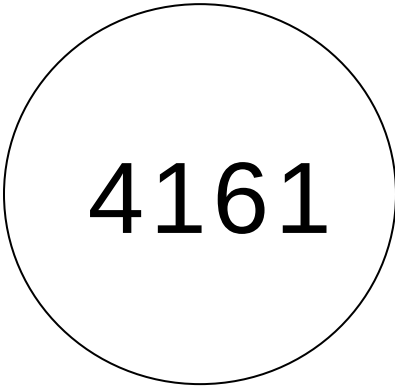


Documento CONPES

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN



4161

DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ

Departamento Nacional de Planeación
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Transporte
Instituto Nacional de Vías

Versión aprobada

Bogotá, D.C., 29 de septiembre de 2025

**CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
CONPES**

Gustavo Francisco Petro Urrego

Presidente de la República

Francia Elena Márquez Mina

Vicepresidenta de la República

Armando Alberto Benedetti Villaneda
Ministro del Interior

Rosa Yolanda Villavicencio Mapy
Ministra de Relaciones Exteriores

Germán Ávila Plazas
Ministro de Hacienda y Crédito Público

Luis Eduardo Montealegre Lynett
Ministro de Justicia y del Derecho

Pedro Arnulfo Sánchez Suárez
Ministro de Defensa Nacional

Martha Viviana Carvajalino Villegas
Ministra de Agricultura y Desarrollo Rural

Guillermo Alfonso Jaramillo Martínez
Ministro de Salud y Protección Social

Antonio Eresmid Sanguino Páez
Ministro del Trabajo

Edwin Palma Egea
Ministro de Minas y Energía

Diana Marcela Morales Rojas
Ministro de Comercio, Industria y Turismo

José Daniel Rojas Medellín
Ministro de Educación Nacional

Irene Vélez Torres
Ministra de Ambiente y Desarrollo Sostenible (E)

Helga María Rivas Ardila
Ministra de Vivienda, Ciudad y Territorio

Yeimi Carina Murcia Yela
Ministra de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

María Fernanda Rojas Mantilla
Ministra de Transporte

Yannai Kadamani Fonrodona
Ministro de las Culturas, las Artes y los Saberes

Patricia Duque Cruz
Ministra del Deporte

Kevin Fernando Henao Martinez
Ministro de Ciencia, Tecnología e Innovación (E)

Juan Carlos Florián Silva
Ministra de Igualdad y Equidad

Natalia Irene Molina Posso

Directora General del Departamento Nacional de Planeación

Nicolás Rincón Munar
Subdirector General de Prospectiva y Desarrollo
Nacional (E)

Rubin Ariel Huffington Rodríguez
Subdirector General del Sistema General de
Regalías

Tatiana Zambrano Sánchez
Subdirectora General de Inversiones,
Seguimiento y Evaluación (E)

Rubin Ariel Huffington Rodríguez
Subdirector General de Descentralización y
Desarrollo Territorial (E)

Resumen ejecutivo

Actualmente, Colombia cuenta con una infraestructura vial deteriorada y de baja calidad en algunas vías nacionales y regionales que son corredores estratégicos para la conectividad, competitividad y desarrollo socioeconómico de los territorios. Esta situación dificulta la consolidación de la paz y el cierre de brechas, así como el logro de una conexión integral de las regiones del país a través de las vías primarias, secundarias y terciarias.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaratoria de importancia estratégica de los proyectos que conforman el conjunto de intervenciones priorizadas en el programa *Vías para la Paz*. Este programa, que tiene como mejorar la infraestructura vial en corredores nacionales y regionales que son estratégicos, a través de la articulación de la inversión pública en infraestructura de transporte y soluciones de movilidad, con el propósito de aumentar la conectividad, competitividad y desarrollo socioeconómico de las regiones y así contribuir a la consolidación de la paz, la integración territorial y el cierre de brechas; proyecta intervenciones en zonas priorizadas que incluyen obras de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de vías primarias y regionales con criterios de sostenibilidad, seguridad vial e integración territorial.

El programa contempla la ejecución de 20 proyectos de infraestructura vial en las regiones del Pacífico, Catatumbo, media y alta Guajira, La Mojana, así como en los departamentos de Antioquia, Arauca, Cundinamarca, Huila y Putumayo. Los proyectos priorizados en el presente documento se encuentran alineados con las necesidades definidas en el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021-2051 así como en el Plan Plurianual de Inversiones del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 *Colombia Potencia Mundial de la Vida*. La ejecución del programa Vías para la Paz se contempla en un periodo de diez años, entre 2026 y 2035, y estará a cargo del Instituto Nacional de Vías

De conformidad con el artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, el Consejo Superior de Política Fiscal, en sesión del 10 de septiembre de 2025, emitió el aval fiscal¹ para la asunción de las vigencias futuras extraordinarias por valor de 15,05 billones de pesos, con los que se aseguran los recursos necesarios para la ejecución de los proyectos que componen el programa *Vías para la Paz*.

Clasificación: H54, R41, R42

¹ Aval fiscal emitido mediante oficio 2-2025-055645 del 15 de septiembre de 2025, disponible para consulta como Anexo B del presente documento.

Palabras clave: Vías para la paz, conectividad, transporte, proyectos impacto regional, cierre de brechas, concurrencia de recursos, resiliencia, pactos territoriales, vigencias futuras, convergencia regional.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	10
2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	11
2.1. Antecedentes.....	11
2.2. Justificación.....	15
3. DIAGNÓSTICO.....	17
3.1. Quibdó–Medellín.....	21
3.2. Quibdó–Pereira.....	23
3.3. Vía al Mar del Cauca	24
3.4. Pasto-Estanquillo	27
3.5. Samaniego–La Llanada–Sotomayor (Los Andes)	28
3.6. San Francisco–Mocoa.....	30
3.7. Puente sobre el río Putumayo en el corredor Puerto Asís–Teteyé	31
3.8. Candelaria–La Plata-Laberinto	33
3.9. Vías del Guavio.....	34
3.10. La Lejía-Saravena.....	36
3.11. Arauquita-Saravena	38
3.12. Transversal Catatumbo (Convención-Tibú–El Tarra) y Convención–La Mata	39
3.13. Ruta del Arroz: San Marcos–Ayapel	40
3.14. Mompo-Pinillos	42
3.15. Necoclí–Arboletes–Puerto Rey	43
3.16. Vía a El Aro	44
3.17. Puentes Nacionales (La Doctrina).....	45
3.18. Santa Lucía–Moñitos–Puerto Escondido	47
3.19. Corredores que mejoran las condiciones de movilidad del pueblo Wayúu en marco de la Sentencia T-302	48
4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	51
4.1. Objetivo general	51
4.2. Plan de acción	51
4.3. Descripción de los proyectos.....	54
4.4. Beneficios de los proyectos	61
4.5. Seguimiento	73
4.6. Financiamiento	74

5. RECOMENDACIONES.....	78
ANEXOS	79
Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS).....	79
Anexo B. Aval fiscal otorgado por el Confis	80
Anexo C. Ubicación de puentes nacionales.....	89
Anexo D. Vías conexas priorizadas de conformidad con el Plan de Acción Estructural.....	90
BIBLIOGRAFÍA	106

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Puentes por intervenir.....	20
Tabla 2. Proyectos que hacen parte del programa Vías para la Paz	52
Tabla 3. Alcances de intervención en los tramos de los proyectos del programa Vías para la Paz	57
Tabla 4. Empleos generados por los proyectos del programa Vías para la Paz	62
Tabla 5. Ahorros en tiempos de viaje y costos de operación vehicular generados por proyecto	63
Tabla 6. Relevancia de las intervenciones en corredores con bajo nivel de resiliencia.....	64
Tabla 7. Cronograma de seguimiento.....	73
Tabla 8. Aportes Nación a los proyectos priorizados en el programa <i>Vías para la Paz</i> ...	75
Tabla 9. Distribución anual de recursos de los proyectos del programa <i>Vías para la Paz</i> .	72
Tabla 10. Distribución anual de recursos compromiso por las comunidades: Programa Vías para la Paz (continuación).....	74
Tabla 11. Ubicación de puentes nacionales	89
Tabla 12. Vías conexas priorizadas de conformidad con el Plan de Acción Estructural para el Departamento de La Guajira (indicativo)	90

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Administración de la red vial	18
Gráfico 2. Superficie de rodadura por categoría de red	18
Gráfico 3. Estado de la red por categoría.....	19
Gráfico 4. Estado de la infraestructura de puentes	19

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Sector crítico en el corredor Quibdó–Medellín entre el PR 96+560 al PR 97+110	22
---	----

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Corredor Quibdó–Medellín.....	23
Mapa 2. Corredor Quibdó–Pereira	24
Mapa 3. Localización de los tramos del proyecto Vía al Mar del Cauca	26
Mapa 4. Corredor Pasto-Estanquillo	28
Mapa 5. Corredor Samaniego–La Llanada-Sotomayor.....	29
Mapa 6. Variante San Francisco–Mocoa	30
Mapa 7. Puente río Putumayo, Puerto Asis-Teteyé.....	32
Mapa 8. Corredor Candelaria–La Plata–Laberinto	33

