar de su importancia estratégica para el desarrollo territorial.

La estructura de la red vial colombiana evidencia una alta concentración en tramos secundarios y terciarios, cuya gestión recae principalmente en entidades territoriales con capacidades dispares. Para 2021, el 21,9 % del total de vías en Colombia, correspondía a vías secundarias. Se estima que la red secundaria en Colombia está compuesta aproximadamente por 45.137 km, el 48,2 % se encuentra en afirmado, el 24 % pavimentado y el 28 % permanece destapado, lo cual refleja rezagos importantes en la calidad de la infraestructura vial secundaria regional.

La diferencia administrativa y financiera se agrava por la insuficiencia de los recursos destinados a esta red vial. Los impuestos nacionales a la gasolina y al ACPM no alcanzan para cubrir las necesidades de inversión, lo que obliga a depender de ingresos locales provenientes de los avalúos catastrales y el impuesto predial, con niveles de recaudo altamente variables entre municipios (Findeter, 2023).

En particular, en el departamento del Magdalena, esta red cumple un papel crucial en la conectividad entre zonas rurales y urbanas, la movilidad de productos agropecuarios, el acceso a servicios básicos y la dinamización de las economías locales (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2022). No obstante, desde siempre hasta el 2025, se ha evidenciado el mal estado de la mayoría de las vías secundarias del departamento.

El Magdalena cuenta con una red de 1.135 kilómetros de vías secundarias. De la red vial a cargo del departamento, todavía en 2020, el 90.9% presentaba problemas en la calidad de la pavimentación o carecía por completo de ella (Gobernación del Magdalena, 2020).

De acuerdo a mi experiencia cuando laboraba en la oficina de Gestión de Recaudos de la Corporación Autónoma Regional del Magdalena “CORPAMAG”, pude evidenciar del mal estado de las vías ya que por razones propias del trabajo debía visitar mensualmente los entes territoriales de cada uno de los 29 municipios del departamento, para hacerle seguimiento a las transferencias de la sobretasa ambiental que a través del impuesto predial los municipios recaudaban.

Como debía desplazarme en un vehículo todo terreno suministrado por la Corporación, puede detectar que más de la mitad de las vías secundarias de este departamento se encontraban en mal estado, que las que se encontraban asfaltadas en muchos casos presentaban gran deterioro por la falta de mantenimiento y casi la mitad se encontraban destapadas, lo que dificultaba la movilidad, demoras en el viaje y altos riesgos de accidentalidad.

Esta situación se presentaba de manera regular en épocas de verano, por lo que, en temporadas de invierno, la situación empeora aún más, ya que las fuertes lluvias terminan de deteriorar las vías secundarias hasta el punto de dejarlas inhabilitadas para el transporte, quedando algunos municipios incomunicados por vía terrestre, como alguna vez me sucedió en la vía de Sitio Nuevo a Remolino, donde tuve que desplazarme a través del Río Magdalena en una chalupa para poder llegar al municipio destino, entre otros casos.

Este deterioro se evidencia en tramos críticos con pérdida de la capa asfáltica, como ocurre en las vías que conectan municipios como:

Pivijay a Salamina,

Santa Ana a Pijiño del Carmen,

Aracataca a Reten,

Reten a Fundación

1. Santa Ana a Pijiño del Carmen

y otros destapados como:

Salamina a El Piñón,
El Piñón a Cerro de San Antonio,
Cerro de San Antonio a Concordia,
Concordia a Pedraza,
Plato a Chibolo,
Chibolo a Zapallán,
Ariguaní a Algarrobo,
Algarrobo a Sabanas de San Ángel,
Ariguaní a Sabanas de San Ángel
San Sebastián de Buenavista a San Zenón,
Sitio Nuevo a Remolino,
Remolino a Salamina,
Santa Ana a Santa Barbara de Pinto,
Plato a Tenerife,
Plato a Nueva Granada,
Guamal el Banco,
Guamal a San Sebastián

Para mejor descripción gráfica a continuación se incluye un mapa del departamento del Magdalena donde se observa la ubicación de cada uno de los municipios:

Figura 1

Mapa del Departamento del Magdalena



Nota. mapa del departamento del Magdalena, donde se visualiza gráficamente la ubicación de cada uno de los municipios que conforman este departamento. Tomado de. [https://kids.kiddle.co/Image:Mapa_de_Magdalena_\(pol%C3%ADtico\).svg](https://kids.kiddle.co/Image:Mapa_de_Magdalena_(pol%C3%ADtico).svg)

El panorama que pude evidenciar cuando viajé, sobre el mal estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena no ha cambiado mucho hasta el 2025, por lo que las consecuencias directas de esta situación recaen severamente sobre la ciudadanía y su economía.

El estado de las vías en Colombia parece ser un factor de influencia sobre los costos de transporte de carga. En el 2023, el diario la Republica publicó un Artículo llamado “*Las vías que están en peor estado tienen los costos de transporte de carga más altos*”. De acuerdo con el artículo, el estado de las vías en Colombia parece ser un factor de influencia sobre los costos de transporte de carga y estas varían dependiendo del estado de cada región, según un informe del Centro de Estudios para la Competitividad Regional (Score) de la Universidad del Rosario.

“Este hallazgo conlleva una recomendación clara: la inversión en mejoras de la infraestructura vial podría ser una estrategia efectiva para reducir los costos de transporte y mejorar la eficiencia logística a nivel departamental”, señaló Alejandro Cheyne, rector de la Universidad del Rosario

Este deterioro en las vías reduce los márgenes de ganancia de los productores y disminuye la competitividad de productos clave como el banano, la palma y el mango, entre otros, al dificultar o incluso impedir su movilización oportuna hacia puertos y centros de acopio.

En el ámbito social, el deterioro vial se traduce en un acceso limitado y demorado a servicios esenciales. Las comunidades rurales enfrentan tiempos de traslado cada vez mayores hacia centros de salud e instituciones educativas, lo que afecta su calidad de vida y perpetúa los círculos de desigualdad territorial. El contraste es evidente pese a la existencia de políticas públicas, planes de desarrollo y recursos presupuestales, la realidad continúa siendo la de una infraestructura colapsada.

Este problema, por lo tanto, no puede explicarse únicamente desde una perspectiva técnica o presupuestal. La literatura sugiere que el estado de la infraestructura pública en territorios subnacionales está profundamente influido por factores políticos como la continuidad institucional, la capacidad de gestión pública, las prácticas clientelistas y la asignación discrecional de recursos (Grindle, 2004; Bonet & Meisel, 2019).

El Magdalena, caracterizado por altos niveles de desigualdad y fragmentación institucional, la infraestructura vial refleja también la forma en que se gobierna el territorio y se toman las decisiones públicas.

Gracias a mi experiencia cuando me movilizaba por estas vías y a la necesidad de realizar un proyecto de investigación dentro la maestría me surgió la idea de que era necesario hacer un análisis que mostrara un diagnóstico físico de las vías secundarias en el Departamento del Magdalena y que se enfocara en comprender los factores políticos e institucionales que han determinado su condición actual. A partir de este panorama, se formula la siguiente pregunta de investigación: ¿cuál es el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y qué factores políticos han influido en su uso público durante el período 2016–2025?

El propósito de este interrogante radica en la necesidad de ir más allá del diagnóstico técnico para analizar los mecanismos y procesos políticos que han mantenido la crisis vial secundaria en el Magdalena.

La pregunta orienta la investigación no solo a evaluar el estado físico de las vías como resultado visible de la acción pública, sino también a examinar los procesos políticos e institucionales que lo condicionan, incluyendo las razones que explican el estado actual de las vías.

Esta investigación es clave para perfilar la responsabilidad institucional, identificar los puntos críticos y reconocer las fallas de coordinación en la cadena que va desde la planificación hasta la asignación de recursos y la ejecución de los proyectos viales secundarios en el departamento del Magdalena.

La respuesta a este interrogante permitirá generar insumos estratégicos y evidencia empírica sólida para evaluar y diseñar políticas públicas en infraestructura, favoreciendo una gestión más transparente, efectiva y sensible a las particularidades territoriales.

Marco referencial

Estado del Arte

Revisión de Literatura Académica Nacional e Internacional: Déficits de Infraestructura Vial Secundaria en Territorios Periféricos Colombianos

En los últimos años, la infraestructura vial se ha consolidado como un eje crítico para el desarrollo económico, la cohesión territorial y la reducción de desigualdades. La literatura internacional ha demostrado que la infraestructura vial no responde exclusivamente a criterios técnicos, sino que está profundamente condicionada por factores políticos, institucionales y de gobernanza.

Según Estache y Fay (2007), en su obra *Current Debates on Infrastructure Policy* del Banco Mundial:

La toma de decisiones en infraestructura está lejos de ser neutral; está determinada por las reglas del juego político, las capacidades institucionales y las presiones de actores con poder. (p. 15)

En la misma línea, Flyvbjerg (2009), en *Survival of the Unfittest: Why the Worst Infrastructure Gets Built*, señala:

Los grandes proyectos de infraestructura constituyen arenas donde convergen intereses políticos, económicos y sociales que frecuentemente distorsionan la racionalidad técnica. (p. 4)

En América Latina, Bonet y Meisel (2019), en *Geografía económica y desarrollo territorial en Colombia*, demuestran que:

La calidad de la infraestructura vial secundaria está fuertemente asociada al nivel de desarrollo institucional de los territorios. (p. 23)

Además, los autores señalan que:

La inversión pública en regiones rezagadas ha estado históricamente condicionada por lógicas políticas de corto plazo, lo que limita su efectividad para cerrar brechas territoriales. (p. 27)

Estos hallazgos permiten contextualizar la situación del departamento del Magdalena como un caso paradigmático donde confluyen desigualdad territorial, debilidad institucional y prácticas políticas tradicionales que afectan la sostenibilidad de la red vial secundaria.

Antecedentes de la Investigación

La literatura nacional e internacional coincide en que la infraestructura vial, especialmente la red secundaria, constituye un determinante fundamental del desarrollo territorial, la competitividad y la reducción de desigualdades.

Diversos estudios han demostrado que la inversión en infraestructura no depende únicamente de criterios técnicos, sino que está condicionada por factores políticos, institucionales y capacidades de gestión pública.

En el contexto internacional, autores como Estache y Fay (2007) destacan que las decisiones en infraestructura están influenciadas por reglas políticas y capacidades institucionales, mientras que Flyvbjerg (2009) evidencia cómo los proyectos pueden ser distorsionados por intereses de actores con poder.

De manera similar, investigaciones sobre descentralización y gestión subnacional muestran que la priorización de la inversión requiere capacidades estatales sólidas y planificación de largo plazo (Orellana et al., 2021).

En el ámbito nacional, estudios como los de Bonet y Meisel (2019) señalan que la calidad de la infraestructura vial secundaria en Colombia se relaciona estrechamente con el nivel de desarrollo institucional de los territorios.

Otras investigaciones evidencian que las zonas rurales presentan mayores rezagos y que la falta de planificación estratégica y capacidades de gestión limita la efectividad de las inversiones (Bolívar & Quintero, 2019; Ramírez et al., 2021).

En conjunto, estos antecedentes permiten comprender la situación del departamento del Magdalena dentro de un marco donde convergen debilidad institucional, prácticas políticas tradicionales y una insuficiente priorización técnica, factores que han influido en el deterioro de su red vial secundaria.

Antecedentes Nacionales

La tesis de grado “Impacto Económico Del Desarrollo De Infraestructura Vial En Colombia: Implementación De La Cuarta Generación De Concesiones Viales” elaborada por Luz Elena Trujillo Garcés, para optar al título de Seminario de Profundización en Mercadeo y Negocios Internacionales en la FUNDACIÓN UNIVERSITARIA CATÓLICA- LUMEN GENTIUM (2016), donde concluye que: *La infraestructura vial es el mayor impacto de crecimiento para las regiones en una economía competitiva y que no se debe dejar pasar esta oportunidad de progreso. Que es importante mejorar los modelos de contratación pública, orientados a la eficiencia y transparencia.*

También se encuentra la tesis de grado “Análisis Del Estado De Las Vías Secundarias En Colombia Y La Oportunidad De La Ingeniería Civil Para Su Construcción Y Mantenimiento” elaborada por Simón Andrés Bolívar Palomo Y Carlos Eduardo Quintero Castiblanco, para optar al título de Ingenieros Civiles en la UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA(2019), donde concluyen que: que, las zonas de mayor afectación son las rurales departamentales, y que estas son las que contienen la mayor cantidad de vías secundarias.

Además, los autores comentan que: *“el futuro del país y más el de Colombia siempre ha estado muy arraigado a sus economías regionales y departamentales, en lo que refiere a la*

agricultura en mayor medida, y el medio para gran parte de su explotación ha sido la red vial secundaria, de forma que viendo con optimismo el posconflicto y lo que ello representa, el dilema es si el país tiene la capacidad de responder frente a la demanda que implicaría el atender todas las zonas afectadas y que necesitan urgentemente una reconstrucción de su red vial”

Inversión pública y crecimiento económico. Ramírez et al., (2021) en el artículo desarrollado para el Banco de la República, titulado “La inversión en infraestructura de transporte y la economía colombiana”, denota la importancia de realizar inversiones públicas en el país, al ser, estas determinantes para su desarrollo económico y social, fundamentalmente, las orientadas a la infraestructura de transporte, al permitir, unas excelentes vías, además de impulsar el comercio, reduce el precio de los bienes y servicios en el corto plazo, mientras que en el largo plazo, incrementa el bienestar de las comunidades, en aspectos esenciales como la disminución de los tiempos de traslado, para recibir la atención en salud requerida, traslado a los sitios de trabajo o de diversión, recreación y esparcimiento, ayuda a la contracción de la desigualdad y de los índices de pobreza.

La investigación realizada por Ramírez et al., (2021) se relaciona con el estudio propuesto, en la importancia de impulsar el desarrollo económico, el beneficio social y elevar el nivel de calidad de vida de la población, a partir del mejoramiento de la transpirabilidad y accesibilidad de la red rural del departamento del Magdalena, al darle prioridad a la malla vial secundaria.

Sin embargo, la importancia para el estudio se halla en las debilidades que se presentan en la orientación estratégica al momento de priorizar los proyectos, al observarse, que muchos de los dignatarios, invierten recursos en otros sectores y no lo hacen en malla vial, resultando, un alto nivel de subdesarrollo social, económico, pérdida de productividad y competitividad departamental

Vale mencionar, que los proyectos de inversión en infraestructura de transporte – malla vial, al darse bajo el eje estratégico del mejoramiento de la superficie de rodadura, la atención de

los puntos críticos, genera una mayor productividad del campo en la región, además del ahorro en los costos de operación vehicular, el ahorro en los gastos de mantenimiento del parque automotor, reducción en el tiempo de traslado, aportando todo esto al ahorro en las finanzas de la población rural y, por ende, favorece su bienestar económico y social, especialmente, en lo relacionado con el desplazamiento hacia centros educativos, acceso a la salud por parte de la población dispersa, transporte de los productos agropecuarios a cabeceras municipales o centros de abastos en otras ciudades, todo ello, gracias a las capacidades de gestión de recursos de las administraciones públicas a través de los proyectos formulados y presentados ante las entidades nacionales para la consecución de los recursos para infraestructura vial.

En el año 2018, Rojas y Ramírez, presentaron su artículo *Inversión en infraestructura y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993-2014)*, presentando como objetivo el análisis de la evolución y la relación dada entre la inversión e infraestructura vial y el crecimiento económico del país, se muestra en esta investigación, la manera como el desarrollo de infraestructura vial ha sido un obstáculo para el mejoramiento de la productividad y competitividad en Colombia.

En el documento, los autores desarrollan un análisis estadístico de relación entre variables macroeconómicas, a partir de la vinculación de inversionistas externos o privados, a la economía nacional, a través de las llamadas Alianzas Publico Privadas -APP-, a las cuales, se les otorga un coeficiente de determinación del 84,54%, es decir, el valor acumulado de la inversión realizada para el sector transporte, con aportes del sector privado.

Los autores, presentan como conclusión, la existencia de un impacto de las variables inflación e índice de construcción, de carácter moderado, sobre la inversión en transporte, sin embargo, con el aumento de la inversión del sector privado en materia de vías y transporte, el Producto Interno Bruto, presentó un dinamismo en su crecimiento.

Se considera como aportes de la investigación referenciada, la metodología implementada para determinar las incidencias de la inversión en transporte a través de las llamadas APP, destacando los diversos modelos de análisis, especialmente, la regresión y correlación estadística, el cual, aunque no es un modelo econométrico si es importante para identificar la existencia de una relación para el desarrollo y crecimiento económico de la población en el departamento del Magdalena, no solo, a través de la construcción de vías, sino desde las diversas inversiones ejecutadas por la administración departamental y los distintos alcaldes y gerentes de entidades públicas, acorde con sus capacidades gerenciales.

Capacidades de Gestión. Guerrero (2017) realizó su estudio *Las Habilidades Gerenciales en el Ejercicio de la Gestión Pública*, siendo su principal objetivo, analizar las habilidades gerenciales en el ejercicio de la Gestión Pública, para optimizar el servicio de las organizaciones públicas. El trabajo, lo orientó su autora bajo el modelo cualitativo de investigación, estudiando teorías diversas de índole administrativo y gerencial, las cuales se encuentran relacionadas con las habilidades y capacidades de gestión, especialmente, vinculantes a la administración pública, siendo estas, el liderazgo, la comunicación y la motivación.

En este escenario, la autora concluye, la importancia como eje fundamental de las capacidades, vistas como habilidades, de los gestores públicos, al posibilitarle, la creación de competitividad organizacional, lo que les da un enrutamiento de los recursos hacia la atención de las reformas o transformaciones a nivel social, económico, político y cultural, dando cambios positivos en el comportamiento del talento humano perteneciente al sector público.

El trabajo de Martha Guerrero Ruales, aporta a la presente investigación, desde el marco de los conceptos que, sobre capacidades gerenciales, puedan ser aplicados al proceso investigativo y con ello, dar solución al problema planteado, habilidades de suma importancia como la comunicación, la motivación y el liderazgo.

Un trabajo con gran aporte a la presente investigación, fue el realizado por Yolanda Constante en el año 2020, titulado *La gestión del talento humano, desde una visión holística en el sector público del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta durante el 2017*, el objetivo del mismo, fue analizar la forma como se viene desarrollando el proceso de gestión del Talento Humano en la Alcaldía Distrital de la ciudad de Santa Marta en el tránsito hacia una nueva gerencia pública y de buen gobierno en la búsqueda de la modernización institucional, el crecimiento y desarrollo de la ciudad y la región. Para su desarrollo, la investigación la abordaron desde el método descriptivo con un enfoque introspectivo-vivencial, permitiendo a su autora caracterizar el proceso de modernización de la gestión de talento humano del ente Distrital.

Los resultados de la investigación confirman como la innovación y la creatividad de los gestores, facilita el éxito en los procesos de modernización de la gestión pública. El tema de la modernización administrativa permite a los gestores públicos, mejorar la gobernanza institucional, reorientar el uso de las TIC's hacia la estrategia de Gobierno abierto.

El trabajo de Constante aporta a la presente investigación, específicamente, desde la teoría aplicada a la modernización de la gestión pública, donde, se observa, aún funcionarios y gestores públicos que se encuentran en un estado del síndrome de Procusto, situación que impide avanzar en las capacidades de gestión pública para el desarrollo económico y poder garantizar a las comunidades del departamento del Magdalena el goce de sus beneficios en bienestar social y calidad de vida.

Antecedentes Internacionales

Inversión Pública y Crecimiento Económico. Orellana et al., (2021) realizaron la investigación Descentralización e inversión pública en infraestructura: propuestas para priorizar brechas de desarrollo territorial a nivel subnacional, siendo su objetivo, analizar los criterios y tendencias en la inversión descentralizada en infraestructura territorial en los últimos años en

Chile. Los autores, logran concluir la necesidad de adoptar la planeación en el mediano y largo plazo orientada a la inversión, la cual, desde el ámbito descentralizado y de forma democrática, permitirá la generación de desarrollo regional en Chile.

Zevallos (2019) en su trabajo de investigación titulado “Inversión pública en infraestructura económica y su efecto en el crecimiento económico en el Perú 2001-2016”, cuyo propósito fue el determinar el efecto de la Inversión Pública en Infraestructura Económica en el Crecimiento económico del Perú del 2001 al 2016. logrando a través de la regresión econométrica, determinar que invertir en comunica.

Se evidencia, la necesidad que los gobernantes en el departamento del Magdalena, en lugar de contraer la inversión pública, planteen estrategias que lleven a una mayor inversión, siendo, la principal acción a desarrollar, el diseño, estructuración de proyectos de infraestructura y de tipo social, que, además de ser determinantes para el crecimiento económico del territorio, sea un factor que promueva el mejoramiento de la calidad de vida de la población, disminuyendo las brechas estructurales, específicamente en el sector transporte condición.

El documento de Salvador y Ramiró (2020), aporta a la presente investigación una visión de las capacidades o competencias requeridas en los gestores públicos, adoptadas en el modelo de Wu, Ramesh y Howlett (2018), así como, los hitos existentes de las diversas capacidades analíticas y la gobernanza de datos, requeridos para una eficiente consecución de recursos para inversión pública en proyectos que beneficien y mejoren las condiciones de las vías secundarias que repercutan en la vida y bienestar de la población magdalenense.

Herrera y Colín (2014) desarrollaron el artículo Capacidades de gestión pública. Análisis de los gobiernos de los municipios semi-urbanos del Estado de Michoacán, siendo su propósito la determinación del grado de integración de la capacidad administrativa en los municipios semiurbanos de Michoacán; entendiéndose, que tales, capacidades gubernamentales, son propias del

modelo burocrático (tradicional), lo que no significa que no haya nuevas capacidades, de la Nueva Gestión Pública -NGP- y/o de la gobernanza garante y responsable.

Los autores, estructuran el artículo en tres partes. En primera instancia, da una idea de lo que es la gestión pública, llevando a cabo, además, la categorización, de las capacidades para una gestión concreta para administraciones públicas de los municipios del orden semi-urbanos. La clasificación se refiere principalmente a las características de la administración burocrática. En la segunda parte, se examina la posición estratégica del gobierno de una ciudad semiurbanizada, en la cual se promueve el proceso de desarrollo. Estas dos primeras partes, constituyen el marco teórico de del trabajo.

La tercera parte corresponde al empirismo, según el cual, el gobierno evalúa y define el contexto económico, social y político de las ciudades, espacios, muestras de investigación y herramientas de investigación recopilar información. Además, se procede al análisis e interpretación de los datos obtenidos, y se dan recomendaciones sobre posibles medidas para el mejoramiento de la capacidad de gestión. finalmente aparecen las conclusiones extraídas y referencias utilizadas.

En síntesis, el artículo concluye, ante la necesidad de alcanzar el mejoramiento del funcionamiento de la administración de la ciudad; se requiere, que sus administradores públicos fortalezcan sus capacidades de gestión (modelo burocrático) y generen un entorno de seguridad política (gobierno receptivo), dando mayor solidez a las habilidades de gestión, y de esta manera, ayudar en la coordinación de los agentes y recursos ubicados en espacios civiles.

El artículo de Herrera y Colín (2014) aporta a la presente investigación, desde sus medidas formuladas, teniendo presente las características de los gobiernos municipales y departamentales en territorio magdalenense, más, cuando, la dinámica de los diversos factores, es similar en todos sus aspectos, específicamente, el político, el social y el económico, este último, caracteriza la

región, al mantener altos niveles de pobreza en la población e ineficientes estrategias de gestión para obtener sus recursos propios, entrando a depender en gran medida, en los recursos de transferencia nacional, bien sea por el Sistema General de Participaciones -SGP- o por recursos de regalías para la financiación de proyectos para beneficio de las comunidades.

Marco Teórico

En esta sección se presentan las diferentes teorías que soportan la temática de la investigación, análisis del Análisis del estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que inciden en su uso público.

En particular, se abordan teorías que permiten comprender la relación entre infraestructura vial, gobernanza territorial, capacidades estatales, distribución de competencias, asignación de recursos y prácticas políticas que inciden en la gestión de obras públicas.

Estas teorías federalismo fiscal, gobernanza territorial, capacidades estatales, institucionalismo, desarrollo territorial y clientelismo político permiten explicar por qué la red vial secundaria del Magdalena refleja desigualdades persistentes en inversión, mantenimiento y priorización, así como la manera en que los arreglos institucionales condicionan su uso, accesibilidad y sostenibilidad.

Cada uno de estos enfoques teóricos se articula directamente con las preguntas centrales de la investigación: ¿qué factores políticos explican el estado actual de las vías secundarias? ¿cómo inciden estos factores en su uso público?,

Teoría del Federalismo Fiscal

La teoría del federalismo fiscal constituye uno de los marcos conceptuales fundamentales para comprender cómo se distribuyen las funciones de gasto, tributación y financiación entre distintos niveles del Estado. Esta teoría permite entender por qué la inversión en vías secundarias

depende en gran medida de decisiones y recursos externos al nivel territorial, situación altamente visible en departamentos como el Magdalena.

Federalismo Fiscal Tradicional. La versión clásica del federalismo fiscal, desarrollada inicialmente por Musgrave (1959) y Oates (1972), sostiene que la asignación eficiente de recursos públicos depende de la correspondencia entre las necesidades locales y la provisión de bienes públicos por parte de gobiernos territoriales. Musgrave identifica tres funciones del sector público: estabilización económica, distribución del ingreso y asignación eficiente de bienes públicos.

De estas, solo la tercera puede descentralizarse con eficiencia. Oates (1972) afirma que los gobiernos territoriales pueden identificar mejor las preferencias locales, permitiendo optimizar la provisión de bienes públicos como las vías secundarias rurales. Esto es especialmente relevante en el Magdalena, donde las necesidades territoriales difieren notablemente entre zonas como la Sierra Nevada, el corredor ribereño o los municipios bananeros.

Federalismo Fiscal de Segunda Generación. Autores como Brennan y Buchanan (1980) introducen una lectura orientada a los incentivos: en contextos descentralizados, los gobiernos compiten por atraer población, inversiones y legitimidad, lo cual limita comportamientos oportunistas y presiona a mejorar servicios públicos.

Sin embargo, este enfoque también muestra que la descentralización sin capacidad fiscal genera dependencia estructural, y expone a los gobiernos locales a dinámicas de negociación política para acceder a recursos.

El caso del Magdalena refleja plenamente este escenario baja capacidad tributaria local, dependencia de transferencias nacionales (SGP, OCAD Regionales, Invías), priorización de proyectos según ciclos políticos, desigualdad en la distribución municipal.

El federalismo fiscal es relevante para la investigación porque la financiación de las vías secundarias depende más del nivel central que del departamento; los municipios rurales presentan

baja capacidad para cofinanciar intervenciones; la asignación de recursos se politiza cuando existe dependencia de transferencias nacionales y la competencia intermunicipal por inversión produce inequidades.

Por tanto, esta teoría fundamenta el análisis sobre la limitada autonomía fiscal y la dependencia de decisiones nacionales que condicionan el estado de la red vial secundaria del Magdalena.

Gobernanza Territorial

La gobernanza territorial se refiere al conjunto de procesos, normas, interacciones y arreglos institucionales mediante los cuales distintos actores como el Estado, sociedad civil, sector privado y organizaciones locales coordinan decisiones sobre el territorio (Peters & Pierre, 2016; Prats, 2005).

La Gobernanza Territorial supera la visión tradicional del “gobierno” como centro exclusivo de decisiones. Para Jessop (2002), en *The Future of the Capitalist State*, la gobernanza implica “la dirección social mediante redes, mercados y organizaciones, más que por órdenes jerárquicas” (p. 45). Implica cooperación entre entidades estatales, sector privado, organizaciones sociales y ciudadanía.

Este enfoque enfatiza en la coordinación multinivel nación, departamento, municipios, la participación de actores no estatales, la necesidad de capacidades institucionales, la transparencia y rendición de cuentas, la gestión cooperada del desarrollo territorial

Permite analizar si existe coordinación entre Gobernación del Magdalena y alcaldías, participación efectiva de juntas de acción comunal y actores rurales, Transparencia en la asignación de proyectos, capacidad de priorizar y sostener planes de mantenimiento.

Una gobernanza débil se traduce en proyectos inconclusos, planificación fragmentada y falta de control ciudadano. Desde esta perspectiva, el deterioro vial no es solo técnico: es un síntoma de fallas decisionales y de coordinación interinstitucional.

Gobernanza Territorial y Obras Públicas. En infraestructura vial, la gobernanza territorial implica planificación coordinada, articulación entre planes de desarrollo, POT, microplanes viales y decisiones presupuestales, mecanismos de control ciudadano, coherencia entre inversión y necesidades del territorio.

En el Magdalena, la ausencia de gobernanza territorial se evidencia en proyectos dispersos, baja coordinación entre municipios, decisiones de inversión no basadas en criterios técnicos, falta de articulación con políticas agroproductivas.

Esta teoría es relevante porque permite interpretar el estado de las vías secundarias como resultado de fallas de coordinación, debilidad institucional y prácticas políticas que fragmentan la gestión territorial.

Teoría de la Capacidad Estatal

La capacidad estatal es el conjunto de habilidades, recursos, competencias y herramientas con que cuentan las instituciones públicas para diseñar, ejecutar y evaluar políticas (Cingolani, 2013; Wu, Ramesh & Howlett, (2018).

Grindle (2004), en *Despite the Odds: The Contentious Politics of Education Reform*, la entiende como la combinación entre recursos humanos calificados, estructuras administrativas sólidas y protección ante interferencias políticas.

Incluye capacidades analíticas para diagnosticar, planificar, evaluar, administrativas para gestionar recursos, contratación, seguimiento, fiscales para recaudar y administrar recursos, operativas para ejecutar efectivamente los proyectos y políticas para relacionarse con actores realizar buenas negociaciones.

Evans (1995), en *Embedded Autonomy*, demuestra que la interferencia política de corto plazo reduce la capacidad de los gobiernos para sostener políticas públicas consistentes, especialmente en infraestructura.

Fukuyama (2004), en *State-Building: Governance and World Order in the 21st Century*, concluye que “la calidad de la gobernanza suele ser más importante que la magnitud de la acción estatal” (p. 8), lo cual es altamente pertinente en regiones como el Magdalena con débil planeación técnica, gestión politizada e insuficiente asignación presupuestal.

La capacidad política resulta clave porque proporciona un marco causal robusto que eleva el estudio a un análisis de la Gobernanza Territorial, articula institucionalidad, técnica y política. Permite analizar si la degradación vial se origina por falta de continuidad administrativa (2016–2025).

En departamentos como el Magdalena, donde hay baja capacidad administrativa municipal, débil formulación de proyectos, dificultades para acceder a financiación, escasa vigilancia técnica y contractual, la capacidad estatal es un factor determinante del deterioro de la red vial.

Por tanto, la capacidad estatal provee el marco conceptual para analizar por qué algunos municipios formulan proyectos viales y otros no, por qué se usan recursos de manera ineficiente, por qué las obras presentan retrasos o fallas técnicas y cómo la debilidad institucional incrementa la desigualdad territorial.

Tabla 1*Enfoque de las Capacidades Estatales y su relación del con la investigación*

Nota. Se describe en forma breve como se relaciona la capacidad estatal con el problema de investigación y

Aspecto de la Capacidad	Aplicación al Problema de Vías del Magdalena (2016-2025)	Rol en la Investigación de Maestría
Análisis Causal Profundo	Permite determinar la influencia de los factores políticos sobre la condición física de las vías, estableciendo una relación de causalidad entre la debilidad política y la falla de infraestructura.	Proporciona un marco causal robusto que eleva el estudio a un análisis de la Gobernanza Territorial (Fukuyama, 2004).
Detección de Fallas Críticas	Focaliza la investigación en la evaluación de las capacidades de planificación y ejecución. El deterioro persistente actúa como un indicador de baja capacidad de implementación (Grindle, 2004).	Genera evidencia empírica dirigida a la reforma institucional, identificando dónde deben fortalecerse las estructuras internas del Estado.
Pertinencia para las Políticas Públicas	Al enfocarse en las debilidades institucionales, el estudio puede proponer soluciones dirigidas a construir capacidad (Ejemplo profesionalización de la burocracia vial) en lugar de solo demandar más recursos.	Asegura que la investigación genere insumos estratégicos y recomendaciones prácticas, cumpliendo con el objetivo de contribuir al diseño de políticas públicas.

por qué es pertinente para la maestría.

Teoría Institucionalista y Neo-institucionalismo

El institucionalismo sostiene que el comportamiento de las organizaciones públicas está moldeado por normas formales, valores, rutinas y arreglos de poder que configuran la acción estatal (Scott, 2008; DiMaggio & Powell, 1983).

En el caso del Magdalena esta teoría permite explicar por qué: muchas decisiones de inversión responden a patrones institucionales arraigados, los municipios reproducen prácticas históricas de dependencia, la planificación territorial es débil, la infraestructura vial se convierte en un instrumento político.

