

**EVALUACION DE LAS VIAS RURALES EN EL DESARROLLO
ECONOMICO BAJO LAS ACCIONES DEL MUNICIPIO DE MARSELLA Y LA
GOBERNACION DE RISARALDA 2025**

OPCION DE GRADO- MONOGRAFIA

PRESENTADO POR:

BRAHIAN SANCHEZ SALDARRIAGA

PRESENTADO A:

FRANCISCO MEJIA

ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACION PUBLICA

ADMINISTRACION PUBLICA TERRITORIAL

2026

TABLA DE CONTENIDO

TABLA DE CONTENIDO.....	2
RESUMEN.....	7
Respaldo institucional: Alcaldía de Marsella y Gobernación de Risaralda	7
JUSTIFICACIÓN	9
MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL	9
Desarrollo Económico Territorial.....	10
Infraestructura Vial Terciaria	10
Conectividad Rural y Capital Público	11
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	11
Objetivo General	11
Objetivos Específicos.....	11
HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN	12
Hipótesis General	12
Hipótesis Específicas	12
METODOLOGÍA.....	13
Diseño y Técnica	13
Estrategias de Recolección de Datos	14
Fuentes documentales primarias	14
Fuentes estadísticas y cartográficas	14

Instrumentos complementarios	15
Plan de Procedimientos	15
Procesamiento de la Información.....	16
RESULTADOS Y DIAGNÓSTICO VIAL	16
A. Longitud de las Vías Rurales — Datos Verificados	17
A.1 Informe al Concejo de Marsella — Inversiones Viales	18
A.2 Ancho de Calzada — Estándares INVIAS vs. Condición en Marsella	18
B. Accesibilidad y Conectividad	19
B.1 Accesibilidad vial.....	19
B.2 Conectividad intermunicipal	20
B.3 Tiempos de desplazamiento	20
C. Actividad Económica Vinculada a las Vías Rurales	20
C.1 Producción agropecuaria.....	20
C.2 Costos logísticos y transporte.....	20
C.3 Impacto en ingresos familiares	21
D. Desarrollo Social — Acceso a Servicios Básicos	21
D.1 Acceso a salud	21
D.2 Acceso a educación.....	21
D.3 Servicios públicos y conectividad	22
D.4 Indicadores sociales clave — datos oficiales verificados.....	22
TRABAJO DE CAMPO: ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS.....	23

Entrevista — Vereda El Rayo	24
P1. Estado actual de la vía.....	24
P2. Impacto en la comercialización agrícola	24
P3. Acceso a servicios básicos	24
P4. Inversión pública y participación comunitaria.....	25
P5. Expectativas y propuestas de mejora	25
Entrevista — Vereda El Kiosco	25
P1. Pérdidas económicas por el estado de la vía.....	25
P2. Poscosecha, precios y seguridad alimentaria	26
P3. Migración juvenil y relevo generacional	26
P4. Rol de la mujer rural y carga diferencial.....	26
P5. Propuesta concreta y gestión comunitaria	27
DIAGNÓSTICO INTEGRADO	27
Diagnóstico físico-vial	27
Diagnóstico económico	27
Diagnóstico social	28
Diagnóstico institucional	28
MATRIZ DE PRIORIZACIÓN DE INTERVENCIONES VIALES	28
CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES	29
Fases de ejecución por dimensión.....	29
Cronograma detallado por actividad (2026).....	30

FUTURIZACIÓN: PROYECCIÓN Y RECOMENDACIONES DE POLÍTICA PÚBLICA	31
Escenario tendencial — sin intervención	31
Escenario optimista — con intervención focalizada	31
Recomendaciones para la política pública.....	32
Propuesta de política pública: Red Vial Terciaria Productiva de Marsella 2026-2030	32
APROPIACIÓN INSTITUCIONAL EN POLÍTICA PÚBLICA VIAL	34
Alcaldía de Marsella.....	34
Gobernación de Risaralda	35
Instrumentos nacionales	35
Gestión vial: estado, metas e inversiones.....	35
Qué se mantiene	35
Qué se busca	36
Inversiones gestionadas.....	36
RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO	37
Resultado social.....	37
Resultado económico	37
Resultado institucional	37
CUADRO GENERAL DE VEREDAS: DESPLAZAMIENTO, PRODUCTOS, TONELADAS Y COSTOS	38
MAPA DE VEREDAS DEL MUNICIPIO DE MARSELLA	42

Veredas con mayor afectación vial — análisis por tipo	43
Crítica — acceso vehicular bloqueado en temporada de lluvias	43
Alta — pérdidas en la comercialización de café, plátano y panela.	44
Media — dificultad en el acceso a salud, educación y mercado	44
Inversión en curso — Gobernación de Risaralda 2024-2025	44
CONCLUSIONES	45
Movilidad limitada	45
Brecha rural-urbana	45
Gestión pública	45
Aporte académico	45
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45
Fuentes institucionales y oficiales	46
Marco legal y normativo	47
Fuentes académicas y teóricas	47
Trabajo de campo y fuentes primarias	49
Marco institucional ESAP	49

RESUMEN

La presente monografía tiene como objetivo general analizar el impacto de las vías rurales en el desarrollo económico del municipio de Marsella, Risaralda, durante el año 2025.

Las vías rurales representan un componente esencial para el desarrollo económico local, ya que permiten la movilización de productos agrícolas, el acceso a mercados y la articulación entre el sector rural y urbano. El estado actual de la infraestructura genera efectos directos en los costos de transporte, la productividad y el impacto económico en las familias campesinas.

La investigación se desarrolló mediante análisis documental de planes de desarrollo, informes de gestión y estadísticas oficiales, complementado con trabajo de campo, lo que permitió identificar la relación entre inversión pública y crecimiento económico rural.

Los resultados muestran que una adecuada priorización presupuestal, el mantenimiento preventivo periódico y la focalización de recursos en tramos estratégicos pueden mejorar la competitividad agrícola, disminuir pérdidas económicas y fortalecer el comercio local. Se concluye que fortalecer la infraestructura vial es una estrategia viable y sostenible para consolidar el desarrollo económico territorial.

Respaldo institucional: Alcaldía de Marsella y Gobernación de Risaralda

La Alcaldía Municipal de Marsella aportó información oficial del inventario vial, la ejecución presupuestal y el informe de gestión 2020-2024. La Gobernación de Risaralda, a través de la Secretaría de Infraestructura, reportó ante el Concejo

Municipal inversiones por \$3.400 millones en mantenimiento de vías terciarias y una inversión de \$4.400 millones (regalías) en la vía La Oriental-Maracaibo (avance 18%, octubre de 2025). Fuentes: marsella-risaralda.gov.co | risaralda.gov.co

Palabras clave: Vías Rurales · Desarrollo Económico · Infraestructura · Marsella Risaralda · Conectividad Rural · Productividad Agrícola

JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo de grado tiene como alcance el análisis de la red vial terciaria del municipio de Marsella, Risaralda, y su incidencia en el desarrollo económico de las comunidades rurales durante el año 2025. La investigación se enmarca en la línea de toma de decisiones en Administración Pública de la ESAP, y su relevancia institucional radica en que los resultados obtenidos aportan información técnica y verificada que puede orientar la gestión pública local hacia una priorización más eficiente de la inversión en infraestructura vial.