Mapa 9. Vías del Guavio.....	36
Mapa 10. Corredor Lejía–Saravena	37
Mapa 11. Corredor Arauquita–Saravena	38
Mapa 12. Transversal del Catatumbo y Convención–La Mata	40
Mapa 13. Corredor San Marcos-Ayapel.....	41
Mapa 14. Corredor Mompox–Pinillos.....	43
Mapa 15. Corredor Necoclí–Arboletes–Puerto Rey	44
Mapa 16. Vía a El Aro	45
Mapa 17. Puente La Doctrina	46
Mapa 18. Corredor Santa Lucía–Moñitos–Puerto Escondido	47
Mapa 19. Red vial priorizada Estrategia de Convergencia Regional - Sentencia T-302 de 2017	49
Mapa 20. Resultados evaluación UPIT - Sentencia T-302 de 2017.....	50
Mapa 21. Vías mayor impacto de la conectividad de La Guajira	50
Mapa 22. Corredores priorizados programa Vías para la Paz	55

SIGLAS Y ABREVIACIONES

ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
Confis	Consejo Superior de Política Fiscal
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
COV	Costo de operación vehicular
DNP	Departamento Nacional de Planeación
FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia
IDH	Índice de Desarrollo Humano
Invías	Instituto Nacional de Vías
km	Kilómetro
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
PAS	Plan de Acción y Seguimiento
PDET	Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial
PIB	Producto interno bruto
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PNVIR	Plan Nacional de Vías para la Integración Regional
PRIT	Plan Regional de Transporte Intermodal
RCEP	Asociación Económica Integral Regional
UPIT	Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte
Zomac	Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado

1. INTRODUCCIÓN

Durante las últimas tres décadas el país ha realizado diferentes acciones para mejorar las condiciones de movilidad tanto en corredores que conectan el interior con los puertos del Atlántico y Pacífico, como en carreteras y vías transversales que alimentan esos corredores. Así, el país se ha encaminado en la ampliación y consolidación de su red vial y corredores logísticos, contando aún con retos sustanciales para profundizar la conectividad regional en territorios con déficits históricos de soluciones de infraestructura de transporte y de movilidad.

La consolidación de la red vial se ha desarrollado a través de programas como: Corredores arteriales complementarios de competitividad, Corredores prioritarios para la prosperidad, Vías para la equidad, Vías para el Chocó, Vías para la legalidad y reactivación económica, Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0, entre otros. Adicionalmente, a través de herramientas como Pactos Territoriales, antiguamente denominados Contratos Plan² se realizaron intervenciones en la red regional para facilitar la integración regional y la conectividad de zonas apartadas con nodos dinamizadores de varios departamentos.

A pesar del importante rol de la infraestructura de transporte y de los esfuerzos de las diferentes políticas públicas e instrumentos mencionados anteriormente, los impactos positivos de estos se han visto reducidos o limitados en razón de las características geomorfológicas del territorio colombiano, sus condiciones climatológicas, la deficiencia en la implementación de infraestructura resiliente y adaptable, así como los efectos del conflicto armado en algunas zonas. Con este contexto, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2022-2026 *Colombia, potencia mundial de la vida* diagnosticó que el 21 % de las vías primarias, el 66 % de las secundarias y el 97 % de las terciarias se encuentran sin pavimentar, y de acuerdo con cifras del Ministerio de Transporte, más del 50 % de las vías primarias pavimentadas y más del 73 % de las vías secundarias pavimentadas presentan regular o mal estado (DNP, 2023).

Lo anterior implica que Colombia actualmente cuente con una infraestructura vial deteriorada y de baja calidad en algunas vías nacionales y regionales que son corredores estratégicos para la conectividad, competitividad y desarrollo socioeconómico de los territorios. Esta situación dificulta la consolidación de la paz y el cierre de brechas, así como

² El Contrato Plan es un instrumento de planeación, y presupuestación concertada entre los diferentes niveles de gobierno, que se materializa mediante un acuerdo de voluntades entre la Nación y las Entidades Territoriales. Entre sus condiciones se encuentra un aporte máximo de 60 % de la Nación (48 % de sectores y 12 % de DNP para cierres financieros) y una concurrencia mínima de 40 % del total de las inversiones por parte de los entes territoriales. Estos instrumentos también fomentan la armonización entre la planeación y los presupuestos locales con las categorías elegibles de los presupuestos de inversión de la Nación y del SGR (clasificación programática).

el logro de una conexión integral de las regiones del país a través de las vías primarias, secundarias y terciarias.

En consideración de lo anterior, el Gobierno nacional en cabeza del sector Transporte ha priorizado un conjunto de corredores viales de la red primaria y regional que requieren intervenciones estructurales en un marco de adaptación y armonización ambiental y cierre de brechas sociales, atendiendo principalmente tramos sin pavimentar o en mal estado, así como sitios en estado de alta criticidad. Estas intervenciones conforman el programa *Vías para la Paz*, que tiene como objetivo aumentar la conectividad, competitividad y desarrollo socioeconómico de las regiones a través de la articulación de la inversión pública en infraestructura de transporte y soluciones de movilidad en vías nacionales y regionales, con el propósito de generar un mayor dinamismo en las economías locales, contribuir a la consolidación de la paz, la integración territorial y el cierre de brechas.

La ejecución del programa, que quedará a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías), plantea una coordinación interinstitucional entre entidades nacionales, entidades y comunidades territoriales, asegurando el uso eficiente de los recursos e incorpora criterios de seguridad vial y cierre de brechas sociales, de manera que el impacto positivo de las obras se extienda más allá de la infraestructura física, fortaleciendo la cohesión social y protegiendo el entorno natural. De igual forma, se incluyen intervenciones para dar cumplimiento a lo ordenado en la Sentencia T-302 de 2017 de la Corte Constitucional, recalcando la orientación de reparación histórica que busca el programa.

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaración de importancia estratégica de los proyectos incluidos en el programa *Vías para la Paz*. Las obras contempladas dentro del programa contemplan recursos estimados en 15,05 billones de pesos para ser ejecutados durante las vigencias 2026-2035, de acuerdo con el aval fiscal otorgado por el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) en sesión del 10 de septiembre de 2025, dando cumplimiento al artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

2.1. Antecedentes

El país viene realizando esfuerzos para contar con una red carretera articulada que conecte los centros de producción y consumo con los puertos y demás nodos de distribución e intercambio, a través del mejoramiento de la capacidad de los corredores estratégicos de comercio exterior. En complemento, el Gobierno nacional identificó la necesidad de fortalecer la red vial de carreteras que alimentan los corredores de comercio exterior y que

cumplen una labor primordial en la comercialización de productos y para la integración regional y nacional, a través de obras públicas.

Así, en 2008 se desarrollaría el primer hito asociado a la priorización de proyectos para la consolidación de la red vial que se desarrollan en algunas de las zonas priorizadas en el presente documento. En este sentido, el proyecto *Desarrollo Vial del Sur de Colombia*, declarado de importancia estratégica mediante el Documento CONPES 3609 *Importancia estratégica del Proyecto “Desarrollo Vial del Sur de Colombia”*³, contempló el mejoramiento de las especificaciones viales y el nivel de servicio del corredor vial Tumaco-Pasto-Mocoa, que incluyó la Fase 1 de la construcción de la variante San Francisco-Mocoa⁴.

Posteriormente, se implementó el programa *Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad*, declarado de importancia estratégica mediante Documento CONPES 3536 *Importancia estratégica de la etapa 1 del “Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”*⁵, con el propósito de fortalecer la red vial de carreteras que alimentan los corredores de comercio exterior. El Documento CONPES 3536 fue modificado por los documentos CONPES 3553 *Política de promoción social y económica para el departamento de Chocó*⁶, que recomendó la inclusión del corredor Transversal Central del Pacífico (Quibdó-Pereira) en el programa *Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad*, y el Documento CONPES 3705 *Modificación a los documentos CONPES 3536 y 3553 de 2008-Importancia estratégica de la etapa 1 del “programa Corredores arteriales complementarios de Competitividad”*⁷, con el que ajustaron las programaciones de algunos de los proyectos del programa y sus metas.

Este programa incluyó una etapa de estudios y diseños a Fase III, en la que se pudo determinar cantidades de obra reales. Adicionalmente, aparecieron nuevos sitios críticos a raíz de la ola invernal 2010-2011, evidenciando que las metas de los corredores viales incluidas en los documentos CONPES 3536 y 3553, no se alcanzarían con los recursos y el programa de inversiones establecidos, así como la necesidad de realizar los estudios y diseños de los nuevos sitios críticos. En consecuencia, a través del Documento CONPES 3706 *Importancia estratégica del Programa “Corredores Prioritarios para la Prosperidad”*⁸ se dio continuidad a la estrategia de mejorar la conectividad transversal de la configuración vial

³ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3609.pdf>

⁴ Construcción a nivel de afirmado, de la totalidad de la vía en calzada sencilla, lo cual incluye la construcción de viaductos, movimiento de tierras, obras de arte, estructura de afirmado y requerimientos ambientales

⁵ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3536.pdf>

⁶ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3553.pdf>

⁷ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3705.pdf>

⁸ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3706.pdf>

del país. La reconstrucción de las vías impactadas por el fenómeno de La Niña 2010-2011 evidenció la necesidad de involucrar medidas de reducción de riesgo y de adaptación al cambio climático. Con ese enfoque, este nuevo programa dio continuidad a las intervenciones en la Transversal Medellín-Quibdó y de la Transversal Central del Pacífico, que permitieron mejorar de manera progresiva la transitabilidad y la conectividad de estos corredores. De manera complementaria, con el Documento CONPES 3889 *Declaración de importancia estratégica del proyecto Vías para el Chocó: Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central de Pacífico*⁹, se priorizaron los recursos para dar continuidad al mejoramiento de la infraestructura vial de Chocó y brindar conectividad con el resto del país en condiciones de seguridad, altos estándares de servicio, y prácticas transparentes de contratación pública. Este programa identificó la necesidad de gestionar recursos adicionales para la terminación de la pavimentación de estas vías.