El Magdalena presenta rasgos institucionales como son las prácticas tradicionales de asignación de recursos, baja tecnificación administrativa, influencia de redes políticas locales en decisiones de obra pública.

Enfoque del Desarrollo Territorial (CEPAL)

La CEPAL (2016, 2022) plantea que el desarrollo territorial surge de la interacción entre capacidades institucionales, actores locales, condiciones económicas y dinámicas sociales. El territorio no es un espacio físico, sino una construcción social donde confluyen poder, instituciones y recursos.

En infraestructura vial secundaria, este enfoque permite analizar cómo la calidad de las vías afecta el tejido productivo rural, cómo el aislamiento territorial reproduce desigualdad y cómo la falta de inversión limita el acceso a derechos.

Teoría del Clientelismo Político

Aunque no siempre catalogada como “teoría”, el clientelismo es un enfoque analítico clave en estudios sobre obras públicas en contextos subnacionales.

Según Stokes (2013) y Kitschelt & Wilkinson (2007), el clientelismo implica el intercambio particularista de bienes o recursos públicos por apoyo político.

La literatura latinoamericana demuestra que la priorización de obras viales locales suele responder a cálculos electorales de pavimentación en zonas afines, mantenimiento como estrategia de campaña, distribución selectiva de maquinaria, obras pequeñas administradas por aliados políticos.

La teoría del clientelismo político, en la infraestructura vial se traduce en la asignación discrecional de contratos, priorización de vías según intereses electorales, tolerancia a estándares técnicos deficientes, fragmentación de la inversión para ampliar rentabilidad política.

(Auyero, 2000), en *The Logic of Clientelism*, sostiene que el clientelismo distorsiona la provisión de bienes públicos al privilegiar beneficios individuales o partidistas sobre las necesidades territoriales. Por tanto, este enfoque permite identificar si las fallas viales del Magdalena responden a dinámicas electorales y no a criterios técnicos.

Esto explica por qué la red vial secundaria del Magdalena muestra patrones de inversión fragmentados, discontinuos y poco alineados con criterios técnicos. Las teorías expuestas permiten comprender que el deterioro de la red vial secundaria del Magdalena no es un fenómeno meramente técnico, sino el resultado de interacciones complejas entre financiamiento, gobernanza territorial, capacidades estatales y prácticas políticas.

Estas perspectivas integradas permiten fundamentar analíticamente cómo la infraestructura vial refleja relaciones de poder, limitaciones institucionales y desigualdades estructurales en la gestión territorial.

El estudio integra teorías como gobernanza territorial, la capacidad estatal y clientelismo político para explicar el deterioro de las vías secundarias del Magdalena y el federalismo fiscal.

Esta articulación permite entender la infraestructura como producto de decisiones políticas, analizar la interacción entre instituciones, actores locales y dinámicas electorales y explicar por qué la inversión no se traduce en sostenibilidad vial.

Este enfoque es especialmente pertinente en contextos de baja capacidad institucional como el Caribe colombiano.

Figura 2

Relación entre los diferentes factores políticos



Nota. Mapa conceptual que detalla como los factores políticos relacionados inciden en las condiciones actuales de las vías secundarias en el departamento del Magdalena.

Referentes Legales

El Sistema Nacional de Carreteras en Colombia está conformado por vías primarias, secundarias y terciarias, las primarias son las arteriales, las secundarias se denominan intermunicipales y las terciarias hacen referencia a carreteras veredales. todas estas a su vez se encuentran bajo la dirección de distintos entes que van desde la nación, los mismos departamentos y municipios respectivamente, complementado con distritos especiales. Ahora El Ministerio de Transporte es quien cuenta con la autoridad y el soporte técnico para categorizar las vías en los distintos grupos y por ende también atribuir las responsabilidades correspondientes. DPN (2016).

Con la expedición de la ley 105 de 1993 se creó una nueva política que priorizaba las acciones de descentralización y de esta manera delegar la responsabilidad de red vial nacional en donde la nación, los departamentos y los municipios se encargarían de las vías primarias, secundarias y terciarias respectivamente, consecuentemente a raíz de esto se daría fin a el FNCV.

El decreto extraordinario 77 de 1987, incluido en la ley 12 de 1986, determinó que los recursos del IVA fueran transferidos a los municipios y que el Fondo Nacional de Caminos Vecinales FNCV disminuyera el tamaño y ejecutara obras que solo fueran cofinanciadas por los municipios.

Posteriormente, La Ley 1682 de 2013, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, en su artículo segundo dispone que la infraestructura de transporte además de permitir el traslado, asegura “el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.”

Es evidente en la Ley, que el buen estado en las vías resulta ser tan relevante en el desarrollo económico de una región como otros factores.

El Acuerdo de Paz con las FARC firmado en 2016 (“Hacia un Nuevo Campo Colombiano: Reforma Rural Integral”) En el punto No. 1, establece que: *el objetivo central de los Programas de Desarrollo con Enfoque territorial -PDET-, es la superación de la pobreza y la desigualdad para alcanzar el bienestar de la población rural, así como la integración y el cierre de la brecha entre el campo y la ciudad*”. Acuerdo de Paz, pág. 24(2016)

Teniendo en cuenta lo expuesto por el Acuerdo de Paz, es claro que la superación de la pobreza se logra asegurando el acceso adecuado a bienes y servicios públicos y ese acceso está determinado mayormente por el buen estado en la infraestructura vial.

Existen tres enfoques teóricos complementarios que fundamentan este estudio: gobernanza territorial, capacidades estatales y clientelismo político. Cada uno aporta lentes analíticos para explicar por qué las vías secundarias del Magdalena presentan deterioro persistente pese a la inversión pública realizada entre 2016 y 2025 o si por el contrario no se ha realizado la suficiente inversión, que logren explicar el porqué del estado actual de las vías.

Vacíos de Conocimientos y Limitaciones

Los vacíos de conocimiento identificados en esta investigación es que hay pocos estudios que aborden las vías secundarias, específicamente en el Magdalena la mayoría se concentra en las primarias.

Existe falta de análisis integral del estado de las vías secundarias en el Magdalena que conecte factores políticos y técnicos, así como existe escasa investigación territorial aplicada a este departamento y falta de sistematización de percepciones de actores locales.

No se encontraron informes ni documentos que detallen el estado de las vías ni las intervenciones realizadas en cada una. Esta ausencia de información constituye una limitación significativa al momento de realizar la búsqueda y el análisis correspondiente de los datos.

Marco Contextual

Llegado a este punto, se presentan algunos conceptos fundamentales en el desarrollo de la investigación, tales como infraestructura vial, vías secundarias, inversión pública, desarrollo económico, entre otros.

Infraestructura Vial

Es el conjunto de elementos, dotaciones o servicios que se necesitan para conectar de manera terrestre un lugar con otro. Se espera que dicha infraestructura permita el desplazamiento

de personas, de bienes y servicios de manera segura y confortable, así como también que garanticen las actividades productivas que promueven el desarrollo económico del país.

El desarrollo de la infraestructura de vías en Colombia se hace de dos formas: a través de obras públicas o a través de programas de concesión vial. El numeral 1.2 denominado Clasificación De Las Carreteras, contenido en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del 2008, adoptado como Norma Técnica para los proyectos de la Red Vial Nacional, mediante la Resolución número 0744 del 4 de marzo del 2009, establece la clasificación de las carreteras según su funcionalidad en tres tipos de redes: primarias (a cargo de la Nación), secundarias (de competencia de los departamentos Gobernaciones) y terciarias (de responsabilidad de los municipios Alcaldías).

La Ley 1682 de 2013, en su artículo 10, indica que: *“si en uno de los proyectos de la Nación necesita intervenir la red secundaria o terciaria, se debe suscribir un convenio de colaboración y coordinación con la entidad territorial correspondiente, para establecer las responsabilidades de cada una de las partes en la ejecución de las actividades del proyecto.*

A nivel nacional, las entidades responsables del desarrollo de la infraestructura vial son el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, ambas entidades adscritas al Ministerio de Transporte.

Al INVIAS le corresponde ejecutar políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura de transporte (carretero, férreo, fluvial y marítimo) con el fin de solucionar las necesidades de conectividad, transitabilidad y movilidad, con tecnología sostenible de manera que contribuya a la competitividad y modernización de la infraestructura del país”.

Además, la ANI debe “planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada, para el diseño,

construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos.”

Vías Secundarias

Son todas aquellas que cumplen con la función de comunicar dos o más municipios entre sí, y que además sirven de conexión con parte de la red primaria.

Los volúmenes de tránsito especificados para este tipo de vías deben estar dentro de 150 y 700 vehículos por día, constará de una calzada sencilla con un ancho por debajo de los 7,30 m y la población servida en cabecera municipal debe corresponder a una cantidad superior a 15.000 habitantes.

Las carreteras consideradas como secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado. Manual de Diseño Geométrico de INVIAS (2008). A continuación, se presenta un mapa de las vías en el departamento del Magdalena y su estado.

Figura 3

Mapa de Carreteras del Magdalena



El mapa muestra las principales carreteras del departamento y su tipo. Tomado de.

<https://stesa.com/detail2/2011-08-24-14480/Mapa-de-carreteras-del-Magdalena.html>

Tabla 2

Estado de las vías Secundarias del departamento del Magdalena año 2016

Vías Secundarias	Distancia en Km	Condición	Estado
Pivijay a Salamina,	41	Destapada	Mal
Santa Ana a Pijiño del Carmen,	17	Destapada	Mal
Aracataca a Reten,	12	Destapada	Mal
Reten a Fundación	103	Destapada	Mal
Salamina a El Piñón,	56	Destapada	Mal
El Piñón a Cerro de San Antonio,	36	Destapada	Mal
Cerro de San Antonio a Concordia,	20	Destapada	Mal
Concordia a Pedraza,	39	Destapada	Mal
Plato a Chibolo,	16	Destapada	Mal
Chibolo a Zapallán,	26	Destapada	Mal
Ariguaní a Sabanas de Ángel	38	Destapada	Mal
Sabanas de San Ángel a Algarrobo	34	Destapada	Mal
San Sebastián a San Zenón,	25	Destapada	Mal
Sitio Nuevo a Remolino,	40	Destapada	Mal
Remolino a Salamina,	31	Destapada	Mal
Santa Ana a Santa Barbara de Pinto,	21	Destapada	Mal
Plato a Tenerife,	17	Destapada	Mal
Plato a Nueva Granada,	50	Destapada	Mal
Guamal a El Banco.	39	Asfaltada	Mal

Santa Marta a Ciénaga	34	Asfaltada	Regular
Ciénaga - Pueblo viejo	4	Asfaltada	Regular
Ciénaga a Zona Bananera	33	Asfaltada	Regular
Zona Bananera a Aracataca	61	Asfaltada	Regular
Ariguaní a Plato	69	Asfaltada	Mal
Fundación a Pivijay	106	Asfaltada	Regular
Pedraza a Zapayán	82	Destapada	Mala
Fundación a Algarrobo	85	Destapada	Mal
Total vías secundarias	1.135		

Nota. muestra el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y su distancia en Km.

Esta tabla fue construida por el autor en base a los hechos históricos en los cuales algunas de las vías han sido intervenidas, Es decir, tomando en cuenta las vías que actualmente se encuentran asfaltadas y/pavimentadas y revisando el momento en el que fueron intervenidas para realizar esa obra, así como la consulta de reportes de noticias que informaban sobre el estado de algunas vías al momento de iniciar las obras. Lo anterior, toda vez que no hay registros oficiales que presenten la información de manera organizada sobre el estado de las vías a lo largo del tiempo analizado.

Calidad de Vida

En el Foro Mundial de Salud, se definió la calidad de vida como la forma en la cual los individuos perciben su lugar en el entorno cultural y los valores, así como su relación con las metas, expectativas, normas y relaciones. Por supuesto, todo esto tiene en cuenta la salud física, la salud mental, la independencia, las relaciones sociales, los factores ambientales y las creencias personales. (Organización Mundial de la Salud, 1996).Kreitler y Niv (2007, en Putallaz, 2016),

definen la calidad de vida como un concepto subjetivo, que reflejara el punto de vista individual del bienestar y el funcionamiento de cada sujeto.

Capacidades de Gestión

Estas, definidas desde la concepción de las capacidades dinámicas, abarcan los procesos mediante los cuales una organización integra, construye y reconfigura sus recursos y competencias institucionales para adaptarse a entornos cambiantes.

Este enfoque permite comprender cómo los gestores públicos pueden transformar o moldear las condiciones internas y externas de las entidades estatales en función de las variaciones del contexto. En términos teóricos, Teece et al., (1997) plantean que las capacidades dinámicas constituyen la habilidad organizacional para renovar competencias y responder estratégicamente a los cambios del entorno; esta definición ha sido ampliamente desarrollada en la literatura posterior.

En el ámbito hispano, Acevedo-Gelves y Albornoz-Arias (2019), al retomar a Teece et al., (1997), señalan que estas capacidades implican “la habilidad de una organización para construir, extender o modificar sus bases de recursos fundamentales” (p. 268), lo que resulta especialmente relevante para comprender cómo las instituciones públicas ajustan su desempeño y capacidad de gestión frente a desafíos estructurales.

Desarrollo Económico

De El desarrollo económico puede entenderse como un proceso integral que involucra la coordinación entre los sectores público, privado y las organizaciones no gubernamentales para promover el crecimiento económico, la generación de empleo y la mejora del bienestar social. De acuerdo con el Banco Mundial (2006), el desarrollo se manifiesta cuando estos actores contribuyen de manera conjunta a “crear condiciones de crecimiento económico y generación de empleo, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos” (*World Development Report*).

Por su parte, la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2022) define el desarrollo económico como el proceso mediante el cual se mejoran las condiciones sociales de las comunidades, alcanzándose cuando se generan los medios necesarios para promover y sostener el bienestar y la prosperidad de la población.

Desde una perspectiva territorial, Piedracueva (2012) sostiene que el desarrollo es un proceso de carácter social con una fuerte base territorial que condiciona las dinámicas productivas y sociales del entorno. En concordancia, Moncayo (2002) afirma que el territorio se convierte en un “componente explicativo fundamental del proceso de desarrollo”, ya que territorializa las dinámicas económicas y sustituye los enfoques tradicionales centrados únicamente en el crecimiento económico.

Desarrollo del Territorio

Capello (2018), en *Regional Economics*, explica que el desarrollo territorial surge de la interacción entre elementos como la identidad, la cultura y la historia, así como de los procesos de transformación productiva que se generan en la relación entre los seres humanos y su entorno natural, lo que fomenta la construcción social del territorio.

Para Avan y Westerwinter (2016), las dinámicas de desarrollo están vinculadas a relaciones de poder que se manifiestan a nivel global, nacional y local, las cuales influyen directamente en la distribución de recursos y oportunidades.

Desde el ámbito local, Alarcón y González (2018), citando a Jacometti et al., (2016), destacan desde la teoría institucionalista que el Estado debe desempeñar un papel activo en el desarrollo económico y la competitividad.

Este enfoque sostiene que el crecimiento territorial depende principalmente de tres componentes: las políticas públicas, el aporte económico y las sinergias generadas desde la administración central.

Competitividad

La competitividad, según el Documento CONPES 3439 (2006), se define como “el grado en el que un país puede producir bienes y servicios capaces de competir exitosamente en mercados globalizados y, al mismo tiempo, mejorar las condiciones de ingreso y calidad de vida de su población”. Este concepto incorpora múltiples factores que condicionan el desempeño económico territorial.

De acuerdo con el mismo CONPES 3439 (2006), la competitividad es “el resultado del intercambio de varios factores relacionados con las condiciones que enfrenta la actividad empresarial”, incluyendo infraestructura, recursos humanos, ciencia y tecnología, instituciones, entorno macroeconómico y productividad. *(Al ser un documento técnico gubernamental, no requiere número de página).*

Inversión Pública

Acorde con el Departamento Nacional de Planeación DNP la inversión pública, se describe como los recursos financieros con destinación específica a proyectos de inversión, los cuales, se relacionan en el Plan Operativo Anual de Inversiones -POAI-, siendo estos, aprobados e incluidos en la Ley Anual de Presupuesto, tanto de los entes descentralizados como de los recursos de regalías.

Los recursos públicos, asignados a inversión, tienen como finalidad el bienestar general de la población, así como satisfacer sus necesidades, bien sea, a través de la prestación de servicios o bienes a cargo del Estado. (Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas, 2013)

En relación con la normatividad colombiana, de manera textual, se define la inversión pública como [...] *“aquellas erogaciones susceptibles de causar réditos o de ser de algún modo económicamente productivas, o que tengan cuerpo de bienes de utilización perdurable, llamados*

también de capital por oposición a los de funcionamiento, que se hayan destinado por lo común a extinguirse con su empleo.

De acuerdo con los planteamientos realizados por el DNP, se define la inversión pública como el gasto que, desde el Estado, se lleva a cabo en la búsqueda de aumentar la productividad de un país o una región. Los recursos invertidos, generalmente son orientados en la producción de bienes o prestación de servicios, ejemplo de estas inversiones son la construcción de escuelas, vías, hospitales, espacios recreativos y deportivos, servicios como mejoramiento de los servicios ecosistémicos (restauración ambiental, reforestación, pagos por servicios ambientales), entre otros.

Proyecto de Inversión Pública

Se considera como la unidad operacional resultante del proceso de planificación del desarrollo social y económico, el cual, circunscribe diversidad de recursos provenientes del sector público, tales como humanos, físicos, económicos, los cuales, tienen como finalidad, darle solución a los problemas o necesidades presentes en la población. Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas (2013).

Factores Políticos

Roth Deubel (2002), en *La construcción de políticas públicas*, sostiene que:

Las interacciones entre actores, instituciones y procesos decisionales moldean la acción pública y determinan el rumbo de las políticas. (p. 47)

En la misma línea, Peters (2015), en *Advanced Introduction to Public Policy*, afirma que:

La política pública está influenciada por la estructura de incentivos en la cual operan los tomadores de decisiones, quienes actúan condicionados por intereses estratégicos y relaciones de poder, además de criterios técnicos. (p. 63)

En contextos caracterizados por baja capacidad institucional y prácticas clientelistas como ocurre en varios departamentos del Caribe colombiano los factores políticos son determinantes en la configuración de la infraestructura pública.

Stokes (2005), en *Perverse Accountability*, explica que el clientelismo, funciona como “un intercambio contingente de bienes y servicios estatales a cambio de apoyo político” (p. 12), lo que puede distorsionar la priorización técnica de la inversión vial y afectar la calidad y continuidad de los proyectos.

De acuerdo con los autores anteriores, los factores políticos son el conjunto de dinámicas, intereses, incentivos y decisiones provenientes de los actores públicos y partidarios que influyen en la formulación, asignación de recursos, implementación y evaluación de las políticas públicas.

Estos factores incluyen tanto elementos institucionales formales como normas, procedimientos administrativos y capacidades estatales como prácticas informales relacionadas con el clientelismo, la lógica electoral, la captura política y los arreglos de poder.

En el análisis del estado de las vías secundarias del departamento del Magdalena, estos factores permiten explicar fenómenos como: la variación en la inversión según ciclos electorales, la inestabilidad administrativa y los cambios de prioridades entre gobiernos, la asignación discrecional de contratos, la débil coordinación intergubernamental, la interferencia de intereses partidistas o de élites locales, y la baja rendición de cuentas en la ejecución de obras.

Por lo tanto, los factores políticos son esenciales para comprender por qué el deterioro de la infraestructura vial secundaria no responde únicamente a fallas técnicas o presupuestales, sino a dinámicas de gobernanza, poder y capacidad estatal que condicionan la gestión pública.

Gobernanza Territorial

La gobernanza territorial se concibe como un proceso en el que múltiples actores estatales, sociales y privados coordinan acciones en un territorio para resolver problemas públicos y orientar el desarrollo.

Según Bob Jessop (2002), en *The Future of the Capitalist State*, la gobernanza territorial supone formas de coordinación que trascienden la jerarquía estatal tradicional, integrando redes, negociaciones y acuerdos colaborativos que permiten gestionar los asuntos públicos de manera flexible y contextualiza

En este capítulo se describe la metodología que guiará esta investigación, definiendo el enfoque, tipo de investigación, diseño, técnicas e instrumentos de recolección de datos, y el plan de análisis de la información.

El objetivo es asegurar la validez y confiabilidad de los resultados obtenidos para responder a la pregunta de investigación sobre el análisis de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que inciden en su uso público entre 2016-2025.

Enfoque

La investigación adopta un enfoque cualitativo, utilizando algunos elementos cuantitativos para fortalecer el análisis, fundamentado en un proceso de triangulación de fuentes y análisis correlacional entre las variables políticas y las condiciones de las vías secundarias del departamento del Magdalena durante el periodo 2016–2025.

Según John W. Creswell (2013), en *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches* (3.^a ed.), el enfoque cualitativo es “un medio para explorar y comprender el significado que los individuos o los grupos atribuyen a un problema social o humano” (p. 47).

En este sentido, el enfoque cualitativo permite comprender los factores políticos a través del análisis de discursos y percepciones de actores clave, en lo relacionado con el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que inciden en su uso público en el período 2016–2025.

Triangulación

Para fortalecer la validez del estudio, se aplica la triangulación, entendida como la combinación sistemática de múltiples tipos de datos, fuentes y métodos para contrastar y enriquecer la interpretación de los hallazgos.

De acuerdo con Norman K. Denzin (1978), en *The Research Act*, la triangulación implica “la convergencia de evidencias provenientes de distintos ángulos de observación y diversas estrategias metodológicas” (pp. 291–294). Esto permite aumentar la confiabilidad del análisis, reducir sesgos y obtener una comprensión más robusta del fenómeno estudiado.

Asimismo, Uwe Flick (2014), en *An Introduction to Qualitative Research*, señala que la triangulación no busca únicamente confirmar resultados, sino revelar la complejidad del objeto de estudio mediante la integración de perspectivas complementarias (pp. 183–185). En este caso, la triangulación articula la evidencia documental como los planes de desarrollo, informes de inversión, diagnósticos sectoriales y normativa pública, los indicadores técnicos (datos de mantenimiento vial y registros presupuestales) y las entrevistas semiestructuradas, con el fin de analizar las percepciones de actores territoriales y usuarios de las vías

La triangulación se aplicará a tres niveles:

Triangulación de Datos

A través de la revisión documental, análisis técnico-vial y entrevistas semiestructuradas.

Triangulación metodológica

Se hace una combinación de análisis cualitativo del contenido y discurso con análisis descriptivo comparado.

Triangulación de actores

Se realiza un contraste entre las perspectivas institucionales, comunitarias y técnicas de los diferentes actores entrevistados.

Tipo de investigación

El alcance de la presente investigación sobre el estado de las vías secundarias del Magdalena y su incidencia en su uso (2016-2025) se define bajo una naturaleza mixta, combinando elementos de estudios descriptivos, analíticos (o correlacionales) y exploratorios, según la clasificación establecida en la literatura metodológica (Hernández-Sampieri et al., 2014).

En primer lugar, el estudio es fundamentalmente descriptivo, ya que busca "especificar las propiedades, las características y los perfiles" del fenómeno central (Hernández-Sampieri et al., 2014, p. 92). Esta fase se enfoca en la recopilación y el análisis detallado de datos sobre los indicadores de calidad de la red vial secundaria (como el Índice de Regularidad Internacional - IRI y los niveles de deterioro) en el departamento del Magdalena durante el decenio 2016-2025, con el fin de establecer un diagnóstico preciso de la infraestructura.

En segundo lugar, se clasifica como analítico o correlacional, dado que su objetivo principal es "establecer las causas de los eventos y determinar la existencia de relaciones entre variables" (Hernández-Sampieri et al., 2014, p. 93). Esto se logra mediante el análisis de la incidencia entre la condición de la infraestructura (variable independiente) y el uso de dichas vías (variable dependiente). El estudio va más allá de la mera descripción, buscando inferir sobre los factores políticos que inciden en el estado de las vías secundarias y, por ende, en su utilización a lo largo del periodo 2016-2025.

Finalmente, la investigación incorpora un componente exploratorio. Este tipo de estudio se realiza cuando el objetivo es "examinar un tema o problema de investigación poco estudiado" (Hernández-Sampieri et al., 2014, p. 89). Este componente se justifica debido a los escasos estudios académicos específicos disponibles que aborden de manera integral y pública el estado de la red vial secundaria del Magdalena para el periodo 2016-2025, y que además analicen la vinculación de su condición con las variables políticas y de uso. El estudio será crucial para generar un marco de referencia inicial sobre una problemática subnacional clave.

Diseño de la Investigación

Se adopta un diseño no experimental, transversal la cual, según Hernández-Sampieri, Fernández y Baptista (2014), los diseños no experimentales se caracterizan por analizar los fenómenos en su contexto natural sin manipular deliberadamente las variables.

El análisis se centrará en el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que inciden en su uso público en el periodo 2016–2025. No se manipulan variables, sino que se observan y analizan fenómenos existentes mediante fuentes primarias y secundarias.

Según Creswell, J. W. (2014) y la práctica común en la metodología de la investigación, las fuentes primarias son la base empírica de un estudio. Incluyen datos recogidos directamente por el investigador (entrevistas, encuestas, observaciones) y documentos originales (informes técnicos del gobierno, registros históricos, mapas).

Para el caso específico de esta investigación donde se realiza un análisis de las vías secundarias en el departamento de Magdalena y los factores que inciden en su uso público en el periodo 2016-2025, una fuente primaria serán entrevistas semiestructuradas con un ingeniero del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), funcionario de la oficina de infraestructura, de la oficina de

presupuesto y de oficina de planeación de la gobernación del Magdalena, con funcionarios de la alcaldía de algunos municipios del Magdalena, usuarios de las vías secundarias en el Magdalena,

Además, se hará la revisión de los planes de desarrollo de la gobernación del Magdalena durante el 2016 hasta el 2025, para verificar si se incluyeron programas destinados a la inversión de vías secundarias en este departamento.

Igualmente, se revisarán las ejecuciones presupuestales de ingresos y gastos de la gobernación del Magdalena durante cada uno de los años objeto de investigación, con el fin de verificar si hubo partidas presupuestales de ingresos y gastos destinadas y ejecutadas para inversión de vías secundarias ejecutadas en cada uno de esos años.

Se revisarán los informes de gestión de la Gobernación del Magdalena de cada uno de los años 2016-2025 para verificar cuales son los resultados que se presentan en la categoría de inversión en infraestructura vial secundaria.

Además, se revisarán los informes anuales de Gestión de INVIAS durante los años 2016 – 2025 para identificar inversiones por parte de esta entidad hacia el Magdalena con destino a vías secundarias.

Técnicas De Recolección De Información

En esta investigación se usan las siguientes técnicas de recolección de información:

Revisión Documental

Según John W. Creswell (2014), la revisión de la literatura es una parte fundamental del proceso investigativo, ya que permite justificar el problema de estudio, establecer su importancia y proporcionar un contexto para la interpretación de los resultados.

De igual forma, Roberto Hernández-Sampieri, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio (2014) plantean que la revisión de la literatura implica la búsqueda, consulta y análisis de

fuentes relevantes, a partir de las cuales se recopila información necesaria para sustentar y delimitar el problema de investigación.

En esta investigación se hace el análisis de los tres (3) planes de desarrollo de la gobernación del Magdalena durante el 2016 hasta el 2025, para verificar si se incluyen programas destinados a la inversión de vías secundarias en este departamento. Cada uno de estos planes son:

2016-2019: "Magdalena Social, "Es la Vía",

2020-2023: "Magdalena Renace" y

2024-2027: "Ruta del Cambio para Superar la Pobreza".

Se revisan los 10 informes de gestión de la Gobernación del Magdalena de cada uno de los años 2016-2025, para verificar datos sobre inversión en vías secundarias en el departamento.

Las ejecuciones presupuestales de ingresos y gastos de la gobernación del Magdalena en cada uno de los años 2016-2025, para analizar si existen partidas iniciales y ejecutadas en la categoría de gastos de inversión en vías secundarias en el departamento.

Los 10 informes de gestión de la Gobernación del Magdalena de cada uno de los años 2016-2025 para verificar si se evidencian resultados en la categoría de inversión en infraestructura vial secundaria en el departamento.

Además, se revisan los informes anuales de Gestión de INVIAS durante los años 2016 – 2025, donde se analiza el estado de las vías en el departamento del Magdalena y también para identificar algún tipo de inversión por parte de esta entidad hacia el Magdalena con destino a vías secundarias.

Análisis de Medios de Comunicación

Autores como Roberto Hernández-Sampieri, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio (2014) señalan que el análisis de medios, a través de técnicas como el análisis de contenido,

permite evaluar las características de la comunicación tanto desde una perspectiva cuantitativa, por ejemplo, la frecuencia de temas como cualitativa, relacionada con los significados subyacentes.

Por su parte, John W. Creswell (2014) integra este enfoque en la investigación cualitativa, donde el análisis de documentos como artículos de prensa o transcripciones de programas resulta fundamental para comprender el contexto de un problema.

Es esta investigación se hace una recopilación de artículos periodísticos, reportajes y notas sobre el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena, sobre la gestión política realizada por la gobernación del Magdalena y sobre las relaciones y afinidades políticas del gobernador de cada período de gobierno con el gobierno nacional durante los periodos comprendidos entre el 2016 y 2025.

Entrevistas Semiestructuradas

Creswell, J. W. (2014), la incluye dentro de las estrategias de recolección de datos cualitativos, la describe como una técnica que "permite al investigador tener un control moderado sobre la conversación, sin limitar la capacidad del participante para expresar sus propios pensamientos y perspectivas". Esta flexibilidad es crucial para obtener datos ricos y detallados.

Es por ello que para esta investigación se hará uso de las entrevistas semiestructuradas, un método ampliamente utilizado para estudios que buscan comprender fenómenos sociales, administrativos o políticos desde la perspectiva de los actores involucrados.

Las entrevistas semiestructuradas, se caracterizan por tener un guion previo con preguntas abiertas, libertad para ampliar, aclarar o profundizar en las respuestas, capacidad para capturar matices políticos, subjetivos y administrativos y la posibilidad de triangular discursos con la evidencia documental y técnica.

Este tipo de entrevistas permiten obtener información detallada sobre los procesos decisionales, las percepciones de los actores públicos y las dinámicas institucionales relacionadas con la gestión vial.

De acuerdo con Kvale (2011), la entrevista semiestructurada permite explorar temas definidos previamente, pero con la flexibilidad necesaria para profundizar en aspectos emergentes durante la conversación (p. 35).

Es por ello que resulta especialmente pertinente para el análisis del estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que inciden en uso público, realizar siete (7) entrevistas semiestructuradas.

Este número se determinó de acuerdo con la saturación teórica, ya que para investigaciones similares en gestión pública y en toma de decisiones, entre 6 y 10 entrevistas suelen ser suficientes para alcanzar la saturación.

En estudios cualitativos, el criterio central no es la cantidad, sino el punto en el que la información comienza a repetirse y no emergen nuevos datos relevantes (Strauss & Corbin, 2002).

El análisis del estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena los factores políticos que inciden en su uso público 2016-2025, exige escuchar voces con conocimiento directo de las decisiones sobre vías secundarias.

Las siete entrevistas se harán a:

1. Un ingeniero del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS),
2. Dos exfuncionarios de la gobernación del Magdalena (de la oficina de infraestructura y de la oficina de presupuesto)
3. Dos funcionarios de alcaldías: uno del municipio de Concordia y otro de Sitio Nuevo,
4. Dos usuarios conductores de las vías secundarias en el Magdalena.

Las entrevistas semiestructuradas guardan coherencia con el diseño no experimental y con la triangulación, ya que complementan la evidencia documental, la observancia del estado real de las vías y los análisis comparativos entre lo planeado, proyectado e invertido.

Estas siete (7) entrevistas semiestructuradas son suficientes para la triangulación entre fuentes (documental, técnica y discursiva), coherente con el enfoque metodológico adoptado. Es un número equilibrado para un estudio de tesis con enfoque cualitativo correlacional por la disponibilidad de los actores, tiempos de levantamiento de información, factibilidad de análisis detallado.

En síntesis, se utilizan entrevistas semiestructuradas debido a su capacidad para captar percepciones, experiencias y lógicas políticas que no pueden ser observadas únicamente mediante documentos oficiales o análisis técnico.

Con estas entrevistas se garantiza la saturación teórica, la diversidad de perspectivas y la triangulación necesaria para comprender la relación entre factores políticos y el estado de las vías secundarias del departamento del Magdalena entre el 2016 y 2025.

Unidades de Análisis

Autores como Roberto Hernández-Sampieri, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio (2014) definen la unidad de análisis como el conjunto de entidades que serán objeto de estudio, las cuales pueden incluir personas, organizaciones, comunidades o países. Esta constituye el elemento sobre el cual se aplican las variables de estudio, ya sea con fines descriptivos o para analizar posibles relaciones causales.

En esta investigación las unidades de análisis que se estudiarán son:

Unidad Territorial. Serán todas las vías secundarias en Departamento del Magdalena.

Unidad de observación. observación física sobre el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena para darle mayor confiabilidad a la investigación.