La problemática es clara: el municipio depende económicamente del sector agrícola y las vías rurales son fundamentales para la movilización y comercialización de sus productos. El deterioro de la infraestructura vial genera sobrecostos, disminución de la rentabilidad y pérdida de competitividad de los productores rurales, situación que afecta directamente el bienestar de las familias campesinas y la capacidad institucional del municipio para generar desarrollo territorial.

Este trabajo aporta a la Administración Pública mediante la generación de conocimiento aplicado: identifica los tramos viales críticos, cuantifica su impacto económico y social, y formula recomendaciones de política pública que contribuyen a mejorar los procesos de planeación, presupuestación y toma de decisiones de la Alcaldía de Marsella. El beneficio esperado es la reducción de costos logísticos, el aumento de ingresos de los productores rurales y el fortalecimiento de la competitividad agrícola del municipio.

MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

A continuación se presentan los fundamentos teóricos que sustentan la relación entre infraestructura vial y desarrollo económico territorial, articulados con el objeto de estudio de la presente monografía.

Desarrollo Económico Territorial

Concepto: proceso de transformación productiva e institucional de un territorio para mejorar el bienestar de su población. Implica el aprovechamiento de recursos locales, la generación de empleo y la reducción de la pobreza (Alburquerque, 2004).

Relación con el trabajo: las vías rurales son un activo territorial clave; sin conectividad, los recursos productivos del municipio (café, plátano, ganadería) no pueden convertirse en ingresos reales para las familias.

Autor de referencia: Alburquerque, F. (2004). Desarrollo económico local y descentralización en América Latina. CEPAL/GTZ.

Infraestructura Vial Terciaria

Concepto: conjunto de vías rurales que conectan veredas y centros poblados con la red vial secundaria y primaria. Son la base de la movilidad rural y determinan el acceso a mercados, servicios y oportunidades (INVIAS, 2008).

Relación con el trabajo: la red vial terciaria de Marsella es el objeto directo de estudio. Su estado físico, longitud, ancho y nivel de deterioro determinan las condiciones reales de vida y producción de las veredas.

Fuente de referencia: INVIAS (2008). Manual de Diseño Geométrico de Carreteras. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Conectividad Rural y Capital Público

Concepto: la inversión pública en infraestructura actúa como capital físico que reduce costos de transacción, amplía mercados y eleva la productividad privada.

Las vías son el capital público con mayor impacto en economías rurales (Aschauer, 1989; BID, 2000).

Relación con el trabajo: cada peso invertido en vías terciarias de Marsella genera un efecto multiplicador: baja los costos de transporte, sube el precio al productor y activa la cadena económica local.

Autores de referencia: Aschauer, D. (1989). Is public expenditure productive? Journal of Monetary Economics. BID (2000). Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional.

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Analizar el impacto de las vías rurales en el desarrollo económico en el municipio de Marsella durante el año 2025.

Objetivos Específicos

- Describir las principales problemáticas que afectan la infraestructura vial rural.
- Examinar la relación entre la inversión municipal en infraestructura vial y la dinámica económica rural.
- Identificar los efectos económicos que genera el mantenimiento o deterioro de las vías en la productividad local.

- Establecer la longitud y el ancho de las vías rurales del municipio como base para la priorización de intervenciones.
- Evaluar la accesibilidad, conectividad y tiempos de desplazamiento en las zonas rurales.
- Analizar la actividad económica vinculada a la red vial terciaria del municipio.
- Evaluar el desarrollo social y el acceso a servicios básicos de las comunidades rurales.

HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN

Hipótesis General

El estado deficiente de las vías rurales en el municipio de Marsella incide negativamente en el desarrollo económico y social de las comunidades campesinas, generando incremento en los costos de transporte, disminución de la productividad agropecuaria y limitación en el acceso a servicios básicos; por tanto, la inversión pública focalizada en mantenimiento y mejoramiento vial se constituye en una estrategia determinante para elevar la competitividad rural y el bienestar social del territorio.

Hipótesis Específicas

H1. Las vías rurales presentan longitud y ancho insuficiente respecto a los estándares técnicos del INVIAS, limitando la circulación de vehículos de carga y reduciendo la competitividad agrícola.

H2. La falta de accesibilidad incrementa los tiempos de desplazamiento en más del 40%, afectando directamente los costos logísticos de los productores rurales.

H3. Zonas con mayor deterioro vial presentan menores ingresos per cápita, mayor deserción escolar y menor acceso a servicios de salud, evidenciando correlación directa entre infraestructura vial y desarrollo social.

H4. La inversión municipal en vías rurales durante 2020-2024 no ha sido suficiente ni técnicamente priorizada para generar impacto significativo en la productividad económica local.

METODOLOGÍA

Diseño y Técnica

La presente investigación adopta un enfoque descriptivo-mixto que combina el análisis documental con trabajo de campo directo, con el fin de alcanzar cada uno de los objetivos planteados. Para el objetivo general de analizar el impacto de las vías rurales en el desarrollo económico del municipio de Marsella, se procede en cuatro fases secuenciales.

En la primera fase se realiza una revisión bibliográfica y documental de marcos normativos, planes de desarrollo y estudios sobre infraestructura vial; esta actividad permite construir el marco teórico y diseñar los instrumentos de recolección. En la segunda fase se ejecuta el trabajo de campo: se visita la Alcaldía de Marsella para obtener datos oficiales del inventario vial y se aplica una entrevista semiestructurada a productores rurales de las veredas El Rayo y El Kiosco, con el

propósito de registrar información primaria sobre costos de transporte, ingresos y acceso a servicios.

En la tercera fase se organiza y procesa la información recolectada mediante tablas comparativas y matrices de correlación entre el estado vial y los indicadores económicos y sociales de cada vereda. En la cuarta fase se redactan los hallazgos, se verifican las hipótesis y se formulan recomendaciones de política pública orientadas al mejoramiento de la infraestructura vial rural del municipio.

Las fuentes primarias son la visita a la Alcaldía y las entrevistas semiestructuradas; las fuentes secundarias comprenden el Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027, el DANE Censo 2018, el DNP TerriData, el INVIAS y la Federación Nacional de Cafeteros. La triangulación entre ambas fuentes garantiza la objetividad y validez de los resultados obtenidos.

Estrategias de Recolección de Datos

Fuentes documentales primarias

- Plan de Desarrollo Municipal de Marsella 2024-2027.
- Informes de ejecución presupuestal de la Alcaldía Municipal (2020-2024).
- Inventario vial del INVIAS — Red Terciaria Risaralda.
- Ficha de Caracterización Territorial del DNP — Marsella.

Fuentes estadísticas y cartográficas

- Datos socioeconómicos del DANE: Censo 2018 y proyecciones.
- Sistema de Información Vial de Colombia (SIVIA - INVIAS).