Posteriormente, con el objeto de promover la reactivación de la economía ante la crisis provocada por emergencia sanitaria de la pandemia por el Covid-19 y siguiendo el enfoque de integración de redes viales de diferente jerarquía, el Documento CONPES 4010 *Declaración de importancia estratégica del Compromiso por Colombia: Programas Vías para la Legalidad u la Reactivación, Visión 2030*¹⁰ declaró la importancia estratégica del programa *Vías para la Legalidad y la Reactivación, visión 2030*. Este programa incluyó la continuación de las intervenciones de la variante San Francisco-Mocoa y el corredor La Lejía-Saravena, y estableció por primer vez intervenciones en la Transversal del Catatumbo y el corredor Santa Lucía-Moñitos. Como parte de la misma estrategia, el Documento CONPES 4023 *Política para la reactivación, la repotenciación y el crecimiento sostenible e incluyente: Nuevo Compromiso por el futuro de Colombia*¹¹ resaltó la importancia de los proyectos del programa *Concluir, Concluir, Concluir* del Invías, que pretendía finalizar tramos avanzados en otros programas. Este programa incluyó las Transversales Medellín-Quibdó y Quibdó-Pereira.

Por último, el Documento CONPES 4039 *Declaración de importancia estratégica de los proyectos de inversión del programa Vías para la conexión de Territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*¹² declaró la importancia estratégica de este programa como respuesta a la necesidad de complementar la estrategia contemplada en el Documento CONPES 4010, a través de proyectos que fortalecieran la red vial primaria, regional, vías terciarias y férreas. Este documento incluyó el corredor Candelaria-Laberinto.

⁹ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3889.pdf>

¹⁰ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4010.pdf>

¹¹ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4023.pdf>

¹² Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4029.pdf>

En la misma línea de integrar la red carretera como un gran sistema de varias categorías, se han emprendido acciones para la articulación de esfuerzos con los departamentos y municipios, como la figura Contrato Plan, Contratos Paz y Pactos Territoriales, como instrumentos de articulación para la concertación de inversiones estratégicas de alto impacto que contribuyen a consolidar el desarrollo regional.

En los planes de gobierno y diversos instrumentos de política pública se encuentra unanimidad en el diagnóstico acerca de la importancia de realizar inversiones en vías terciarias. Así, en 2019 el Gobierno nacional implementó el programa *Colombia Rural* cuyo objetivo fue mantener y mejorar la transitabilidad y accesibilidad de la red rural del país, priorizando corredores viales que incrementaban la productividad del campo en las regiones, ejecutando obras en corredores viales estratégicos mediante actividades de mantenimiento y mejoramiento. El programa buscó la cofinanciación de las entidades territoriales, estimulando la participación de las comunidades, juntas de acción comunal, cabildos y organizaciones indígenas y civiles.

A una inversión inicial del Gobierno nacional por 3,8 billones de pesos, se sumaron otras fuentes de financiación, tales como recursos del Sistema General de Regalías, *Obras por Impuestos*, Cooperación internacional, entre otros, con lo que se logró una inversión en vías terciarias de aproximadamente 7,2 billones de pesos en 930 municipios de los 32 departamentos, generando aproximadamente 87.000 empleos y beneficiando alrededor de 10 millones de personas. Una vez finalizado el programa, se espera haber intervenido 15.000 kilómetros (km) en obras de mantenimiento y 8.000 km en mejoramiento de vías terciarias.

Por su parte, el PND 2022-2026 indica que estos programas deben ejecutarse con base en una metodología a partir de criterios de funcionalidad, acceso a servicios, conectividad cultural y regional para priorizar las intervenciones en las zonas con menor conectividad y mayores dificultades de acceso a bienes y servicios. Destaca la necesidad de promover mecanismos de concurrencia de recursos con entidades territoriales y generar la institucionalidad para el fomento de la construcción, mejoramiento y conservación de vías regionales (secundarias y terciarias), y caminos vecinales y ancestrales en cooperación con las entidades territoriales.

Bajo este enfoque, en el año 2023 la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) formuló el *Plan Regional de Transporte Intermodal* (PRTI) de las subregiones PDET Pacífico Medio, Pacífico Frontera Nariñense, Alto Patía y Norte del Cauca (UPIT, 2024b), en el que identificó la necesidad de mejorar el acceso a bienes y servicios básicos de poblaciones en condiciones de vulnerabilidad en 39 municipios de tres departamentos, conectando zonas de potencial productivo, aumentando la movilidad a sitios de interés

turístico, cultural y recreativo, a través del fomento de la intermodalidad de los viajes a escala local y regional. Adicionalmente, formuló el PRTI de las subregiones PDET Sur de Bolívar y Bajo Cauca-Nordeste Antioqueño (UPIT, 2024), enfocado, por su parte, en transformar el territorio mediante la optimización de la infraestructura de transporte, articulando iniciativas multisectoriales y respondiendo a las necesidades específicas de las comunidades locales de 20 municipios de dos departamentos.

2.2. Justificación

El Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 *Colombia Potencia Mundial de la Vida*, a través de la Transformación *Convergencia Regional* y sus catalizadores, plantea la importancia de la integración de los territorios bajo el principio de conectividad física y la multimodalidad para fortalecer las relaciones funcionales de los territorios y el acceso a los servicios sociales. En este marco, se promueve la intervención de vías regionales conforme a las capacidades y necesidades de cada territorio, para mejorar el acceso a servicios básicos.

A pesar de los avances identificados en la sección presente, persisten desafíos asociados a múltiples factores. Corredores como Quibdó-Medellín y Quibdó-Pereira atraviesan una de las zonas más complejas en términos topográficos, climáticos y geotécnicos, lo que genera alta vulnerabilidad a deslizamientos y pérdida de transitabilidad. En este sentido, se evidencia la necesidad de nuevas inversiones destinadas a obras de estabilización en sitios críticos; Corredores como Samaniego-La Llanada-Sotomayor, Candelaria–La Plata–Laberinto y Santa Lucía-Moñitos requieren intervenciones enfocadas a la pavimentación integral de la vía; mientras que proyectos como la Transversal del Catatumbo y la variante San Francisco-Mocoa, debido a las complejidades geomorfológicas y a la sensibilidad ambiental de los sectores en donde se encuentran ubicados, requieren mayores recursos para la culminación de las intervenciones iniciados con el propósito de consolidar una infraestructura vial más resiliente y de mayor capacidad.

De igual manera, a pesar de los avances en la pavimentación de los corredores incluidos en los diferentes programas y a pesar de haber identificado la necesidad de incorporar criterios de sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático en todas las etapas de los proyectos, persisten algunas falencias en el dimensionamiento de riesgos de origen natural que conllevan a que gran parte de los contratos se deban dirigir a la atención de sitios crítico o atención de emergencia, ocasionando que los algunos de estos proyectos no se hayan concluidos satisfactoriamente.

La infraestructura vial es una herramienta clave para fortalecer los mercados y dinamizar la economía rural, especialmente en países emergentes como Colombia. Un efectivo acceso a los mercados, causados por una intervención vial, mejora las condiciones

económicas de los hogares rurales. Las vías reducen los costos y tiempos de transporte, conectan a los hogares de la periferia con los centros económicos. Las vías rurales pueden reducir en 2,3 puntos porcentuales (p.p.) la pobreza rural y en 1 p.p. la pobreza extrema. Esto supone un efecto adicional de 70% más en reducción de pobreza si se acompaña de políticas públicas de conectividad) (Sánchez Rojas, 2016)

Invertir en infraestructura de transporte nacional mejora de forma tangible la eficiencia logística, la conectividad y la competitividad económica. En el caso de la Asociación Económica Integral Regional (RCEP, por sus siglas en inglés), que representa el 30 % del producto interno bruto mundial, se observó que dos tercios de los países alcanzaron eficiencia plena en el uso de su infraestructura, logrando mayores volúmenes de comercio internacional. Países con redes consolidadas, como China y Japón, movilizan exportaciones superiores a los USD 2 billones, mientras que economías con menor conectividad, como Camboya o Myanmar, podrían aumentar su PIB en más de 800 % y sus exportaciones en más de 1.100 % al optimizar su infraestructura. Estos datos confirman que la inversión en carreteras y sistemas multimodales no solo reduce costos de transporte, sino que impulsa directamente el desarrollo económico y la competitividad global (Netirith & Ji, 2022)

La evidencia muestra que la baja calidad de la infraestructura de transporte en Colombia restringe la actividad económica, el comercio y la formación de cadenas de valor. Según la Encuesta Nacional Logística implementada por el DNP, el costo logístico asciende en promedio al 17,9 %, con dispersiones que alcanzan el 30 % entre regiones; cerrar brechas en infraestructura vial ayuda a reducir estos costos y mejorar la integración territorial. La conectividad es particularmente deficitaria en las áreas rurales lo que limita el acceso a mercados y servicios; por ello, mejorar la red vial rural es clave para la productividad y la inclusión. Asimismo, la OCDE subraya la necesidad de intermodalidad: hoy 77 % de los envíos domésticos va por carretera, frente a 18 % por ferrocarril y 5% por ríos; la actualización 2023 del Plan Maestro de Transporte Intermodal busca justamente conectar mejor estos modos (OCDE, 2024).

La mejora en infraestructura vial potencia el turismo al reducir costos y tiempos de viaje, lo que incrementa la accesibilidad y competitividad de los destinos. Estudios muestran que estas inversiones generan más ingresos, empleo y reducción de desigualdades, consolidándose como una estrategia efectiva para el desarrollo económico regional sostenible (Sujarwo, Hakim, Hermawan, & Shobaruddin, 2025).