Instrumentos

Los instrumentos usados en esta investigación son los siguientes: Guías de Entrevista

Entrevista

La entrevista semiestructurada ayuda en la recolección de datos sobre los factores políticos que inciden en el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y su uso público (2016- 2025), ya que se consultará sobre las percepciones de los diferentes actores territoriales y usuarios de las vías. Está diseñada según el objetivo general y específico, en la cual se presentan preguntas abiertas para fomentar respuestas más profundas.

Observación

Se hace observación del estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena.

Matriz de Análisis Documental

Este instrumento de investigación cualitativa permite organizar, sistematizar y analizar información de diversas fuentes escritas como artículos, informes o cualquier otro documento relevante para un tema de estudio. Su objetivo es facilitar la identificación, extracción y clasificación de datos claves, permitiendo tener una visión estructurada y comparativa del material consultado.

Según John W. Creswell (2014), en *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th ed.), el diseño de la investigación implica procesos sistemáticos de organización y análisis de la información. Aunque el autor no aborda explícitamente la “matriz” como herramienta, sí describe el análisis de documentos y resalta la importancia de estructurar y organizar los datos cualitativos para su adecuada interpretación.

La matriz de análisis documental normalmente organizada en una tabla con columnas que contienen la siguiente información: referencia bibliográfica, tipo de documento, objetivo o tema central, conceptos claves, hallazgos o aportes, contexto o metodología, notas o comentarios propios.

Software De Análisis

Hace referencia a aquellas herramientas informáticas que ayudan a procesar, organizar y examinar grandes volúmenes de datos y facilitan la identificación de patrones, tendencias y relaciones. Estos programas son importantes en la investigación académica, ya que automatizan y simplifican el proceso de análisis que manualmente es propenso a errores.

Existen dos categorías principales, cada una adaptada a un tipo de investigación sea cualitativa o cuantitativa. Algunas herramientas como Atlas.ti para el análisis de la información y NVivo para las grabaciones podrían ser usadas en esta investigación para el análisis cualitativo si así se requiere.

Proceso de Análisis de Datos

El proceso de análisis de los datos se hará en base a la siguiente estructura:

Análisis Cualitativo Temático

Aquí se categorizan los discursos obtenidos en cada una de las entrevistas, identificando patrones comunes entre ellos para relacionarlos posteriormente con los demás datos y poder inferir sobre la relación entre los factores políticos y la incidencia en el estado de las vías secundarias en el Magdalena y su uso público.

Análisis Documental Comparativo

Se revisa cada uno de los planes desarrollo de la gobernación del Magdalena de los periodos de gobiernos 2016 a 2025 y verificar que programas para inversión de vías secundarias se había contemplado.

Se revisan los presupuestos aprobados para cada vigencia en la categoría de inversión de vías secundarias y posteriormente ver la ejecución de esa misma categoría en las ejecuciones presupuestales de esos años para verificar qué de lo que fue presupuestado, se ejecutó.

Comparar los datos obtenidos en el paso anterior con los informes de gestión de la gobernación del Magdalena y verificar que se dice en cada uno de ellos en lo concerniente a resultados de inversión en vías secundarias en los periodos 2016 al 2025.

Por último, comparar el estado de las vías secundarias actuales de los municipios del Magdalena con los datos obtenidos en el paso anterior donde hubo inversión para identificar brechas entre planeación y resultados.

Análisis Estadístico Descriptivo

En lo relacionado con datos cuantitativos se hace cálculos porcentuales sobre el estado de las vías secundarias, sobre cifras presupuestales proyectadas y ejecutadas, se compara kilómetros de vías ejecutadas & proyectadas, se hace uso de gráficos para representar las cifras porcentuales y se describen textualmente los resultados.

La triangulación metodológica entre fuentes documentales, entrevistas y datos estadísticos permitirá obtener una visión más amplia y un mejor análisis sobre el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y de los factores políticos que inciden en su condición entre 2016 y 2025.

Criterios Éticos

La investigación se regirá por los principios éticos de la Ley 1581 de 2012 sobre protección de datos personales y según criterios de la Universidad Abierta y a Distancia UNAD, para lo cual hará uso de:

Consentimiento Informado

Cada participante firmará el consentimiento informado, documento donde se explica el objetivo de la investigación, su participación voluntaria y el uso de la información.

Confidencialidad

Se garantizará el anonimato de los participantes, especialmente en entrevistas, protegiendo identidades personales e institucionales.

Integridad Académica

Se respetarán los principios de autoría, citación responsable y no plagio, conforme a las normas APA.

Transparencia y Rigor

Los resultados serán presentados de forma objetiva, sin sesgos ideológicos o políticos.

No Maleficencia

Se evitará la generación de daños reputacionales o personales a los participantes o instituciones involucradas.

Análisis del Estado de las Vías Secundarias en el departamento del Magdalena (2016–2025)

Análisis Documental de Planes, Proyecciones y Ejecuciones en Vías Secundarias

El análisis del estado de la red vial secundaria en el departamento del Magdalena se realizó a partir de la revisión sistemática de documentos oficiales, planes de desarrollo municipales y departamentales, presupuestos proyectados y ejecutados, así como información proveniente de medios de comunicación y entidades nacionales entre el año 2016 y 2025.

A través de matrices de análisis se identificaron patrones de inversión, niveles de priorización de la infraestructura vial en los diferentes municipios y la relación entre la planificación institucional y la ejecución de obras.

Igualmente, el análisis documental posibilitó contrastar los programas previstos con la realidad de las intervenciones ejecutadas en las vías secundarias. La matriz correspondiente a la Secretaría de Planeación de la Gobernación del Magdalena integra información sobre los planes de desarrollo departamentales entre 2016 y 2025 (ver Apéndice A, tabla 3).

En ella se analiza si las estrategias de planificación incluyeron programas específicos para la inversión en vías secundarias, la priorización de corredores críticos y la articulación con los municipios, permitiendo evaluar el grado de alineación entre los objetivos de desarrollo departamental y la cobertura efectiva de la red vial secundaria.

El análisis de los planes de desarrollo departamentales y municipales evidencia que, si bien en la mayoría de los planes se mencionan programas de inversión en infraestructura vial, pocas iniciativas especifican claramente la atención a la red secundaria o los tramos específicos beneficiados (Gobernación del Magdalena, 2016–2025; Alcaldía de Sitio Nuevo, 2016–2025; Alcaldía de Concordia, 2016–2025).

Esta situación indica que la priorización de las vías secundarias se ha planteado de manera general, sin detallar los corredores críticos o la extensión de las intervenciones. Además, se

observa que la continuidad y sostenibilidad de los programas dependen de la disponibilidad de recursos y del compromiso de cada administración, lo que genera vacíos en la planificación de largo plazo y limita la efectividad de las políticas de inversión vial.

Posteriormente a través de la matriz de la Oficina de Presupuesto de la Gobernación del Magdalena (ver Apéndice B, tabla 4), se recopila la información sobre los presupuestos proyectados para infraestructura vial secundaria durante el período 2016–2025. Se examina la inclusión de programas específicos, los montos asignados y su distribución territorial, lo que permite identificar los municipios priorizados y la consistencia entre planificación y asignación de recursos. Esta revisión contribuye a comprender el papel del presupuesto en la efectividad de la inversión en vías secundarias en el departamento.

Hallazgo del Análisis Documental de Planes, Proyecciones y Ejecuciones en Vías Secundarias

En este análisis del presupuesto proyectado para los años 2016–2025 se revela que la asignación de recursos para la red vial secundaria es limitada y concentrada en tramos puntuales. La información disponible evidencia que muchos proyectos de mantenimiento y mejoramiento fueron planificados, pero no necesariamente contemplaron todos los municipios ni los corredores críticos (Findeter, 2023; La República, 2022).

Esta situación permite identificar limitaciones en la planificación, particularmente en la cobertura territorial, la integralidad de los proyectos y la asignación equitativa de los recursos.

La matriz de la Secretaría de Infraestructura del departamento (ver Apéndice C, tabla 5) presenta los datos de ejecución de obras viales secundarias, incluyendo el seguimiento de los contratos, los tramos intervenidos y las intervenciones de mantenimiento. Este análisis permite evaluar el cumplimiento de los planes y presupuestos, así como identificar limitaciones técnicas, financieras o políticas que hayan afectado la infraestructura vial. Además, se contrastan los resultados con la planificación previa para determinar la eficiencia de la gestión departamental.

La revisión de la ejecución presupuestal muestra que un porcentaje importante de los recursos asignados no se materializó en obras completas o sostenibles. Los proyectos que se ejecutaron suelen responder a necesidades puntuales y a presiones políticas o sociales, dejando fuera tramos críticos de la red secundaria (INVÍAS, 2025; Huellas TV, 2025; Opinión Caribe, 2025).

Se evidencia también que la calidad técnica de las intervenciones varía según el municipio y la supervisión, y que la falta de mantenimiento continuo provoca deterioro recurrente, incluso en obras recientemente finalizadas.

En consecuencia, los resultados financieros no siempre reflejan mejoras estructurales sostenibles ni cobertura integral de la red vial secundaria. El análisis evidencia que, aunque los planes de desarrollo y los presupuestos proyectados incluían programas de inversión en vías secundarias, la ejecución no siempre se correspondió con lo planeado.

Factores como limitaciones técnicas, disponibilidad de recursos, condiciones climáticas y cambios administrativos afectaron la implementación de los proyectos, generando un rezago en la red vial secundaria del Magdalena.

La combinación de estas tres matrices permite comparar planificación, asignación presupuestal y ejecución real, proporcionando una visión integral del estado de la infraestructura vial en el periodo 2016–2025.

Estado de las Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena por Municipio en el (2016-2025), Tramos Críticos e Intervenciones

Para el análisis del estado físico de las vías secundarias del departamento del Magdalena durante el período 2016-2025. Se consolidó la información a partir de observaciones de campo, registros oficiales de la Gobernación del Magdalena y reportes de prensa especializados, en una matriz tipo Atlas.Ti, (ver Apéndice D, Tabla 6) permitiendo identificar la condición de cada tramo

vial, los tramos críticos y las intervenciones ejecutadas o pendientes en los distintos municipios (Gobernación del Magdalena, 2022, 2024, 2025; Santamartaaldia.co, 2022; Canal Campo TV, 2025; Opinión Caribe, 2025; El Informador, 2025).

La matriz presentada en la Tabla 6 (ver Apéndice D) organiza los datos por municipio, estado de la vía, tramos críticos y tipo de intervención, constituyéndose en una herramienta útil para el análisis territorial y la identificación de áreas prioritarias de inversión en infraestructura vial.

Hallazgo sobre el Estado de las Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena por Municipio

El análisis de la red de vías secundarias del Magdalena evidencia disparidades significativas en su estado y cobertura de intervenciones. Mientras municipios como Ciénaga, Fundación, Aracataca y Ariguani presentan vías en buen estado y con intervenciones completas (Gobernación del Magdalena, 2022; Observación directa, 2022), otros como Santa Ana, Sitio Nuevo, Remolino y Sabanas de San Ángel registran tramos críticos sin intervención, reflejando deficiencias en la planificación y ejecución de obras (Hoy Diario del Magdalena, 2025; Opinión Caribe, 2025; El Informador, 2025).

Asimismo, se observan casos mixtos, donde los tramos presentan intervenciones parciales o con afectaciones posteriores, como en Tenerife y Chibolo, evidenciando la necesidad de un seguimiento continuo y un enfoque integral de mantenimiento vial (Canal Campo TV, 2025; Gobernación del Magdalena, 2025).

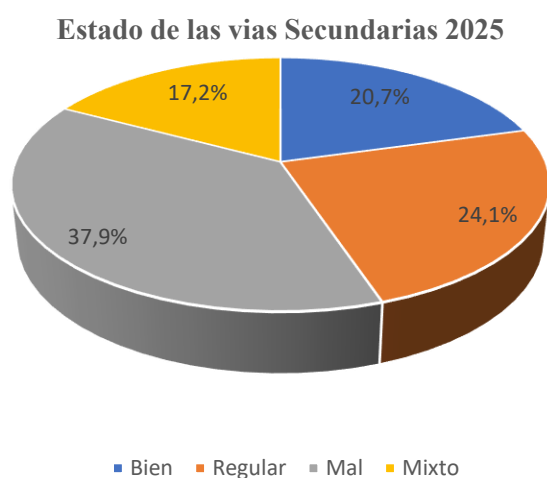
Estos hallazgos constituyen un insumo esencial para la priorización de obras, la formulación de políticas públicas orientadas al desarrollo territorial y la mejora de la conectividad regional.

Para conocer las cifras porcentuales del estado físico de las vías secundarias del Magdalena en el 2025, se construyó la tabla 7 (ver Apéndice E). A partir de ella, se presenta el siguiente diagrama de pastel en el cual se analiza del estado físico de las vías objeto de análisis.

A partir de este análisis se puede visualizar rápidamente qué proporción de la red vial secundaria requiere intervención prioritaria, cuáles se encuentran en condición regular y cuáles están en buen estado, sirviendo como herramienta para la planificación de políticas públicas e inversión en infraestructura vial.

Figura 4

Estado de las vías Secundarias 2025



Nota. el diagrama muestra la distribución porcentual del estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena en el año 2025.

El análisis del estado de las vías secundarias del Magdalena en el diagrama de pastel revela una distribución desigual en su condición: 11 municipios (37,9 %) presentan vías en mal estado, 7 municipios (24,1 %) en estado regular, 6 municipios (20,7 %) en buen estado y 5 municipios (17,2 %) presentan estados mixtos que combinan secciones en buen y mal estado (Gobernación del Magdalena, 2025; Observación directa, 2022, 2025).

Estos datos muestran que más de un tercio de la red vial secundaria requiere intervención prioritaria, mientras que solo alrededor de una quinta parte se encuentra en condiciones óptimas. Los municipios con estados mixtos evidencian la necesidad de mantenimiento continuo y seguimiento de las obras, dado que incluso los tramos intervenidos pueden presentar afectaciones posteriores.

A pesar de la existencia de planes de desarrollo y programas de inversión, la cobertura y la calidad de la infraestructura son heterogéneas a lo largo del territorio. La implementación de proyectos no siempre ha logrado atender de manera integral los tramos críticos, lo que evidencia brechas significativas en planificación, ejecución y sostenibilidad de las obras.

Se identifican limitaciones estructurales, como la dependencia de los recursos disponibles, la falta de continuidad en la supervisión técnica y administrativa, y la priorización parcial de los corredores viales, que condicionan la efectividad de la inversión pública.

Estas condiciones afectan directamente la conectividad regional, la movilidad de las comunidades rurales y la equidad territorial, subrayando la necesidad de un enfoque más estratégico y sostenido en la gestión de la red vial secundaria.

Los resultados obtenidos en este capítulo evidencian un rezago estructural en el estado de las vías secundarias del departamento del Magdalena, asociado a brechas entre la planificación, la asignación presupuestal y la ejecución efectiva de las intervenciones. A pesar de la existencia de planes y programas orientados a la infraestructura vial, la cobertura, continuidad y calidad de las obras presentan comportamientos heterogéneos entre municipios, lo que afecta la conectividad regional y la equidad territorial.

Estos resultados constituyen un insumo fundamental para el siguiente capítulo, en el cual se analizan los factores políticos que inciden en la gestión, priorización y asignación de recursos

para la red vial secundaria, con el fin de comprender cómo dichas dinámicas influyen en la sostenibilidad de la infraestructura y en el desarrollo territorial del departamento del Magdalena.

El registro fotográfico del estado de algunas de las vías secundarias analizadas se presenta en el Apéndice G.

Factores Políticos que Inciden en el Estado de las Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena y su Uso Público

Análisis Cualitativo de las Entrevistas Semiestructuradas

Para el análisis de las entrevistas semiestructuradas se construyeron las matrices de análisis cualitativo aplicadas a los 7 actores clave vinculados con la planificación, gestión, ejecución y uso de la red vial secundaria en el departamento del Magdalena durante el periodo 2016–2025.

Las entrevistas semiestructuradas fueron realizadas a funcionarios del nivel departamental, municipal y nacional, así como a un usuario directo de la infraestructura vial, con el fin de recoger percepciones institucionales y sociales sobre los factores políticos que inciden en el estado de las vías secundarias y en su uso público.

El análisis de la información se desarrolló mediante una estrategia de codificación temática inspirada en el enfoque metodológico del software ATLAS.ti, organizando los datos en familias de códigos, códigos analíticos y citas textuales representativas.

Las matrices permiten sistematizar los discursos de los entrevistados, identificar patrones recurrentes y contrastar las perspectivas de los distintos actores, constituyéndose en el soporte empírico del análisis documental presentado en este capítulo (Ver Apéndice G4, tabla 9 a Apéndice G10, tabla 15).

Su inclusión responde a la necesidad de garantizar rigor metodológico, trazabilidad analítica y coherencia con los objetivos específicos de la investigación, conforme a los lineamientos del enfoque cualitativo y a las normas de presentación establecidas por la APA (7.^a ed.).

Análisis de la Entrevista 1 a Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Oficina de Presupuesto)

A partir de la matriz de análisis cualitativo construida con base en la entrevista semiestructurada realizada a un exfuncionario de la Oficina de Presupuesto de la Gobernación del Magdalena (ver Apéndice G4, Tabla 9), se recoge la perspectiva del actor presupuestal departamental sobre la inversión pública en las vías secundarias del departamento.

Esta matriz permite identificar las limitaciones financieras, los criterios para la asignación de recursos y las condiciones institucionales que influyen en la planificación y ejecución del presupuesto del sector vial. El análisis muestra que la disponibilidad de recursos, los factores políticos y las relaciones entre los distintos niveles de gobierno influyen de manera importante en la ejecución de los proyectos viales, lo que indica que la asignación de recursos no responde únicamente a criterios técnicos.

En conjunto, la entrevista evidencia una percepción institucional clara sobre el deterioro persistente de la red vial secundaria durante el período 2016–2025. Los testimonios permiten identificar problemas recurrentes como la insuficiencia histórica de inversión, la debilidad técnica en la formulación de proyectos, la falta de continuidad administrativa y la alta dependencia de recursos externos por parte de la Gobernación del Magdalena.

Además, se describen procesos de priorización en los que conviven criterios técnicos formales con dinámicas políticas informales, así como cambios en las relaciones intergubernamentales asociados a los ciclos políticos.

Sin establecer relaciones causales, la entrevista aporta elementos clave para comprender cómo los factores administrativos, financieros y políticos configuran el contexto institucional en el que se gestiona la infraestructura vial secundaria del departamento.

Análisis de la Entrevista 2 a Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Oficina de Planeación).

Desde el nivel departamental, la Secretaría de Planeación cumple un papel clave en la formulación, priorización y articulación de los proyectos de infraestructura vial, especialmente en la inclusión de estas iniciativas en los planes de desarrollo y en los bancos de proyectos.

En la matriz de análisis correspondiente a este actor (ver Apéndice G5, Tabla 10), se identifican percepciones relacionadas con la planificación vial, la influencia de los ciclos políticos en la continuidad de los proyectos y las limitaciones institucionales para garantizar intervenciones sostenidas en la red vial secundaria del departamento del Magdalena.

El análisis de la entrevista realizada a este funcionario muestra una visión institucional que reconoce el deterioro acumulado de las vías secundarias como un problema estructural y de largo plazo. Desde su perspectiva, la gestión vial se desarrolla en un contexto marcado por limitaciones técnicas, dependencia de fuentes de financiación externas y falta de continuidad administrativa asociada a los cambios de gobierno.

Asimismo, se evidencian tensiones entre los procesos formales de planeación y la influencia de factores políticos en la priorización y ejecución de los proyectos, así como cambios en las relaciones entre los distintos niveles de gobierno durante el período 2016–2025.

Análisis de la Entrevista 3 a Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Secretaría de Infraestructura)

La Secretaría de Infraestructura Departamental es el principal actor técnico encargado de planificar, ejecutar y supervisar las obras viales. La matriz de análisis de la entrevista semiestructurada realizada al funcionario de esta dependencia destaca categorías relacionadas con el deterioro histórico de la red vial secundaria, la debilidad técnica en la formulación de proyectos,

la falta de continuidad administrativa y la influencia del clientelismo político en la priorización de las intervenciones viales a nivel departamental (ver Apéndice G7, Tabla 11).

El análisis de la entrevista permite identificar una visión técnica y operativa sobre el estado de las vías secundarias, caracterizada por el reconocimiento de un deterioro generalizado y acumulado, que es altamente vulnerable a factores climáticos y a problemas de diseño.

Desde esta perspectiva, el rezago vial se relaciona con debilidades en la formulación de los proyectos, la ausencia de mantenimiento preventivo y las limitaciones en la planificación a largo plazo.

Además, el entrevistado describe un contexto institucional en el que los criterios técnicos formales conviven con presiones políticas en la priorización y ejecución de las obras, así como con cambios en las relaciones entre los distintos niveles de gobierno durante el período 2016–2025.

Análisis de la Entrevista a Funcionario de la Alcaldía de Sitio Nuevo (Planeación / Infraestructura)

La matriz de análisis correspondiente a este actor muestra que las condiciones geográficas, la dependencia de recursos externos y los factores políticos locales influyen en la planificación y ejecución de los proyectos viales (ver Apéndice G8, Tabla 12).

Asimismo, se identifican percepciones sobre la influencia de la afinidad política con los niveles departamental y nacional en el acceso a recursos para la red vial secundaria.

En el caso del municipio de Sitio Nuevo, el análisis evidencia las características propias de territorios con alta vulnerabilidad ambiental y una capacidad institucional limitada. La entrevista muestra que la gestión de las vías secundarias a nivel municipal está marcada por la fragilidad de la infraestructura frente a condiciones geográficas y ambientales adversas, así como por restricciones fiscales y técnicas.

Desde esta perspectiva, el deterioro de las vías se asocia con la falta de mantenimiento preventivo, la formulación de proyectos con estudios técnicos insuficientes y la dependencia de recursos provenientes de otros niveles de gobierno.

No obstante, el entrevistado describe un contexto institucional en el que la planificación técnica convive con presiones políticas locales y relaciones de afinidad con otros niveles de gobierno, lo cual influye en los tiempos y el alcance de la gestión municipal.

Sin establecer relaciones causales, estos elementos permiten comprender el contexto operativo y político en el que los municipios rurales del departamento enfrentan la gestión de sus vías secundarias durante el período 2016–2025.

Análisis de la Entrevista 5 a Funcionario de la Alcaldía de Concordia (Planeación / Infraestructura)

La experiencia del municipio de Concordia permite comprender mejor los retos de la gestión vial en territorios rurales con economías basadas en la agricultura y con una capacidad fiscal limitada.

En la matriz de análisis de la entrevista al funcionario municipal se identifican categorías relacionadas con la falta de continuidad administrativa, la influencia de los períodos electorales, la presión política en la priorización de los proyectos y las dificultades técnicas para lograr que las iniciativas sean viables ante el departamento y la Nación (ver Apéndice G9, Tabla 13).

El análisis de la entrevista realizada al funcionario de la Alcaldía de Concordia muestra que la gestión de las vías secundarias se desarrolla en un contexto de rezago histórico, escasez de recursos financieros y limitada capacidad técnica.

El entrevistado describe una red vial compuesta en su mayoría por vías en afirmado, muy vulnerable a las condiciones climáticas y al aumento del tránsito asociado a las actividades

productivas. Esto genera de manera frecuente pérdida de banca y un deterioro constante de las vías.

De igual forma, se evidencian dinámicas institucionales marcadas por la influencia de factores políticos en la priorización de los proyectos, la falta de continuidad administrativa y la dependencia de las relaciones con otros niveles de gobierno para acceder a recursos y apoyo técnico.

Análisis de la entrevista 6 a Funcionario de INVÍAS (Dirección de Infraestructura)

Desde el nivel nacional, la entrevista realizada a funcionario del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) aporta una visión técnica y normativa sobre la gestión de la red vial secundaria.

A partir de la matriz construida con la entrevista semiestructurada al funcionario de esta entidad, se identifican factores como la baja calidad técnica de los proyectos presentados por las entidades territoriales, la influencia de los cambios de administración en la continuidad de las inversiones y el impacto de las relaciones políticas entre los distintos niveles de gobierno en la priorización y agilidad de los procesos de cofinanciación (ver Apéndice G10, Tabla 14).

El entrevistado describe una red vial con un deterioro acumulado, caracterizado por fallas estructurales, problemas de drenaje, diseños incompletos, sobrecargas no previstas y una falta histórica de mantenimiento, especialmente en los corredores con alto tránsito de carga agrícola.

También, se identifican limitaciones frecuentes en la formulación de proyectos por parte de las entidades territoriales, relacionadas con la baja capacidad técnica, la rotación constante de personal y la pérdida de conocimiento institucional. Estas situaciones provocan la devolución de proyectos y dificultan el acceso a los esquemas de cofinanciación nacional.

De manera descriptiva, el funcionario reconoce la presencia de factores políticos que influyen en la priorización y continuidad de los procesos técnicos, lo que permite comprender el

contexto institucional y político en el que se planean, evalúan y ejecutan las intervenciones sobre la red vial secundaria.

Análisis de la Entrevista 7 a Usuario Conductor Independiente de Vías Secundarias del Magdalena

Finalmente, la percepción del usuario directo de las vías secundarias permite comparar la visión de las instituciones con la experiencia diaria de quienes utilizan esta infraestructura vial.

La matriz correspondiente a la entrevista realizada al conductor entrevistado identifica categorías relacionadas con el deterioro de las vías, la falta de mantenimiento, la percepción de clientelismo político y los impactos económicos y sociales que se derivan del mal estado de la red vial secundaria en el departamento del Magdalena (ver Apéndice G11, Tabla 15).

El análisis de esta entrevista aporta una mirada práctica y no institucional sobre el estado y la gestión de las vías secundarias en el Magdalena durante el período 2016–2025. Desde su experiencia cotidiana, el entrevistado describe una red vial en su mayoría en malas condiciones, con deterioro visible, problemas graves de drenaje, falta de señalización y grandes dificultades para transitar durante las temporadas de lluvia.

Estas condiciones generan efectos directos en los tiempos de viaje, los costos de transporte, la seguridad vial y el desgaste de los vehículos.

Además, el usuario señala la ausencia de mantenimiento continuo, la falta de continuidad en las inversiones y la realización de intervenciones parciales como problemas constantes en la gestión vial. A esto se suma una percepción generalizada de que las decisiones están influenciadas por factores políticos y por los cambios de gobierno.

Sin establecer relaciones explicativas, esta perspectiva permite entender cómo las condiciones técnicas e institucionales se reflejan en la experiencia diaria de las personas que usan la red vial secundaria y dependen de ella para sus actividades productivas y de movilidad.

Hallazgo de las Entrevistas Semiestructuradas

El análisis de las entrevistas semiestructuradas realizadas a siete actores institucionales de los niveles departamental, municipal y nacional, así como a un usuario de las vías secundarias, permitió identificar varios factores políticos que influyen en la gestión de la red vial secundaria del departamento del Magdalena durante el período 2016–2025.

De manera reiterada, los testimonios señalan la falta de continuidad administrativa asociada a los cambios de gobierno, la presencia de prácticas clientelistas en la priorización de los proyectos, la dependencia de las relaciones políticas con el nivel nacional y las limitaciones en la autonomía financiera y técnica de las entidades territoriales.

Además, se evidencia que, aunque existen instrumentos formales de planeación y evaluación técnica, estos conviven con factores políticos que influyen en la toma de decisiones y en la continuidad de las intervenciones.

En conjunto, las entrevistas permiten describir un contexto institucional en el que los factores políticos influyen en la gestión de las vías secundarias, sin establecer todavía una relación directa con el estado físico actual de la infraestructura.

Análisis Documental Cualitativo de las Noticias Relacionadas con Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena (2016-2025)

El presente apartado expone los resultados del análisis documental cualitativo, desarrollado a partir de fuentes periodísticas, comunicados institucionales y documentos oficiales relacionados con la gestión de las vías secundarias en el departamento del Magdalena durante el periodo 2016–2025.

La información fue organizada mediante matrices de análisis tipo ATLAS.ti, lo que permitió identificar patrones, discursos y factores políticos que inciden en el estado de la infraestructura vial y en su uso público.

En el caso del actor departamental, representado por la Gobernación del Magdalena, entidad encargada de la planificación, ejecución y supervisión de una parte importante de las vías secundarias del departamento, el análisis documental incluye comunicados oficiales, noticias regionales y reportes de seguimiento a proyectos viales.

Estas fuentes permitieron identificar factores políticos como la narrativa institucional, la continuidad administrativa, los conflictos entre niveles de gobierno y las limitaciones en la capacidad de ejecución, los cuales influyen directamente en el estado de la red vial secundaria (ver Apéndice H1, Tabla 16).

En el análisis se observa un discurso institucional que resalta los avances en infraestructura vial con múltiples señales de debilidad en la gestión pública. Mientras los comunicados oficiales destacan intervenciones específicas y mensajes de progreso, los registros periodísticos dan cuenta de problemas como obras inconclusas, conflictos contractuales, fallas técnicas y tensiones políticas tanto internas como entre distintos niveles de gobierno.

De igual forma, la inestabilidad administrativa y los desacuerdos entre el gobierno departamental y el nivel nacional aparecen como factores políticos recurrentes que afectan la continuidad de los procesos de planeación, ejecución y control de los proyectos viales.

En conjunto, estos hallazgos permiten identificar factores políticos e institucionales que influyen en la gestión de la infraestructura vial secundaria del Magdalena durante el período analizado, y constituyen un insumo clave para el análisis posterior del fenómeno.

Análisis documental del Actor Municipal: Alcaldías (Sitio Nuevo, Concordia, Plato, Tenerife, Chibolo, Zapayán)

De acuerdo con la matriz de análisis documental correspondiente al actor municipal, que incluye diversas alcaldías del departamento del Magdalena, el análisis se basa en noticias locales y regionales que muestran las condiciones reales de las vías secundarias a nivel municipal, así como

los factores políticos y administrativos que afectan su mantenimiento y mejoramiento (ver Apéndice H2, Tabla 17).

La matriz permite identificar problemas relacionados con la capacidad institucional de los municipios, su dependencia financiera del nivel departamental y nacional, y las desigualdades territoriales en la asignación de recursos.

El análisis de las noticias asociadas a los actores municipales evidencia un patrón recurrente de debilidad institucional en la gestión de las vías secundarias, especialmente en aquellos municipios con baja capacidad técnica y financiera.

Las fuentes periodísticas muestran un deterioro constante de la red vial local, acompañado de una alta dependencia del nivel departamental para la ejecución de las obras y de mecanismos de control político que suelen activarse solo cuando surgen situaciones críticas.

Asimismo, se identifica que las afectaciones climáticas y la falta de infraestructura adecuada para enfrentar estos eventos agravan el rezago rural y aumentan la desigualdad territorial en el acceso a la inversión pública.

En conjunto, estos hallazgos permiten reconocer factores políticos e institucionales que influyen en la gestión vial municipal y ayudan a explicar la limitada capacidad de planificación y de respuesta sostenida de las alcaldías durante el período 2016–2025.

Análisis Documental Tipo Actor Nacional (INVÍAS, MinTransporte, DNP)

En la matriz correspondiente al actor nacional, representado por entidades como el INVÍAS, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, el análisis documental se enfoca en las políticas, inversiones y decisiones de nivel nacional que influyen en la infraestructura de las vías secundarias del departamento del Magdalena (ver Apéndice H2, Tabla 17).

En este análisis se identifican factores políticos relacionados con la gobernanza entre distintos niveles de gobierno, las tensiones entre el Gobierno Nacional y el nivel departamental, y los criterios de priorización que influyen en la financiación y ejecución de los proyectos viales.

Las fuentes documentales muestran que la gestión vial a nivel nacional da prioridad a corredores estratégicos de alcance nacional, lo que reduce la atención constante a la red secundaria en los territorios.

Además, las noticias y documentos institucionales revisados evidencian que las relaciones entre el Gobierno Nacional y el departamento del Magdalena han estado marcadas por tensiones políticas, las cuales influyen en la asignación y ejecución de recursos, así como en el funcionamiento de los instrumentos de planeación y financiación.

Asimismo, se observa una alta dependencia de los municipios y del departamento de mecanismos como los cupos indicativos y los pactos funcionales, lo que aumenta la vulnerabilidad política del territorio en los procesos de inversión vial.

En conjunto, estos resultados permiten identificar factores políticos que, desde distintos niveles de gobierno, influyen en la gestión de las vías secundarias durante el período 2016–2025

Análisis Documental a Actor Mediático

Finalmente, el análisis documental del actor mediático, conformado por medios de comunicación regionales y nacionales, muestra que las fuentes utilizadas cumplen un papel importante al visibilizar el deterioro de las vías secundarias, denunciar irregularidades en la ejecución de obras y hacer seguimiento a los conflictos políticos que afectan la inversión pública (ver Apéndice H3, Tabla 18).

La matriz de análisis permite observar cómo los medios construyen narrativas críticas que contrastan con los discursos institucionales y fortalecen el control social sobre la gestión vial. A partir del análisis de las fuentes mediáticas, se identifica que los medios de comunicación actúan

como actores relevantes al poner en evidencia el estado de las vías secundarias y al vigilar la gestión pública.