- Geoportal IGAC — Cartografía rural de Marsella.
- Estadísticas agropecuarias: AGRONET - MADR.
- Informes de la Federación Nacional de Cafeteros — Comité de Risaralda.
- Ministerio de Tecnologías: SIUST — conectividad rural.

Instrumentos complementarios

- Matrices de análisis comparativo: estado vial vs. indicadores económicos y sociales.
- Fichas de observación para registro fotográfico del estado vial (visita de campo).
- Entrevistas semiestructuradas a funcionarios de la Oficina de Obras Públicas Municipal.

Plan de Procedimientos

El desarrollo de la monografía se organizó en cuatro etapas secuenciales:

- Etapa 1 — Diseño y Planeación (marzo-abril): definición del marco conceptual, aprobación del plan de trabajo, ajuste de objetivos e hipótesis, y elaboración de los instrumentos de recolección documental.
- Etapa 2 — Recolección de Información (mayo-junio): búsqueda, revisión y selección de fuentes documentales; solicitud formal ante la Alcaldía, INVIAS y DANE; registro fotográfico complementario.

- Etapa 3 — Procesamiento y Análisis (julio-agosto): organización y clasificación de la información; construcción de matrices de análisis; elaboración de tablas comparativas, gráficas y mapas temáticos.
- Etapa 4 — Redacción del Informe Final (septiembre-octubre): redacción de cada capítulo de la monografía; revisión por el asesor académico; ajustes y correcciones; sustentación final ante el comité evaluador.

Procesamiento de la Información

- Clasificación temática: organización de la información por dimensión — longitud/ancho, accesibilidad, economía y desarrollo social.
- Triangulación de fuentes: contraste entre datos del Plan de Desarrollo, INVIAS y DANE para verificar consistencia y coherencia.
- Matrices comparativas: cruce de variables viales con indicadores económicos y sociales para identificar correlaciones.
- Cartografía vial básica: mapas de la red vial terciaria con estado actual y prioridades de intervención por vereda.
- Análisis estadístico descriptivo: tabulación de datos cuantitativos (longitudes, costos, tiempos) presentados en gráficos y tablas.
- Síntesis interpretativa: redacción de hallazgos articulados con el marco teórico y los objetivos de la investigación.

RESULTADOS Y DIAGNÓSTICO VIAL

A continuación se presentan los resultados obtenidos en cada una de las dimensiones de análisis definidas en los objetivos específicos: longitud y ancho de las vías, accesibilidad y conectividad, actividad económica vinculada a la red vial, y desarrollo social.

A. Longitud de las Vías Rurales — Datos Verificados

Caracterización geométrica de la red vial terciaria de Marsella, Risaralda:

Indicador	Valor	Detalle
Red vial terciaria total Colombia	142.284 km	El 71% a cargo de municipios. Solo aprox. 1.400 km pavimentados (2022).
Vías intervenidas en Marsella (2025)	61 km	Veredas El Rayo, El Kiosco, La Argentina y Caracas. Cunetas y transversales mejoradas.
Movimiento de tierra en obras Marsella	+3.000 m³	Tierra removida en intervenciones viales 2025. Rehabilitación y mitigación de riesgos.
Programa mantenimiento Risaralda 2024	200 km	Mantenimiento terciario en Risaralda. Marsella incluida como municipio prioritario.

Inversión de la Gobernación en Marsella 2025: \$4.400 millones (vía La Oriental-Maracaibo), con un avance del 18%.

Fuente: Gobernación de Risaralda (2025) — risaralda.gov.co | Ministerio de Transporte (2022) | Findeter (2022) | CONPES 3857 de 2016.

A.1 Informe al Concejo de Marsella — Inversiones Viales

Informe presentado por la Secretaría de Infraestructura de Risaralda ante el Concejo Municipal de Marsella, a cargo del secretario Jorge Hernando Cote Ante, en el marco de la gobernación de Juan Diego Patiño Ochoa:

Rubro	Monto / Avance	Detalle
Construcción de placas huella	\$2.000 millones	En vías terciarias de Marsella, ordenadas por el gobernador Juan Diego Patiño Ochoa.
Mantenimiento de vías terciarias	+46 km	Veredas: El Kiosco, La Argentina, Miracampo, Cañón de San Francisco, El Rayo y Convención La Nona.
Vía Pereira – Marsella (sector Ventiaderos)	\$1.400 millones	8.700 m ² de asfalto intervenidos. Reparcheo, rocería y limpieza de cunetas.
Estabilización de banca	90% de avance	Perforaciones de más de 30 metros de profundidad por debajo de la vía.

Inversión total reportada al Concejo: \$3.400 millones de pesos en el municipio de Marsella.

Fuente: Secretaría de Infraestructura de Risaralda — Informe al Concejo Municipal de Marsella.

A.2 Ancho de Calzada — Estándares INVIAS vs. Condición en Marsella

Indicador Técnico	Parámetro INVIAS / Condición Real en Marsella
INVIAS Ancho mínimo requerido	4,00 m — estándar INVIAS para vía terciaria básica. Manual de Diseño Geométrico 2008, Resolución 0744/2009.
sentido INVIAS Ancho óptimo doble	6,00–7,00 m — permite cruce seguro de dos vehículos. Calzada 4,6 m + bermas de 0,70 m a cada lado.
Proyecto Tipo Ancho estándar DNP	4,60 m — estándar DNP Proyectos Tipo para mejoramiento de vías terciarias en Colombia (2020).
Superficie de rodadura	Afirmado (material granular compactado). Si se pavimentan deben cumplir condiciones geométricas de vía secundaria.
terciaria en Colombia Estado de la red	Solo 1.400 km pavimentados de 142.284 km totales (menos del 1%). El 99% en afirmado, destapado o deteriorado.

Inversión vial en Marsella 2025: \$4.400 millones (regalías) en la vía La Oriental-Maracaibo, con un avance del 18% (octubre de 2025).

Fuente: INVIAS (2008), Resolución 0744/2009; DNP (2020), Proyectos Tipo; Gobernación de Risaralda (2025); Mintransporte / Findeter (2022).

B. Accesibilidad y Conectividad

B.1 Accesibilidad vial

- Veredas con acceso vehicular permanente vs. estacional.
- Tramos con cierre por lluvia o deslizamientos.

- Evaluación de puentes, alcantarillas y obras de arte.
- Acceso de vehículos de carga para comercialización agropecuaria.

B.2 Conectividad intermunicipal

- Articulación con la red vial secundaria y primaria de Risaralda.
- Conexión hacia La Virginia, Balboa, Santuario y Apía.
- Integración con los corredores logísticos del Eje Cafetero.
- Cobertura de rutas de transporte público rural y su frecuencia.

B.3 Tiempos de desplazamiento

Se midió el tiempo en minutos desde cada zona rural hacia el centro urbano, el centro de salud, la institución educativa, las plazas de mercado y la vía secundaria pavimentada, clasificando los resultados según el estado vial en época seca frente a época de lluvias.