En este contexto, el Gobierno nacional ha identificado la necesidad de concentrar esfuerzos en corredores estratégicos a partir de los criterios establecidos para identificar los Proyectos De Interés Nacional Estratégico (PINES) y que fueron aprobados por la Comisión Intersectorial de Proyectos Estratégicos (CIPE), que permiten superar el rezago histórico en

conectividad de regiones con alto potencial productivo y turístico, pero con profundas carencias sociales y logísticas. Estos corredores, se ubican en zonas con altas necesidades en términos de conectividad física en los departamentos de Chocó, Antioquia, Risaralda, Cauca, Nariño, Putumayo, Huila, Cundinamarca, Boyacá, Arauca, Norte de Santander, Córdoba, Bolívar, Sucre y La Guajira, teniendo en cuenta la importancia de estas intervenciones en infraestructura vial para potenciar la competitividad, el desarrollo económico nacional y regional, el turismo, la disminución de pobreza y el cierre de brechas sociales.

3. DIAGNÓSTICO

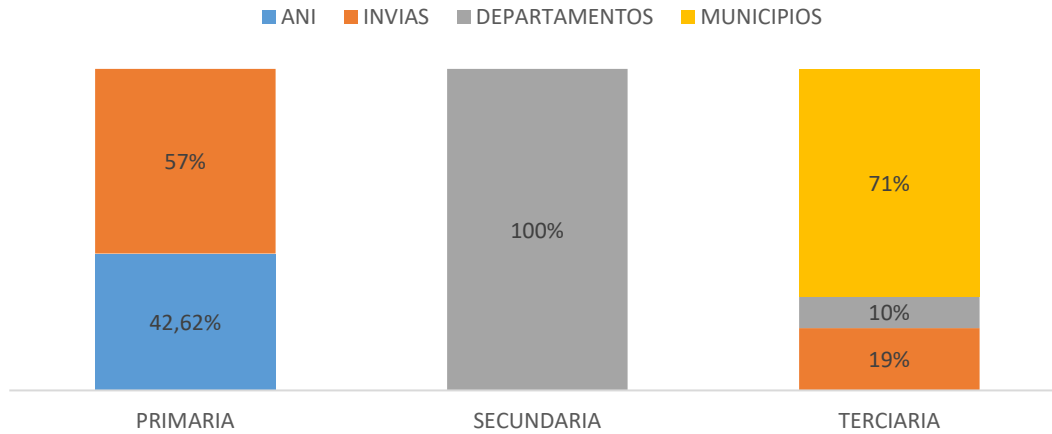
Actualmente, Colombia cuenta con una infraestructura vial deteriorada y de baja calidad en algunas vías nacionales y regionales que son corredores estratégicos para la conectividad, competitividad y desarrollo socioeconómico de los territorios. Esta situación dificulta la consolidación de la paz y el cierre de brechas, así como el logro de una conexión integral de las regiones del país a través de las vías primarias, secundarias y terciarias.

De acuerdo con las cifras del Ministerio de Transporte (2024), Colombia tiene una red vial estimada de 205.581 km de carretera, de los cuales 18.160 km corresponden a la red primaria (9 %), 45.137 km a la red vial secundaria (22 %) y 142.284 km pertenecen a vías terciarias (69 %).

De los 18.160 km de red primaria a cargo del Gobierno nacional, 10.421 km (57 %) son administrados por el Invías y 7.739 km (43 %) son administrados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) bajo contratos de concesión. La red secundaria se encuentra en su totalidad a cargo de los departamentos. Para el caso de la red terciaria, de los 142.284 km, 100.748 km (71 %) son administrados por municipios, 3.959 km (10 %) están a cargo de las administraciones departamentales, y 27.577 km (19 %) bajo responsabilidad del Gobierno nacional, los cuales son administrados por el Invías (Pening, 2023).

De acuerdo con la información suministrada por el Invías, el 81,9 % de la red a su cargo se encuentra pavimentada y el 18,1 % sin pavimentar. Además, más el 60 % de esta red se encuentra en regular o mal estado (Invías, 2025). Por otra parte, de acuerdo con información suministrada por el Ministerio de Transporte, a partir de los planes viales departamentales, el 56 % se encuentra en afirmado, el 29 % en pavimento, el 15 % se encuentra en tierra y tan solo el 0, 4% se encuentra con mejoramiento. También se señala que el 27 % se encuentra en buen estado, 50 % en regular y 23 % en mal estado (Ministerio de Transporte, 2025).

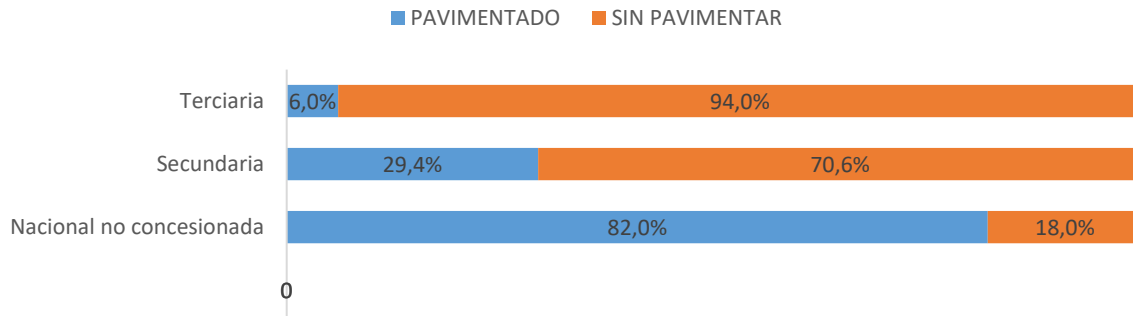
Gráfico 1. Administración de la red vial



Fuente: Ministerio de Transporte (2024).

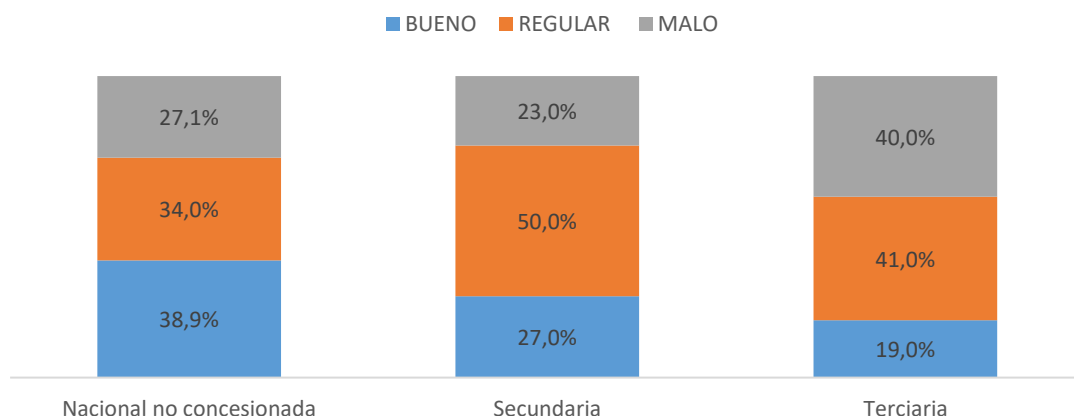
Por último, según estimaciones presentadas por el DNP en cuanto a la red terciaria, el 70 % se encuentra en afirmado, el 24 % en tierra, y el 6 % están pavimentadas. De igual manera, el 19 % se encuentra en buen estado, el 41 % en regular y el 40 % en mal estado (DNP, 2016). A continuación, se muestra el resumen de la superficie y estado de la red.

Gráfico 2. Superficie de rodadura por categoría de red



Fuente: DNP (2025), con base en Inviás y Ministerio de Transporte.

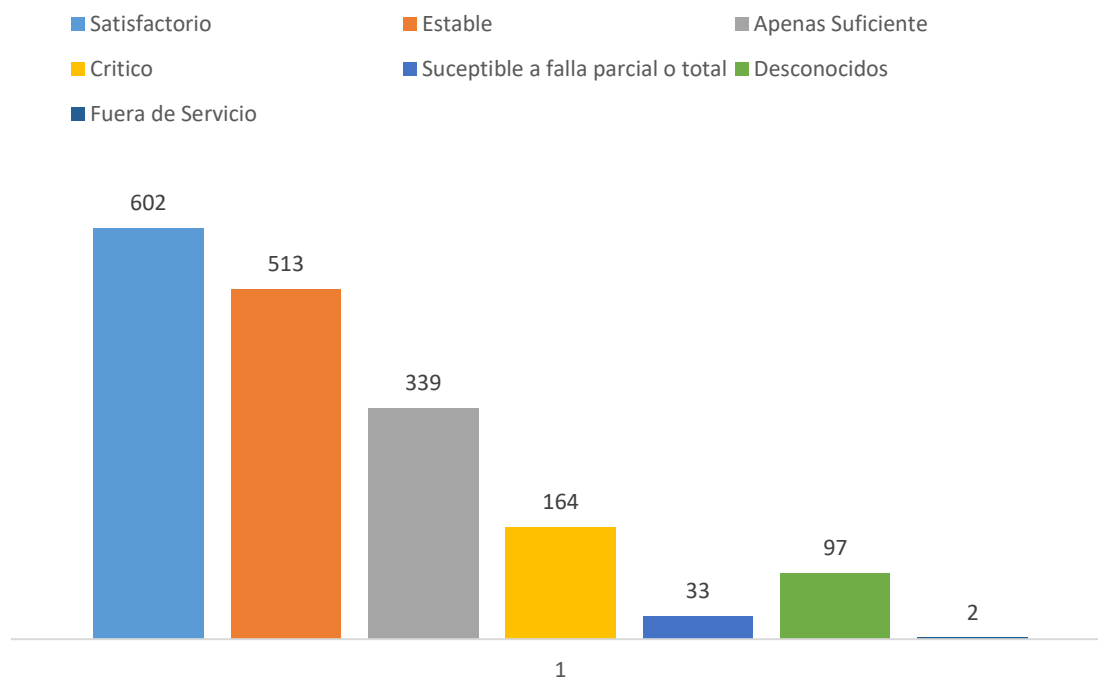
Gráfico 3. Estado de la red por categoría



Fuente: DNP (2025), con base en Invías y Ministerio de Transporte.