Las noticias analizadas muestran problemas persistentes como la incomunicación de corregimientos, la existencia de obras inconclusas y la presencia de los llamados “elefantes blancos”, situaciones que contrastan con los discursos oficiales sobre el progreso vial.

Además, los medios ayudan a mostrar la diferencia entre lo que dicen las instituciones y la experiencia diaria de las comunidades que usan la red vial secundaria del departamento del Magdalena, ofreciendo una mirada crítica sobre el desempeño del Estado durante el período 2016–2025.

En este sentido, la producción mediática se convierte en una fuente complementaria que permite comprender mejor el contexto político, institucional y territorial en el que se desarrolla la gestión de las vías secundarias en el departamento del Magdalena.

Hallazgo del Análisis Documental De Noticias y Entrevistas

Los resultados del análisis cualitativo, contruidos a partir de las entrevistas semiestructuradas a actores del nivel departamental, municipal, nacional y a un usuario recurrente de la red vial secundaria, así como del análisis documental de noticias y comunicados institucionales, permitieron identificar un conjunto de factores políticos que inciden de manera transversal en la gestión, mantenimiento e inversión en las vías secundarias del departamento del Magdalena durante el período 2016–2025.

En general, se evidenció la presencia de prácticas de clientelismo político en los procesos de priorización de proyectos viales, donde los criterios técnicos coexisten y, en algunos casos, son desplazados por compromisos electorales, presiones territoriales y afinidades políticas entre niveles de gobierno.

De igual manera, se identificó la discontinuidad administrativa como un factor recurrente, asociado a los cambios de gobierno y a la redefinición periódica de prioridades, lo cual afecta la continuidad de los proyectos, la sostenibilidad de las intervenciones y la planificación de largo plazo.

Otro factor relevante corresponde a la dependencia financiera de los municipios y del departamento respecto a recursos del orden nacional, particularmente a esquemas de cofinanciación y cupos indicativos, situación que incrementa la vulnerabilidad política de la inversión vial y condiciona el avance de los proyectos a las relaciones intergubernamentales.

También, se identificaron debilidades en la capacidad técnica e institucional, reflejadas en la rotación frecuente de personal, la pérdida de memoria institucional y la formulación de proyectos con deficiencias técnicas, lo cual limita el acceso a financiación y retrasa la ejecución de las obras.

Finalmente, el análisis de documentos y testimonios permitió identificar diferencias constantes entre el discurso oficial sobre el avance y la mejora de las vías, y la forma en que la ciudadanía y los medios perciben el deterioro de la red vial secundaria.

Esto muestra que existe una distancia entre lo que dicen las instituciones y lo que realmente se observa en el territorio. En conjunto, estos hallazgos configuran el escenario político institucional en el cual se desarrolla la gestión de la infraestructura vial secundaria en el Magdalena, constituyéndose en un insumo fundamental para el análisis posterior de su relación con las condiciones actuales de la red vial.

Análisis Integrador y Triangulación

Este apartado reúne los resultados de los capítulos anteriores a partir de la comparación de tres fuentes principales:

1. documentos oficiales como planes de desarrollo y presupuestos,
2. entrevistas a distintos actores, y
3. noticias de medios regionales y nacionales.

Esta combinación de fuentes permite contrastar la información y entender mejor los factores que influyen en el estado de las vías secundarias del departamento del Magdalena entre 2016 y 2025.

El análisis conjunto muestra que existen debilidades en la planificación, en la asignación de recursos y en la ejecución de los proyectos viales. Aunque los planes y presupuestos incluyen inversiones para las vías secundarias, su ejecución suele verse afectada por decisiones políticas, limitaciones financieras y cambios de gobierno, lo que dificulta la continuidad de las obras.

Durante la revisión de los documentos oficiales y fuentes públicas disponibles, se constató que, aunque la Gobernación del Magdalena aprueba cada año un presupuesto general de ingresos, gastos e inversión para la vigencia fiscal correspondiente, no existe en las versiones publicadas un desglose explícito y detallado del presupuesto proyectado específicamente para el componente de vías secundarias dentro de la inversión en infraestructura vial.

Esta ausencia de información desagregada por programa técnico limita el análisis cuantitativo riguroso de la asignación de recursos para las vías secundarias a lo largo de los periodos de gobierno (2016-2025) y evidencia vacíos en la transparencia presupuestal y en la planificación estratégica detallada, lo cual representa una limitación metodológica relevante y un hallazgo en sí mismo relacionado con los factores políticos que inciden en el uso público y la priorización de estas inversiones.

Desde el punto de vista técnico, se observa que las intervenciones no se distribuyen de manera equitativa. Algunos municipios y tramos reciben más atención, mientras que otros corredores en mal estado permanecen sin intervención. Esta situación coincide con lo expresado por los entrevistados, quienes señalan que la priorización de proyectos responde con frecuencia a intereses políticos, compromisos electorales y relaciones entre gobiernos, más que a criterios técnicos como el mantenimiento preventivo o el impacto social.

Por su parte, el análisis de los medios de comunicación evidencia una diferencia entre el discurso institucional y lo que ocurre en los territorios. Mientras los informes oficiales destacan avances, las noticias y las voces ciudadanas muestran problemas constantes como obras inconclusas, deterioro rápido de las vías y falta de mantenimiento.

En conjunto, estos resultados indican que el estado de las vías secundarias del Magdalena no depende únicamente de aspectos técnicos o financieros, sino de la interacción entre la planificación institucional, la disponibilidad de recursos y los factores políticos que influyen en las decisiones públicas.

Esta articulación de hallazgos constituye la base analítica para abordar, en el siguiente apartado, la discusión de los resultados a la luz del marco teórico y de estudios previos sobre infraestructura vial, gobernanza territorial y política pública en contextos subnacionales.

Relación entre los Factores Políticos y las Condiciones de las Vías Secundarias en el Departamento del Magdalena (2016–2025)

El análisis conjunto de los resultados obtenidos en los capítulos anteriores permite establecer una relación clara entre los factores políticos identificados y las condiciones actuales de las vías secundarias en el departamento del Magdalena durante el período 2016–2025.

La triangulación entre el análisis de documentos institucionales, las matrices de análisis de noticias y los testimonios de los actores entrevistados muestra que el estado físico de la red vial secundaria no depende únicamente de aspectos técnicos o presupuestales.

Por el contrario, este estado se encuentra fuertemente condicionado por factores políticos que influyen en la gestión, la priorización de proyectos y la sostenibilidad de la inversión pública.

Uno de los factores con mayor influencia es la falta de continuidad administrativa, la cual se manifiesta en la fragmentación de los proyectos viales y en la ausencia de estrategias de mantenimiento a largo plazo. Los cambios frecuentes en las administraciones departamentales y municipales han generado interrupciones en la ejecución de programas que ya habían sido formulados.

Esto se traduce en intervenciones incompletas y en el deterioro temprano de tramos que habían sido mejorados recientemente. Esta situación coincide con los hallazgos del Capítulo 1, donde se identificaron municipios con estados mixtos de la red vial o con tramos críticos que persisten a pesar de haber recibido inversión.

De igual manera, se identifica una relación importante entre la afinidad política entre los distintos niveles de gobierno y la distribución territorial de los recursos destinados a las vías secundarias. Los municipios que presentan una mayor alineación política con los niveles departamental o nacional tienden a recibir intervenciones viales más frecuentes o de mayor alcance. En contraste, otros territorios permanecen rezagados, incluso cuando presentan graves problemas de conectividad. Este patrón ayuda a explicar las desigualdades territoriales observadas en el estado de la red vial secundaria del departamento del Magdalena.

Otro factor relevante es el clientelismo político, el cual influye en la priorización de obras visibles y con alto impacto electoral, en lugar de intervenciones estructurales o integrales. Esta lógica favorece proyectos de corto plazo, concentrados en tramos específicos, que no garantizan

una adecuada conectividad regional ni la sostenibilidad de la infraestructura vial. Como resultado, los recursos invertidos no siempre se reflejan en mejoras duraderas en el estado de las vías.

Finalmente, la dependencia de las transferencias y de los esquemas de cofinanciación provenientes del nivel nacional condiciona la capacidad de respuesta tanto del departamento como de los municipios. La limitada autonomía fiscal reduce la capacidad de planificación técnica y hace que los proyectos viales dependan de agendas externas, lo cual afecta la oportunidad y la continuidad de las intervenciones. Este factor se relaciona con los resultados del Capítulo 1, donde se evidenció que una parte importante de la red vial secundaria se mantiene en estado regular o deficiente.

En conjunto, los resultados permiten concluir que las condiciones actuales de las vías secundarias en el Magdalena son el resultado de una interacción compleja entre factores políticos, administrativos y técnicos. La infraestructura vial refleja no solo los niveles de inversión realizados, sino también las dinámicas de gobernanza y los procesos de toma de decisiones que han caracterizado la gestión pública territorial durante el período 2016–2025.

Discusión

Interpretación de los Resultados

Los resultados del estudio muestran que las condiciones actuales de las vías secundarias en el departamento del Magdalena durante el período 2016–2025 son el resultado de la combinación de factores técnicos, presupuestales y políticos. Aunque los planes de desarrollo departamentales y municipales incluían programas de inversión en infraestructura vial, su ejecución fue parcial, se concentró en tramos específicos y dejó corredores críticos sin intervención (Gobernación del Magdalena, 2016–2025; observación directa, autor, 2022). Esto evidencia que las decisiones políticas y administrativas influyen de manera directa en la efectividad de la inversión pública, lo cual coincide con lo señalado por la literatura sobre gobernanza territorial (Bahl & Linn, 1992; Rodríguez-Pose, 2018).

Los factores políticos identificados, como la discontinuidad administrativa, la afinidad entre los distintos niveles de gobierno y el clientelismo político, afectan de forma directa la planificación, la priorización y la sostenibilidad de los proyectos viales. La fragmentación de los programas, la falta de mantenimiento continuo y la distribución desigual de los recursos permiten explicar las diferencias territoriales observadas y reflejan cómo los criterios técnicos suelen quedar subordinados a intereses políticos (Faguet, 2014; World Bank, 2020).

La triangulación de las fuentes utilizadas entrevistas, análisis documental y revisión de medios de comunicación confirma que el estado de la infraestructura vial secundaria no depende únicamente de factores técnicos o financieros, sino también de la forma en que se ejerce la gobernanza y se toman las decisiones públicas. Esta integración de información permite relacionar los objetivos de la investigación con los resultados obtenidos, y muestra cómo las dinámicas políticas influyen en el acceso real a la infraestructura vial secundaria y en su aporte al desarrollo territorial del departamento del Magdalena.

Comparación con Estudios Previos y Marco Teórico

Los resultados del estudio confirman lo señalado por investigaciones previas sobre infraestructura vial y gobernanza a nivel subnacional. La falta de una planificación integral y sostenida, junto con la dependencia de recursos provenientes de otros niveles de gobierno, genera desigualdades en la cobertura de la red vial secundaria (Findeter, 2021; Ministerio de Transporte, 2023).

Asimismo, la evidencia de prácticas de clientelismo y de priorización de proyectos basadas en afinidades políticas entre los distintos niveles de gobierno coincide con estudios sobre gestión pública, los cuales señalan que, en muchos casos, las decisiones técnicas quedan subordinadas a criterios políticos (Faguet, 2014; Rodríguez-Pose, 2018).

La relación identificada entre el nivel de inversión, la calidad técnica de las obras y la sostenibilidad de los proyectos resalta la importancia de contar con una planificación integral y con estrategias de mantenimiento preventivo. De igual manera, se destaca la necesidad de una adecuada coordinación entre los distintos niveles de gobierno para garantizar resultados duraderos y una mayor equidad territorial en la inversión pública (Bahl & Linn, 1992; World Bank, 2020).

Implicaciones Prácticas y Teóricas

Prácticamente, los hallazgos sugieren que la mejora de la infraestructura vial secundaria requiere un enfoque integral que combine continuidad administrativa, fortalecimiento técnico, planificación estratégica y reducción de la influencia de factores políticos adversos.

Teóricamente, el estudio aporta evidencia sobre la interacción entre factores políticos y técnicos en la gestión de infraestructura subnacional, ampliando la comprensión de cómo la gobernanza, planificación y ejecución determinan la equidad territorial y la sostenibilidad de la inversión pública.

Limitaciones de la Investigación

A pesar de la existencia de presupuestos aprobados para cada vigencia, no se encuentra publicado un desglose anual específico del presupuesto proyectado, ejecutado u para infraestructuras de vías secundarias en la Gobernación del Magdalena, lo cual limita el análisis cuantitativo detallado de la asignación de recursos y evidencia vacíos en la transparencia presupuestal.

Se identifican limitaciones relacionadas con la disponibilidad parcial de información presupuestal departamental y la variabilidad en la cobertura de medios, informes consolidados sobre el estado de las vías en el departamento. Igualmente, las percepciones de los entrevistados pueden estar condicionadas por sesgos individuales. Estas limitaciones se mitigaron mediante triangulación de fuentes y contrastación de niveles de información, fortaleciendo la validez de los hallazgos.

Conclusiones

Esta investigación analizó el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que inciden en su uso público durante el período 2016–2025, respondiendo a la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y qué factores políticos han influido en su uso público durante el período 2016–2025? La triangulación de tres fuentes análisis documental de planes de desarrollo, presupuestos e informes de gestión; entrevistas semiestructuradas a siete actores clave del nivel departamental, municipal y nacional; y revisión de medios de comunicación regionales y nacionales permitió dar respuesta a esta pregunta desde una perspectiva integral y con evidencia empírica verificable.

La respuesta sintética a la pregunta de investigación es la siguiente: las vías secundarias del Magdalena se encuentran en un estado de deterioro estructural y cobertura inequitativa, que no es consecuencia exclusiva de limitaciones técnicas o presupuestales, sino el resultado directo de cuatro factores políticos que operan de forma sistemática sobre la gestión pública vial: la discontinuidad administrativa entre gobiernos, el clientelismo en la priorización de obras, la afinidad o tensión política entre la Gobernación y el Gobierno Nacional, y la dependencia financiera de los municipios respecto de recursos externos. A continuación, se desarrolla la respuesta por objetivo específico.

En conclusión, el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena es heterogéneo, pero con una tendencia predominante al deterioro. Según el análisis territorial construido a partir de observación directa, registros oficiales y reportes de prensa, el 37,9% de los municipios presentan vías en mal estado, el 24,1% en estado regular, el 20,7% en buen estado y el 17,2% en estados mixtos (Autor, 2025). Esto significa que más del 62% de la red vial secundaria

del departamento requiere intervención prioritaria o mantenimiento sostenido, lo que confirma un rezago estructural acumulado a lo largo del período analizado.

El análisis documental reveló que las intervenciones realizadas entre 2016 y 2025 fueron puntuales y concentradas en tramos específicos. Municipios como Ciénaga, Fundación, Aracataca, El Banco y Ariguani registraron mejoras verificables, mientras que corredores críticos como Sitio Nuevo–Remolino, Remolino–Salamina, San Sebastián–San Zenón, Santa Ana–Santa Bárbara de Pinto y Sabanas de San Ángel–Algarrobo permanecieron sin intervención efectiva al cierre del período (Gobernación del Magdalena, 2025; El Informador, 2025; Opinión Caribe, 2025). Esta distribución desigual evidencia que la cobertura vial no respondió a criterios técnicos de criticidad, sino a factores que se analizan en los objetivos siguientes.

Un hallazgo crítico en sí mismo, con implicaciones tanto analíticas como de política pública, es la ausencia de información presupuestal desagregada específicamente para vías secundarias en los documentos públicos de la Gobernación del Magdalena durante el período 2016 a 2025. Los presupuestos aprobados contemplan partidas globales de infraestructura vial, pero ningún documento oficial publicado desglosa los montos asignados por programa, tramo o municipio. Esta opacidad no es un dato menor: impide la rendición de cuentas efectiva, dificulta la evaluación de la gestión y constituye, en sí misma, una expresión de la débil planificación estratégica de la inversión vial en el departamento. La falta de transparencia presupuestal fue también identificada por los funcionarios entrevistados como un factor que limita la formulación técnica de proyectos y el acceso a cofinanciación nacional (E2-GOB-PLAN, comunicación personal, 2025; E3-GOB-INFR, comunicación personal, 2025).

En conclusión, respecto al primer objetivo específico, el estado de las vías secundarias del Magdalena es el resultado de décadas de inversión insuficiente, fragmentada e inequitativamente

distribuida, sin una política sostenida de mantenimiento preventivo que garantice la durabilidad de las obras realizadas.

Sobre los factores políticos que influyen en la gestión vial, el estudio identificó cuatro factores políticos que actúan de forma estructural y recurrente sobre la gestión, mantenimiento e inversión en las vías secundarias del departamento del Magdalena. Cada uno fue confirmado por múltiples fuentes en la triangulación metodológica.

El primero es la discontinuidad administrativa, los siete actores entrevistados señalaron, de forma unánime y con ejemplos concretos, que cada cambio de gobierno departamental o municipal implica una redefinición de prioridades que interrumpe proyectos formulados, rompe la continuidad de los equipos técnicos y genera pérdida de memoria institucional. El análisis comparativo de los tres planes de desarrollo del período (2016: *Magdalena Social, Es la Vía*; 2020: *Magdalena Renace*; 2024: *Ruta del Cambio para Superar la Pobreza*) confirmó que no existe continuidad de programas específicos de vías secundarias entre administraciones, lo que impide la consolidación de una política vial de largo plazo (Gobernación del Magdalena, 2016–2025).

El segundo es el clientelismo político en la priorización de proyectos, funcionarios de la Gobernación (E2-GOB-PLAN, comunicación personal, 2025; E3-GOB-INFR, comunicación personal, 2025) y el usuario entrevistado (E7-USU-CON, comunicación personal, 2025) identificaron que la selección de tramos a intervenir responde con frecuencia a compromisos electorales y afinidades con líderes locales, más que a diagnósticos técnicos de criticidad vial. El caso más documentado es la vía Plato–Tenerife, donde la contratación bajo presión política resultó en más de 320 placas de concreto de mala calidad que debieron reemplazarse (Opinión Caribe, 2025), generando un ciclo de gasto ineficiente y obras sin sostenibilidad técnica. El clientelismo

también se manifiesta en la contratación de personal técnico sin los perfiles requeridos, lo que reduce la capacidad institucional para formular y ejecutar proyectos viables.

El tercero es la afinidad o tensión política entre la Gobernación y el Gobierno Nacional. El análisis de las tres diadas de gobierno del período (Santos–Cotes 2016–2018; Duque–Caicedo 2019–2022; Petro–Gobernación 2022–2025) mostró que la relación política intergubernamental no altera los montos formales de las transferencias constitucionales, pero sí determina la agilidad de los trámites, la priorización de proyectos del departamento en la agenda nacional y el nivel de acompañamiento técnico disponible. El período de mayor distanciamiento (2019–2022) fue el más documentado en cuanto a proyectos estancados, disputas públicas entre el gobernador y el Gobierno Nacional, y menor presencia de inversión nacional en vías secundarias del Magdalena (El Espectador, s.f.; El Tiempo, s.f.; El Pílon, s.f.).

El cuarto es la dependencia financiera de los municipios respecto de recursos externos. El 100% de los funcionarios municipales entrevistados (Alcaldías de Sitio Nuevo y Concordia) confirmó que sus municipios carecen de capacidad fiscal autónoma para ejecutar proyectos viales de impacto sin cofinanciación del departamento o la Nación. Esta dependencia convierte la inversión vial en un asunto de relaciones políticas más que de planificación técnica, aumentando la vulnerabilidad territorial ante los ciclos electorales y las tensiones intergubernamentales.

En conclusión, respecto al segundo objetivo específico, los factores políticos identificados no son variables externas o coyunturales: son rasgos estructurales del sistema de gobernanza vial en el departamento del Magdalena, que operan con independencia de cuál sea el partido o gobierno de turno.

Frente a los factores políticos y las condiciones viales, la triangulación de las tres fuentes de información permitió establecer una relación causal verificable entre los factores políticos identificados y las condiciones actuales de las vías secundarias en el Magdalena. Esta relación

opera a través de una cadena lógica: el factor político activa un efecto institucional (redefinición de prioridades, captura clientelista de contratos, estancamiento de proyectos por tensión intergubernamental), que produce una consecuencia técnica (obras inconclusas, mantenimiento nulo, formulación deficiente de proyectos), que se traduce en un impacto territorial concreto (municipios incomunicados, costos de transporte elevados, acceso restringido a servicios básicos, profundización de brechas de desigualdad).

La evidencia más contundente de esta relación proviene de la convergencia entre las tres fuentes de triangulación. Los documentos institucionales muestran que los municipios con mayor alineación política con la Gobernación recibieron intervenciones viales más frecuentes y de mayor envergadura; las entrevistas confirman que esta priorización no respondió a criterios técnicos de criticidad; y los medios de comunicación documentaron los casos más visibles de falla institucional obras inconclusas, 'elefantes blancos', comunidades incomunicadas que contrastan con los discursos oficiales de avance y progreso. Esta brecha sistemática entre el discurso institucional y la realidad territorial es, en sí misma, una consecuencia política: es posible porque la ausencia de información pública desagregada impide la contraloría ciudadana efectiva.

La relación entre factores políticos y estado vial no es lineal ni mecánica, sino mediada por la capacidad técnica institucional disponible en cada territorio. En municipios con mayor capacidad técnica (Fundación, Aracataca, Ciénaga), las inversiones lograron mejoras sostenibles incluso en períodos de menor afinidad política. En municipios con capacidad técnica débil (Sitio Nuevo, Concordia, San Sebastián de Buenavista), la suma de baja capacidad técnica y factores políticos adversos produce el mayor rezago vial. Esto indica que la solución al problema no es solo política, sino también técnica: fortalecer la capacidad institucional reduce la vulnerabilidad ante los factores políticos estructurales.

En conclusión, respecto al tercer objetivo específico, las condiciones actuales de las vías secundarias del Magdalena son la expresión material de cómo se ha gobernado el territorio en el período 2016–2025. El deterioro vial no es una falla técnica: es el resultado verificable de decisiones políticas, capacidades institucionales desiguales y distribuciones de poder que determinan quién recibe inversión, cuándo y en qué condiciones.

Desde una perspectiva crítica, los resultados de esta investigación permiten identificar tres paradojas que revelan la complejidad del problema vial en el Magdalena y que tienen implicaciones directas para el diseño de políticas públicas.

La primera, que el departamento ha contado con planes de desarrollo, presupuestos aprobados y proyectos formulados durante todo el período analizado. Sin embargo, la red vial secundaria continúa deteriorada. Esto indica que el problema no es la ausencia de recursos ni de voluntad declarada, sino la incapacidad estructural del sistema político-institucional para convertir la inversión en mejoras duraderas. La inversión sin mantenimiento preventivo produce un ciclo de gasto ineficiente que no acumula capital vial, sino que lo consume.

La segunda, que la Ley 105 de 1993 asignó la responsabilidad de las vías secundarias a los departamentos, asumiendo que estos tendrían capacidad técnica y fiscal para gestionarlas. En el Magdalena, esta premisa no se cumple: la Gobernación depende de recursos nacionales para ejecutar proyectos viales y los municipios dependen de la Gobernación. La descentralización formal de la responsabilidad no fue acompañada de la descentralización real de capacidades, lo que reproduce una dependencia estructural que alimenta los factores políticos identificados.

Y la tercera, la transparencia declarada, opacidad real. Es decir, los planes de desarrollo consagran la transparencia y la rendición de cuentas como principios rectores. Sin embargo, la investigación encontró que no existe información presupuestal desagregada disponible públicamente sobre la inversión específica en vías secundarias. Esta opacidad no es accidental: en

un sistema donde la priorización de obras responde a factores políticos, la ausencia de información desagregada protege la discrecionalidad y dificulta el control ciudadano. La transparencia presupuestal en el sector vial no es solo una exigencia técnica, sino una condición necesaria para desactivar el clientelismo.

Esta investigación aporta evidencia empírica para comprender los desafíos estructurales de la gestión vial secundaria en el departamento del Magdalena y contribuye a la literatura sobre gobernanza territorial, clientelismo político e infraestructura pública en contextos subnacionales. Sus hallazgos son replicables metodológicamente en otros departamentos del Caribe colombiano con características institucionales similares.

Recomendaciones

Fortalecer la continuidad institucional y administrativa para garantizar la sostenibilidad de los proyectos viales.

fortalecer la capacidad técnica de formulación de proyectos en municipios rurales mediante acompañamiento sistemático.

Mejorar la coordinación intergubernamental y la planificación presupuestal para asegurar cobertura equitativa de la red secundaria.

Implementar sistemas de monitoreo y mantenimiento preventivo que aseguren la durabilidad de las intervenciones.

Sin avances en estas cinco dimensiones, el ciclo de deterioro, inversión puntual y nuevo deterioro seguirá reproduciéndose con independencia del gobierno de turno.

La conectividad vial secundaria no es un problema técnico de ingeniería: es un problema de gobernanza. Y la gobernanza no mejora sola: requiere instituciones sólidas, información pública disponible, capacidad técnica sostenida y ciudadanos con herramientas para exigir rendición de cuentas. En ese horizonte se inscribe esta investigación

Referencias Bibliográficas

- Alarcón, R., & González, A. (2018). *Desarrollo territorial, Estado y capacidades institucionales*. CEPAL.
- Auyero, J. (2000). The logic of clientelism. *Latin American Research Review*, 35(3), 55–81.
- Bolívar Palomo, S. A., & Quintero Castiblanco, C. E. (2019). *Análisis del estado de las vías secundarias en Colombia y la oportunidad de la ingeniería civil para su construcción y mantenimiento* [Tesis de pregrado, Universidad Católica de Colombia].
- Bonet, J., & Meisel, A. (2019). *Geografía económica y desarrollo territorial en Colombia*. Banco de la República.
- Brennan, G., & Buchanan, J. M. (1980). *The power to tax: Analytical foundations of a fiscal constitution*. Cambridge University Press.
- Canal Campo TV. (2025, 17 de mayo). Tenerife: estado de obras en carretera y afectaciones viales. <https://www.canalcampotv.com/2025/05/17/tenerife-estado-de-obras-en-carretera-y-afectaciones-viales/>
- Caracol Radio Santa Marta. (2025, 10 de febrero). Entregan 15 km de la “Vía de la Agricultura” en el sur del Magdalena. <https://caracol.com.co/2025/02/10/entregan-15km-de-la-via-de-la-agricultura-del-sur-del-magdalena-beneficia-a-77-mil-personas/>
- Cingolani, L. (2013). The state of state capacity: A review of concepts, evidence and measures. *Maastricht University Working Paper*.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2016). *Desarrollo territorial en América Latina*. CEPAL.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2022a). *Brechas territoriales y desarrollo regional*. CEPAL.

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2022b). *Desarrollo territorial y capacidades del Estado para el cambio estructural inclusivo*. Naciones Unidas.
- Constante González, Y. del R. (2020). *La gestión del talento humano, desde una visión holística en el sector público del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta durante el 2017* [Trabajo de maestría, Universidad Nacional Abierta y a Distancia]
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (3rd ed.). SAGE.
- Creswell, J. W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (4th ed.). SAGE.
- Denzin, N. K. (1978). *The research act: A theoretical introduction to sociological methods* (2nd ed.). McGraw-Hill.
- DiMaggio, P. J., & Powell, W. W. (1983). The iron cage revisited. *American Sociological Review*, 48(2), 147–160.
- Estache, A., & Fay, M. (2007). *Current debates on infrastructure policy* (Policy Research Working Paper No. 4410). World Bank. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-4410>
- Evans, P. (1995). *Embedded autonomy: States and industrial transformation*. Princeton University Press.
- Findeter. (2021). *Inversión en vías secundarias y terciarias en Colombia*. <https://www.findeter.gov.co/>
- Flick, U. (2014). *An introduction to qualitative research* (5th ed.). SAGE.
- Flyvbjerg, B. (2009). Survival of the unfittest: Why the worst infrastructure gets built—and what we can do about it. *Oxford Review of Economic Policy*, 25(3), 344–367.
- Fukuyama, F. (2004). *State-building: Governance and world order in the 21st century*. Cornell University Press.

- Fukuyama, F. (2013). What is governance? *Governance*, 26(3), 347–368.
- Gobernación del Magdalena. (2016). *Plan de Desarrollo: Magdalena Social, ¡Es la Vía!*.
https://magdalena.micolombiadigital.gov.co/sites/magdalena/content/files/000180/8979_plandedesarrollomagdalena20162019.pdf
- Gobernación del Magdalena. (2020). *Plan de Desarrollo: Magdalena Renace*.
[File:///C:/Users/USUARIO/Downloads/plan-de-desarrollo-departamental-magdalena-renace-2020--2023-1.pdf](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/plan-de-desarrollo-departamental-magdalena-renace-2020--2023-1.pdf)
- Gobernación del Magdalena. (2024). *Plan de Desarrollo: Ruta del Cambio para Superar la Pobreza*. <https://www.gobernaciondelmagdalena.gov.co/plan-de-desarrollo-2024-2027-gobernacion-del-magdalena/>
- Grindle, M. S. (2004). Good enough governance: Poverty reduction and reform in developing countries. *Governance*, 17(4), 525–548.
- Hernández-Sampieri, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.^a ed.). McGraw-Hill.
- Herrera, J., & Colín, M. (2014). Capacidades de gestión pública: Análisis de los gobiernos municipales semiurbanos de Michoacán. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 59(221), 253–280.
- Instituto Nacional de Vías (INVIAS). (2016). *Plan estratégico institucional 2016–2025*. INVIAS.
- Jessop, B. (2002). *The future of the capitalist state*. Polity Press.
- Kitschelt, H., & Wilkinson, S. I. (2007). *Patrons, clients, and policies: Patterns of democratic accountability and political competition*. Cambridge University Press.
- Musgrave, R. A. (1959). *The theory of public finance: A study in public economy*. McGraw-Hill.
- Oates, W. E. (1972). *Fiscal federalism*. Harcourt Brace Jovanovich.

- Opinión Caribe. (2022, 12 de julio). *Vía Plato–Tenerife: otra crónica de unas obras que siempre quedan inconclusas*. <https://www.opinioncaribe.com/2022/07/12/via-plato-tenerife-otra-cronica-de-unas-obras-que-siempre-quedan-inconclusas>
- Opinión Caribe. (2024, 25 de junio). *Con el barro hasta la rodilla: así están las vías en el municipio de Pinto, Magdalena*. <https://www.opinioncaribe.com/2024/06/25/con-el-barro-hasta-la-rodilla-asi-estan-las-vias-en-el-municipio-de-pinto-magdalena/>
- Opinión Caribe. (2025, 27 de marzo). *Santa Ana y Santa Barbara de Pinto sufren de nuevo con el deterioro del Puente Michichoa*. <https://www.opinioncaribe.com/2025/03/27/santa-ana-y-santa-barbara-de-pinto-sufren-de-nuevo-con-el-deterioro-del-puente-michichoa/>
- Orellana, A., Díaz, D., Irrázaval, F., & Moreno, D. (2021). *Descentralización e inversión pública en infraestructura: Propuestas para priorizar brechas de desarrollo territorial a nivel subnacional*. *Temas de la Agenda Pública*, 16(140), 1–10. Centro de Políticas Públicas UC. https://politicaspublicas.uc.cl/web/content/uploads/2021/05/Paper-No-140_web-3.pdf
- Peters, B. G., & Pierre, J. (2016). *Comparative governance: Rediscovering the public*. Palgrave Macmillan.
- Prats, J. (2005). *De la burocracia al management, del management a la gobernanza*. INAP.
- Ramírez, M. T., Osorio, S., & Parra, J. (2021). *La inversión en infraestructura de transporte y la economía colombiana*. Banco de la República.
- Rojas, L., & Ramírez, J. (2018). Inversión en infraestructura y crecimiento económico. *Revista de Economía del Caribe*, (21), 45–68.
- Rosen, H. S., & Gayer, T. (2018). *Public finance* (11th ed.). McGraw-Hill Education.
- Salvador, M., & Ramió, C. (2020). Capacidades analíticas y gobernanza de datos en la administración pública como paso previo a la introducción de la inteligencia artificial. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, (77).

- Scott, W. R. (2008). *Institutions and organizations: Ideas and interests* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Stokes, S. C. (2013). *Brokers, voters, and clientelism: The puzzle of distributive politics*. Cambridge University Press.
- Wu, X., Ramesh, M., & Howlett, M. (2018). *Policy capacity and governance: Assessing governmental competences and capabilities in theory and practice*. Springer.
- Zevallos, E. (2019). *Inversión pública en infraestructura económica y crecimiento económico en el Perú (2001–2016)*.