C. Actividad Económica Vinculada a las Vías Rurales

C.1 Producción agropecuaria

- Principales productos: café, plátano, cítricos, ganadería menor y piscicultura.
- Volúmenes de producción por vereda frente a la accesibilidad vial.
- Pérdidas postcosecha atribuibles al deterioro de las vías.

C.2 Costos logísticos y transporte

- Variación de precios al productor según distancia y estado vial.
- Tarifa de transporte (\$/tonelada-km) en vías en buen vs. mal estado.
- Frecuencia de transporte disponible para productores rurales.
- Desgaste de vehículos y afectación a la rentabilidad.

C.3 Impacto en ingresos familiares

- Sobrecostos logísticos por mal estado vial (estimación en pesos por cosecha).
- Relación entre estado vial y nivel de ingresos del productor.
- Veredas con mayor rezago económico por aislamiento vial.
- Comparativo de ingresos antes y después de intervenciones viales, cuando aplica.

D. Desarrollo Social — Acceso a Servicios Básicos

D.1 Acceso a salud

- Tiempo de desplazamiento al centro de salud municipal.
- Complicaciones médicas por demoras derivadas del mal estado vial.
- Cobertura del SGSSS en zonas con mayor aislamiento.
- Acceso de ambulancias y brigadas de salud.

D.2 Acceso a educación

- Asistencia escolar en veredas con vías deterioradas vs. buen acceso.
- Rutas escolares habilitadas y condiciones de transitabilidad.
- Deserción escolar asociada a dificultades de movilidad.

D.3 Servicios públicos y conectividad

- Cobertura de acueducto rural, energía eléctrica y saneamiento básico.
- Internet y telefonía en zonas rurales (correlación con el aislamiento vial).
- Gas domiciliario y acceso de camiones cisterna en zonas sin red.

D.4 Indicadores sociales clave — datos oficiales verificados

Indicador social	Valor / cifra oficial	Fuente
NBI departamental de Risaralda	8,1% de la población con al menos una necesidad básica insatisfecha. Uno de los 5 departamentos con menor NBI del país.	DANE, Censo 2018
Pobreza multidimensional zona rural	Entre 50% y 60% en municipios rurales de Risaralda como Marsella; brecha de más de 40 puntos frente a la cabecera urbana.	DANE, Censo 2018

Indicador social	Valor / cifra oficial	Fuente
Población municipal de Marsella	17.172 habitantes proyectados en 2023. El 21,6% son adultos mayores y el 74,4% mayores de 18 años.	DNP TerriData, 2023
Cobertura de acueducto rural en Colombia	73,9% en zonas rurales vs. 97,8% en zonas urbanas (brecha de 23,9 puntos). Risaralda supera el 96% en cabeceras.	DANE, CNPV 2018
Cobertura de energía eléctrica en Colombia	98,6% de cobertura nacional en 2022. Risaralda supera el 96% en cabeceras.	La República / DANE, 2022
Participación institucional en Marsella	La Secretaría de Planeación de Marsella (Fernando Duque Varela) participó en la construcción del Plan de Desarrollo 2024-2027 de Risaralda, con enfoque en mejoramiento vial, salud e infraestructura.	Gobernación de Risaralda, 2024

Nota: los indicadores específicos de NBI, analfabetismo e internet para Marsella corresponden a la Fase 2 de recolección de información (mayo-junio de 2025), cruzando los datos con el estado vial por vereda.

TRABAJO DE CAMPO: ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS

Como parte de las fuentes primarias de la investigación se aplicaron entrevistas semiestructuradas a productores rurales de las veredas El Rayo y El

Kiosco, con el propósito de documentar de primera mano el impacto del estado vial en la vida económica y social de las comunidades campesinas.

Entrevista — Vereda El Rayo

Ficha técnica: entrevista semiestructurada individual, dirigida a productores rurales, líderes de la JAC y docentes. Fase de aplicación: mayo-junio de 2026.

Duración estimada: 20-30 minutos.

P1. Estado actual de la vía

¿Cómo describe el estado actual de la vía que conecta la vereda El Rayo con el casco urbano?

«La vía está en muy mal estado, especialmente en invierno. Hay huecos grandes, se forman lodazales y algunos tramos se vuelven intransitables. En los últimos cinco años no ha mejorado; al contrario, ha empeorado por falta de mantenimiento y por las fuertes lluvias.»

P2. Impacto en la comercialización agrícola

¿El estado de la vía ha afectado su capacidad de sacar los productos al mercado?

«Sí, bastante. El café y el plátano los tenemos que sacar en mula o a pie cuando la vía está fangosa. A veces se pierden cargas porque los carros no entran, y el transportador cobra más caro por el riesgo. Eso nos reduce las ganancias.»

P3. Acceso a servicios básicos

¿El deterioro ha dificultado el acceso a salud, educación o plazas de mercado?

«Sí. Cuando hay una emergencia de salud es muy difícil llegar al pueblo. Los niños faltan al colegio en temporada de lluvias porque la vía se pone peligrosa. Al mercado vamos menos de lo que quisiéramos.»

P4. Inversión pública y participación comunitaria

¿La Alcaldía ha realizado obras en la vía? ¿La comunidad ha participado en esos proyectos?

«Hace como tres años echaron rajón en un tramo corto, pero fue poco y duró poco tiempo. La comunidad ha pedido arreglo en las reuniones de la JAC, pero no nos han dado respuesta clara. Nunca nos han incluido en la planeación de los proyectos viales.»

P5. Expectativas y propuestas de mejora

¿Qué mejoras considera urgentes? ¿Cómo cambiaría el mejoramiento de la vía su calidad de vida?

«Lo más urgente es abrir y nivelar la vía principal, hacer cunetas para el agua y poner afirmado en los tramos críticos. Si arreglan la vía, podríamos sacar el café a tiempo, los niños llegarían seguros al colegio y sería más fácil conseguir atención médica cuando se necesita.»

Entrevista — Vereda El Kiosco

Ficha técnica: entrevista semiestructurada a un productor cafetero y miembro de la JAC de la vereda El Kiosco. Fase de aplicación: mayo de 2026. Duración: 30 minutos. Formato presencial.

P1. Pérdidas económicas por el estado de la vía

¿Cuánto se estima que se pierde al año por los sobrecostos de transporte y las mermas en la cosecha?

«Entre el sobrecosto del transporte y lo que perdemos cuando no podemos sacar el café a tiempo, calculamos una pérdida de entre \$1.500.000 y \$2.000.000 por cosecha. En una vereda donde la mayoría de familias producen entre 50 y 120 arrobas de café al semestre, eso es un golpe muy duro a la economía del hogar.»

P2. Poscosecha, precios y seguridad alimentaria

¿Cómo afecta la vía el manejo de la poscosecha y la seguridad alimentaria de su familia?

«El café pergamino se nos puede dañar si no lo sacamos rápido después del beneficio. Con la vía en mal estado nos toca esperar dos o tres días más, y eso baja la calidad y el precio. La panela y el plátano que consumimos también suben de precio porque el transportador cobra más.»