De igual forma, en Colombia se han construido cerca de 4.087 puentes sobre las vías nacionales. 2.340 se encuentran a cargo de la ANI y 1.747 a cargo de Invías. Al respecto, se encuentran 32 puentes susceptibles de falla y 169 críticos, tal como se muestra a continuación:

Gráfico 4. Estado de la infraestructura de puentes



Fuente: Invías (2025).

Dentro de la evaluación técnica de los puentes realizada a través del Sistema de Administración de Puentes de Colombia, se ha identificado la necesidad de intervenir 20 puentes a lo largo de los diferentes corredores en vías primarias, los cuales se encuentran ubicados en los departamentos que presenta la Tabla 1.

Tabla 1. Puentes por intervenir

Departamento	Cantidad
Antioquia	1
Casanare	1
Cauca	2
Cesar	2
Cundinamarca	1
Nariño	2
Norte de Santander	2
Putumayo	2
Quindío	2
Risaralda	2
Santander	1
Tolima	1
Valle del Cauca	1
Total	20

Fuente: Invías (2025).

Cabe destacar que la ausencia histórica de infraestructura vial en regiones como el Pacífico, el Catatumbo, la Media y Alta Guajira, Arauca y Putumayo ha profundizado el aislamiento de sus comunidades, generando condiciones propicias para el abandono estatal, la marginalidad social y la persistencia del conflicto armado. La falta de conectividad física limita el acceso a servicios básicos de salud, educación y alimentación, restringe la presencia efectiva de las instituciones y facilita el control territorial por parte de actores ilegales. Esta desconexión, sumada a las dificultades de movilidad y transitabilidad, no solo aumenta la vulnerabilidad de la población, sino que perpetúa la exclusión y frena el desarrollo económico y social de los territorios.

En consecuencia, la inversión en corredores viales estratégicos en estas zonas se convierte en un factor determinante para transformar las condiciones estructurales que han permitido la consolidación de economías ilícitas y la expansión de dinámicas violentas. Al mejorar la infraestructura vial se fortalece la presencia del Estado, se generan oportunidades

de empleo y de integración productiva, se promueve el turismo sostenible y se facilita el acceso a mercados legales, contribuyendo a reemplazar actividades ilegales por alternativas económicas viables. De esta manera, la infraestructura vial no solo cumple un papel técnico de integración territorial, sino también un rol social y de seguridad, al convertirse en una herramienta para la construcción de paz, el cierre de brechas sociales y la consolidación de la equidad regional.

A continuación, se describe el diagnóstico de los corredores priorizados en el programa Vías para la paz.

3.1. Quibdó–Medellín

El corredor Quibdó–Medellín (Peñalisa) tiene una longitud aproximada de 159 km, de los cuales se encuentran pavimentados 149 km y en ejecución 10 km de pavimentación.

La transversal Quibdó-Medellín comunica la ciudad de Quibdó (Chocó) con la capital de Antioquia. En su recorrido pasa por el municipio de El Carmen del Atrato (Chocó) y los corregimientos de Tutunendo, El Siete y La Mansa. Este corredor se conecta en el sitio conocido como Bolombolo (Antioquia) con la Troncal del Occidente, permitiendo así la conectividad de la capital chocoana con el resto del país (ver Mapa 1).

Debido a que el corredor atraviesa zonas con topografía montañosa y escarpada propias del cruce de la Cordillera Occidental, este tramo vial está conformado por laderas de pendientes fuertes y prolongadas que, además, presentan deficiencias en el control natural de los drenajes. De acuerdo con la información suministrada por el Invías (2025), el tramo comprende 150 km: 140 km pavimentados (34 km con condición funcional regular–mala) y 10 km cuya pavimentación se encuentra en ejecución. Asimismo, se registran puntos críticos que demandan obras de estabilización y drenaje definitivas como el que se muestra en la Figura 1.

Figura 1. Sector crítico en el corredor Quibdó–Medellín entre el PR 96+560 al PR 97+110

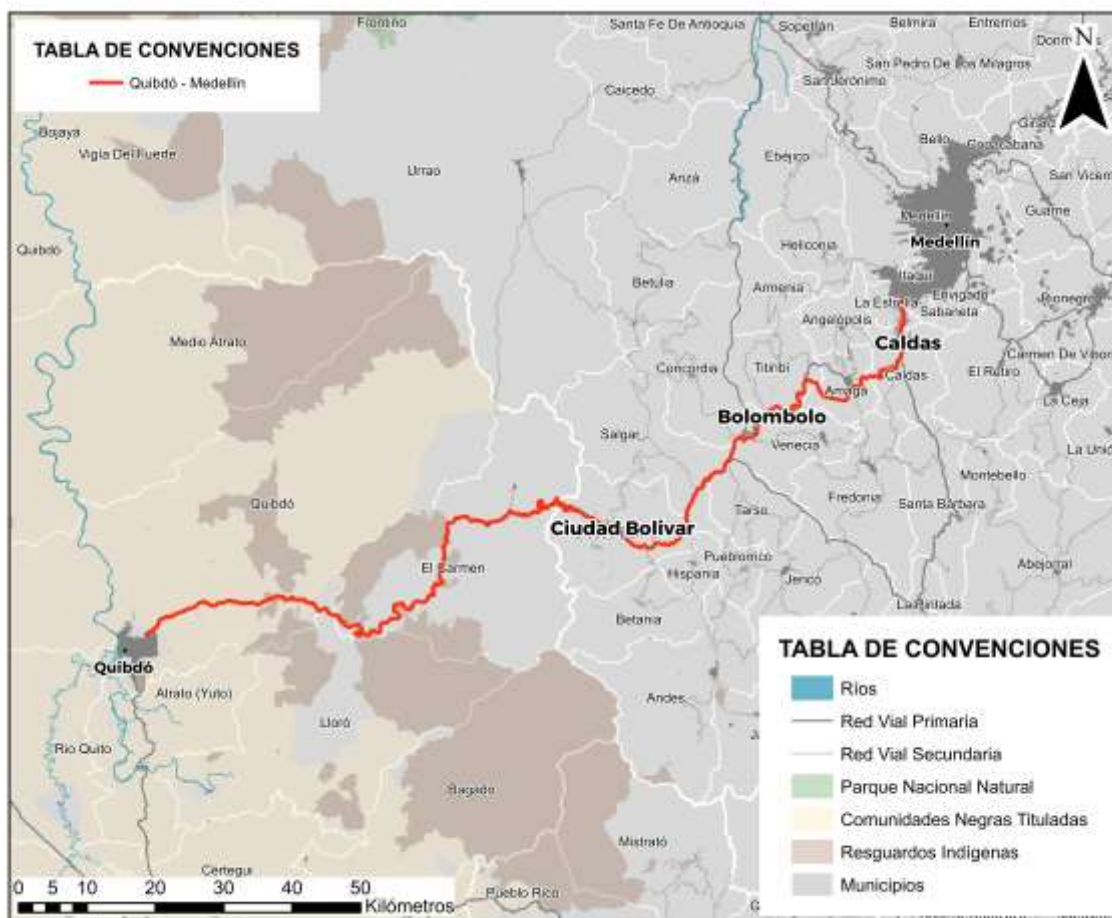


Fuente: Invías (2025).

La zona afectada se encuentra ubicada en el tramo correspondiente al K95+000 a K95+550), en el municipio del Carmen del Atrato. Según Invías (2025), en ese segmento se presenta inestabilidad recurrente ocasionada por la erosión concentrada de los materiales presentes en la zona, que provoca la caída de material rocoso y afectaciones continuas en la calzada y amenaza constante de deslizamiento. Esta situación genera cierres totales constantes (13 cierres en 2025) y restricciones de circulación nocturna, generando intermitencia en el corredor.

Adicionalmente, el corredor se encuentra enlistado en los capítulos Proyectos estratégicos para el departamento de Chocó y Proyectos estratégicos para el departamento de Antioquia, del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

Mapa 1. Corredor Quibdó–Medellín



Fuente: DNP (2025).

3.2. Quibdó–Pereira

La Transversal Central del Pacífico comunica a Quibdó (Chocó) con La Virginia (Risaralda) y pasa, entre otros, por los municipios de Quibdó, Atrato, Certeguí, Unión Panamericana, Tadó, Pueblo rico y Apia (Risaralda). En La Virginia (Risaralda), esta vía empalma con la Troncal de Occidente, conectando Quibdó con el Eje Cafetero y el resto del país (ver Mapa 2).

De acuerdo con el Invías (2025), de los 210 km que conforman el corredor Transversal Central del Pacífico, 182 km están pavimentados (63 en regular o mal estado) y se encuentran en ejecución la pavimentación de 7 km. Adicionalmente, dada la alta pluviosidad de la zona, aumenta el riesgo de deslizamientos, hundimientos y otros fenómenos geotécnicos que afectan la operación segura de la vía.