Apéndices

Apéndice A

Información de Planes de Desarrollo del Departamento del Magdalena (2016–2025)

Año	Plan de Desarrollo	Programa de inversión en vías secundarias	Municipios / Vías contempladas	Observaciones
2016	Gobernación del Magdalena	Mejoramiento y arreglo de las vías secundarias y rurales para facilitar la conexión entre zonas rurales, centros poblados y cabeceras municipales, todas las vías priorizando los tramos que se encontraban en peor estado.	El Plan menciona la intervención de vías secundarias en municipios como Sitio Nuevo, Concordia y Pivijay; sin embargo, no se especifican ni todos los tramos que serían intervenidos.	El Plan reconoce la importancia de las vías secundarias para el desarrollo rural y la movilidad de la población, pero la información sobre las intervenciones es general y no detalla de manera precisa los tramos a ejecutar, lo que deja la priorización sujeta a las decisiones de la administración departamental.
2020	Gobernación del Magdalena	Mejoramiento, mantenimiento y recuperación de las vías secundarias y rurales, con el fin de mejorar la conectividad entre los municipios, facilitar el transporte de	El Plan hace referencia a intervenciones en vías secundarias en municipios como Pivijay, Salamina y Fundación, priorizando corredores rurales estratégicos; no obstante, no se detallan todas las	El Plan incluye las vías secundarias como una prioridad para el desarrollo regional; sin embargo, la ejecución de las intervenciones depende de la disponibilidad de recursos y de la programación anual, lo que limita la definición clara y anticipada de los tramos a intervenir.

Año	Plan de Desarrollo	Programa de inversión en vías secundarias	Municipios / Vías contempladas	Observaciones
2024–2027	Gobernación del Magdalena	Mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de las vías secundarias y rurales para fortalecer la conectividad territorial, el acceso a las zonas productivas y la movilidad de la población rural	<p>vías ni los tramos específicos a intervenir</p> <p>El Plan no presenta un listado específico de municipios ni de vías a intervenir; las acciones se orientan a municipios priorizados según necesidades de conectividad rural, actividad productiva y condiciones de riesgo, dejando la definición de las vías a estudios técnicos y a la gestión de la administración departamental.</p>	<p>Aunque el Plan reconoce la importancia de las vías secundarias para el desarrollo territorial, la información sobre las intervenciones es general y no detalla tramos concretos, lo que deja la priorización de las obras sujeta a decisiones administrativas y políticas durante el periodo de gobierno.</p>

Nota. Esta matriz se construyó a partir de la revisión de planes de desarrollo del departamento del Magdalena, integrando información sobre la inclusión de programas de inversión en vías secundarias. Se buscó identificar los municipios y los tramos específicos mencionados.

Apéndice B

Presupuesto proyectado para vías secundarias (2016–2025)

Año	Entidad	Presupuesto proyectado (anual)	Programa / Tramo	Municipios beneficiados	Observaciones
					No se dispone de
2016	Gobernación del Magdalena	Aproximado no disponible detallado por programa	Programa general de infraestructura vial	Sitio Nuevo, Concordia, Pivijay	presupuesto desagregado por vías secundarias en decretos públicos; solo presupuesto global aprobado general (no específico).
2017	Gobernación del Magdalena	Aproximado no disponible detallado por programa	Programa general de infraestructura vial	Sitio Nuevo, Concordia, Pivijay	Igual que 2016; el presupuesto total sí fue aprobado por ordenanza departamental, pero los desgloses técnicos por vías no están disponibles públicamente.
2018	Gobernación del Magdalena	Aproximado no disponible detallado por programa	Programa general de infraestructura vial	Sitio Nuevo, Concordia, Pivijay	Sin cifras desagregadas oficiales para vías secundarias, solo presupuesto general aprobado.
2019	Gobernación del Magdalena	Aproximado no disponible detallado por programa	Programa general de infraestructura vial	Sitio Nuevo, Concordia, Pivijay	Mismos criterios anteriores.

2020	Gobernación del Magdalena	Aproximado no disponible detallado por programa	Infraestructura vial secundaria	Pivijay, Salamina, Fundación	No se identifican cifras públicas con desagregación por proyecto de vías secundarias.
2021	Gobernación del Magdalena	Aproximado no disponible detallado por programa	Infraestructura vial secundaria	Pivijay, Salamina, Fundación	La administración usó recursos de regalías para proyectos vial (para estudios y diseños y obras puntuales).
2022	Gobernación del Magdalena	Aproximado no disponible detallado por programa	Infraestructura vial secundaria	Pivijay, Salamina, Fundación	Igual situación: presupuesto general disponible, pero sin desglose público por vías.
2023	Gobernación del Magdalena	Aproximado no disponible detallado por programa	Infraestructura vial secundaria	Pivijay, Salamina, Fundación	El Gobierno nacional e Invías ejecutan inversiones en infraestructura que benefician al Magdalena, pero no es presupuesto departamental específico.
2024	Gobernación del Magdalena	No disponible desagregado por vías secundarias	Infraestructura vial rural y secundaria	Municipios priorizados sin listado específico	Se aprueba presupuesto general de la vigencia, pero no hay documento oficial con cifras por programa vial.
2025	Gobernación del Magdalena	No disponible desagregado por vías secundarias	Infraestructura vial rural y secundaria	Municipios priorizados sin	El presupuesto general está aprobado por decreto, pero

listado	no se publica desagregación
específico	técnica por vías secundarias.

Nota. La tabla refleja lo proyectados en vías secundarias. *Fuente:* presupuestos aprobados por la gobernación.

Apéndice C

Presupuesto Proyectado para Vías Secundarias (2016–2025)

Año	Entidad	Presupuesto proyectado	Programa / Tramo	Municipios beneficiados	Observaciones
2016	Gobernación del Magdalena	\$50.000 millones	Mejoramiento de vías rurales	Sitio Nuevo, Concordia	Incluye estudios y diseños, no especifica todos los tramos secundarios
2017	Alcaldía de Sitio Nuevo	\$3.500 millones	Pavimentación y estabilización	Vías del casco urbano al río	Recursos orientados a tramos críticos
2018	Alcaldía de Concordia	\$4.200 millones	Mantenimiento vial	Veredas y corregimientos	Presupuesto anual condicionado a aprobación departamental
2021	Gobernación del Magdalena	\$70.000 millones	Rehabilitación de tramos prioritarios	Pivijay, Salamina, Fundación	Presupuesto proyectado refleja disponibilidad de recursos nacionales
2022	Alcaldía de Sitio Nuevo	\$5.000 millones	Obras de drenaje y estabilización	Tramos con riesgo de inundación	Se priorizan zonas de mayor impacto social
2023	Alcaldía de Concordia	\$6.500 millones	Pavimentación y mantenimiento preventivo	Vías con alta actividad agrícola	Recursos combinados con cofinanciación nacional

Nota. La tabla refleja los presupuestos proyectados en vías secundarias, según entidad responsables, los municipios beneficiados y los tramos donde se planeó intervenir. **Fuente:** documentos presupuestales y medios de comunicación que reportan asignaciones presupuestales (Gobernación del Magdalena, 2016–2023; La República, 2022; Universidad de los Andes, 2016).

Apéndice D

Presupuesto Ejecutado para Vías Secundarias (2016–2025)

Año	Entidad	Presupuesto ejecutado	Programa / Tramo	Municipios beneficiados	Observaciones
2016	Gobernación del Magdalena	\$45.000 millones	Mejoramiento de vías rurales	Sitio Nuevo, Concordia	Se ejecutó parcialmente, algunos tramos quedaron pendientes
2017	Alcaldía de Sitio Nuevo	\$3.000 millones	Pavimentación y estabilización	Tramos críticos	Ajustes en obra por condiciones de suelos y clima
2018	Alcaldía de Concordia	\$4.000 millones	Mantenimiento vial	Veredas y corregimientos	Ejecución parcial debido a retrasos administrativos
2021	Gobernación del Magdalena	\$65.000 millones	Rehabilitación de tramos prioritarios	Pivijay, Salamina, Fundación	Algunos proyectos fueron prorrogados o ajustados
2022	Alcaldía de Sitio Nuevo	\$4.500 millones	Obras de drenaje y estabilización	Tramos con riesgo de inundación	Parte de los proyectos quedaron en ajustes técnicos
2023	Alcaldía de Concordia	\$6.000 millones	Pavimentación y mantenimiento preventivo	Vías con alta actividad agrícola	Ejecución condicionada a disponibilidad de recursos

Nota. La tabla muestra los recursos efectivamente ejecutados en proyectos de vías secundarias, comparando con lo proyectado en planes y presupuestos. Se incluyen observaciones sobre ajustes, prorrogas y limitaciones técnicas. La información proviene de informes oficiales y medios de comunicación (Gobernación del Magdalena, 2016–2023; La República, 2022; Universidad de los Andes, 2016).

Apéndice E

Estado de las vías secundarias por municipio en el Magdalena (2016-2025), tramos críticos e intervenciones

Municipio	Estado de la vía	Tramo crítico	Intervención / Avance	Fuente
El Piñón	Regular	Tramo central	Intervenido parcialmente en material afirmado	Gobernación del Magdalena, 2024
Cerro de San Antonio	Regular	Cercanías a salida del casco urbano	Intervenido parcialmente en material afirmado	Gobernación del Magdalena, 2024
Concordia	Regular	Cerro de San Antonio – Concordia	Intervenido parcialmente en material afirmado	Gobernación del Magdalena, 2024
Pedraza	Mal	Tramo acceso a Zapayán	Intervenido parcialmente en material afirmado	Gobernación del Magdalena, 2024
Plato	Regular	Plato – Chibolo	Intervenido	Santamartaaldia.co, 2022
Chibolo	Mal/Bien	Apure – Chibolo	Obra avanzada 78 %	Gobernación del Magdalena, 2025
Zapayán	Mal	Acceso a Concordia	Intervenido parcialmente en material afirmado	Observación directa, 2022
Tenerife	Mal/Regular	Plato – Tenerife	Obra sin terminar, con afectaciones	Canal Campo TV, 2025
Santa Ana	Mal	Acceso a Santa Bárbara de Pinto	No intervenido	Opinión Caribe, 2025

Municipio	Estado de la vía	Tramo crítico	Intervención / Avance	Fuente
Sitio Nuevo	Mal	Sitio Nuevo – Remolino	No intervenido	El Informador, 2025
Remolino	Mal	Remolino – Salamina	No intervenido	El Informador, 2025
Nueva Granada	Mal	Acceso a vías terciarias	No intervenido	Observación directa, 2022
Guamal	Bien/Regular	Tramo urbano – El Banco	Intervenido	Gobernación del Magdalena, 2025
San Sebastián	Mal	San Sebastián – San Zenón	No intervenido	Hoy Diario del Magdalena, 2025
Algarrobo	Mal	Tramo acceso a Fundación	No intervenido	Hoy Diario del Magdalena, 2025
Pijiño del Carmen	Regular	Tramo central	Intervenido sin mantenimiento	Observación directa, 2025
Santa Bárbara de Pinto	Mal	Puente Michichoa	Sin intervención completa	Opinión Caribe, 2025
Ciénaga	Bien	Tramo urbano – Pueblo Viejo	Intervenido	Observación directa, 2022
Fundación	Bien	Fundación – Pivijay	Intervenciones completadas	Gobernación del Magdalena, 2022

Municipio	Estado de la vía	Tramo crítico	Intervención / Avance	Fuente
Aracataca	Bien	Corredor central	Mejoras ejecutadas	Gobernación del Magdalena, 2022
Salamina	Regular	Salamina – El Piñón	Mejoras parciales en afirmado	Gobernación del Magdalena, 2024
El Banco	Bien	El Banco – Guamal	Proyecto en ejecución	Hoy Diario del Magdalena, 2025
El Retén	Bien/Regular	Retén – Aracataca	Intervenido/pavimentado, tramos con baches	Observación directa, 2022; EDS Noticias, 2023
Sabanas de San Ángel	Mal	Tramo acceso Algarrobo	No intervenido	Hoy Diario del Magdalena, 2025
Pueblo Viejo	Bien	Tramo urbano	Intervenido	Hoy Diario del Magdalena, 2025
Zona Bananera	Regular	Tramo intermedio	Intervenido, tramos con buen estado y otros con baches	Observación directa, 2022
Ariguaní	Bien	Ariguaní – Plato	Intervención completa	Gobernación del Magdalena, 2022

Nota. La tabla integra observaciones de campo realizadas hasta 2022, información de noticias sobre tramos críticos e intervenciones viales, y registros históricos de obras en el departamento del Magdalena. Se presenta el estado estimado de las vías secundarias por municipio y las acciones realizadas o pendientes hasta 2025 (Autor, 2025).

Apéndice F

Estados de las Vías Secundarias en el Magdalena 2025

Estado	Número de Municipios	Peso %
Bien	6	20,7%
Regular	7	24,1%
Mal	11	37,9%
Mixto	5	17,2%
Total	29	100%

Nota. Esta tabla muestra la distribución porcentual y por número de municipios del estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena en el 2025 con base al análisis de la tabla 4. Fuente: Autor (2025)

Apéndice G

Vía de Cerro de San Antonio a Concordia 2020



Fuente: *Santa Marta al día 2025*

Apéndice H

Vía de Plato a Tenerife



Fuente: www.santamartaaldia.com

Apéndice I

Vía de Chibolo a Zapayán 2024



Fuente: *santamartaaldia.com*

Apéndice J

Guion de Entrevista

Dirigida a funcionarios Públicos (Gobernación, Alcaldías, INVIAS y usuario). La siguiente entrevista tiene como objetivo realizar un análisis del estado de las vías secundarias en el Departamento del Magdalena y Los Factores Políticos Que Inciden En Su uso público entre el 2016-2025. Este análisis se realiza como proyecto de investigación para optar al título de Magister en “Gobierno, políticas públicas y desarrollo territorial” de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD.

Los datos e información suministrada por los entrevistados en las respuestas, serán tratados de acuerdo con las políticas de seguridad, confidencialidad y anonimato, Ley 1581 de 2012.

Solicito permiso para grabar la entrevista y poder transcribir las respuestas en el informe de la Universidad.

Con el fin de manejar los tiempos de las respuestas en esta entrevista se ha destinado un tiempo mínimo de 20 minutos y un máximo de 30 minutos para responder el total de las preguntas.

Preguntas

Pregunta 1 ¿En qué entidad trabajó y cuál era su área de desempeño entre enero de 2015 y diciembre de 2025?

Pregunta 2 ¿Desde su experiencia, ¿cómo describiría el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena?

Pregunta 3 ¿Cuáles considera que son las causas principales que explican las condiciones actuales de las vías secundarias en el departamento?

Pregunta 4 ¿Cree usted que en la Gobernación del Magdalena o en los municipios se presentan prácticas de clientelismo político, es decir, contratación basada en favores políticos y no en idoneidad?

Pregunta 5 ¿Si es así, ¿piensa que esto afecta la capacidad de gestión institucional?

Pregunta 6 ¿Considera que la falta de idoneidad técnica del personal encargado de formular y presentar proyectos de inversión derivada de posibles prácticas clientelistas ha influido en la baja ejecución o financiación de proyectos para vías secundarias?

Pregunta 7 Desde su trayectoria laboral, ¿qué factores políticos como cambios de gobierno, decisiones de campaña, alianzas, entre otros han tenido mayor impacto en la planificación y ejecución de proyectos viales en el departamento?

Pregunta 8 ¿Cómo se establecen las prioridades para la selección y ejecución de proyectos viales en el Departamento del Magdalena?

Pregunta 9 ¿Qué mecanismos o dinámicas considera que explican cómo la afinidad o desacuerdo político entre el nivel central y el nivel departamental se refleja en mayores o menores transferencias para inversión?

Pregunta 10 ¿Cómo describiría las relaciones políticas entre los gobernadores del Magdalena y el Gobierno Nacional en los periodos comprendidos entre 2016 y 2025?

Pregunta 11 ¿Considera que las afinidades políticas entre el gobernador y el gobierno nacional influyeron en algún momento en la asignación de recursos para el departamento? ¿De qué manera

Pregunta 12 ¿Tiene conocimiento de si la Gobernación del Magdalena o las alcaldías municipales presentaron proyectos de inversión para infraestructura de vías secundarias durante los periodos 2016 a 2025?

Pregunta 13 Desde su experiencia, ¿las obras ejecutadas en vías secundarias cumplen con los criterios técnicos y contractuales establecidos?

Cierre

¿Hay algún otro comentario o aspecto que le gustaría agregar sobre el tema?

Agradecemos su colaboración y por dedicar parte de su tiempo para responder las preguntas que ayudarán en el análisis de esta investigación.

Apéndice K

Cronograma de Entrevistas

Actor entrevistado	Entidad	Fecha
Funcionario de Presupuesto	Gobernación del Magdalena	16 de noviembre de 2025
Funcionario de Planeación	Gobernación del Magdalena	16 de noviembre de 2025
Funcionario de Infraestructura	Gobernación del Magdalena	17 de noviembre de 2025
Funcionario de Sec. de Hacienda	Alcaldía de Sitio Nuevo	17 de noviembre de 2025
Funcionario de Sec. de Hacienda	Concordia	18 de noviembre de 2025
Ingeniero	INVIAS	18 de noviembre de 2025
Usuario frecuente de las vías	Comunidad	19 de noviembre de 2025

Nota. en la tabla se muestra un cronograma de las entrevistas para los diferentes actores relacionados con el problema de investigación. *Fuente.* Autor

Apéndice L

Transcripción de Entrevistas

A continuación, se presenta la transcripción literal de las entrevistas semiestructuradas realizadas en el marco del proyecto de investigación “Estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena y los factores políticos que influyen en su condición (2016–2025)”, aplicadas a los 7 actores escogidos (3 funcionarios de la gobernación del Magdalena, 2 funcionarios de alcaldías (Sitio Nuevo y Remolino), funcionario de INVIAS y usuario conductor de las vías en análisis).

Código del entrevistado: E1-GOB-PRES

Fecha: 2025

Lugar: Departamento del Magdalena

Nota: La identidad del entrevistado se mantiene en reserva conforme a la Ley 1581 de 2012 sobre protección de datos personales.

Pregunta 1. ¿En qué entidad trabajó y cuál era su área de desempeño entre enero de 2015 y diciembre de 2025?

Respuesta: bueno, yo estuve vinculado a la Gobernación del Magdalena durante todo ese periodo, mi trabajo se centró en la formulación, evaluación y seguimiento de proyectos de inversión, sobre todo en infraestructura vial, incluyendo vías secundarias. También participé en la administración del Banco de Programas y Proyectos, revisando que las iniciativas estuvieran alineadas con el Plan de Desarrollo Departamental, con las fuentes de financiación disponibles regalías, recursos propios y concurrencia con la Nación y acompañando técnicamente a varios municipios en la estructuración de proyectos viales.

Pregunta 2. ¿Cómo describiría el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena?

Respuesta: desde la experiencia institucional, el estado de las vías secundarias en el Magdalena es bastante rezagado. Aunque hay algunos corredores donde se han hecho intervenciones puntuales, la mayoría de la red secundaria sigue en condiciones regulares o malas. Predominan los tramos en afirmado, con problemas serios de drenaje, pérdida de banca y deterioro acelerado, sobre todo en épocas de lluvia. Esto afecta directamente la conectividad entre municipios, corregimientos y zonas productivas, limitando el desarrollo rural y el acceso a servicios básicos.

Pregunta 3. ¿Cuáles considera que son las causas principales que explican estas condiciones?

Respuesta: aquí hay causas estructurales que vienen de muchos años atrás. Primero, un déficit histórico de inversión en la red secundaria, porque tradicionalmente se ha priorizado la red primaria. Segundo, muchos proyectos se ejecutaron sin estudios y diseños completos, lo que redujo su durabilidad. También influyen la limitada capacidad fiscal del departamento y los municipios, la alta dependencia de regalías y recursos nacionales, la falta de continuidad entre administraciones y las condiciones climáticas del territorio. Además, no ha existido una política sostenida de mantenimiento vial.

Pregunta 4. ¿Cree que se presentan prácticas de clientelismo político?

Respuesta: sí, es una realidad que en algunos momentos se presentan prácticas políticas que influyen en la priorización de proyectos y en la contratación. En infraestructura vial esto se siente bastante, porque hay presión para priorizar ciertos corredores o municipios por razones políticas y no siempre técnicas. A nivel municipal estas dinámicas son más visibles, por la cercanía entre actores políticos y administración pública.

Pregunta 5. ¿Esto afecta la capacidad de gestión institucional?

Respuesta: Claro que sí. Cuando los proyectos responden más a compromisos políticos que a criterios técnicos, se generan reprocesos, retrasos y observaciones de las entidades financiadoras. Desde Planeación se dificulta construir una visión de largo plazo, porque las inversiones se fragmentan y pierden impacto real en el territorio.

Pregunta 6. ¿La falta de idoneidad técnica ha influido en la baja ejecución o financiación?

Respuesta: sí, de manera directa. Muchos proyectos no cumplen los requisitos técnicos exigidos por el Gobierno Nacional. Se presentan con deficiencias en estudios de suelos, diseños hidráulicos incompletos o presupuestos mal estructurados. Eso hace que no se viabilicen o que requieran múltiples ajustes, retrasando la ejecución y limitando el acceso a recursos.

Pregunta 7. ¿Qué factores políticos han tenido mayor impacto?

Respuesta: el cambio de administraciones cada cuatro años es uno de los factores más fuertes, porque rompe la continuidad de los proyectos. También influyen los compromisos de campaña y las alianzas políticas con alcaldes y congresistas, que facilitan o dificultan la gestión de recursos ante el nivel nacional.

Pregunta 8. ¿Cómo se establecen las prioridades para proyectos viales?

Respuesta: formalmente se basan en el Plan de Desarrollo, diagnósticos técnicos y criterios de conectividad. Pero en la práctica, también pesan solicitudes de alcaldes, demandas comunitarias y compromisos políticos. El reto siempre ha sido equilibrar la técnica con la realidad política del territorio.

Pregunta 9. ¿Cómo influye la afinidad política en las transferencias?

Respuesta: las transferencias legales no cambian, pero la cofinanciación sí depende mucho de la relación política. Cuando hay afinidad, se facilita el acceso a programas nacionales y el acompañamiento técnico. Cuando no, los trámites se vuelven más lentos y el departamento depende más de recursos propios o regalías.

Pregunta 10. ¿Cómo fueron las relaciones políticas entre 2016 y 2025?

Respuesta: entre 2016 y 2018, con Rosa Cotes como gobernadora y Juan Manuel Santos como presidente, la relación fue institucionalmente estable. No era una afinidad total, pero había canales abiertos y se gestionaron recursos para proyectos rurales.

Entre 2019 y 2022, con Carlos Caicedo en la Gobernación e Iván Duque en la Presidencia, sí se sintió un distanciamiento fuerte. Hubo menos articulación, más demoras y menor acompañamiento del nivel nacional.

Desde 2022 en adelante, con la llegada de Gustavo Petro, se percibió nuevamente un ambiente de mayor afinidad política y diálogo institucional, aunque los resultados no fueron inmediatos por el rezago acumulado.

Pregunta 11. ¿Influyeron estas afinidades en la asignación de recursos?

Respuesta: sí, sobre todo en la prioridad y en los tiempos. En los periodos de afinidad, los proyectos del Magdalena tenían mayor visibilidad y avanzaban más rápido. En los periodos de diferencia política, los procesos se volvían más exigentes y demorados, afectando la ejecución real.

Pregunta 12 ¿Se presentaron proyectos de inversión en vías secundarias?

Respuesta: sí, se presentaron numerosos proyectos tanto desde la Gobernación como desde las alcaldías. Algunos lograron viabilidad y ejecución, especialmente los que tenían estudios completos. Otros quedaron en ajustes o perdieron vigencia con los cambios de administración”.

Pregunta 13. ¿Las obras ejecutadas cumplen con criterios técnicos y contractuales?

Respuesta: “en general, las obras bien planeadas cumplieron, pero también hubo proyectos con dificultades por estudios incompletos, ajustes en obra y limitaciones presupuestales. Esto demuestra la importancia de fortalecer la fase de formulación.

Cierre ¿Hay algún otro comentario o aspecto que le gustaría agregar sobre el tema?

Respuesta: el principal problema del Magdalena no es solo la falta de recursos, sino la debilidad institucional y la discontinuidad de las políticas públicas. Sin fortalecer la planeación técnica y reducir la politiquería, las vías secundarias seguirán en rezago.

Código del entrevistado: E2-GOB-PLAN

Entidad: Gobernación del Magdalena

Cargo: funcionario Oficina de Planeación

Fecha: 16 de diciembre de 2025

Modalidad: Entrevista semiestructurada

Periodo analizado: 2016–2025

Pregunta 1. ¿En qué entidad trabajó y cuál era su área de desempeño entre enero de 2015 y diciembre de 2025?

Respuesta: bueno, yo estuve vinculado a la Gobernación del Magdalena desde el año 2015 hasta el 2025, específicamente en la Oficina de Planeación. Mi trabajo estaba muy enfocado en todo lo que tenía que ver con la formulación, revisión y seguimiento de proyectos de inversión pública, sobre todo los relacionados con infraestructura vial secundaria. Desde Planeación revisábamos los proyectos que venían de Infraestructura y también los que presentaban las alcaldías, verificando que cumplieran con los requisitos técnicos y que estuvieran alineados con el Plan de Desarrollo Departamental y con las fuentes de financiación, como regalías o recursos nacionales.

Pregunta 2. Desde su experiencia, ¿cómo describiría el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena?

Respuesta: la verdad es que el estado de las vías secundarias en el Magdalena es bastante complicado. La mayoría de esas vías vienen con un deterioro acumulado de muchos años. Estamos hablando de tramos en afirmado, con pérdida de banca, problemas de drenaje y puntos

críticos que cada invierno se vuelven a dañar. Hay algunos corredores estratégicos que han tenido intervenciones, pero eso es más la excepción que la regla. En general, la red secundaria del departamento está atrasada y requiere inversiones estructurales, no solo mantenimiento.

Pregunta 3. ¿Cuáles considera que son las causas principales que explican estas condiciones?

Respuesta: aquí hay varias causas. Primero, un tema histórico de falta de inversión sostenida en la red secundaria. Segundo, las condiciones del territorio, porque el Magdalena tiene suelos muy blandos, zonas inundables y una afectación fuerte en época de lluvias. Y tercero, la falta de continuidad administrativa. Cada gobierno llega con prioridades distintas y muchos proyectos no alcanzan a consolidarse. Además, el departamento depende mucho de recursos nacionales y de regalías, lo que nos hace muy vulnerables a los tiempos y decisiones políticas.

Pregunta 4. ¿Cree usted que en la Gobernación o en los municipios se presentan prácticas de clientelismo político?

Respuesta: sí, eso es una realidad que no se puede desconocer. Desde Planeación se alcanza a ver que, en muchos casos, la priorización de proyectos no responde únicamente a criterios técnicos, sino también a compromisos políticos. El clientelismo no siempre es directo, pero sí se refleja en qué municipios avanzan más rápido, cuáles reciben acompañamiento y cuáles quedan rezagados. En los municipios pequeños esto es aún más marcado, porque muchas veces la contratación y la formulación de proyectos depende de acuerdos políticos locales.

Pregunta 5. ¿Piensa que esto afecta la capacidad de gestión institucional?

Respuesta: claro que afecta. Cuando la gestión se mueve más por intereses políticos que por criterios técnicos, se pierde eficiencia. Desde Planeación vimos cómo proyectos bien estructurados se quedaban esperando, mientras otros avanzaban con deficiencias. Además, el

clientelismo genera mucha rotación de personal técnico, entonces no hay continuidad, no hay memoria institucional, y eso termina afectando la calidad de la planeación.

Pregunta 6. ¿La falta de idoneidad técnica ha influido en la baja ejecución o financiación de proyectos?

Respuesta: sí, totalmente. Muchos proyectos de vías secundarias no lograron viabilidad porque venían mal formulados, sin estudios de suelos, con diseños hidráulicos incompletos o presupuestos mal calculados. Eso muchas veces tiene que ver con que las personas encargadas de formular los proyectos no tenían la experiencia suficiente, y eso a su vez está ligado a prácticas clientelistas. Al final, los proyectos se devuelven, se atrasan y se pierden oportunidades de financiación.

Pregunta 7. ¿Qué factores políticos han tenido mayor impacto en la planificación y ejecución de proyectos viales?

Respuesta: el factor más fuerte es el cambio de gobierno cada cuatro años. Cada administración llega con su propio enfoque y redefine prioridades. También influye mucho la relación del gobernador con el Gobierno Nacional y con la bancada congresional. En años electorales se nota bastante cómo se priorizan obras que den visibilidad rápida, incluso si no son las más urgentes desde el punto de vista técnico.

Pregunta 8. ¿Cómo se establecen las prioridades para los proyectos viales en el departamento?

Respuesta: en el papel, las prioridades se establecen con base en estudios técnicos, diagnósticos de transitabilidad y lo que dice el Plan de Desarrollo. Pero en la práctica, eso se mezcla con decisiones políticas. Influyen las solicitudes de los alcaldes, los compromisos que el gobernador haya asumido y la necesidad de mantener gobernabilidad en el territorio.

Pregunta 9. ¿Cómo se refleja la afinidad o el desacuerdo político en las transferencias para inversión?

Respuesta: eso se refleja más en la agilidad que en el monto como tal. Cuando hay afinidad política con el Gobierno Nacional, los proyectos avanzan más rápido, hay más acompañamiento técnico y se facilita la cofinanciación. Cuando no hay afinidad, los trámites se vuelven más lentos, los proyectos se devuelven más y pierden prioridad.

Pregunta 10. ¿Cómo describiría las relaciones políticas entre los gobernadores del Magdalena y el Gobierno Nacional entre 2016 y 2025?

Respuesta: entre 2016 y 2018, cuando estaba Rosa Cotes como gobernadora y Juan Manuel Santos como presidente, la relación fue relativamente estable. No era una afinidad total, pero sí había canales abiertos y se gestionaron recursos, sobre todo en programas rurales.

Después, entre 2019 y 2022, con Carlos Caicedo en la Gobernación e Iván Duque en la Presidencia, ahí sí se sintió un distanciamiento fuerte. Desde Planeación se notó menos articulación, menos acompañamiento y más demoras en los proyectos. Ya a partir de 2022, con el Gobierno de Gustavo Petro, se empezó a sentir nuevamente un ambiente de mayor afinidad política, con más diálogo institucional y expectativas de reactivar proyectos.

Pregunta 11. ¿Considera que estas afinidades influyeron en la asignación de recursos?

Respuesta: sí, influyeron bastante. No siempre de forma directa, pero sí en la prioridad y en los tiempos. En los periodos de afinidad, los proyectos del Magdalena tenían más visibilidad y avanzaban más rápido. En los periodos de diferencia política, muchos proyectos se quedaron estancados o tardaron demasiado en aprobarse.

Pregunta 12. ¿Tiene conocimiento de proyectos presentados entre 2016 y 2025?

Respuesta: sí, se presentaron muchos proyectos, tanto desde la Gobernación como desde los municipios. Algunos lograron viabilidad, sobre todo los que tenían estudios completos y

respaldo institucional. Otros no fueron viables porque tenían falencias técnicas o financiero y varios quedaron en ajustes y perdieron vigencia con los cambios de administración.

Pregunta 13. ¿Las obras ejecutadas cumplen con los criterios técnicos y contractuales?

Ha sido variable. Hay obras que sí cumplieron con los criterios técnicos y contractuales, pero también hubo otras con problemas por estudios incompletos, interventorías débiles y ajustes durante la ejecución. En muchos casos se resolvió lo urgente, pero no se hizo una solución estructural.

Cierre ¿Hay algún otro comentario o aspecto que le gustaría agregar sobre el tema?

Respuesta: yo creo que el mayor reto del Magdalena es fortalecer la planeación técnica y quitarle peso a la politiquería en la toma de decisiones. Mientras no haya continuidad institucional y criterios técnicos claros, las vías secundarias van a seguir en el mismo rezago.

Código del entrevistado: E3-GOB-INFR

Entidad: Gobernación del Magdalena

Cargo: funcionario Secretaría de Infraestructura

Fecha: 17 de noviembre de 2025

Modalidad: Entrevista semiestructurada

Periodo analizado: 2016–2025

Pregunta 1. ¿En qué entidad trabajó y cuál era su área de desempeño entre enero de 2015 y diciembre de 2025?

Entre el 2015 y el 2023 trabajé en la Gobernación del Magdalena, en la Secretaría de Infraestructura Departamental. Empecé como profesional en el área de Estudios y Proyectos y después pasé a apoyar la supervisión técnica de obras y convenios interadministrativos. Mi trabajo estaba enfocado principalmente en la estructuración de proyectos para vías secundarias, la revisión

de estudios y diseños, y la gestión técnica ante entidades del orden nacional para sacar adelante proyectos con recursos de regalías, SGP y concurrencia con la Nación.

Pregunta 2. ¿Cómo describiría el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena?

Respuesta: la verdad es que el estado de las vías secundarias en el Magdalena es bastante complicado. La mayoría de los tramos están en condiciones regulares o malas, sobre todo en zonas rurales y productivas. Predominan las vías en afirmado muy desgastado, con pérdida de banca, problemas serios de drenaje y afectaciones fuertes cuando llega el invierno. Hay algunos corredores que han sido intervenidos, pero son casos puntuales; en términos generales, la red secundaria arrastra un atraso de muchos años y no ha recibido la atención integral que necesita.