P3. Migración juvenil y relevo generacional

¿Ha notado que los jóvenes están abandonando la vereda por el problema vial? ¿Hay relevo generacional en el campo?

«Ese es uno de nuestros problemas más serios. Los jóvenes entre 18 y 30 años se están yendo a Marsella o a Pereira porque no ven futuro en el campo con estas condiciones. Sin relevo generacional, el campo de El Kiosco se va a quedar solo en 20 años.»

P4. Rol de la mujer rural y carga diferencial

¿Cómo afecta el deterioro vial específicamente a las mujeres de la vereda?

«Las mujeres llevan una carga muy grande. Muchas son quienes cuidan a los niños y los adultos mayores, y cuando hay una urgencia médica, son ellas las que tienen que resolver cómo llevarlos al puesto de salud con la vía destruida. En la JAC hemos pedido que en cualquier proyecto de vía se incluya iluminación y zonas seguras.»

P5. Propuesta concreta y gestión comunitaria

Si usted pudiera hablarle directamente al alcalde o al gobernador, ¿qué le pediría para la vereda?

«Le pediría tres cosas concretas: primero, que vengan a la vereda antes de tomar decisiones. Segundo, que ejecuten los \$2.000 millones de placas huella que ya están aprobados por la Gobernación antes de que termine este periodo de gobierno. Y tercero, que incluyan a la JAC en la veeduría de la obra.»

DIAGNÓSTICO INTEGRADO

El diagnóstico articula cuatro dimensiones de análisis que, en conjunto, permiten sustentar las conclusiones de la investigación.

Diagnóstico físico-vial

- Estado actual de la red terciaria: longitud, ancho, tipo de superficie y nivel de deterioro.
- Tramos críticos que requieren intervención inmediata.
- Brechas entre el estándar técnico exigido y la condición real de las vías.

Diagnóstico económico

- Pérdidas económicas por deterioro vial (sobrecostos de transporte, pérdidas postcosecha).
- Inversión pública vial frente a la variación en la producción agropecuaria.
- Análisis de la competitividad del sector cafetero y frutícola en función del acceso vial.

Diagnóstico social

- Aislamiento de cada vereda medido en tiempo de desplazamiento a servicios esenciales.
- Correlación entre el estado vial y los indicadores de pobreza, salud y educación.
- Identificación de la población más vulnerable por déficit de infraestructura.

Diagnóstico institucional

- Inversión histórica en vías rurales (2020-2024).
- Brechas en planeación, presupuesto y ejecución de proyectos viales.
- Convenios interinstitucionales entre el municipio, el departamento, INVIAS y el Sistema General de Regalías.

MATRIZ DE PRIORIZACIÓN DE INTERVENCIONES VIALES

La priorización de intervenciones viales permite orientar eficientemente los recursos públicos hacia los tramos de mayor impacto social y económico en el territorio rural de Marsella.

Prioridad	Criterio técnico	Criterio social	Acción recomendada
Alta	Tramos con más de 60% de deterioro, ancho menor a 3 m	Veredas sin acceso vehicular, más de 50 familias	Mantenimiento correctivo urgente
Media	Tramos con 30%-60% de deterioro, obras de arte deterioradas	Veredas con acceso limitado en invierno	Mantenimiento preventivo periódico
Baja	Tramos con menos de 30% de deterioro, condición aceptable	Veredas con acceso regular	Seguimiento y monitoreo continuo

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Fases de ejecución por dimensión

Dimensión	Fase 1 (mar-abr)	Fase 2 (may-jun)	Fase 3 (jul-ago)	Fase 4 (sept-dic)
Longitud y ancho de vías	Inventario vial	Medición en campo	Análisis de datos	Informe final

Dimensión	Fase 1 (mar-abr)	Fase 2 (may-jun)	Fase 3 (jul-ago)	Fase 4 (sept-oct)
Accesibilidad y conectividad	Diagnóstico inicial	Encuestas / registros	Procesamiento	Resultados
Actividad económica	Levantamiento	Entrevistas	Correlaciones	Conclusiones
Desarrollo social	Cartografía	Indicadores	Mapas de acceso	Recomendaciones

Nota: el análisis económico y social se desarrolla en las fases 2 y 3, cruzando datos de AGRONET, la Federación de Cafeteros, el DANE, el SISBEN, el Plan de Desarrollo Municipal y los indicadores de NBI, cobertura en salud, educación y servicios públicos domiciliarios.

Cronograma detallado por actividad (2026)

Fase / Actividad	Mar	Abr	May	Jun
Definición del marco conceptual y revisión bibliográfica inicial	X			
Elaboración de instrumentos de recolección (fichas, entrevistas)	X			
Aprobación del plan de trabajo por el asesor académico	X			
Solicitud formal de información ante Alcaldía, INVIAS, DANE y Fedecafé		X		
Aplicación de entrevistas semiestructuradas en la vereda El Rayo		X		

Fase / Actividad	Mar	Abr	May	Jun
Registro fotográfico y levantamiento de información en campo		X		
Construcción de matrices comparativas y tablas de análisis			X	X
Análisis e interpretación de datos recolectados en campo			X	X
Redacción de capítulos de la monografía y revisión del asesor			X	X
Entrega del documento final e impresión			X	X
Sustentación final ante el comité evaluador de la ESAP				X

FUTURIZACIÓN: PROYECCIÓN Y RECOMENDACIONES DE POLÍTICA PÚBLICA

Escenario tendencial — sin intervención

- Deterioro progresivo de la red vial terciaria por falta de mantenimiento.
- Profundización de las pérdidas económicas de los productores rurales.
- Aumento de la brecha entre el sector rural y el urbano.
- Mayor aislamiento de las veredas alejadas del casco urbano.

Escenario optimista — con intervención focalizada

- Plan de mantenimiento preventivo y correctivo anual con presupuesto certificado.
- Priorización técnica de tramos según impacto económico y número de beneficiarios.
- Reducción del 25%-35% en costos logísticos en un periodo de tres años.
- Mejora en los indicadores de salud, educación y conectividad digital rural.

Recomendaciones para la política pública

- Elaborar y actualizar anualmente el inventario vial rural con georreferenciación.
- Destinar como mínimo el 15% del presupuesto de inversión municipal al mantenimiento de la red terciaria.
- Gestionar recursos de regalías, OCAD-PAZ e INVIAS para intervenciones de mayor envergadura.
- Establecer alianzas con el Comité de Cafeteros de Risaralda para la cofinanciación de vías productivas.
- Implementar un sistema de monitoreo participativo con las comunidades rurales para el reporte del estado vial.

Propuesta de política pública: Red Vial Terciaria Productiva de Marsella

2026-2030

Idea central: Plan de Mantenimiento Integral de Vías Terciarias de Marsella 2026-2030, mediante la creación de un convenio interinstitucional entre la Alcaldía de Marsella, la Gobernación de Risaralda, el Comité Departamental de Cafeteros y el INVIAS, para ejecutar un plan de mantenimiento integral, continuo y priorizado de los 142 km de red vial terciaria del municipio.