Mapa 2. Corredor Quibdó–Pereira



Fuente: DNP (2025).

3.3. Vía al Mar del Cauca

La Vía al Mar del Cauca, conformada por los sectores Popayán-Munchique; Munchique-Huisitó-Honduras; El Plateado-López de Micay y Argelia-El Plateado, se encuentra ubicada en el departamento de Cauca y permite la conexión de los municipios El Tambo, Guapi, Timbiquí, Argelia y López de Micay con la capital del departamento y con el resto del país (ver Mapa 3). Este departamento es clave para el suroccidente colombiano; no solo es una despensa agropecuaria hacia el interior del país, por donde transitan los productos que vienen desde Nariño, sino que es un enclave empresarial que cuenta con diferentes zonas francas.

En los últimos años, Cauca ha enfrentado problemas de seguridad, crisis humanitaria, violación de derechos humanos y bloqueos constantes por parte de diferentes comunidades en la vía Panamericana, la principal arteria que conecta el departamento con el resto del país. Según la Misión de Observación Electoral (2025), entre enero y mayo de 2025, se contabilizaron en Colombia 134 hechos de violencia contra liderazgos, de los cuales 59 fueron letales, siendo el Cauca uno de los departamentos más afectados y con mayor participación en estos casos. La persistencia de asesinatos y atentados contra líderes en el Cauca confirma la alta vulnerabilidad del territorio, donde la ausencia de infraestructura vial y la débil presencia institucional han facilitado la continuidad de economías ilícitas y actores armados ilegales, lo que refuerza la necesidad de priorizar inversiones en conectividad y desarrollo para contrarrestar estas dinámicas.

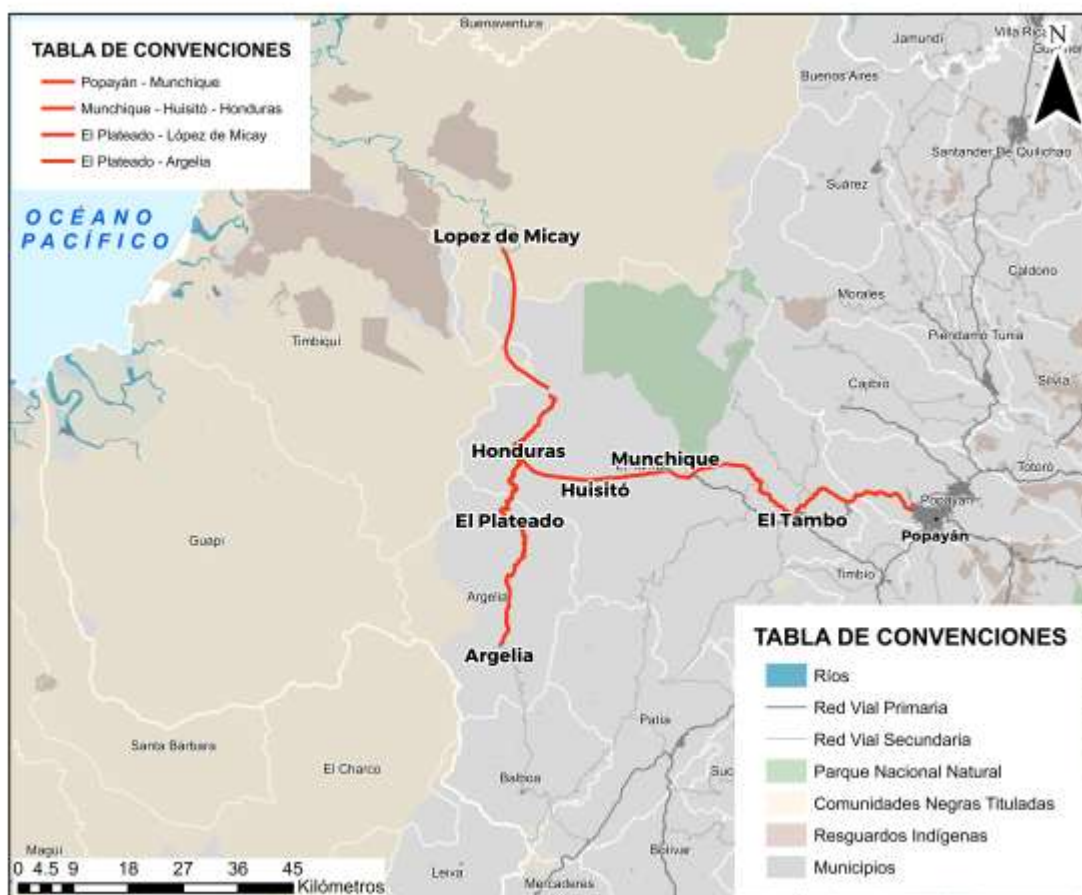
En el departamento del Cauca, las economías ilegales ligadas al narcotráfico se sostienen principalmente en los cultivos de coca. Según el observatorio de drogas de Colombia, para el 2023 se estimaron 31.843,71 hectáreas sembradas con hoja de coca en todo el departamento (Ministerio de Justicia, 2023).

Como lo informó el Invías (2025), la baja calidad de la infraestructura vial limita la conexión del Cañón del Micay con el interior del país y restringe la movilidad de personas y mercancías, con efectos negativos en el desarrollo socioeconómico local. Según lo informado por la Estrategia de Convergencia Regional, se identificó que: (i) Argelia se encuentra a más de cuatro horas de la ciudad más cercana y (ii) Guapi, Timbiquí y López de Micay carecen de conexión efectiva a la red carretera, lo que profundiza la desconexión física de la región (DNP, 2025). Esta situación es consecuencia de las marcadas dificultades topográficas que complican el trazado y construcción de vías en la zona, caracterizada por terrenos montañosos, presencia de ríos y alta inestabilidad geológica (Invías, 2025).

Según el Invías (2025), las especificaciones técnicas insuficientes afectan la funcionalidad de las vías existentes en el Cañón del Micay. Muchas de las vías que buscan articular esta región con el resto del país fueron construidas bajo lineamientos de diseño que no responden a las condiciones climáticas, geotécnicas y de tránsito actuales. La utilización de parámetros técnicos desactualizados, sumada a la conformación de tramos viales improvisados o sin especificaciones claras, ha resultado en infraestructura de baja calidad y poca durabilidad.

El Mapa 3 muestra la localización de los tramos a intervenir: (1) Popayán–Fondas–Huisitó–Honduras; (2) Argelia–El Plateado–Napi–Guapi; y (3) El Plateado–López de Micay–Salida al Mar.

Mapa 3. Localización de los tramos del proyecto Vía al Mar del Cauca



Fuente: DNP (2025).

Popayán–Munchique: De acuerdo con lo informado por el Invías (2025), el sector Popayán – Munchique se extiende a lo largo de la Ruta nacional 2001 con una longitud total de 58 km, de los cuales 33 km se encuentran pavimentados en regular estado y 25 km en afirmado.

Munchique–Huisitó–Honduras: La conectividad entre los municipios de Munchique y Honduras se realiza mediante dos corredores existentes: Munchique–Huisitó, que se encuentra a cargo de la Gobernación del Cauca, y el corredor Huisitó–Honduras, a cargo del Municipio de El Tambo. Según el Invías (2025), la infraestructura vial en la región del Micay presenta un severo deterioro, caracterizado por una degradación avanzada de la superficie de rodadura. Los corredores por intervenir presentan aproximadamente 63 km en los que predomina el material granular no pavimentado. Estos han sufrido una erosión

considerable debido a la acción hidrológica intensiva y a la falta de mantenimiento preventivo y correctivo.

Plateado–López de Micay: El corredor El Plateado–López de Micay tiene una longitud de 70 km. Su trazado transcurre paralelo al río Micay por la margen derecha, excepto en inmediaciones del centro poblado de El Plateado, donde lo cruza para seguir por la margen izquierda.

Argelia–El Plateado: El corredor existente entre Argelia y El Plateado tiene una longitud aproximada de 33 km. Según el Invías (2025), este presenta una vía en afirmado con un ancho variable entre 4 y 6 metros, calzada sencilla y drenajes en estado regular o malo con problemas de empozamientos que afectan la durabilidad de la superficie.