Pregunta 3. ¿Cuáles considera que son las principales causas que explican estas condiciones?

Aquí confluyen varios factores. Primero, la falta de recursos suficientes y constantes para mantenimiento; casi siempre se actúa cuando la vía ya está en muy mal estado. Segundo, muchos proyectos se formularon con estudios incompletos o desactualizados, sin tener en cuenta bien los suelos ni el comportamiento del agua, que en el Magdalena es clave. A eso se suma que el tráfico agrícola ha aumentado bastante y las vías no estaban diseñadas para soportar ese peso. Todo esto, junto con la vulnerabilidad climática del departamento, termina acelerando el deterioro.

Pregunta 4. ¿Cree usted que en la Gobernación o en los municipios se presentan prácticas de clientelismo político?

Respuesta: sí, eso pasa, y no es un secreto. La infraestructura vial es un tema muy sensible políticamente y muchas veces se convierte en moneda de cambio. En algunos casos, la priorización de vías no se hace solo por necesidad técnica, sino también por compromisos políticos, apoyos electorales o afinidades con alcaldes y líderes locales. No digo que siempre sea

así, pero sí es una práctica que se presenta, sobre todo en municipios pequeños donde la presión política es más directa.

Pregunta 5. ¿Considera que estas prácticas afectan la capacidad de gestión institucional?

Respuesta: claro que afectan. Cuando las decisiones no se toman con base en criterios técnicos, se pierde la posibilidad de planificar a largo plazo. Además, cada cambio de gobierno trae cambios en los equipos técnicos, y eso rompe la continuidad de los proyectos. Se pierde información, se repite trabajo y se debilita la capacidad de hacer seguimiento serio a las obras. Al final, eso termina afectando la calidad de las intervenciones y el uso eficiente de los recursos.

Pregunta 6. ¿La falta de idoneidad técnica del personal ha influido en la baja ejecución o financiación de proyectos?

Respuesta: sí, bastante. Muchas veces los proyectos no avanzan porque no están bien estructurados desde el inicio. Se presentan sin estudios de suelos completos, con diseños hidráulicos flojos o con presupuestos mal calculados. Eso hace que en el nivel nacional los devuelvan para ajustes o simplemente no los prioricen. Mientras tanto, se pierde tiempo y el departamento queda rezagado frente a otros que sí presentan proyectos más sólidos.

Pregunta 7. ¿Qué factores políticos han tenido mayor impacto en la planificación y ejecución de proyectos viales?

Respuesta: el principal problema es la falta de continuidad entre administraciones. Cada gobernador llega con sus propias prioridades y muchas veces deja proyectos anteriores en el camino. También influyen los tiempos electorales, porque se buscan obras rápidas, visibles, que se puedan mostrar, aunque no siempre sean las más necesarias. Además, la relación del gobernador con los congresistas y con el Gobierno Nacional pesa bastante a la hora de gestionar recursos.

Pregunta 8. ¿Cómo se establecen las prioridades para los proyectos viales en el departamento?

Respuesta. en el papel, las prioridades se definen con base en el Plan de Desarrollo, diagnósticos técnicos, conectividad y beneficio para la población. Pero en la práctica, a eso se le suman otros factores: solicitudes de alcaldes, presiones políticas, disponibilidad de recursos y compromisos adquiridos por la administración. Al final, la priorización termina siendo una mezcla entre lo técnico y lo político.

Pregunta 9. ¿Cómo se refleja la afinidad o el desacuerdo político en la asignación de recursos?

Respuesta: la afinidad política no cambia las transferencias legales, pero sí se nota en la gestión. Cuando hay buena relación con el Gobierno Nacional, los proyectos caminan más rápido, hay más acompañamiento técnico y se facilita el acceso a programas de cofinanciación. Cuando no hay afinidad, los trámites se demoran más y el departamento pierde protagonismo frente a otros territorios.

Pregunta 10. ¿Cómo describiría las relaciones políticas entre los gobernadores del Magdalena y el Gobierno Nacional entre 2016 y 2025?

Respuesta: durante ese periodo hubo de todo un poco. Hubo momentos en los que la relación fue más fluida y se lograron sacar proyectos adelante, y otros en los que hubo tensiones políticas claras. En esos momentos de distanciamiento se sintió menos presencia del Gobierno Nacional y más dificultad para gestionar recursos para vías secundarias.

¿Y cuáles fueron esos períodos donde se notaron más las afinidades y cuáles no?

Respuesta: en el tramo 2016 a 2018, cuando la Gobernación estaba en cabeza de Rosa Cotes y el Gobierno Nacional era el de Juan Manuel Santos, hubo una relación relativamente institucional. No era una afinidad política plena, pero sí existía una comunicación fluida que permitía gestionar proyectos, especialmente aquellos relacionados con el posconflicto y la

infraestructura rural. En ese momento se lograron adelantar algunos proyectos con recursos de regalías y programas nacionales, aunque los trámites no siempre fueron ágiles.

A partir de 2019, con la llegada de Carlos Caicedo a la Gobernación y el inicio del gobierno de Iván Duque, la relación se volvió más tensa. Había una clara diferencia política e ideológica, y eso se sintió en la gestión diaria. Aunque los canales institucionales se mantuvieron abiertos, el nivel de articulación fue menor y la aprobación de proyectos se volvió más lenta.

Desde la Gobernación se percibía menos acompañamiento técnico y menor disposición del nivel nacional para priorizar iniciativas del departamento, especialmente en temas de infraestructura vial.

En los años 2022 a 2025, con el cambio de Gobierno Nacional y la llegada de Gustavo Petro, la relación con la Gobernación volvió a modificarse. Aunque no se trató de una afinidad total, sí hubo mayor apertura al diálogo y una narrativa común alrededor del desarrollo territorial y la infraestructura para la conectividad rural. Esto permitió retomar algunos espacios de articulación, aunque los resultados en términos de ejecución no siempre fueron inmediatos, debido a ajustes institucionales y cambios en las prioridades nacionales.

Pregunta 11. ¿Considera que las afinidades políticas influyeron en la asignación de recursos? ¿De qué manera?

Respuesta: sí, influyeron, sobre todo en la priorización y en la agilidad de los procesos. Cuando había afinidad política, era más fácil que el departamento entrara en programas nacionales, que se aprobaran proyectos y que se asignaran recursos. En cambio, cuando no había esa cercanía, los proyectos se demoraban más o quedaban en segundo plano.

Por ejemplo, como mencioné anteriormente, durante el periodo de Rosa Cotes con Santos, aunque no había una alineación política total, sí existía una disposición institucional que facilitaba

la aprobación de proyectos de vías secundarias, sobre todo aquellos enfocados en zonas rurales y productivas. Los proyectos avanzaban, pero con procesos largos y exigentes.

En el periodo Caicedo y Duque, la falta de afinidad se reflejó en varios aspectos: mayor demora en las viabilidades, menor priorización de proyectos del Magdalena frente a otros departamentos y menos presencia del nivel nacional en el territorio. Muchos proyectos de vías secundarias quedaron estancados en ajustes técnicos o perdieron visibilidad dentro de los ministerios, lo que se tradujo en menor ejecución efectiva, más que en una reducción formal de recursos.

Ya en el escenario posterior, con el cambio de Gobierno Nacional, se percibió una mayor disposición para revisar proyectos del departamento, especialmente aquellos alineados con enfoques de conectividad rural, desarrollo territorial y equidad regional. Sin embargo, el rezago acumulado de años anteriores y la debilidad técnica de algunos proyectos hicieron que los resultados no se vieran de inmediato.

Pregunta 12. ¿Tiene conocimiento de si se presentaron proyectos de inversión en vías secundarias entre 2016 y 2025?

Respuesta: sí, se presentaron bastantes proyectos, tanto desde la Gobernación como desde las alcaldías. Hubo iniciativas para pavimentación, mejoramiento de afirmados, atención de puntos críticos y obras de drenaje. Algunos proyectos lograron financiación, pero muchos otros se quedaron en ajustes técnicos o no alcanzaron a ser viabilizados, principalmente por problemas en los estudios o falta de recursos.

La Gobernación del Magdalena y varias alcaldías municipales presentaron múltiples proyectos para vías secundarias. Los proyectos que lograron viabilidad fueron, en su mayoría, aquellos con estudios y diseños completos, especialmente intervenciones en tramos estratégicos,

atención de puntos críticos y obras de drenaje, muchos financiados con recursos de regalías o mediante convenios interadministrativos.

Por el contrario, los proyectos que no avanzaron presentaban debilidades técnicas como falta de estudios de suelos, diseños hidráulicos incompletos, presupuestos desactualizados o escasa capacidad técnica municipal. Estos proyectos quedaron en ajustes o perdieron prioridad, especialmente cuando no contaron con respaldo financiero o acompañamiento institucional suficiente.

¿Cómo en cuales municipios se aprobaron y cuáles no?

Respuesta: en términos generales, los municipios que lograron aprobar proyectos fueron aquellos que contaron con mayor acompañamiento técnico de la Gobernación o que presentaron iniciativas bien estructuradas, especialmente para atención de puntos críticos y mejoramientos parciales. Entre estos se pueden mencionar municipios como Zona Bananera, Fundación, Aracataca, El Banco, Plato y algunos corredores rurales de Ciénaga.

Varios municipios con menor capacidad técnica, especialmente los más pequeños y rurales, tuvieron dificultades para lograr la viabilidad de sus proyectos, principalmente por deficiencias en estudios, diseños y presupuestos, como algunos del centro y sur del departamento.

Pregunta 13. ¿Las obras ejecutadas en vías secundarias cumplen con los criterios técnicos y contractuales?

Respuesta: hay de todo. Algunas obras se hicieron bien y cumplen con las especificaciones técnicas. Pero también hubo casos donde la calidad no fue la esperada, ya sea por estudios deficientes, problemas en la interventoría o dificultades durante la ejecución. Eso hace que algunas vías se deterioren más rápido de lo previsto y obligue a nuevas intervenciones en poco tiempo.

Cierre ¿Hay algún otro comentario o aspecto que le gustaría agregar sobre el tema?

Respuesta: el Magdalena necesita una política clara y sostenida para las vías secundarias, que no dependa tanto del vaivén político. Hace falta fortalecer los equipos técnicos, mejorar la calidad de los proyectos desde la formulación y garantizar continuidad entre administraciones. Si no se corrige eso, el atraso vial del departamento va a seguir creciendo, por más recursos que se consigan.

Código del entrevistado: E4-ALC-SITIO NUEVO

Entidad: Alcaldía de Sitio Nuevo

Cargo: funcionario Sitio Nuevo

Fecha: 17 de noviembre de 2025

Modalidad: Entrevista semiestructurada

Periodo analizado: 2016–2025

Pregunta 1. ¿En qué entidad trabajó y cuál era su área de desempeño entre enero de 2015 y diciembre de 2025?

Entre los años 2016 y 2025 me desempeñé como funcionario de la Alcaldía Municipal de Sitio Nuevo, vinculado principalmente a la Secretaría de Planeación y al área de Infraestructura. Durante este periodo, mis funciones estuvieron relacionadas con la formulación, evaluación y seguimiento de proyectos de inversión pública, especialmente aquellos asociados a la red vial secundaria y rural del municipio. Asimismo, participé en la articulación institucional con la Gobernación del Magdalena, entidades del orden nacional y esquemas asociativos para la gestión de recursos, además del acompañamiento técnico a los procesos de contratación y supervisión de obras.

Pregunta 2. ¿Desde su experiencia, ¿cómo describiría el estado actual de las vías secundarias en el municipio y en el departamento del Magdalena?

Desde la realidad de Sitio Nuevo, el estado de las vías secundarias puede describirse como frágil y altamente vulnerable. El municipio, al estar ubicado en una zona de influencia directa del río Magdalena y del complejo de ciénagas, enfrenta condiciones ambientales que afectan de manera permanente la infraestructura vial. Muchos tramos son vías en afirmado, con problemas de inundación, pérdida de banca y deterioro acelerado por humedad. A nivel departamental, la situación es similar, con corredores que presentan intervenciones parciales, pero sin soluciones estructurales que garanticen transitabilidad permanente, especialmente en temporada invernal.

Pregunta 3. ¿Cuáles considera que son las causas principales que explican las condiciones actuales de las vías secundarias?

Las causas principales están asociadas, en primer lugar, a las condiciones geográficas y ambientales del territorio, caracterizado por suelos blandos, alta presencia de agua y baja capacidad portante. A esto se suma la limitada capacidad fiscal del municipio, que dificulta la ejecución de obras de gran escala sin apoyo externo. También influyen la falta de mantenimiento preventivo, la ejecución de obras sin estudios geotécnicos profundos en el pasado y el aumento del tránsito asociado a actividades productivas y de movilidad regional. Todo esto genera un deterioro constante de la red vial secundaria.

Pregunta 4. ¿Cree usted que en la Gobernación del Magdalena o en los municipios se presentan prácticas de clientelismo político?

Desde el ámbito municipal, es evidente que la política influye en la gestión pública, y la infraestructura vial es uno de los sectores más sensibles a estas dinámicas. En municipios como Sitio Nuevo, donde las necesidades son muchas y los recursos limitados, se presentan presiones políticas para priorizar ciertos sectores o proyectos. En algunos casos, estas decisiones no responden estrictamente a criterios técnicos, sino a compromisos políticos adquiridos con

comunidades o líderes locales. A nivel departamental, también se perciben estas dinámicas cuando se definen los municipios que recibirán mayor inversión.

Pregunta 5. Si es así, ¿piensa que esto afecta la capacidad de gestión institucional?

Sí, estas prácticas afectan la capacidad de gestión institucional, porque dificultan la planificación a mediano y largo plazo. Cuando las decisiones se toman bajo presión política, se fragmentan los recursos y se pierde la posibilidad de ejecutar proyectos integrales. Además, se genera inestabilidad en los equipos técnicos, ya que los cambios administrativos suelen traer modificaciones en el personal, afectando la continuidad de los procesos y el seguimiento adecuado de los proyectos.

Pregunta 6. ¿Considera que la falta de idoneidad técnica del personal ha influido en la baja ejecución o financiación de proyectos?

Sí, la falta de idoneidad técnica ha sido un factor determinante. En municipios pequeños como Sitio Nuevo, no siempre se cuenta con personal especializado en formulación de proyectos viales, lo que obliga a depender de consultorías externas. Esto retrasa los procesos y, en algunos casos, genera proyectos con deficiencias técnicas que no logran viabilidad ante las entidades financiadoras. La ausencia de equipos técnicos estables y capacitados limita la capacidad del municipio para acceder a recursos de cofinanciación y ejecutar proyectos de mayor impacto.

Pregunta 7. Desde su trayectoria laboral, ¿qué factores políticos han tenido mayor impacto en la planificación y ejecución de proyectos viales?

El factor político más relevante ha sido el cambio de administraciones cada cuatro años, que genera discontinuidad en la planificación vial. Cada gobierno llega con nuevas prioridades, lo que afecta proyectos que ya estaban en formulación o ejecución. También influyen las relaciones políticas con la Gobernación y con congresistas, que facilitan o dificultan la gestión de recursos.

En periodos electorales, se priorizan obras de rápida ejecución y alta visibilidad, dejando de lado intervenciones estructurales necesarias para la red secundaria.

Pregunta 8. ¿Cómo se establecen las prioridades para la selección y ejecución de proyectos viales en el municipio?

En Sitio Nuevo, las prioridades se establecen a partir de diagnósticos técnicos, necesidades comunitarias y análisis de impacto social y productivo. Se consideran factores como el número de comunidades beneficiadas, la conectividad con centros poblados, el acceso a servicios básicos y la reducción del riesgo por inundaciones. Sin embargo, también influyen factores sociales y políticos, como solicitudes comunitarias y compromisos adquiridos por la administración, lo que obliga a buscar un equilibrio entre la técnica y la realidad política del territorio.

Pregunta 9. ¿Qué mecanismos explican cómo la afinidad o desacuerdo político influye en mayores o menores transferencias para inversión?

Desde el municipio, se percibe que la afinidad política facilita el acceso a recursos y acompañamiento institucional. Cuando hay buena relación con la Gobernación o con el Gobierno Nacional, se agilizan los trámites, se facilita la firma de convenios y se accede a programas de inversión. En escenarios de desacuerdo político, los procesos se vuelven más lentos y los proyectos quedan en espera, lo que retrasa la ejecución de obras y limita la inversión en vías secundarias.

Pregunta 10. ¿Cómo describiría las relaciones políticas entre los gobernadores del Magdalena y el Gobierno Nacional entre 2016 y 2025?

Durante el periodo 2016–2025, las relaciones entre la Gobernación del Magdalena y el Gobierno Nacional tuvieron comportamientos claramente diferenciados según los gobiernos de turno.

En el periodo 2016–2018, cuando la Gobernación estuvo en cabeza de Rosa Cotes y el Gobierno Nacional bajo la presidencia de Juan Manuel Santos, se percibió una relación institucional relativamente fluida. Aunque no era una afinidad política total, sí existía un canal abierto de articulación que permitió la gestión de algunos recursos, especialmente en programas asociados al posconflicto, atención de zonas rurales y mejoramiento de vías en municipios con alta vulnerabilidad.

Posteriormente, en el periodo 2018–2022, con la llegada de Iván Duque a la Presidencia y el inicio de la administración departamental de Carlos Caicedo, se evidenció un escenario de mayor distanciamiento político. Desde el territorio se percibió una relación más tensa entre el nivel departamental y el Gobierno Nacional, lo cual se reflejó en una menor articulación institucional, procesos más lentos para la aprobación de proyectos y menor presencia directa de programas nacionales en la red secundaria del departamento.

Finalmente, a partir de 2022, con el cambio de Gobierno Nacional y el inicio del mandato de Gustavo Petro, se observó un ambiente de mayor afinidad política con la administración departamental. Esto se tradujo en una reactivación del diálogo institucional y mayores expectativas de apoyo para proyectos de infraestructura, aunque muchos de estos procesos aún se encontraban en fase de estructuración.

Pregunta 11. ¿Considera que las afinidades políticas entre el gobernador y el gobierno nacional influyeron en algún momento en la asignación de recursos? ¿De qué manera?

Sí, desde la experiencia municipal, es claro que las afinidades políticas influyeron en la asignación y, sobre todo, en la oportunidad de los recursos. Durante los periodos de mayor afinidad o entendimiento institucional, los proyectos del departamento y de los municipios tenían mayor visibilidad ante el nivel nacional, se facilitaba el acompañamiento técnico y los tiempos de respuesta eran más ágiles.

Por el contrario, en los periodos de mayor distanciamiento político, como el comprendido entre 2019 y 2021, los municipios percibimos mayores dificultades para sacar adelante proyectos viales. No se trató de una exclusión directa, sino de una menor prioridad, mayores exigencias técnicas y retrasos en la aprobación de viabilidades y convenios. En municipios pequeños como Sitio Nuevo, estas diferencias fueron determinantes, ya que dependemos casi totalmente de la gestión departamental para acceder a recursos nacionales.

Pregunta 12. ¿Tiene conocimiento de si la Gobernación del Magdalena o las alcaldías municipales presentaron proyectos de inversión para infraestructura de vías secundarias durante 2016–2025?

Sí, durante el periodo 2016–2025 tanto la Gobernación del Magdalena como los municipios presentaron múltiples proyectos de inversión para la red vial secundaria. En el caso de Sitio Nuevo, se radicaron proyectos principalmente orientados al mejoramiento de vías rurales, estabilización de tramos críticos y construcción de obras de drenaje para mitigar inundaciones.

Desde la experiencia territorial, los proyectos que lograron viabilidad fueron aquellos formulados entre 2016–2018 y algunos posteriores a 2022, cuando existió mayor articulación institucional y acompañamiento técnico. En contraste, varios proyectos radicados entre 2019 y 2021 no lograron avanzar, principalmente por observaciones técnicas, falta de Cierre ¿Hay algún otro comentario o aspecto que le gustaría agregar sobre el tema? financiero o por quedar rezagados en los procesos de priorización departamental y nacional.

En varios casos, los proyectos no fueron rechazados, sino que quedaron en ajustes y perdieron vigencia con los cambios de administración.

Pregunta 13. ¿Desde su experiencia, las obras ejecutadas en vías secundarias cumplen con los criterios técnicos y contractuales establecidos?

Las obras que finalmente se ejecutaron en Sitio Nuevo cumplieron, en términos generales, con los criterios técnicos y contractuales establecidos, especialmente aquellas que contaron con supervisión departamental o interventoría externa. Sin embargo, también se presentaron limitaciones asociadas a la complejidad del territorio, como suelos blandos, presencia permanente de agua y restricciones presupuestales que obligaron a realizar soluciones técnicas básicas y no estructurales.

En algunos proyectos ejecutados durante los periodos de menor articulación institucional, se evidenciaron ajustes en obra, ampliaciones de plazo y soluciones de corto alcance. A pesar de estas dificultades, las intervenciones permitieron mejorar la transitabilidad y reducir el aislamiento de varias comunidades rurales, aunque persiste la necesidad de obras más integrales y sostenibles en el tiempo.

Código del entrevistado: E5-ALCALDIA-CONCORDIA

Entidad: Alcaldía de Concordia

Cargo: funcionario de Infraestructura/planeación

Fecha: 18 de noviembre de 2025

Modalidad: Entrevista semiestructurada

Periodo analizado: 2016–2025

Pregunta 1. ¿En qué entidad trabajó y cuál era su área de desempeño entre enero de 2015 y diciembre de 2025?

Durante el periodo comprendido entre 2015 y 2025 he estado vinculado a la Alcaldía Municipal de Concordia, inicialmente como profesional de apoyo en la Secretaría de Planeación y posteriormente como funcionario del área de Infraestructura y Proyectos. Mis funciones han estado relacionadas con la formulación de proyectos de inversión pública, especialmente en infraestructura vial rural, el acompañamiento a procesos de contratación de obras, el seguimiento

técnico a la ejecución de proyectos y la articulación con la Gobernación del Magdalena y entidades del orden nacional para la gestión de recursos. Desde el municipio, también he participado en el levantamiento de información de la red vial secundaria y terciaria, así como en la priorización de intervenciones según las necesidades del territorio.

Pregunta 2. Desde su experiencia, ¿cómo describiría el estado actual de las vías secundarias en el municipio y en el departamento del Magdalena?

Desde la realidad municipal, el estado de las vías secundarias en Concordia y en gran parte del Magdalena es complejo y presenta un rezago histórico. En el caso específico de Concordia, muchos tramos son vías en afirmado que se encuentran en condiciones regulares o malas, con problemas recurrentes de pérdida de banca, deterioro por tránsito pesado y afectaciones severas durante la temporada de lluvias. A nivel departamental, la situación es similar: existen algunos corredores intervenidos, pero la mayoría de la red secundaria no cuenta con soluciones estructurales. Esto impacta directamente la movilidad de los campesinos, el transporte de productos agrícolas, el acceso a servicios básicos y la integración del municipio con otros centros poblados.

Pregunta 3. ¿Cuáles considera que son las causas principales que explican las condiciones actuales de las vías secundarias?

Las causas principales son varias y están interrelacionadas. En primer lugar, la limitada capacidad fiscal del municipio hace que no sea posible ejecutar obras de gran impacto sin apoyo del departamento o de la Nación. En segundo lugar, históricamente no se ha contado con programas sostenidos de mantenimiento vial, sino con intervenciones puntuales que no resuelven el problema de fondo. También influyen las condiciones climáticas del territorio, con suelos arcillosos y alta pluviosidad, que aceleran el deterioro de las vías. A esto se suma el aumento del

tránsito agrícola y ganadero, que supera la capacidad estructural de muchas vías que no fueron diseñadas para ese nivel de carga.

Pregunta 4. ¿Cree usted que en la Gobernación del Magdalena o en los municipios se presentan prácticas de clientelismo político?

Desde el ámbito municipal, es claro que la política influye en muchas decisiones relacionadas con la inversión pública, y la infraestructura vial no es la excepción. En municipios pequeños como Concordia, existen presiones políticas y sociales para priorizar ciertos sectores o tramos viales, muchas veces asociadas a compromisos adquiridos en campaña o a apoyos políticos. En algunos casos, esto puede derivar en prácticas clientelistas, donde la priorización de proyectos o la contratación no responde exclusivamente a criterios técnicos, sino también a relaciones políticas. A nivel departamental, esta dinámica también se percibe, especialmente cuando se definen los municipios o corredores que recibirán recursos.

Pregunta 5. Si es así, ¿piensa que esto afecta la capacidad de gestión institucional? Sí, afecta la capacidad de gestión, porque limita la posibilidad de planificar de manera ordenada y técnica. Cuando las decisiones se toman bajo presión política, se corre el riesgo de dispersar los recursos en múltiples frentes sin lograr intervenciones integrales. Además, se generan cambios frecuentes en las prioridades, lo que afecta la continuidad de los proyectos y debilita la institucionalidad. Desde el municipio, esto se traduce en reprocesos, ajustes constantes y dificultades para cumplir los requisitos exigidos por las entidades financiadoras.

Pregunta 6. ¿Considera que la falta de idoneidad técnica del personal ha influido en la baja ejecución o financiación de proyectos?

Sí, especialmente en los municipios pequeños, donde la capacidad técnica es limitada. La formulación de proyectos viales exige conocimientos especializados en estudios de suelos, presupuestos, diseños hidráulicos y normatividad, y no siempre se cuenta con ese perfil de manera

permanente. En Concordia, muchas veces ha sido necesario contratar consultorías externas para completar estudios y diseños, lo que implica mayores costos y tiempos. Esta situación ha ocasionado que algunos proyectos no sean viabilizados en la primera instancia o queden en ajustes, retrasando su ejecución y la posibilidad de acceder a financiación.

Pregunta 7. Desde su trayectoria laboral, ¿qué factores políticos han tenido mayor impacto en la planificación y ejecución de proyectos viales?

Uno de los factores que más impacto tiene es el cambio de administraciones cada cuatro años, tanto a nivel municipal como departamental. Cada gobierno llega con nuevas prioridades y compromisos, lo que afecta la continuidad de los proyectos viales. También influyen las alianzas políticas con la Gobernación y con congresistas, ya que estas relaciones facilitan la gestión de recursos ante el nivel nacional. En años electorales, se priorizan obras de mayor visibilidad, mientras que los proyectos estructurales suelen quedar relegados.

Pregunta 8. ¿Cómo se establecen las prioridades para la selección y ejecución de proyectos viales en el municipio?

En Concordia, las prioridades se establecen a partir de diagnósticos técnicos del estado de las vías, las necesidades de las comunidades rurales y el impacto productivo de cada corredor. Se evalúa cuántas veredas se benefician, el volumen de tránsito, la importancia para la salida de productos agrícolas y la conectividad con el casco urbano. Sin embargo, también influyen factores sociales y políticos, como solicitudes comunitarias, acuerdos con juntas de acción comunal y compromisos adquiridos por la administración. El reto es lograr que estas decisiones se mantengan alineadas con criterios técnicos.

Pregunta 9. ¿Qué mecanismos explican cómo la afinidad o desacuerdo político influye en mayores o menores transferencias para inversión?

Desde el municipio se percibe que la afinidad política facilita el acceso a recursos y acompañamiento institucional. Cuando hay buena relación con la Gobernación o con actores del Gobierno Nacional, los proyectos reciben mayor apoyo técnico, se agilizan los trámites y se facilita la firma de convenios. En escenarios de desacuerdo, los procesos tienden a ser más lentos y los proyectos quedan en lista de espera. Esto no significa que no se asignen recursos, pero sí que el ritmo y la oportunidad de la inversión se ven afectados.

Pregunta 10. ¿Cómo describiría las relaciones políticas entre los gobernadores del Magdalena y el Gobierno Nacional entre 2016 y 2025?

Desde la óptica municipal, las relaciones entre los gobernadores del Magdalena y el Gobierno Nacional durante ese periodo fueron variables. Hubo momentos de mayor articulación institucional, donde se sintió presencia del nivel nacional en el territorio y apoyo a proyectos viales, y otros periodos de mayor distanciamiento político, que se reflejaron en menos acompañamiento y menor flujo de recursos. Estas dinámicas tuvieron impacto directo en municipios como Concordia, que dependen en gran medida de la gestión departamental para acceder a inversión.

Pregunta 11. ¿Considera que las afinidades políticas influyeron en la asignación de recursos? ¿De qué manera?

Sí, influyeron principalmente en la priorización y en la agilidad de los procesos. Cuando existía afinidad política, los proyectos municipales tenían mayor visibilidad, recibían acompañamiento técnico y avanzaban con mayor rapidez. En periodos de menor afinidad, los mismos proyectos tardaban más en ser revisados o requerían mayores ajustes. Para municipios pequeños, este respaldo político e institucional es clave para lograr que las iniciativas se conviertan en obras reales.

Pregunta 12. ¿Tiene conocimiento de si se presentaron proyectos de inversión para vías secundarias durante 2016–2025?

Sí, durante ese periodo el municipio de Concordia presentó varios proyectos de inversión para vías secundarias y rurales, tanto ante la Gobernación del Magdalena como ante instancias de regalías. Algunos proyectos lograron viabilidad y ejecución, especialmente aquellos orientados al mejoramiento de tramos críticos y obras de drenaje. Otros quedaron en etapa de ajustes técnicos o perdieron vigencia por cambios administrativos y falta de Cierre ¿Hay algún otro comentario o aspecto que le gustaría agregar sobre el tema? financiero. En general, el municipio ha sido activo en la formulación de proyectos, aunque con limitaciones técnicas y presupuestales.

Pregunta 13. Desde su experiencia, ¿las obras ejecutadas cumplen con los criterios técnicos y contractuales establecidos?

En términos generales, las obras ejecutadas han cumplido con los criterios técnicos y contractuales, aunque con limitaciones propias del contexto local. Se han presentado dificultades asociadas a condiciones climáticas, calidad de materiales disponibles en la zona y restricciones presupuestales. En algunos casos, la interventoría ha sido limitada por falta de recursos, lo que afecta el control de calidad. Aun así, las intervenciones han permitido mejorar la transitabilidad y reducir puntos críticos en varios sectores del municipio.

Cierre ¿Hay algún otro comentario o aspecto que le gustaría agregar sobre el tema?

Como comentario final, considero que el principal desafío para municipios como Concordia es fortalecer la capacidad técnica y garantizar continuidad en la planeación vial. La red secundaria requiere inversiones sostenidas, articulación entre niveles de gobierno y decisiones basadas en criterios técnicos, más allá del ciclo político. Sin ese enfoque, las mejoras seguirán siendo temporales y el rezago estructural persistirá.

Código del entrevistado: E6-FUN INV

Entidad: Alcaldía de Concordia

Cargo: funcionario de INVÍAS

Fecha: 18 de noviembre de 2025

Modalidad: Entrevista semiestructurada

Periodo analizado: 2016–2025

Pregunta 1. ¿En qué entidad trabajó y cuál era su área de desempeño entre enero de 2015 y diciembre de 2025?

Entre los años 2016 y 2025 me desempeñé como ingeniero de proyectos en el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, adscrito a la Dirección de Infraestructura. Dentro de mis funciones principales estaba la estructuración técnica de proyectos de mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de la red vial secundaria asignada al Instituto, así como la supervisión técnica de contratos de obra y la evaluación de estudios y diseños presentados por gobernaciones y alcaldías que buscaban acceder a esquemas de cofinanciación con recursos del nivel nacional.

Pregunta 2. ¿Cómo describiría el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena?

El estado de las vías secundarias en el Magdalena puede calificarse como heterogéneo, pero mayoritariamente deficiente. La mayoría de los corredores presenta deterioro estructural acumulado, manifestado en fallas por fatiga del pavimento, baches, pérdida de la capa de rodadura, deficiencias en los sistemas de drenaje y baja capacidad portante. En muchos tramos no existe una estructura de pavimento formal, sino afirmados deteriorados que no responden a las cargas actuales, especialmente en corredores con tráfico agrícola y de carga pesada.

Pregunta 3. ¿Cuáles considera que son las principales causas de las condiciones actuales de las vías secundarias?

Las principales causas son de carácter estructural y acumulativo. Existe un déficit histórico de mantenimiento y conservación rutinaria, acompañado de diseños incompletos o desactualizados que no consideran las cargas reales ni las condiciones hidráulicas del territorio. A esto se suma una baja inversión sostenida por parte de las entidades territoriales, la alta dependencia de recursos del nivel nacional y deficiencias significativas en el manejo del drenaje, especialmente en zonas de alta pluviosidad. Además, muchas vías han sido sometidas a tráfico pesado no previsto, principalmente asociado a actividades agrícolas y ganaderas.

Pregunta 4. ¿Cree usted que en la Gobernación del Magdalena o en los municipios se presentan prácticas de clientelismo político?