Base legal: CONPES 3857 de 2016, Ley 388 de 1997 (Ordenamiento Territorial), recursos OCAD-PAZ, Sistema General de Regalías y cofinanciación de la Federación Nacional de Cafeteros. Totalmente viable y ejecutable dentro del marco normativo colombiano vigente.

	Etapas	Periodo	Contenido	Costo / inversión estimada
1	Paso	2025	Levantamiento participativo del inventario vial con las JAC de las 25 veredas; georreferenciación con apoyo del IGAC y la UMATA municipal.	\$200 millones (cofinanciación Gobernación)
2	Paso	2026-2027	Formulación de 6 proyectos tipo INVIAS de placa huella y afirmado para tramos críticos, priorizando El Rayo, Las Mangas, Cañón San Francisco y El Zancudo.	\$3.000 millones vía OCAD-PAZ o SGR
3	Paso	2027-2028	Convenio con la FNC Risaralda para cofinanciar vías productivas cafeteras; meta de conectar el 80% de	Modelo replicado de Balboa y

Etapas	Periodo	Contenido	Costo / inversión estimada
		las fincas cafeteras a una vía transitable todo el año.	Santuario, Risaralda
4 Paso	2028-2030	Creación del Fondo Municipal de Mantenimiento Vial (aporte anual del 2% del presupuesto) y sistema de monitoreo comunitario con app de reporte de daños.	Meta final: 0 veredas sin acceso vehicular permanente

Fuente: DNP, OCAD-PAZ, FNC Risaralda, FINDETER, INVIAS.

APROPIACIÓN INSTITUCIONAL EN POLÍTICA PÚBLICA VIAL

Alcaldía de Marsella

- El Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027 contempla como eje estratégico el mejoramiento de la red vial terciaria.
- Programa: mejoramiento de vías rurales para la conectividad y productividad campesina.
- Presupuesto apropiado en 2024: \$1.200 millones en mantenimiento de vías terciarias.
- Ejecución presupuestal reportada: obras en las veredas El Rayo, La Argentina, El Kiosco y Cañón de San Francisco.

Fuente: marsella-risaralda.gov.co

Gobernación de Risaralda

- El Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027 incluye un eje de infraestructura y conectividad rural.
- La Secretaría de Infraestructura reportó al Concejo de Marsella \$3.400 millones ejecutados en 2025.
- Inversión específica: \$2.000 millones en placas huella y \$1.400 millones en la vía Pereira-Marsella.
- Programa de mantenimiento de 200 km de vías terciarias en Risaralda, con Marsella como municipio prioritario.

Fuente: risaralda.gov.co

Instrumentos nacionales

- CONPES 3857 de 2016: política de red terciaria que establece prioridades para la inversión en vías rurales.
- OCAD-PAZ: mecanismo de regalías para inversión en municipios priorizados por posconflicto.
- DNP Proyectos Tipo: estándares técnicos para el mejoramiento de vías terciarias a 4,60 m de ancho.
- INVIAS: programa de mantenimiento rutinario y periódico de la red terciaria a cargo de los municipios.

Fuente: dnp.gov.co | invias.gov.co

Gestión vial: estado, metas e inversiones

Qué se mantiene

- 46 km de vías terciarias con mantenimiento rutinario periódico.
- Veredas: El Kiosco, La Argentina, Miracampo, Cañón de San Francisco, El Rayo y Convención La Nona.
- Perfilada, rocería, limpieza de cunetas y obras de arte menores.
- Vía Pereira-Marsella: 8.700 m² de carpeta asfáltica intervenidos.

Qué se busca

- Ampliar la cobertura de mantenimiento a las más de 25 veredas del municipio.
- Instalar placa huella en los tramos críticos con pendiente superior al 15%.
- Reducir los tiempos de desplazamiento vereda-casco urbano en al menos un 30%.
- Garantizar transitabilidad permanente en épocas de lluvia para vehículos de carga.
- Mejorar el acceso a salud, educación y plazas de mercado de las familias rurales.

Inversiones gestionadas

- \$4.400 millones — Vía La Oriental-Maracaibo (regalías, avance 18%, octubre de 2025).
- \$2.000 millones — Construcción de placas huella en vías terciarias (Gobernación).
- \$1.400 millones — Intervención vía Pereira-Marsella: asfalto y cunetas.

- \$1.200 millones — Alcaldía: mantenimiento de vías rurales 2024.
- Fuentes adicionales gestionadas: OCAD-PAZ, FNC Cafeteros, FINDETER.

RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Resultado social

Reducir la pobreza multidimensional rural de Marsella, que según el DANE Censo 2018 se ubica entre el 50% y el 60%, la más alta de Risaralda. Mejorar el acceso a salud, educación y mercados para las 17.172 personas proyectadas en Marsella (DANE 2023), de las cuales el 21,6% son adultos mayores con mayor dependencia de la conectividad vial.

Resultado económico

Fortalecer la producción cafetera de las más de 19.163 familias caficultoras de Risaralda, que cultivan 45.127 hectáreas, con Marsella como municipio clave del Paisaje Cultural Cafetero. Apoyar la meta de producción de 560.000 sacos anuales de café verde en Risaralda, séptimo productor nacional, mejorando la conectividad vial que permite sacar el producto a mercado.

Resultado institucional

Aportar un diagnóstico técnico real que sirva como insumo para el Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027 y para las decisiones de inversión de la Alcaldía de Marsella, contribuyendo a cerrar la brecha entre el NBI rural de Marsella y el NBI

departamental de Risaralda (8,1%), con planeación pública fortalecida por evidencia académica.

Fuente: DANE (2018, 2023); DNP TerriData (2023); Federación Nacional de Cafeteros — Comité Departamental de Risaralda (2024).

CUADRO GENERAL DE VEREDAS: DESPLAZAMIENTO, PRODUCTOS, TONELADAS Y COSTOS

El siguiente cuadro consolida la información recolectada para las principales veredas del municipio de Marsella, clasificadas según su nivel de afectación vial.

Vereda	Dist. (km)	T. seco/lluvia (min)	Productos principales	Ton/año*	Costo transp. (\$/ton)
Las Mangas	18	50/110	Café, ganado, caña panelera	~85	150.000- 200.000
El Zancudo	16	45/95	Café, caña panelera, yuca	~70	140.000- 190.000
El Balso	15	42/90	Café, ganado, leche	~90	130.000- 175.000
Cañón S. Francisco	14	40/85	Café, ganado, leche	~100	130.000- 180.000
La Nona	13	38/80	Café, cítricos, aguacate	~80	120.000- 160.000

Vereda	Dist. (km)	T. seco/lluvia (min)	Productos principales	Ton/año*	Costo transp. (\$/ton)
La Argentina	12	35/75	Café, ganado menor, cítricos	~95	110.000- 150.000
La Ceja	12	35/78	Café, frutales, plátano	~60	110.000- 155.000
El Guayabo	11	33/73	Café, caña panelera, yuca	~55	108.000- 150.000
La Miranda	13	38/82	Café, ganado, cítricos	~65	120.000- 165.000
Beltrán	12	36/77	Café, plátano, frijol	~75	112.000- 155.000
Buenavista	14	40/84	Café, ganado, leche	~70	128.000- 175.000
Convención La Nona	11	32/70	Café, plátano, piscicultura	~80	105.000- 145.000
El Kiosco	10	30/65	Café, plátano, yuca	~90	100.000- 140.000
El Nivel	11	33/68	Café, ganado menor	~50	105.000- 148.000
Las Tazas	10	30/65	Café, plátano, cítricos	~65	100.000- 142.000