3.4. Pasto-Estanquillo

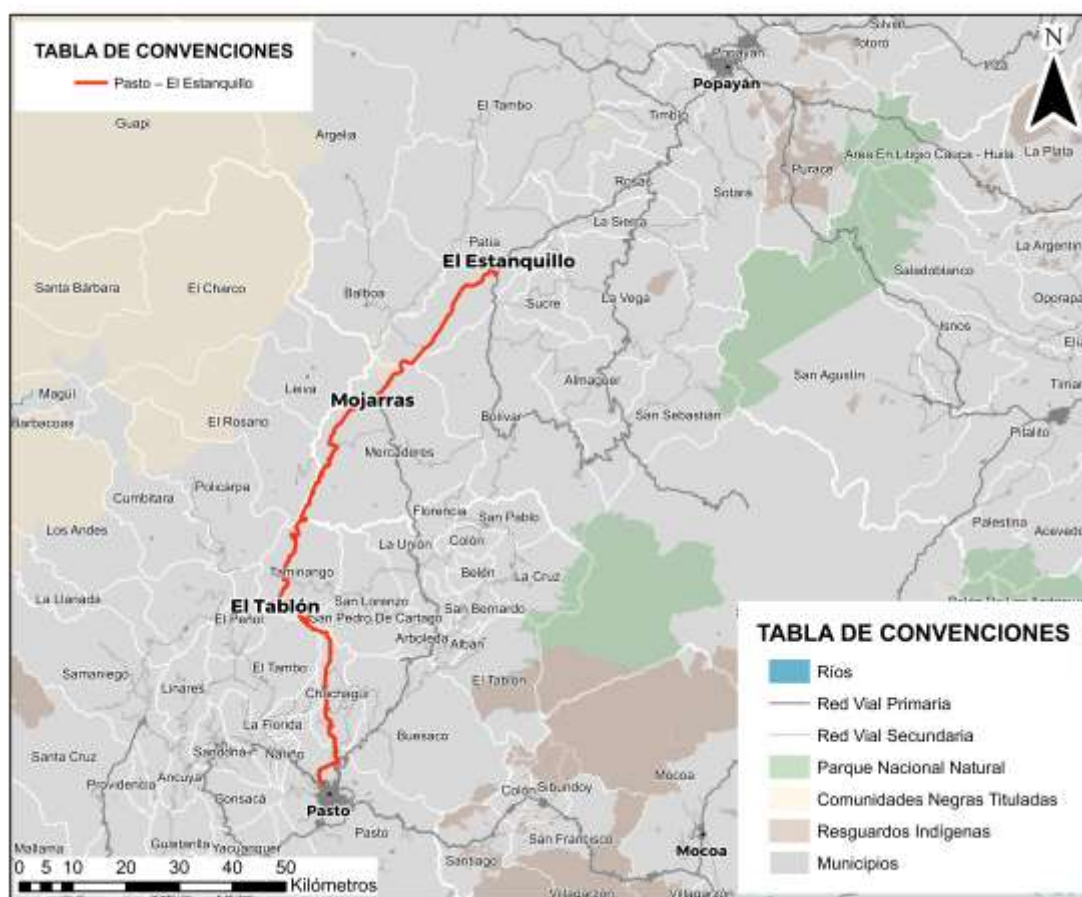
El tramo Pasto–Chachagüí–Estanquillo corresponde al corredor ubicado en Nariño y Cauca, eje fundamental para la conectividad del suroccidente del país. Este corredor se extiende desde la ciudad de Pasto, en la variante oriental y se dirige hacia el norte, atravesando los municipios de Chachagüí, sectores intermedios como Mojarras, hasta culminar en Popayán, con una longitud de origen–destino de 270 km, como se ve en el Mapa 4.

Aunque el corredor permite la conexión entre Nariño y Cauca, de acuerdo con lo informado por el Invías (2025), el corredor evidencia limitaciones en su funcionalidad, tales como curvas de radio reducido, tramos con pendientes pronunciadas, ausencia o estrechez de bermas, y deficiencias en la señalización y elementos de seguridad vial. Estas características afectan la operación segura y eficiente, especialmente para vehículos de carga, y aumentan la exposición al riesgo, en particular durante eventos climáticos adversos.

El sector priorizado corresponde a Pasto–El Estanquillo y comprende una longitud de aproximada de 172 km, de los cuales se ha identificado un alto deterioro en la capa de rodadura en aproximadamente el 75 % del corredor (Invías, 2025), lo que aumenta el tiempo de recorrido por la demanda.

Se resalta, que el corredor se encuentra enlistado en los capítulos Proyectos estratégicos de impacto regional, Proyectos estratégicos para el departamento de Nariño y Proyectos estratégicos para el departamento del Cauca, del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

Mapa 4. Corredor Pasto-Estanquillo



Fuente: DNP (2025).

3.5. Samaniego–La Llanada–Sotomayor (Los Andes)

El tramo de vía secundaria con código 1702, ubicado en el departamento de Nariño, tiene una longitud de 42,14 km; de ellos, aproximadamente 6 km están pavimentados y 3 km adicionales se encuentran en ejecución.

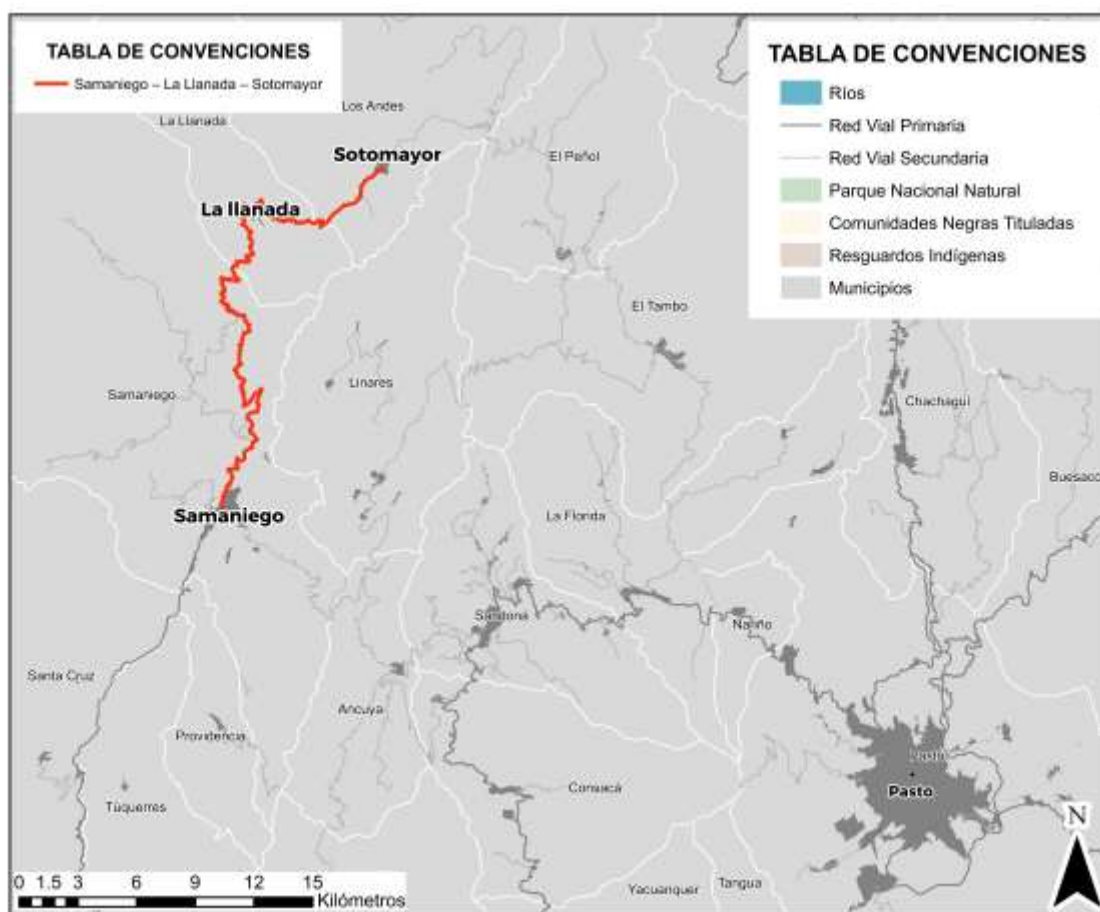
El corredor articula tres cabeceras de municipios ZOMAC de la subregión de Los Abades en el occidente nariñense: La Llanada, que se caracteriza por su economía basada en la minería; Samaniego, que basa su economía en la agricultura, así como por su industria artesanal. El municipio con Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) Sotomayor (Los Andes), basa su economía en la agricultura.

La subregión de los Abades enfrenta una situación compleja desde hace años, marcada por la violencia de grupos armados ilegales que intentan controlar el territorio. En 2024 se

reportó allí una crisis humanitaria, que produjo aproximadamente 5.000 personas desplazadas, comunidades confinadas y denuncias de reclutamiento forzado. De acuerdo con el Observatorio de Drogas de Colombia, a 2023, Samaniego contaba con 758 hectáreas de coca, La Llanada con 131 hectáreas y Sotomayor (Los Andes) con 340 hectáreas (Ministerio de Justicia, 2023) .

Según el Plan Vial Departamental, aprobado por el Ministerio de Transporte en el 2021 (Ministerio de Transporte, 2025), el corredor vial está clasificado como estratégico en la posición 16 de 114 tramos viales evaluados. Además, este corredor vial fue incluido en el Pacto Nariño (ver Mapa 5).

Mapa 5. Corredor Samaniego–La Llanada-Sotomayor



Fuente: DNP (2025).