Desde la experiencia técnica en INVÍAS, es posible identificar que en algunos municipios y, en ciertos momentos, también a nivel departamental, se presentan prácticas que pueden asociarse al clientelismo político. Estas se manifiestan principalmente en la priorización de proyectos viales con base en compromisos políticos, presión de actores locales o intereses electorales, más que en diagnósticos técnicos de criticidad vial. No se trata de una práctica uniforme ni permanente, pero sí recurrente, especialmente en contextos donde la capacidad institucional es débil y la toma de decisiones se concentra en pocas personas.

Pregunta 5. ¿Piensa que esto afecta la capacidad de gestión institucional?

Sí, afecta de manera directa y significativa. El clientelismo debilita la capacidad de gestión porque interrumpe los procesos técnicos y administrativos. La rotación frecuente de funcionarios, muchas veces por cambios políticos, genera pérdida de memoria institucional y discontinuidad en la formulación y seguimiento de los proyectos. Además, cuando los cargos técnicos se asignan sin criterios de idoneidad, se incrementa el riesgo de errores en estudios, diseños y procesos contractuales, lo que termina afectando los tiempos, costos y calidad de las obras.

Pregunta 6. ¿Considera que la falta de idoneidad técnica del personal ha influido en la baja ejecución o financiación de proyectos?

Definitivamente sí. Desde INVÍAS se observa que una de las principales razones por las cuales los proyectos de vías secundarias no avanzan es la baja calidad técnica en su formulación. Muchos proyectos llegan incompletos, con estudios desactualizados, presupuestos mal estructurados o sin soportes geotécnicos e hidráulicos adecuados. Esto obliga a devolverlos para ajustes o, en algunos casos, a descartarlos. La falta de idoneidad técnica no solo retrasa la ejecución, sino que reduce las posibilidades de acceder a cofinanciación nacional.

Pregunta 7. ¿Qué factores políticos han tenido mayor impacto en la planificación y ejecución de proyectos viales?

El factor político más relevante es el cambio de administraciones cada cuatro años. Cada nuevo gobierno redefine prioridades, lo que afecta la continuidad de los proyectos viales. También influyen las decisiones tomadas en periodos preelectorales, donde se priorizan obras de rápida ejecución y alta visibilidad, dejando de lado proyectos estructurales que requieren más tiempo. Asimismo, las alianzas políticas entre gobernadores, alcaldes y congresistas inciden en la focalización territorial de los recursos.

Pregunta 8. ¿Cómo se establecen las prioridades para la selección y ejecución de proyectos viales?

Formalmente, las prioridades se establecen con base en criterios técnicos como el nivel de servicio de la vía, el volumen de tránsito, la conectividad regional y el impacto socioeconómico. No obstante, en la práctica estos criterios suelen combinarse con consideraciones políticas, disponibilidad presupuestal y presiones locales. Esto genera una brecha entre la planificación técnica y la ejecución real de los proyectos.

Pregunta 9. ¿Qué mecanismos explican cómo la afinidad o desacuerdo político se refleja en las transferencias?

La afinidad política no se traduce necesariamente en mayores montos directos, pero sí en mayor agilidad administrativa. Cuando existe alineación entre el nivel departamental y el nacional, se facilita el acceso a cupos indicativos, la inclusión en programas nacionales y el acompañamiento técnico permanente. En contextos de desacuerdo, los procesos se vuelven más lentos, los proyectos pierden prioridad y disminuye la interlocución técnica.

Pregunta 10. ¿Cómo describiría las relaciones políticas entre 2016 y 2025?

Las relaciones entre el gobierno departamental del Magdalena y el Gobierno Nacional fueron variables. Hubo periodos de mayor cooperación institucional y otros de mayor tensión política. Estos cambios se reflejaron en la frecuencia de mesas técnicas, la velocidad de respuesta a los proyectos y el nivel de acompañamiento en la ejecución de obras viales.

Pregunta 11. ¿Las afinidades políticas influyeron en la asignación de recursos?

Sí, influyeron principalmente en la priorización y en los tiempos de aprobación. Los proyectos presentados en contextos de mayor afinidad tendieron a avanzar con mayor rapidez y a contar con mayor respaldo institucional, mientras que en escenarios de tensión los trámites fueron más largos y complejos.

Pregunta 12. ¿Tiene conocimiento de proyectos presentados durante 2016–2025?

Sí, durante ese periodo la Gobernación del Magdalena y varios municipios presentaron múltiples proyectos de mejoramiento, mantenimiento y pavimentación de vías secundarias. Sin embargo, una parte importante de estos proyectos requirió ajustes técnicos antes de ser viabilizada, lo que retrasó su ejecución.

Pregunta 13. ¿Las obras ejecutadas cumplen con los criterios técnicos y contractuales?

El cumplimiento ha sido desigual. Algunas obras cumplen con las especificaciones técnicas y contractuales, pero en otros casos se evidencian deficiencias relacionadas con la calidad de los materiales, el manejo del drenaje y la supervisión de obra. Estas situaciones afectan la durabilidad de las intervenciones.

Cierre

¿Hay algún otro comentario o aspecto que le gustaría agregar sobre el tema?

Para mejorar la red vial secundaria es fundamental fortalecer la capacidad técnica territorial, garantizar continuidad institucional y separar de manera más clara las decisiones técnicas de las dinámicas políticas.

Código del entrevistado: E7-USU CON

Entidad: INDEPENDIENTE

Cargo: USUARIO CONDUCTOR

Fecha: 19 de noviembre de 2025

Modalidad: Entrevista semiestructurada

Periodo analizado: 2016–2025

Pregunta 1. ¿En qué entidad trabajó y cuál era su área de desempeño entre enero de 2015 y diciembre de 2025?

No he trabajado en ninguna entidad pública. Soy conductor independiente desde hace más de diez años, dedicado al transporte de carga agrícola y pasajeros entre municipios y corregimientos del Magdalena. Entre 2015 y 2025 he transitado de manera constante por vías secundarias que comunican municipios como Sitio Nuevo, Concordia, Cerro de San Antonio, Pedraza, Chibolo y zonas rurales del centro y sur del departamento. Mi experiencia es totalmente desde el uso diario y continuo de estas vías.

Pregunta 2. Desde su experiencia, ¿cómo describiría el estado actual de las vías secundarias en el departamento del Magdalena?

El estado de las vías secundarias en el Magdalena es, en términos generales, deficiente. Hay tramos donde se puede transitar, pero la mayoría presenta deterioro, huecos profundos, pérdida de la carpeta, ausencia de señalización y problemas graves de drenaje. En temporada de lluvias muchas vías quedan prácticamente inservibles, especialmente en municipios ribereños y zonas bajas.

Esto afecta directamente el tiempo de viaje, el costo del transporte y la seguridad vial. Como conductor, uno tiene que conocer bien la vía para no quedar varado o dañar el vehículo.

Pregunta 3. ¿Cuáles considera que son las causas principales que explican las condiciones actuales de las vías secundarias?

Las principales causas son la falta de mantenimiento continuo, la poca planificación técnica y la discontinuidad de las inversiones. Muchas vías se arreglan por tramos, sin soluciones de fondo, y cuando cambia el gobierno se abandonan los procesos iniciados. Además, el clima y los suelos del Magdalena requieren obras bien diseñadas, cosa que muchas veces no se tiene en cuenta.

Pregunta 4. ¿Cree usted que existen prácticas de clientelismo político en la gestión vial?

Como usuario, sí se percibe que muchas decisiones sobre qué vía se arregla y cuál no están ligadas a compromisos políticos. Hay carreteras muy usadas que pasan años sin intervención, mientras otras con poco tráfico reciben arreglos. En los pueblos se comenta que eso depende mucho de la cercanía política de los alcaldes con el gobernador de turno.

Pregunta 5. ¿Considera que esto afecta la capacidad de gestión institucional?

Sí la afecta, porque los recursos no se usan donde más se necesitan. Cuando se priorizan vías por política y no por uso real, el resultado es una red vial ineficiente y obras que no generan impacto. Eso, como usuario, se traduce en frustración y desconfianza hacia las instituciones.

Pregunta 6. ¿Influye la falta de idoneidad técnica en la baja ejecución de proyectos?

Desde la experiencia en la vía, sí. Hay arreglos que no duran ni un invierno. Eso indica que no se estudiaron bien los suelos, el flujo de agua o el tipo de tráfico. Cuando las obras se dañan rápido, también se pierde la oportunidad de que vuelvan a invertir en ese tramo.

Pregunta 7. ¿Qué factores políticos han impactado más la planificación y ejecución de las vías?

El principal factor es el cambio de gobierno. Cada administración llega con nuevas prioridades y deja de lado lo que venía. Otro factor fuerte es la relación política entre el gobernador del Magdalena y el presidente de la República, que define si llegan o no recursos nacionales para las vías secundarias.

Pregunta 8. ¿Cómo se establecen las prioridades para los proyectos viales?

Desde el punto de vista del usuario, las prioridades no siempre se basan en necesidad real o volumen de tráfico. Muchas veces se actúa por presión social, protestas o interés político. No se ve una planificación clara a largo plazo.

Pregunta 9. ¿Cómo se refleja la afinidad o desacuerdo político entre Nación y Departamento en la inversión?

Cuando hay afinidad política, se nota más inversión y más presencia institucional. Cuando no la hay, las vías secundarias son las primeras en quedar olvidadas. Esto se siente más en municipios pequeños, donde casi todo depende de la Gobernación y de recursos nacionales.

Pregunta 10. ¿Cómo describiría las relaciones políticas entre los gobernadores del Magdalena y el Gobierno Nacional entre 2016 y 2025?

Como ciudadano y usuario de las vías, uno percibió que con Rosa Cotes y Santos hubo algo más de movimiento en algunas zonas rurales, aunque no fue suficiente. Con la llegada de Iván Duque y luego Caicedo como gobernador, se sintió un freno fuerte. Muchas vías quedaron abandonadas y los arreglos fueron mínimos.

Ya hacia el final del periodo, con el cambio de Gobierno Nacional, se empezó a hablar otra vez de inversiones y proyectos, aunque en la práctica muchas de esas promesas todavía no se veían reflejadas completamente en las carreteras.

Pregunta 11. ¿Influyeron las afinidades políticas en la asignación de recursos?

Sí, influyeron bastante. Cuando el gobernador y el presidente no estaban en la misma línea, las vías secundarias fueron las más olvidadas. Eso se nota porque no llegan recursos y los municipios pequeños quedan rezagados.

Cuando hay afinidad, aunque no todo se arregla, al menos se ve más gestión y algo de mantenimiento. Para el conductor, esa diferencia es muy clara.

Pregunta 12. ¿Tiene conocimiento de proyectos presentados para vías secundarias?

Sí, se escuchaba en los municipios que la Gobernación y las alcaldías presentaban proyectos. En algunos casos se hicieron arreglos parciales o mejoramientos cortos, pero muchos proyectos no se vieron reflejados en obras reales.

Hubo tramos que se anunciaron varias veces y nunca se intervinieron. Otros sí se hicieron, pero quedaron inconclusos o con calidad regular.

Pregunta 13. ¿Las obras ejecutadas cumplen con los criterios técnicos y contractuales?

Algunas sí cumplen, sobre todo las más recientes y las que tuvieron buena supervisión. Pero muchas otras no duran. Hay arreglos que a los pocos meses ya están dañados, lo que demuestra que no se hicieron con criterios técnicos sólidos. Para el usuario, lo importante es que la vía dure y sea segura, y en muchos casos eso no se cumple.

Cierre

¿Hay algún otro comentario o aspecto que le gustaría agregar sobre el tema?

Como conductor, considero que las vías secundarias del Magdalena son fundamentales para la economía y la vida diaria de la gente. Mientras no se planifiquen bien, se mantengan de forma constante y se dejen de usar como herramienta política, seguiremos teniendo los mismos problemas. Aquí lo que se necesita es continuidad, buena técnica y pensar más en el que transita la vía todos los días.

Análisis Cualitativo de las Entrevistas

A continuación, se presentan las matrices de análisis cualitativo construidas a partir de entrevistas semiestructuradas aplicadas a 7 actores clave vinculados con la planificación, gestión, ejecución y uso de la red vial secundaria en el departamento del Magdalena durante el periodo 2016–2025.

Apéndice M

Análisis cualitativo. Entrevista a exfuncionario de la Gobernación del Magdalena (Presupuesto)

Familia de códigos: Estado de las vías secundarias

Código	Cita textual (entrevista E1-GOB-PRES)	Memo analítico
Deterioro de la red secundaria	“La mayoría de la red secundaria sigue en condiciones regulares o malas... con problemas serios de drenaje, pérdida de banca y deterioro acelerado.”	El entrevistado identifica un rezago estructural de la red secundaria, especialmente en tramos rurales.
Afectación a la conectividad	“Esto afecta directamente la conectividad entre municipios, corregimientos y zonas productivas.”	El mal estado vial limita el desarrollo territorial y el acceso a servicios.

Familia de códigos: Causas estructurales del deterioro vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Déficit histórico de inversión	“Tradicionalmente se ha priorizado la red primaria.”	La política de inversión ha relegado sistemáticamente la red secundaria.
Falta de estudios y diseños	“Muchos proyectos se ejecutaron sin estudios y diseños completos.”	La debilidad técnica reduce la durabilidad de las obras.
Discontinuidad administrativa	“No ha existido una política sostenida de mantenimiento vial.”	La ausencia de continuidad explica el deterioro recurrente.

Código	Cita textual	Memo analítico
Dependencia financiera	“Alta dependencia de regalías y recursos nacionales.”	La capacidad fiscal limitada condiciona la intervención vial.

Familia de códigos: Clientelismo político

Código	Cita textual	Memo analítico
Influencia política en priorización	“Hay presión para priorizar ciertos corredores o municipios por razones políticas.”	El clientelismo incide en la selección de proyectos viales.
Clientelismo a nivel municipal	“A nivel municipal estas dinámicas son más visibles.”	La cercanía entre política y administración facilita prácticas clientelares.

Familia de códigos: Capacidad institucional y gestión pública

Código	Cita textual	Memo analítico
Afectación a la gestión institucional	“Se generan reprocesos, retrasos y observaciones de las entidades financiadoras.”	Las decisiones políticas reducen la eficiencia institucional.
Falta de idoneidad técnica	“Proyectos con deficiencias en estudios de suelos, diseños hidráulicos incompletos.”	La debilidad técnica limita la viabilidad y financiación de proyectos.

Familia de códigos: Factores políticos y cambios de gobierno

Código	Cita textual	Memo analítico
Cambios de administración	“Rompe la continuidad de los proyectos.”	Los ciclos políticos afectan la planificación de largo plazo.

Código	Cita textual	Memo analítico
Compromisos de campaña	“Facilitan o dificultan la gestión de recursos.”	Las alianzas políticas influyen en el acceso a financiación.

Familia de códigos: Priorización de proyectos viales

Código	Cita textual	Memo analítico
Criterios técnicos formales	“Se basan en el Plan de Desarrollo y diagnósticos técnicos.”	Existe una planeación formal estructurada.
Criterios políticos informales	“También pesan solicitudes de alcaldes y compromisos políticos.”	La técnica compite con la lógica política en la toma de decisiones.

Familia de códigos: Relaciones intergubernamentales (2016–2025)

Código	Periodo	Cita textual	Memo analítico
Relación institucional estable	2016–2018	“La relación fue institucionalmente estable.”	Existían canales abiertos de coordinación.
Fragmentación política	2019–2022	“Se sintió un distanciamiento fuerte.”	La diferencia política redujo articulación y acompañamiento.
Afinidad política	2022–2025	“Se percibió un ambiente de mayor afinidad política.”	La afinidad facilitó el diálogo, aunque con resultados graduales.

Familia de códigos: Asignación de recursos y cofinanciación

Código	Cita textual	Memo analítico
Afinidad política y tiempos	“Los proyectos avanzaban más rápido.”	La afinidad influye en la priorización y agilidad.
Demoras por diferencia política	“Los procesos se volvían más exigentes y demorados.”	La fragmentación afecta la ejecución real.

Familia de códigos: Ejecución de obras viales

Código	Cita textual	Memo analítico
Cumplimiento técnico condicionado	“Las obras bien planeadas cumplieron.”	La calidad depende de la fase de formulación.
Dificultades en obra	“Ajustes en obra y limitaciones presupuestales.”	La debilidad técnica inicial genera problemas en ejecución.

Familia de códigos: Reflexión institucional (cierre)

Código	Cita textual	Memo analítico
Debilidad institucional	“El principal problema no es solo la falta de recursos.”	El problema es estructural e institucional.
Politiquería	“Sin reducir la politiquería, las vías seguirán en rezago.”	El entrevistado identifica la política como factor crítico.

Nota. Análisis de la entrevista E1-GOB-PRES, realizada en 2025 en el marco del proyecto de investigación sobre el estado de las vías secundarias en el departamento del Magdalena (2016–2025).

Apéndice N

Análisis cualitativo. Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Oficina de Planeación)

Familia de códigos: Rol Institucional y Planeación departamental

Código	Cita textual	Memo analítico
Funciones de planeación	“Mi trabajo estaba muy enfocado en la formulación, revisión y seguimiento de proyectos de inversión pública.”	La Oficina de Planeación actúa como filtro técnico y estratégico de la inversión vial.
Articulación interinstitucional	“Revisábamos los proyectos que venían de Infraestructura y los que presentaban las alcaldías.”	Planeación cumple un rol articulador entre niveles de gobierno.
Alineación con fuentes de financiación	“Verificando que cumplieran con los requisitos técnicos y las fuentes de financiación.”	La viabilidad depende del cumplimiento normativo y financiero.

Familia de códigos: Estado de las vías secundarias

Código	Cita textual	Memo analítico
Deterioro acumulado	“La mayoría de esas vías vienen con un deterioro acumulado de muchos años.”	El problema vial es estructural y de largo plazo.
Problemas técnicos recurrentes	“Tramos en afirmado, pérdida de banca, problemas de drenaje.”	Las fallas técnicas se repiten por falta de soluciones definitivas.
Intervenciones aisladas	“Algunos corredores estratégicos han tenido intervenciones.”	La inversión ha sido puntual y no sistémica.

Familia de códigos: Causas estructurales del rezago vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Falta de inversión sostenida	“Falta de inversión sostenida en la red secundaria.”	La priorización histórica ha favorecido otras redes.
Condiciones físicas del territorio	“Suelos muy blandos, zonas inundables.”	El contexto geográfico agrava el deterioro vial.
Discontinuidad administrativa	“Cada gobierno llega con prioridades distintas.”	El ciclo político interrumpe procesos técnicos.
Dependencia financiera	“El departamento depende mucho de recursos nacionales y regalías.”	La autonomía fiscal es limitada.

Familia de códigos: Clientelismo político

Código	Cita textual	Memo analítico
Priorización no técnica	“La priorización no responde únicamente a criterios técnicos.”	El clientelismo incide en la asignación de proyectos.
Avance diferencial de municipios	“Se refleja en qué municipios avanzan más rápido.”	La política genera desigualdad territorial.
Clientelismo municipal	“En los municipios pequeños esto es aún más marcado.”	La escala local intensifica estas prácticas.

Familia de códigos: Capacidad de gestión institucional

Código	Cita textual	Memo analítico
Pérdida de eficiencia	“Se pierde eficiencia.”	La gestión politizada reduce resultados.
Rotación de personal	“Genera mucha rotación de personal técnico.”	El clientelismo debilita la memoria institucional.

Código	Cita textual	Memo analítico
Proyectos rezagados	“Proyectos bien estructurados se quedaban esperando.”	La técnica no siempre define la ejecución.

Familia de códigos: Idoneidad técnica y viabilidad de proyectos

Código	Cita textual	Memo analítico
Deficiencias técnicas	“Sin estudios de suelos, diseños hidráulicos incompletos.”	Fallas en la formulación limitan la financiación.
Relación con clientelismo	“Está ligado a prácticas clientelistas.”	La idoneidad técnica se ve afectada por decisiones políticas.
Retrasos y pérdida de recursos	“Los proyectos se devuelven, se atrasan.”	Se pierden oportunidades de inversión.

Familia de códigos: Factores políticos en la planificación vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Cambio de gobierno	“El factor más fuerte es el cambio de gobierno cada cuatro años.”	La alternancia política afecta la continuidad.
Relación con bancada nacional	“Influye mucho la relación con la bancada congresional.”	La gestión vial depende de alianzas políticas.
Ciclo electoral	“En años electorales se priorizan obras de visibilidad.”	La lógica electoral desplaza criterios técnicos.

Familia de códigos: Priorización de proyectos

Código	Cita textual	Memo analítico
Planeación formal	“Con base en estudios técnicos y el Plan de Desarrollo.”	Existe un marco técnico institucional.

Código	Cita textual	Memo analítico
Decisión política	“Eso se mezcla con decisiones políticas.”	La técnica es condicionada por gobernabilidad.
Presión territorial	“Influyen las solicitudes de los alcaldes.”	La política local incide en la agenda departamental.

Familia de códigos: Relaciones intergubernamentales (2016–2025)

Código	Cita textual	Memo analítico
Relación estable (2016–2018)	“La relación fue relativamente estable.”	Existía articulación institucional funcional.
Distanciamiento político (2019–2022)	“Se sintió un distanciamiento fuerte.”	Fragmentación política afectó la gestión vial.
Reacercamiento (2022–2025)	“Ambiente de mayor afinidad política.”	Se reactivan expectativas de inversión.

Familia de códigos: Asignación y ejecución de recursos

Código	Cita textual	Memo analítico
Prioridad y tiempos	“Influyeron en la prioridad y en los tiempos.”	La afinidad política acelera procesos.
Proyectos estancados	“Muchos proyectos se quedaron estancados.”	El desacuerdo político genera rezagos.
Viabilidad técnica	“Los que tenían estudios completos lograron viabilidad.”	La técnica sigue siendo condición necesaria.

Familia de códigos: Ejecución de obras

Código	Cita textual	Memo analítico
Cumplimiento variable	“Ha sido variable.”	La calidad de las obras no es homogénea.

Código	Cita textual	Memo analítico
Interventorías débiles	“Interventorías débiles.”	El control institucional es insuficiente.
Soluciones no estructurales	“Se resolvió lo urgente.”	Persisten problemas de fondo.
Familia de códigos: Reflexión final		
Código	Cita textual	Memo analítico
Fortalecimiento técnico	“Fortalecer la planeación técnica.”	Se identifica la técnica como eje del cambio.
Reducción de politiquería	“Quitarle peso a la politiquería.”	El factor político es central en el rezago vial.
Rezago persistente	“Las vías secundarias van a seguir en el mismo rezago.”	Sin reformas institucionales no habrá mejoras sostenibles.

Nota. Elaboración propia a partir del análisis cualitativo de la entrevista semiestructurada realizada a un funcionario de la Gobernación del Magdalena adscrito al área de Planeación, mediante codificación temática tipo ATLAS.ti, con información correspondiente al periodo 2016–2025.

Apéndice Ñ

Análisis cualitativo. Funcionario de la Gobernación del Magdalena (Secretaría de Infraestructura)

Familia de códigos: Rol institucional y gestión técnica departamental

Código	Cita textual (E3-GOB-INFR)	Memo analítico
Funciones técnicas en infraestructura	“Empecé como profesional en el área de Estudios y Proyectos y después pasé a apoyar la supervisión técnica de obras.”	La Secretaría de Infraestructura cumple funciones técnicas operativas clave.
Estructuración de proyectos viales	“Mi trabajo estaba enfocado principalmente en la estructuración de proyectos para vías secundarias.”	La calidad de los proyectos depende de esta fase inicial.
Gestión ante el nivel nacional	“Gestión técnica ante entidades del orden nacional.”	La Secretaría actúa como intermediaria técnica para acceder a recursos.

Familia de códigos: Estado de las vías secundarias

Código	Cita textual	Memo analítico
Condiciones regulares o malas	“La mayoría de los tramos están en condiciones regulares o malas.”	Se confirma un deterioro generalizado.
Vías en afirmado deterioradas	“Predominan las vías en afirmado muy desgastado.”	Infraestructura vial precaria como norma.
Vulnerabilidad climática	“Afectaciones fuertes cuando llega el invierno.”	El clima acelera el deterioro vial.
Rezago histórico	“La red secundaria arrastra un atraso de muchos años.”	El problema es estructural y acumulado.

Familia de códigos: Causas técnicas y estructurales del deterioro

Código	Cita textual	Memo analítico
Falta de mantenimiento	“Casi siempre se actúa cuando la vía ya está en muy mal estado.”	Enfoque reactivo y no preventivo.
Estudios incompletos	“Proyectos formulados con estudios incompletos.”	Débil fase de preinversión.
Tráfico superior al diseño	“Las vías no estaban diseñadas para soportar ese peso.”	Desajuste entre diseño y uso real.
Vulnerabilidad climática	“El comportamiento del agua es clave en el Magdalena.”	Factor ambiental determinante.

Familia de códigos: Clientelismo político

Código	Cita textual	Memo analítico
Infraestructura como moneda política	“La infraestructura vial se convierte en moneda de cambio.”	Uso político de la inversión pública.
Priorización política	“No se hace solo por necesidad técnica.”	La política distorsiona la planificación.
Presión en municipios pequeños	“En municipios pequeños la presión política es más directa.”	Mayor vulnerabilidad institucional local.

Familia de códigos: Capacidad de gestión institucional

Código	Cita textual	Memo analítico
Falta de planificación a largo plazo	“Se pierde la posibilidad de planificar a largo plazo.”	El corto plazo político domina la gestión.
Rotación de equipos técnicos	“Cada cambio de gobierno trae cambios en los equipos técnicos.”	Se debilita la memoria institucional.

Código	Cita textual	Memo analítico
Debilitamiento del seguimiento	“Se debilita la capacidad de hacer seguimiento serio.”	Impacto negativo en control de obras.

Familia de códigos: Idoneidad técnica y viabilidad de proyectos

Código	Cita textual	Memo analítico
Proyectos mal estructurados	“No están bien estructurados desde el inicio.”	La formulación deficiente limita la ejecución.
Devolución de proyectos	“Los devuelven para ajustes o no los priorizan.”	Obstáculos para acceder a financiación.
Rezago frente a otros departamentos	“El departamento queda rezagado frente a otros.”	Competencia interterritorial por recursos.

Familia de códigos: Factores políticos en la planificación vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Discontinuidad administrativa	“Cada gobernador llega con sus propias prioridades.”	El ciclo político fragmenta procesos.
Prioridades electorales	“Se buscan obras rápidas y visibles.”	Lógica electoral sobre técnica.
Relaciones políticas nacionales	“La relación con congresistas y el Gobierno Nacional pesa bastante.”	La política define el acceso a recursos.

Familia de códigos: Priorización de proyectos viales

Código	Cita textual	Memo analítico
Marco técnico formal	“En el papel, las prioridades se definen con base en el Plan de Desarrollo.”	Existe estructura normativa.

Código	Cita textual	Memo analítico
Mezcla técnico-política	“La priorización termina siendo una mezcla.”	Dualidad constante en la toma de decisiones.
Disponibilidad de recursos	“Influye la disponibilidad de recursos.”	La escasez condiciona decisiones.

Familia de códigos: Relaciones intergubernamentales (2016–2025)

Código	Cita textual	Memo analítico
Relación institucional (2016–2018)	“Relación relativamente institucional.”	Canales abiertos con el nivel nacional.
Tensión política (2019–2022)	“La relación se volvió más tensa.”	Fragmentación política evidente.
Reapertura al diálogo (2022–2025)	“Mayor apertura al diálogo.”	Expectativas de rearticulación.

Familia de códigos: Asignación y ejecución de recursos

Código	Cita textual	Memo analítico
Agilidad por afinidad	“Cuando había afinidad política, era más fácil.”	La política acelera procesos.
Estancamiento por desacuerdo	“Los proyectos se demoraban más o quedaban en segundo plano.”	El desacuerdo retrasa ejecución.
Rezago acumulado	“El rezago acumulado de años anteriores.”	Efectos persistentes de la fragmentación.

Familia de códigos: Aprobación territorial de proyectos

Código	Cita textual	Memo analítico
Municipios con mayor viabilidad	“Zona Bananera, Fundación, Aracataca, El Banco, Plato.”	La capacidad técnica local incide en resultados.

Código	Cita textual	Memo analítico
Municipios con dificultades	“Municipios más pequeños y rurales.”	Desigualdad territorial en acceso a inversión.
Familia de códigos: Ejecución y calidad de obras		
Código	Cita textual	Memo analítico
Cumplimiento desigual	“Algunas obras se hicieron bien.”	Calidad heterogénea.
Deficiencias de interventoría	“Problemas en la interventoría.”	Control técnico insuficiente.
Deterioro prematuro	“Se deterioren más rápido de lo previsto.”	Consecuencia de fallas técnicas.
Familia de códigos: Reflexión final		
Código	Cita textual	Memo analítico
Política vial sostenida	“Una política clara y sostenida.”	Necesidad de enfoque estructural.
Fortalecimiento técnico	“Fortalecer los equipos técnicos.”	La técnica como eje de solución.
Continuidad institucional	“Garantizar continuidad entre administraciones.”	Condición para reducir el rezago vial.

Nota. Procesamiento cualitativo de la entrevista semiestructurada a un funcionario departamental del sector infraestructura vial, sistematizada mediante matriz de análisis tipo ATLAS.ti, correspondiente al periodo 2016–2025.

Apéndice O

Análisis cualitativo. Entrevista funcionario Alcaldía de Sitio Nuevo (Planeación / Infraestructura)

Familia de códigos: Rol institucional y gestión municipal

Código	Cita textual (E4-ALC-S. NUEVO)	Memo analítico
Funciones en planeación e infraestructura	“Me desempeñé como funcionario de la Alcaldía Municipal de Sitio Nuevo, vinculado a la Secretaría de Planeación y al área de Infraestructura.”	El actor combina planeación y ejecución a escala municipal.
Formulación y seguimiento de proyectos	“Formulación, evaluación y seguimiento de proyectos de inversión pública.”	El municipio participa en todo el ciclo del proyecto.
Articulación interinstitucional	“Articulación con la Gobernación, entidades nacionales y esquemas asociativos.”	La gestión municipal depende de relaciones intergubernamentales.
Acompañamiento a contratación y obras	“Acompañamiento técnico a los procesos de contratación y supervisión.”	Capacidad técnica limitada pero estratégica.

Familia de códigos: Estado de las vías secundarias

Código	Cita textual	Memo analítico
Alta vulnerabilidad vial	“El estado de las vías secundarias puede describirse como frágil y altamente vulnerable.”	La fragilidad es estructural y permanente.
Influencia hídrica y ambiental	“Zona de influencia directa del río Magdalena y del complejo de ciénagas.”	El entorno natural condiciona la infraestructura.
Vías en afirmado	“Muchos tramos son vías en afirmado.”	Baja jerarquía técnica de la red vial.

Código	Cita textual	Memo analítico
Inundaciones y pérdida de banca	“Problemas de inundación, pérdida de banca y deterioro acelerado.”	El agua es el principal agente de deterioro.
Intervenciones no estructurales	“Sin soluciones estructurales que garanticen transitabilidad permanente.”	Predominan soluciones temporales.

Familia de códigos: Causas del deterioro vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Condiciones geográficas adversas	“Suelos blandos, alta presencia de agua y baja capacidad portante.”	Limitaciones físicas del territorio.
Baja capacidad fiscal municipal	“Limitada capacidad fiscal del municipio.”	Dependencia de recursos externos.
Falta de mantenimiento preventivo	“Falta de mantenimiento preventivo.”	Gestión reactiva.
Estudios geotécnicos insuficientes	“Obras sin estudios geotécnicos profundos.”	Déficit histórico de preinversión.
Aumento del tránsito productivo	“Aumento del tránsito asociado a actividades productivas.”	Sobrecarga de la infraestructura.

Familia de códigos: Clientelismo y presión política

Código	Cita textual	Memo analítico
Infraestructura como sector sensible	“La infraestructura vial es uno de los sectores más sensibles.”	Alta exposición política.
Presiones para priorización	“Se presentan presiones políticas para priorizar ciertos sectores.”	La demanda política influye en decisiones.

Código	Cita textual	Memo analítico
Compromisos políticos locales	“Compromisos adquiridos con comunidades o líderes locales.”	La política territorial condiciona la técnica.
Percepción departamental	“Se perciben estas dinámicas cuando se definen los municipios beneficiados.”	Distribución política de la inversión.

Familia de códigos: Capacidad de gestión institucional

Código	Cita textual	Memo analítico
Afectación a la planificación	“Dificultan la planificación a mediano y largo plazo.”	El clientelismo fragmenta procesos.
Fragmentación de recursos	“Se fragmentan los recursos.”	Pérdida de eficiencia.
Inestabilidad del personal	“Cambios administrativos afectan la continuidad.”	Alta rotación técnica.
Débil seguimiento	“Afectando el seguimiento adecuado de los proyectos.”	Riesgo para la sostenibilidad.

Familia de códigos: Idoneidad técnica municipal

Código	Cita textual	Memo analítico
Déficit de personal especializado	“No siempre se cuenta con personal especializado.”	Limitación estructural municipal.
Dependencia de consultorías	“Obliga a depender de consultorías externas.”	Incrementa costos y tiempos.
Deficiencias técnicas en proyectos	“Proyectos con deficiencias técnicas.”	Baja tasa de viabilidad.