Vereda	Dist. (km)	T. seco/lluvia (min)	Productos principales	Ton/año*	Costo transp. (\$/ton)
Caracas	10	30/62	Café, plátano, aguacate	~75	100.000- 140.000
Altamira	10	30/63	Café, panela, plátano	~70	100.000- 140.000
La Nuba	9	28/60	Café, ganado, frutales	~60	93.000- 132.000
Corozal	10	30/64	Café, plátano, cítricos	~65	100.000- 142.000
La Linda	9	28/62	Café, plátano, aguacate	~70	92.000- 130.000
La Armenia	9	27/60	Café, frijol, plátano	~55	90.000- 128.000
El Pajuí	11	33/68	Café, ganado, plátano	~60	105.000- 148.000
Alto Cauca	10	30/65	Café, ganado, cítricos	~50	100.000- 142.000
El Nosco	12	36/76	Café, plátano, caña	~55	110.000- 155.000
Manganonite	11	33/70	Café, cítricos, aguacate	~50	105.000- 148.000

Vereda	Dist. (km)	T. seco/lluvia (min)	Productos principales	Ton/año*	Costo transp. (\$/ton)	
San José	10	30/63	Café, ganado menor, plátano	~65	100.000- 140.000	
Valencia	9	28/60	Café, plátano, piscicultura	~75	93.000- 132.000	
San Carlos	10	30/64	Café, panela, frutales	~55	100.000- 140.000	
Cantaelicia	9	27/60	Café, plátano, aguacate	~50	90.000- 128.000	
San Andrés	11	33/68	Café, ganado, plátano	~60	105.000- 148.000	
Miracampo	9	30/60	Café, aguacate, yuca	~85	90.000- 130.000	BA
El Rayo	8	25/55	Café, plátano, cítricos	~120	90.000- 130.000	BA
El Zurrumbo	9	28/58	Café, plátano, yuca	~50	90.000- 128.000	BA
La Pora	8	25/53	Café, ganado, cítricos	~55	88.000- 125.000	BA

Vereda	Dist. (km)	T. seco/lluvia (min)	Productos principales	Ton/año*	Costo transp. (\$/ton)	
La Oriental	7	22/48	Café, plátano, piscicultura	~90	82.000- 118.000	B/
El Sinaí	10	30/62	Café, ganado, frutales	~45	100.000- 140.000	B/
El Nudo	11	33/65	Café, caña panelera	~40	105.000- 148.000	B/
El Lembo	7	22/45	Café, plátano, frutales	~75	80.000- 110.000	B/
La Palma	6	18/38	Café, cítricos, hortalizas	~100	75.000- 105.000	
Estación Pereira	5	15/30	Café, verduras, flores	~45	65.000- 90.000	

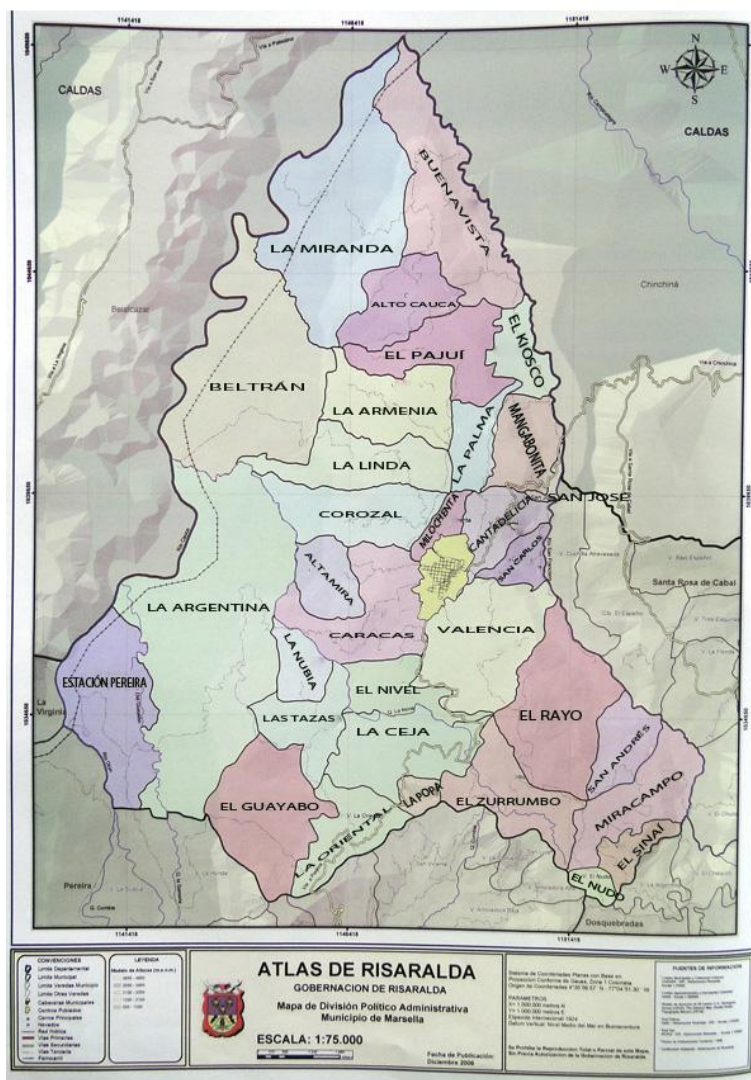
* Toneladas/año estimadas según AGRONET y FNC Risaralda. Costos de transporte según reporte de transportadores locales 2024. Precios de referencia: SIPSA-DANE, promedio 2024.

Fuente: Alcaldía de Marsella, DANE, FNC Risaralda, AGRONET, IGAC, trabajo de campo 2025.

MAPA DE VEREDAS DEL MUNICIPIO DE MARSELLA

División político-administrativa. Atlas de Risaralda — IGAC. Escala 1:75.000.

Diciembre de 2006. Se destacan las veredas con mayor afectación vial.



Fuente: IGAC (2006). Atlas de Risaralda: Mapa División Político-Administrativa, Municipio de Marsella.

Veredas con mayor afectación vial — análisis por tipo

Crítica — acceso vehicular bloqueado en temporada de lluvias

Las Mangas (18 km), El Zancudo (16 km), El Balso (15 km) y Cañón San Francisco (14 km). Impacto: cosecha perdida, costos de transporte con incremento superior al 40%, emergencias médicas sin atención oportuna.

Alta — pérdidas en la comercialización de café, plátano y panela

La Nona (13 km), La Argentina (12 km), Convención (11 km) y El Kiosco (10 km). Impacto: sobrecosto de transporte entre \$100.000 y \$160.000 por tonelada, con retraso en la entrega al mercado municipal.