Código	Cita textual	Memo analítico
Limitación al acceso a cofinanciación	“Limita la capacidad para acceder a recursos.”	Círculo de rezago institucional.

Familia de códigos: Factores políticos en la planificación vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Discontinuidad administrativa	“Cambio de administraciones cada cuatro años.”	El ciclo político rompe procesos.
Nuevas prioridades de gobierno	“Cada gobierno llega con nuevas prioridades.”	Falta de continuidad estratégica.
Influencia de congresistas	“Relaciones con la Gobernación y congresistas.”	Mediación política del desarrollo.
Lógica electoral	“Se priorizan obras de rápida ejecución.”	Visibilidad sobre sostenibilidad.

Familia de códigos: Priorización de proyectos municipales

Código	Cita textual	Memo analítico
Diagnósticos técnicos	“A partir de diagnósticos técnicos.”	Existe base técnica formal.
Necesidades comunitarias	“Necesidades comunitarias.”	Dimensión social de la priorización.
Conectividad y servicios	“Acceso a servicios básicos y conectividad.”	Criterios de impacto territorial.
Equilibrio técnico-político	“Buscar un equilibrio entre la técnica y la realidad política.”	Tensión permanente en la gestión local.

Familia de códigos: Afinidad política y transferencias

Código	Cita textual	Memo analítico
Afinidad facilita recursos	“La afinidad política facilita el acceso a recursos.”	La política acelera la inversión.
Agilización de trámites	“Se agilizan los trámites y convenios.”	Efecto operativo de la afinidad.
Desacuerdo retrasa proyectos	“Los procesos se vuelven más lentos.”	Costos políticos del desacuerdo.

Familia de códigos: Relaciones intergubernamentales (2016–2025)

Código	Cita textual	Memo analítico
Relación fluida (2016–2018)	“Relación institucional relativamente fluida.”	Contexto favorable para la gestión.
Distanciamiento político (2018–2022)	“Escenario de mayor distanciamiento político.”	Menor articulación institucional.
Mayor afinidad (desde 2022)	“Mayor afinidad política con la administración departamental.”	Expectativa de reactivación.

Familia de códigos: Proyectos de inversión en vías secundarias

Código	Cita textual	Memo analítico
Presentación de múltiples proyectos	“Se presentaron múltiples proyectos de inversión.”	Actividad constante de formulación.
Proyectos viables (2016–2018; post-2022)	“Proyectos formulados entre 2016–2018 y posteriores a 2022.”	Correlación con afinidad política.
Proyectos estancados (2019–2021)	“No lograron avanzar.”	Impacto del distanciamiento institucional.

Código	Cita textual	Memo analítico
Pérdida de vigencia	“Quedaron en ajustes y perdieron vigencia.”	Efecto de la discontinuidad.
Familia de códigos: Ejecución y calidad de obras		
Código	Cita textual	Memo analítico
Cumplimiento técnico general	“Cumplieron con los criterios técnicos y contractuales.”	Resultados aceptables.
Importancia de la interventoría	“Contaron con supervisión departamental.”	La supervisión mejora la calidad.
Limitaciones del territorio	“Suelos blandos y presencia permanente de agua.”	Condicionantes técnicos externos.
Soluciones no estructurales	“Soluciones técnicas básicas y no estructurales.”	Intervenciones de corto plazo.
Mejora en la transitabilidad	“Permitieron mejorar la transitabilidad.”	Impacto social positivo, aunque limitado.

Nota. Análisis cualitativo de la entrevista semiestructurada realizada a un funcionario municipal de Sitio Nuevo vinculado a las áreas de planeación e infraestructura, codificada mediante matriz tipo ATLAS.ti, periodo 2016–2025.

Apéndice P

Análisis cualitativo. Funcionario Alcaldía de Concordia (Planeación / Infraestructura)

Familia de códigos: Rol institucional y funciones municipales

Código	Cita textual (E5-ALCALDÍA)	Memo analítico
Vinculación institucional	“Vinculado a la Alcaldía Municipal de Concordia entre 2015 y 2025.”	Actor con experiencia prolongada en gestión local.
Funciones en planeación	“Profesional de apoyo en la Secretaría de Planeación.”	Rol inicial enfocado en formulación.
Funciones en infraestructura	“funcionario del área de Infraestructura y Proyectos.”	Articulación entre planeación y ejecución.
Formulación de proyectos viales	“Formulación de proyectos de inversión pública en infraestructura vial rural.”	Participación directa en preinversión.
Seguimiento y contratación	“Acompañamiento a procesos de contratación y seguimiento técnico.”	Control limitado pero estratégico.
Articulación intergubernamental	“Articulación con la Gobernación y entidades nacionales.”	Dependencia de relaciones multinivel.

Familia de códigos: Estado de las vías secundarias

Código	Cita textual	Memo analítico
Rezago histórico vial	“Estado complejo y con rezago histórico.”	Problema estructural y acumulado.
Vías en afirmado	“Muchos tramos son vías en afirmado.”	Baja jerarquía técnica.
Condiciones regulares o malas	“En condiciones regulares o malas.”	Alta vulnerabilidad funcional.
Pérdida de banca	“Problemas recurrentes de pérdida de banca.”	Deterioro físico permanente.

Código	Cita textual	Memo analítico
Afectación por lluvias	“Afectaciones severas durante la temporada de lluvias.”	Influencia climática determinante.
Impacto socioeconómico	“Impacta la movilidad, transporte agrícola y acceso a servicios.”	Consecuencias en el uso público.

Familia de códigos: Causas del deterioro vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Baja capacidad fiscal	“Limitada capacidad fiscal del municipio.”	Dependencia financiera externa.
Falta de mantenimiento sostenido	“No se ha contado con programas sostenidos de mantenimiento.”	Gestión reactiva.
Intervenciones puntuales	“Intervenciones puntuales que no resuelven el problema.”	Ausencia de enfoque estructural.
Condiciones climáticas	“Suelos arcillosos y alta pluviosidad.”	Vulnerabilidad ambiental.
Tránsito agrícola y ganadero	“Aumento del tránsito agrícola y ganadero.”	Sobrecarga estructural.
Diseño inadecuado	“Vías no diseñadas para ese nivel de carga.”	Déficit histórico de diseño.

Familia de códigos: Clientelismo y presiones políticas

Código	Cita textual	Memo analítico
Influencia política en inversión	“La política influye en decisiones de inversión pública.”	La técnica no es exclusiva.
Presiones locales	“Presiones políticas y sociales para priorizar sectores.”	Incidencia directa en municipios pequeños.

Código	Cita textual	Memo analítico
Compromisos de campaña	“Compromisos adquiridos en campaña.”	Lógica electoral condicionante.
Prácticas clientelistas	“Puede derivar en prácticas clientelistas.”	Distorsión de la priorización técnica.
Percepción departamental	“Se percibe cuando se definen municipios beneficiados.”	Distribución política de recursos.

Familia de códigos: Capacidad de gestión institucional

Código	Cita textual	Memo analítico
Limitación de la planificación	“Limita la posibilidad de planificar de manera técnica.”	Afectación estratégica.
Dispersión de recursos	“Dispersar los recursos en múltiples frentes.”	Pérdida de impacto.
Cambios frecuentes de prioridades	“Cambios frecuentes en las prioridades.”	Inestabilidad administrativa.
Debilitamiento institucional	“Debilita la institucionalidad.”	Riesgo para la sostenibilidad.
Reprocesos y ajustes	“Reprocesos y ajustes constantes.”	Ineficiencia administrativa.

Familia de códigos: Idoneidad técnica municipal

Código	Cita textual	Memo analítico
Capacidad técnica limitada	“La capacidad técnica es limitada.”	Restricción estructural local.
Falta de perfiles especializados	“No siempre se cuenta con ese perfil.”	Déficit de capital humano.

Código	Cita textual	Memo analítico
Dependencia de consultorías	“Necesario contratar consultorías externas.”	Incremento de costos y tiempos.
Proyectos en ajustes	“No viabilizados en la primera instancia.”	Baja tasa de aprobación.
Retrasos en financiación	“Retrasando la ejecución y financiación.”	Efecto acumulativo del déficit técnico.

Familia de códigos: Factores políticos en la planificación vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Cambio de administraciones	“Cambio de administraciones cada cuatro años.”	Ruptura de continuidad.
Nuevas prioridades políticas	“Cada gobierno llega con nuevas prioridades.”	Planeación inestable.
Alianzas políticas	“Alianzas con la Gobernación y congresistas.”	Gestión mediada políticamente.
Ciclos electorales	“En años electorales se priorizan obras visibles.”	Cortoplacismo político.

Familia de códigos: Priorización de proyectos municipales

Código	Cita textual	Memo analítico
Diagnósticos técnicos	“Diagnósticos técnicos del estado de las vías.”	Base técnica formal.
Necesidades comunitarias	“Necesidades de las comunidades rurales.”	Dimensión social.
Impacto productivo	“Impacto productivo de cada corredor.”	Enfoque económico local.
Conectividad rural-urbana	“Conectividad con el casco urbano.”	Integración territorial.

Código	Cita textual	Memo analítico
Influencia social y política	“Solicitudes comunitarias y compromisos.”	Tensión técnica–política.
Familia de códigos: Afinidad política y transferencias		
Código	Cita textual	Memo analítico
Afinidad política favorable	“La afinidad política facilita el acceso a recursos.”	Ventaja institucional.
Acompañamiento técnico	“Reciben mayor apoyo técnico.”	Efecto operativo positivo.
Agilización de trámites	“Se agilizan los trámites y convenios.”	Reducción de tiempos.
Desacuerdo político	“Procesos más lentos.”	Penalización indirecta.
Familia de códigos: Relaciones Gobernación–Gobierno Nacional (2016–2025)		
Código	Cita textual	Memo analítico
Relación variable	“Relaciones fueron variables.”	Inestabilidad intergubernamental.
Mayor articulación	“Momentos de mayor articulación institucional.”	Contextos favorables.
Distanciamiento político	“Periodos de mayor distanciamiento.”	Menor acompañamiento nacional.
Impacto en municipios	“Impacto directo en municipios como Concordia.”	Alta dependencia departamental.
Familia de códigos: Proyectos de inversión vial		
Código	Cita textual	Memo analítico
Presentación de proyectos	“Se presentaron varios proyectos de inversión.”	Actividad constante.
Proyectos viables	“Algunos proyectos lograron viabilidad.”	Éxitos puntuales.

Código	Cita textual	Memo analítico
Ajustes técnicos	“Otros quedaron en ajustes técnicos.”	Limitaciones técnicas.
Pérdida de vigencia	“Perdieron vigencia por cambios administrativos.”	Efecto de la discontinuidad.
Gestión activa municipal	“Municipio ha sido activo en formulación.”	Esfuerzo institucional persistente.

Familia de códigos: Ejecución y calidad de obras

Código	Cita textual	Memo analítico
Cumplimiento técnico general	“Cumplieron con criterios técnicos y contractuales.”	Resultados aceptables.
Limitaciones climáticas	“Dificultades asociadas a condiciones climáticas.”	Riesgo externo.
Calidad de materiales	“Calidad de materiales disponibles.”	Condición local restrictiva.
Interventoría limitada	“Interventoría limitada por falta de recursos.”	Riesgo de control.
Mejora en transitabilidad	“Permitieron mejorar la transitabilidad.”	Impacto social positivo.

Familia de códigos: Reflexión final y retos estructurales

Código	Cita textual	Memo analítico
Fortalecimiento técnico	“Fortalecer la capacidad técnica.”	Condición clave de mejora.
Continuidad en planeación	“Garantizar continuidad en la planeación vial.”	Superar el ciclo político.
Inversiones sostenidas	“Requiere inversiones sostenidas.”	Necesidad de enfoque estructural.

Código	Cita textual	Memo analítico
Articulación multinivel	“Articulación entre niveles de gobierno.”	Gobernanza territorial.
Persistencia del rezago	“El rezago estructural persistirá.”	Advertencia institucional.

Nota. Análisis cualitativo de la entrevista semiestructurada aplicada a un funcionario municipal de Concordia del área de infraestructura y planeación, organizada mediante matriz de categorías analíticas tipo ATLAS.ti, periodo 2016–2025.

Apéndice Q

Análisis cualitativo. Entrevista a funcionario INVÍAS (Dirección de Infraestructura)

Familia de códigos: Rol institucional y funciones técnicas (nivel nacional)

Código	Cita textual (E6-FUN-INV)	Memo analítico
Vinculación a INVÍAS	“Ingeniero de proyectos en el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS.”	Actor del nivel nacional con rol técnico.
Adscripción institucional	“Adscrito a la Dirección de Infraestructura.”	Ubicación estratégica en toma de decisiones técnicas.
Estructuración de proyectos	“Estructuración técnica de proyectos de mantenimiento y rehabilitación.”	Participación en preinversión nacional.
Supervisión de contratos	“Supervisión técnica de contratos de obra.”	Control de ejecución.
Evaluación de proyectos territoriales	“Evaluación de estudios y diseños de gobernaciones y alcaldías.”	Filtro técnico para cofinanciación.
Cofinanciación nacional	“Acceder a esquemas de cofinanciación con recursos nacionales.”	Dependencia territorial del nivel central.

Familia de códigos: Estado de las vías secundarias

Código	Cita textual	Memo analítico
Estado heterogéneo	“Puede calificarse como heterogéneo.”	Desigualdad territorial.
Deterioro mayoritario	“Mayormente deficiente.”	Condición predominante negativa.
Deterioro estructural acumulado	“Deterioro estructural acumulado.”	Problema histórico.
Fallas de pavimento	“Fatiga del pavimento, baches, pérdida de capa de rodadura.”	Daño físico avanzado.
Deficiencias de drenaje	“Deficiencias en los sistemas de drenaje.”	Factor crítico técnico.
Vías sin estructura formal	“Afirmados deteriorados.”	Baja jerarquía técnica.
Tráfico agrícola pesado	“Corredores con tráfico agrícola y de carga pesada.”	Sobrecarga no prevista.

Familia de códigos: Causas del deterioro vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Déficit histórico de mantenimiento	“Déficit histórico de mantenimiento y conservación.”	Falta de política sostenida.
Diseños incompletos	“Diseños incompletos o desactualizados.”	Fallas desde la formulación.
Cargas no consideradas	“No consideran las cargas reales.”	Error estructural.
Problemas hidráulicos	“Condiciones hidráulicas del territorio.”	Vulnerabilidad ambiental.
Baja inversión territorial	“Baja inversión sostenida de entidades territoriales.”	Limitación fiscal local.

Código	Cita textual	Memo analítico
Dependencia nacional	“Alta dependencia de recursos del nivel nacional.”	Centralización financiera.

Familia de códigos: Clientelismo político

Código	Cita textual	Memo analítico
Presencia de clientelismo	“Prácticas asociadas al clientelismo político.”	Reconocimiento desde nivel técnico nacional.
Priorización política	“Priorización con base en compromisos políticos.”	Distorsión de criterios técnicos.
Presión de actores locales	“Presión de actores locales o intereses electorales.”	Incidencia territorial directa.
No uniformidad	“No es una práctica uniforme ni permanente.”	Fenómeno contextual.
Debilidad institucional	“Más recurrente donde la capacidad institucional es débil.”	Relación clientelismo–capacidad.

Familia de códigos: Capacidad de gestión institucional

Código	Cita textual	Memo analítico
Afectación directa	“Afecta de manera directa y significativa.”	Impacto estructural.
Interrupción técnica	“Interrumpe los procesos técnicos y administrativos.”	Ruptura del ciclo del proyecto.
Rotación de funcionarios	“Rotación frecuente de funcionarios.”	Inestabilidad política.
Pérdida de memoria institucional	“Pérdida de memoria institucional.”	Debilitamiento organizacional.
Asignación sin idoneidad	“Cargos técnicos sin criterios de idoneidad.”	Riesgo sistémico.

Código	Cita textual	Memo analítico
Afectación a calidad y costos	“Afecta tiempos, costos y calidad.”	Impacto integral.

Familia de códigos: Idoneidad técnica y financiación

Código	Cita textual	Memo analítico
Baja calidad técnica	“Baja calidad técnica en la formulación.”	Principal barrera de viabilidad.
Proyectos incompletos	“Llegan incompletos o desactualizados.”	Falta de rigor técnico.
Falta de soportes técnicos	“Sin soportes geotécnicos e hidráulicos.”	Requisito crítico incumplido.
Devolución de proyectos	“Obliga a devolverlos para ajustes.”	Retraso en ejecución.
Reducción de cofinanciación	“Reduce las posibilidades de acceder a cofinanciación.”	Efecto financiero directo.

Familia de códigos: Factores políticos en la planificación vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Cambio de administraciones	“Cambio de administraciones cada cuatro años.”	Factor político dominante.
Redefinición de prioridades	“Cada nuevo gobierno redefine prioridades.”	Falta de continuidad.
Periodos preelectorales	“Se priorizan obras de rápida ejecución.”	Cortoplacismo político.
Alianzas políticas	“Alianzas entre gobernadores, alcaldes y congresistas.”	Incidencia en focalización territorial.

Familia de códigos: Priorización de proyectos viales

Código	Cita textual	Memo analítico
Criterios técnicos formales	“Nivel de servicio, volumen de tránsito, conectividad.”	Marco técnico institucional.
Impacto socioeconómico	“Impacto socioeconómico.”	Justificación técnica-social.
Consideraciones políticas	“Combinados con consideraciones políticas.”	Brecha técnica-política.
Disponibilidad presupuestal	“Disponibilidad presupuestal.”	Restricción real.
Presiones locales	“Presiones locales.”	Incidencia territorial directa.

Familia de códigos: Afinidad política y transferencias

Código	Cita textual	Memo analítico
Agilidad administrativa	“Mayor agilidad administrativa.”	Beneficio indirecto.
Cupos indicativos	“Acceso a cupos indicativos.”	Instrumento político-financiero.
Programas nacionales	“Inclusión en programas nacionales.”	Ventaja institucional.
Acompañamiento técnico	“Acompañamiento técnico permanente.”	Refuerzo operativo.
Desacuerdo político	“Procesos más lentos y pérdida de prioridad.”	Penalización indirecta.

Familia de códigos: Relaciones intergubernamentales (2016–2025)

Código	Cita textual	Memo analítico
Relación variable	“Relaciones fueron variables.”	Inestabilidad política.
Cooperación institucional	“Periodos de mayor cooperación.”	Contextos favorables.
Tensión política	“Otros de mayor tensión política.”	Bloqueo institucional.
Mesas técnicas	“Frecuencia de mesas técnicas.”	Indicador de articulación.

Código	Cita textual	Memo analítico
Velocidad de respuesta	“Velocidad de respuesta a proyectos.”	Impacto operativo.
Familia de códigos: Proyectos de inversión vial		
Código	Cita textual	Memo analítico
Presentación de proyectos	“Se presentaron múltiples proyectos.”	Actividad constante.
Ajustes técnicos	“Requirió ajustes técnicos.”	Déficit en formulación.
Retrasos en ejecución	“Retrasó su ejecución.”	Impacto temporal acumulado.
Familia de códigos: Ejecución y calidad de obras		
Código	Cita textual	Memo analítico
Cumplimiento desigual	“El cumplimiento ha sido desigual.”	Resultados heterogéneos.
Obras adecuadas	“Algunas obras cumplen especificaciones.”	Casos exitosos.
Deficiencias técnicas	“Deficiencias en materiales y drenaje.”	Fallas recurrentes.
Supervisión de obra	“Problemas en la supervisión.”	Control limitado.
Durabilidad afectada	“Afectan la durabilidad.”	Impacto a largo plazo.
Familia de códigos: Reflexión final y recomendaciones		
Código	Cita textual	Memo analítico
Fortalecimiento técnico	“Fortalecer la capacidad técnica territorial.”	Recomendación estructural.
Continuidad institucional	“Garantizar continuidad institucional.”	Superar el ciclo político.
Separación técnica-política	“Separar decisiones técnicas de dinámicas políticas.”	Clave para sostenibilidad.

Nota. Análisis cualitativo de la entrevista semiestructurada realizada a un funcionario del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), sistematizada mediante matriz de análisis tipo ATLAS.ti, correspondiente al periodo 2016–2025.

Apéndice R

Familia de códigos: Perfil del entrevistado y experiencia de uso *Análisis cualitativo. Entrevista a usuario conductor independiente de vías secundarias*

Código	Cita textual (E7-USU-CON)	Memo analítico
Usuario independiente	“No he trabajado en ninguna entidad pública.”	Actor externo al Estado.
Conductor de carga y pasajeros	“Transporte de carga agrícola y pasajeros.”	Usuario intensivo de la red secundaria.
Experiencia prolongada	“Desde hace más de diez años.”	Trayectoria suficiente para análisis longitudinal.
Uso constante de vías secundarias	“He transitado de manera constante por vías secundarias.”	Observación directa y continua.
Cobertura territorial amplia	“Sitio Nuevo, Concordia, Cerro de San Antonio, Pedraza, Chibolo.”	Representatividad regional.
Experiencia desde el uso diario	“Mi experiencia es totalmente desde el uso diario.”	Perspectiva empírica no institucional.

Familia de códigos: Estado de las vías secundarias

Código	Cita textual	Memo analítico
Estado deficiente	“En términos generales, deficiente.”	Evaluación negativa consistente.
Deterioro físico	“Huecos profundos, pérdida de la carpeta.”	Daño estructural visible.
Falta de señalización	“Ausencia de señalización.”	Riesgo para la seguridad vial.
Problemas de drenaje	“Problemas graves de drenaje.”	Factor crítico recurrente.

Código	Cita textual	Memo analítico
Intransitabilidad en lluvias	“En lluvias quedan prácticamente inservibles.”	Vulnerabilidad climática.
Afectación a seguridad vial	“Afecta la seguridad vial.”	Impacto directo al usuario.

Familia de códigos: Impactos del deterioro vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Aumento del tiempo de viaje	“Afecta directamente el tiempo de viaje.”	Costo operativo adicional.
Incremento de costos	“El costo del transporte.”	Impacto económico.
Daños a vehículos	“Para no dañar el vehículo.”	Externalidad negativa.
Riesgo de quedar varado	“Para no quedar varado.”	Condición de inseguridad.
Dependencia del conocimiento local	“Uno tiene que conocer bien la vía.”	Adaptación informal del usuario.

Familia de códigos: Causas del deterioro vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Falta de mantenimiento	“Falta de mantenimiento continuo.”	Causa estructural.
Baja planificación técnica	“Poca planificación técnica.”	Déficit institucional.
Discontinuidad de inversiones	“Discontinuidad de las inversiones.”	Ruptura del ciclo del proyecto.
Intervenciones parciales	“Se arreglan por tramos.”	Soluciones no estructurales.
Abandono por cambio de gobierno	“Cuando cambia el gobierno se abandonan.”	Factor político dominante.

Código	Cita textual	Memo analítico
Condiciones climáticas	“El clima y los suelos del Magdalena.”	Riesgo territorial no gestionado.

Familia de códigos: Clientelismo político percibido

Código	Cita textual	Memo analítico
Percepción de clientelismo	“Decisiones ligadas a compromisos políticos.”	Visión ciudadana del fenómeno.
Priorización no técnica	“No dependen del uso real.”	Distorsión de criterios.
Inequidad territorial	“Vías muy usadas pasan años sin intervención.”	Ineficiencia distributiva.
Cercanía política local	“Depende de la cercanía política.”	Relación política–obra pública.

Familia de códigos: Capacidad de gestión institucional

Código	Cita textual	Memo analítico
Uso ineficiente de recursos	“Los recursos no se usan donde más se necesitan.”	Mala asignación pública.
Red vial ineficiente	“Resultado es una red vial ineficiente.”	Consecuencia sistémica.
Bajo impacto de obras	“Obras que no generan impacto.”	Ineficacia de inversión.
Desconfianza institucional	“Frustración y desconfianza.”	Pérdida de legitimidad estatal.

Familia de códigos: Idoneidad técnica y calidad de obras

Código	Cita textual	Memo analítico
Baja durabilidad	“No duran ni un invierno.”	Evidencia empírica de mala calidad.
Falta de estudios técnicos	“No se estudiaron bien los suelos.”	Deficiencia en formulación.

Código	Cita textual	Memo analítico
Problemas hidráulicos	“El flujo de agua.”	Error técnico recurrente.
Tráfico no considerado	“El tipo de tráfico.”	Diseño inadecuado.
Pérdida de oportunidades	“Se pierde la oportunidad de invertir.” Efecto acumulativo negativo.	

Familia de códigos: Factores políticos en la planificación vial

Código	Cita textual	Memo analítico
Cambio de gobierno	“Cada administración llega con nuevas prioridades.”	Discontinuidad política.
Abandono de proyectos	“Deja de lado lo que venía.”	Falta de continuidad institucional.
Relación Nación– Departamento	“Define si llegan o no recursos.”	Dependencia política vertical.

Familia de códigos: Priorización de proyectos

Código	Cita textual	Memo analítico
Priorización no basada en necesidad	“No siempre se basan en necesidad real.”	Crítica al sistema de decisión.
Presión social	“Se actúa por protestas.”	Planeación reactiva.
Interés político	“Interés político.”	Distorsión del objetivo público.
Ausencia de planeación a largo plazo	“No se ve una planificación clara.”	Déficit estratégico.

Familia de códigos: Afinidad política e inversión

Código	Cita textual	Memo analítico
Mayor inversión con afinidad	“Se nota más inversión.”	Beneficio político indirecto.
Olvido en desacuerdo político	“Las primeras en quedar olvidadas.”	Penalización territorial.
Afectación a municipios pequeños	“Municipios pequeños quedan rezagados.”	Mayor vulnerabilidad local.

Familia de códigos: Relaciones políticas (2016–2025)

Código	Cita textual	Memo analítico
Percepción ciudadana	“Como ciudadano y usuario.”	Lectura social del contexto político.
Periodo Santos–Cotes	“Algo más de movimiento.”	Relación relativamente funcional.
Periodo Duque–Caicedo	“Se sintió un freno fuerte.”	Ruptura política percibida.
Promesas sin materialización	“No se veían reflejadas.”	Brecha discurso–realidad.

Familia de códigos: Proyectos y ejecución

Código	Cita textual	Memo analítico
Anuncios sin ejecución	“Se anunciaron varias veces.”	Planeación simbólica.
Obras inconclusas	“Quedaron inconclusos.”	Falta de cierre efectivo.
Calidad regular	“Calidad regular.”	Cumplimiento parcial.

Familia de códigos: Evaluación de obras

Código	Cita textual	Memo analítico
Cumplimiento parcial	“Algunas sí cumplen.”	Resultados heterogéneos.
Rápido deterioro	“A los pocos meses ya están dañados.”	Falta de sostenibilidad.
Importancia de la durabilidad	“Que la vía dure y sea segura.”	Criterio central del usuario.

Familia de códigos: Reflexión final del usuario

Código	Cita textual	Memo analítico
Importancia socioeconómica	“Fundamentales para la economía.”	Valor estratégico de la red secundaria.
Uso político de las vías	“Usar como herramienta política.”	Crítica estructural.
Necesidad de continuidad	“Continuidad.”	Coincidencia con actores técnicos.
Fortalecimiento técnico	“Buena técnica.”	Demanda ciudadana.
Enfoque en el usuario	“Pensar en el que transita la vía.”	Enfoque centrado en el ciudadano.

Nota. Análisis cualitativo de la entrevista semiestructurada realizada a un usuario recurrente de la red vial secundaria del departamento del Magdalena, organizada mediante matriz de categorías tipo ATLAS.ti, periodo 2016–2025.

Apéndice S

Matriz de análisis documental: Medios de comunicación.

Familia	Código	Cita documental	Fuente	Interpretación analítica
Gestión institucional	Narrativa de progreso vial	“Cada vez mejor que antes, así están las vías del Magdalena; nos preparamos para el invierno”	Gobernación del Magdalena. (s. f.). <i>Cada vez mejor que antes...</i>	Construcción discursiva orientada a legitimar la gestión mediante un enfoque optimista que contrasta con reportes críticos externos
		La información oficial resalta mejoramientos puntuales sin referencia a planes integrales de largo plazo	Gobernación del Magdalena (s. f.)	Evidencia de una planeación centrada en acciones visibles más que en soluciones estructurales
Ejecución	Obras inconclusas	“La vía Plato–Tenerife transita por el camino de ser un elefante blanco”	Hoy Diario del Magdalena (2023)	Falencias en ejecución y control que afectan la sostenibilidad de la inversión
Control contractual	Litigios contractuales	Gobernación demanda contrato de concesión vial El Retén–Aracataca	EDS Noticias (2023)	Conflictos jurídicos que interrumpen la continuidad de la infraestructura

Familia	Código	Cita documental	Fuente	Interpretación analítica
Capacidad técnica	Deficiencias en calidad de obra	“Más de 320 placas tuvieron que ser reemplazadas por fallas en el concreto”	Opinión Caribe (2025)	Debilidad en interventoría y control técnico de materiales
Continuidad administrativa	Inestabilidad política	Anulación de la elección del gobernador genera incertidumbre institucional	Infobae (2025)	La inestabilidad política impacta negativamente la gestión de proyectos
Relación intergubernamental	Conflicto político	Disputas públicas entre gobernador y Gobierno Nacional frenan inversión	El Tiempo (2024)	La infraestructura vial se ve afectada por tensiones políticas multinivel

Nota. Análisis documental de comunicados oficiales de la Gobernación del Magdalena y fuentes periodísticas regionales, codificados mediante matrices tipo ATLAS.ti, periodo 2016–2025.

Apéndice T

Análisis documental de noticias y reportes relacionados con proyectos viales en el Magdalena

Familia	Código	Cita documental	Fuente	Interpretación analítica
Estado vial local	Vías intransitables	“Así es el estado de la vía que de Cerro de San Antonio conduce a Concordia”	Santa Marta al Día (2022)	Evidencia directa del deterioro que afecta la movilidad cotidiana
Capacidad institucional	Dependencia departamental	Municipios requieren intervención del nivel departamental para ejecutar obras	El Informador (2021)	Baja autonomía técnica y financiera municipal
Control político local	Debates de control	Concejo le puso la lupa a la vía Plato–Tenerife	Hoy Diario del Magdalena (2024)	Control político reactivo frente a problemas persistentes
Gestión del riesgo	Afectaciones climáticas	“Fuertes lluvias dejan afectaciones viales en Zapayán y Chibolo”	Opinión Caribe (2025)	Falta de infraestructura resiliente frente a eventos climáticos
Equidad territorial	Rezago rural	Corregimientos y veredas incomunicados por mal estado de vías	El Tiempo (2023)	Persistencia de desigualdades territoriales en inversión vial

Nota. Análisis documental de noticias y reportes relacionados con proyectos viales municipales, procesos de ejecución y problemáticas de infraestructura en municipios del Magdalena, sistematizados mediante matriz tipo ATLAS.ti, periodo 2016–2025.

Apéndice U

Matriz de análisis documental tipo. Actor nacional (INVÍAS, MinTransporte, DNP)

Familia	Código	Cita documental	Fuente	Interpretación analítica
Inversión nacional	Prioridad selectiva	Entrega de la Variante de Ciénaga como obra estratégica	Ministerio de Transporte (2023)	Prioridad a corredores nacionales sobre vías secundarias
Relación Nación– Departamento	Tensiones políticas	“Nuevo choque entre el gobernador del Magdalena y el Gobierno Nacional”	El Espectador (2024)	La confrontación política incide en la gestión territorial
Planeación	Pactos funcionales	Controversia por pactos funcionales y asignación de recursos	RCN Radio (2022)	Instrumentos técnicos condicionados por disputas políticas
Gobernanza multinivel	Dependencia territorial	Municipios dependen de cupos indicativos para financiar vías	Findeter (2021)	Alta vulnerabilidad política del territorio

Nota. Análisis documental de comunicados oficiales, informes institucionales y publicaciones del nivel nacional relacionadas con inversión, financiación y ejecución de vías secundarias, organizadas mediante matriz de análisis tipo ATLAS.ti, periodo 2016–2025.

Apéndice V

Matriz de análisis documental. Actor mediático

Familia	Código	Cita documental	Fuente	Interpretación analítica
Denuncia pública	Visibilización del deterioro	“Varios corregimientos y veredas se encuentran incomunicados”	El Tiempo (2023)	Los medios actúan como veedores informales
Control social	Elefantes blancos	Riesgos y daños en la vía Plato–Tenerife	Canal Campo TV (2025)	Presión pública ante fallas institucionales
Contraste discursivo	Discurso vs realidad	Diferencia entre boletines oficiales y reportes ciudadanos	Opinión Caribe (2025)	Brecha entre narrativa gubernamental y experiencia social

Nota. Análisis documental de noticias publicadas en medios de comunicación regionales y nacionales sobre el estado de las vías secundarias, conflictos en la ejecución de proyectos y factores políticos asociadas a la infraestructura vial en el Magdalena, periodo 2016–2025.