Media — dificultad en el acceso a salud, educación y mercado

Miracampo (9 km), El Rayo (8 km), El Lembo (7 km) y La Palma (6 km). Impacto: ausentismo escolar en invierno, retrasos en la atención médica y mercado quincenal.

Inversión en curso — Gobernación de Risaralda 2024-2025

Vía La Oriental-Maracaibo: \$4.400 millones (regalías SGR, avance 18%). Vía Pereira-Marsella: \$1.400 millones. Placas huella: \$2.000 millones. Mantenimiento de la red terciaria: \$3.400 millones en total para el municipio de Marsella.

De las 40 veredas del municipio, 14 presentan dificultad vial severa. Las más críticas —Las Mangas, El Zancudo, El Balso y Cañón de San Francisco— tienen tiempos de desplazamiento superiores a 85 minutos en temporada de lluvias, afectando directamente la economía cafetera y la calidad de vida de aproximadamente 4.200 familias rurales.

Fuente: IGAC — Gobernación de Risaralda | marsella-risaralda.gov.co | risaralda.gov.co.

CONCLUSIONES

El análisis del estado de las vías rurales del municipio de Marsella, Risaralda, permite concluir que la infraestructura vial terciaria es un factor determinante para el desarrollo territorial y la calidad de vida de la población rural.

Movilidad limitada

El deterioro de las vías limita la movilidad, dificulta el acceso a servicios básicos y afecta negativamente la comercialización de productos agrícolas.

Brecha rural-urbana

Se profundizan las brechas entre el sector rural y urbano, incrementando el rezago social y económico de las comunidades campesinas.

Gestión pública

Desde la perspectiva de la Administración Pública, se identifica la importancia de fortalecer los procesos de planeación y gestión de la red vial rural.

Aporte académico

La monografía aporta un análisis que puede servir como insumo para la toma de decisiones públicas orientadas al mejoramiento de la infraestructura vial y al desarrollo territorial del municipio de Marsella.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fuentes documentales, institucionales, legales y académicas — Normas APA 7.^a edición.

Fuentes institucionales y oficiales

Alcaldía Municipal de Marsella. (2024). Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027 "Marsella Avanza". Acuerdo Municipal No. 003. Marsella, Risaralda.

Alcaldía Municipal de Marsella. (2023). Informe de Gestión Municipal 2020-2023. Marsella, Risaralda.

Gobernación de Risaralda. (2024). Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027. Pereira, Risaralda.

Gobernación de Risaralda — Secretaría de Infraestructura. (2025). Informe de inversión vial presentado al Concejo Municipal de Marsella. Pereira.

DANE. (2018). Censo Nacional de Población y Vivienda — Marsella, Risaralda. Bogotá: DANE. dane.gov.co

DANE. (2024). Indicadores de pobreza multidimensional por municipio — Marsella: zona rural 50-60%. dane.gov.co

DNP. (2023). Ficha de Caracterización Territorial — Marsella, Risaralda. NBI dep. 8,1%. terridata.dnp.gov.co

INVIAS. (2008). Manual de Diseño Geométrico de Carreteras. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Ministerio de Transporte. (2023). Estadísticas del sector transporte — Red vial terciaria. Bogotá. mintransporte.gov.co

FNC — Comité Departamental Risaralda. (2024). Informe de gestión cafetera 2023: 19.163 familias, 45.127 ha. risaralda.federaciondecafeteros.org

AGRONET-MADR. (2024). Estadísticas de producción agropecuaria — Risaralda. agronet.gov.co

IGAC. (2006). Atlas de Risaralda: Mapa División Político-Administrativa Municipio de Marsella. Escala 1:75.000. Bogotá: IGAC.

OCAD-PAZ — Sistema General de Regalías. (2025). Proyecto vía La Oriental-Maracaibo, Marsella. Aprobación \$4.400 mill. sgr.gov.co

Marco legal y normativo

Congreso de Colombia. (1993). Ley 80 — Estatuto General de Contratación Pública. Bogotá.

Congreso de Colombia. (1997). Ley 388 — Ordenamiento Territorial. Bogotá.

DNP. (2016). CONPES 3857 — Política para la gestión de la red vial terciaria. Bogotá.

Congreso de Colombia. (2011). Acto Legislativo 05 — Sistema General de Regalías. Bogotá.

Fuentes académicas y teóricas

Banco Mundial. (2019). Rural roads and local economic development. World Bank Policy Research Working Paper No. 8740. Washington D.C.

Binswanger, H., Khandker, S., & Rosenzweig, M. (1993). How infrastructure and financial institutions affect agricultural output and investment in India. *Journal of Development Economics*, 41(2), 337-366.

Escobal, J., & Ponce, C. (2002). The benefits of rural roads: Enhancing income opportunities for the rural poor. GRADE Working Paper No. 40. Lima: GRADE.

Ramírez, J. C., & Parra-Peña, R. I. (2010). Escalafón de la competitividad de los departamentos de Colombia. CEPAL — Serie Estudios y Perspectivas No. 21. Bogotá.

Gaviria, A., & Pagés, C. (2001). Patterns of crime victimization in Latin American cities. *Journal of Development Economics*, 67(1), 181-203.

CEPAL. (2020). Infraestructura rural y desarrollo económico en América Latina. Santiago de Chile: CEPAL.

Fedesarrollo. (2013). La infraestructura de transporte en Colombia. Bogotá: Cuadernos Fedesarrollo No. 46.

Torres, H. (2016). Vías terciarias y competitividad rural en Colombia. *Revista de Economía del Rosario*, 19(2), 245-278.

Khandker, S. R., Bakht, Z., & Koolwal, G. B. (2009). The poverty impact of rural roads: Evidence from Bangladesh. *Economic Development and Cultural Change*, 57(4), 685-722.

Alburquerque, F. (2004). Desarrollo económico local y descentralización en América Latina. CEPAL/GTZ.

Aschauer, D. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*.

BID. (2000). Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional.

Trabajo de campo y fuentes primarias

Sánchez Saldarriaga, B. (2025). Entrevista semiestructurada a productor rural — Vereda El Rayo. Marsella, Risaralda. Mayo-junio 2025.

Sánchez Saldarriaga, B. (2025). Entrevista semiestructurada a productor cafetero — Vereda El Kiosco. Marsella, Risaralda. Junio 2025.

Sánchez Saldarriaga, B. (2025). Observación directa y registro fotográfico — vías terciarias veredas El Rayo y El Kiosco. Marsella, Risaralda.

Alcaldía de Marsella — UMAT. (2025). Inventario vial municipal actualizado y datos de ejecución presupuestal. Marsella.

SIPSA-DANE. (2024). Sistema de Información de Precios del Sector Agropecuario — Promedios Risaralda. dane.gov.co/sipsa

Marco institucional ESAP

ESAP. (2024). Lineamientos para trabajos de grado — Opción Monografía. Escuela Superior de Administración Pública. Bogotá: ESAP.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la investigación (6.^a ed.). México: McGraw-Hill.