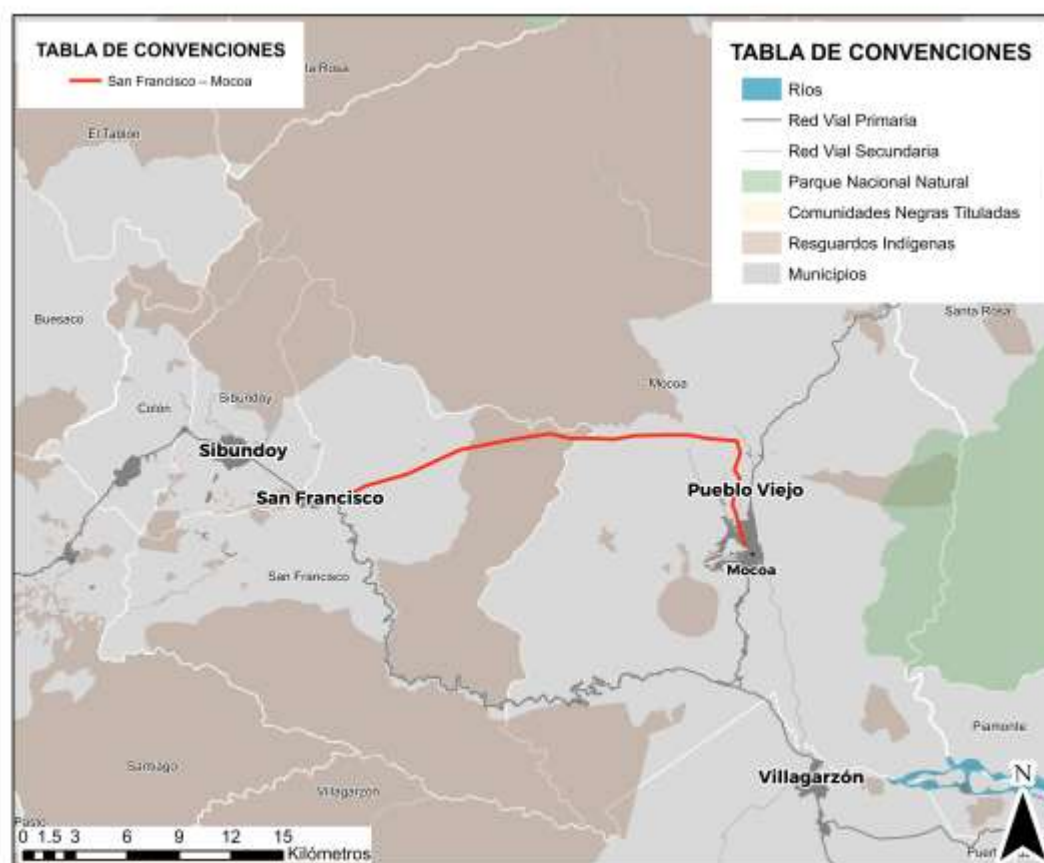
De acuerdo con lo informado por el Invías (2025), el tramo vial presenta deficiencias en obras de drenaje, conformación de calzada, terraplenes, disminuyendo significativamente

los niveles de servicio y capacidad vial de los corredores a intervenir. Lo anterior debido a la falta de actividades de mejoramiento y mantenimiento y la inexistencia de una estructura de vial que cumpla con las condiciones técnicas y de seguridad requeridas.

3.6. San Francisco–Mocoa

El proyecto de la variante San Francisco–Mocoa se encuentra localizado en la parte noroccidental del departamento del Putumayo, en jurisdicción de los municipios de San Francisco y Mocoa (Mapa 6) Mapa 6, actualmente conectados por una vía de 76,3 km que presenta condiciones técnicas deficientes. Este tramo vial hace parte del corredor estratégico Tumaco– Pasto–Mocoa–Puerto Asís, el cual permite la comunicación entre los departamentos de Nariño y Putumayo, facilita el transporte entre el occidente colombiano y la Amazonía, y permite la conexión de esta región con los puertos del Pacífico.

Mapa 6. Variante San Francisco–Mocoa



Fuente: DNP (2025).

La variante, con una longitud estimada de 44 km, reemplazará el trazado existente y mejorará la conectividad regional mediante una infraestructura moderna, segura y resiliente. El trazado del proyecto se desarrolla por la margen derecha del río Mocoa, dentro de la jurisdicción ambiental de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa, área que fue objeto de análisis técnico y ambiental desde los diseños iniciales¹³.

Así las cosas, el Invías dividió el proyecto en 5 sectores para facilitar la ejecución de las obras, empezando por los sectores de los extremos. Con los recursos de los programas Desarrollo Vial del Sur y Vías para la Legalidad, se adelanta la construcción de 31 km, incluyendo estabilizaciones de taludes, infraestructuras especiales y el mantenimiento del corredor existente, por lo que queda pendiente la terminación de la variante, incluidas las estructuras especiales.

Se resalta, que el corredor se encuentra enlistado en los capítulos Proyectos estratégicos de impacto regional, Proyectos estratégicos para el departamento de Nariño y Proyectos estratégicos para el departamento de Putumayo, del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

3.7. Puente sobre el río Putumayo en el corredor Puerto Asís–Teteyé

El corredor Puerto Asís-Teteyé permite la conectividad de las inmediaciones de la cabecera municipal de Puerto Asís con su zona rural, particularmente con las zonas ubicadas al costado sur del río Putumayo, como se ve en el Mapa 1.

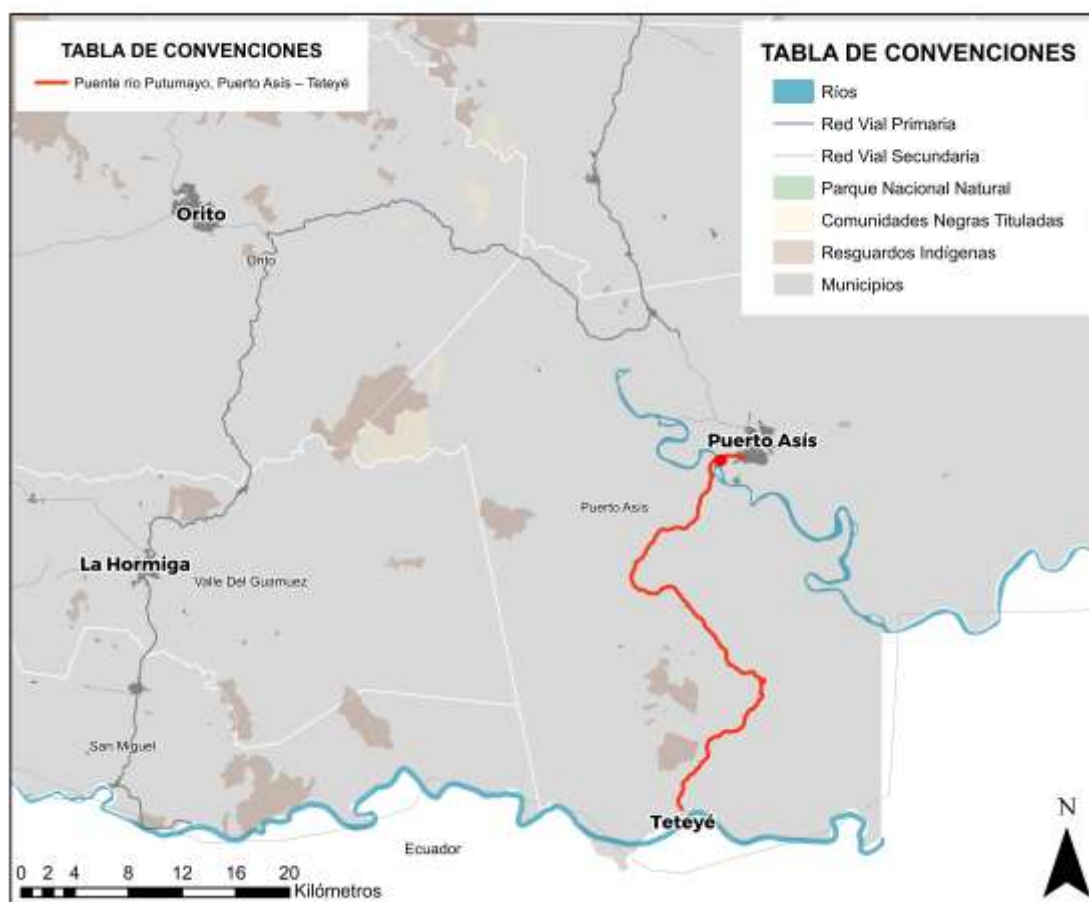
El municipio de Puerto Asís está clasificado como ZOMAC y PDET. Respecto al corredor, fue identificado como prioritario por la Estrategia de Convergencia Regional del DNP, por su funcionalidad de conectividad entre la cabecera municipal y los centros poblados del municipio. Según el Plan Vial Municipal de Puerto Asís (Ministerio de Transporte, 2025), el corredor es el tercero en orden de prioridad para el municipio. Adicionalmente, se encuentra enlistado en el capítulo Proyectos estratégicos para el departamento de Putumayo del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

¹³ Mediante Resolución No. 2170 de 2008, el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) otorgó la Licencia Ambiental para la construcción del proyecto, con base en los diseños elaborados por el consorcio DIN-SEDIC (2006). El Invías obtuvo el permiso para sustraer parte de dicha reserva forestal, motivo por lo cual implementó el Plan de Manejo Ambiental y Social Integrado y Sostenible, el cual integra las medidas de manejo ambiental y social e incluye los estudios, ejecución de obras y adquisición de bienes requeridos para cumplir con dichas medidas, conforme se estableció en la licencia ambiental.

Según el Invías (2025), actualmente se presenta dificultad de conectividad entre el casco urbano de Puerto Asís y el corredor en mención, debido a la presencia del río Putumayo, pues en el área conocida como La Esmeralda, el flujo de pasajeros y carga entre las dos orillas del río, se realiza en embarcaciones tipo ferry. La falta de una estructura vial eficiente, segura y confiable que permita la conexión del casco urbano del municipio de Puerto Asís con sus zonas rurales dificulta el intercambio comercial, aumentando los tiempos de viaje y costos de operación que traen como consecuencia la baja competitividad desde la perspectiva de transporte, específicamente en las ubicadas al costado sur del río Putumayo.

La zona de La Esmeralda, donde actualmente se encuentra el muelle fluvial, se ubica en el valle del río Putumayo, en una zona en que el río presenta condiciones meándricas con una dinámica fuerte, pues muestra una divagación de su cauce que da lugar a estrangulamiento y abandono de meandros.

Mapa 7. Puente río Putumayo, Puerto Asis-Teteyé

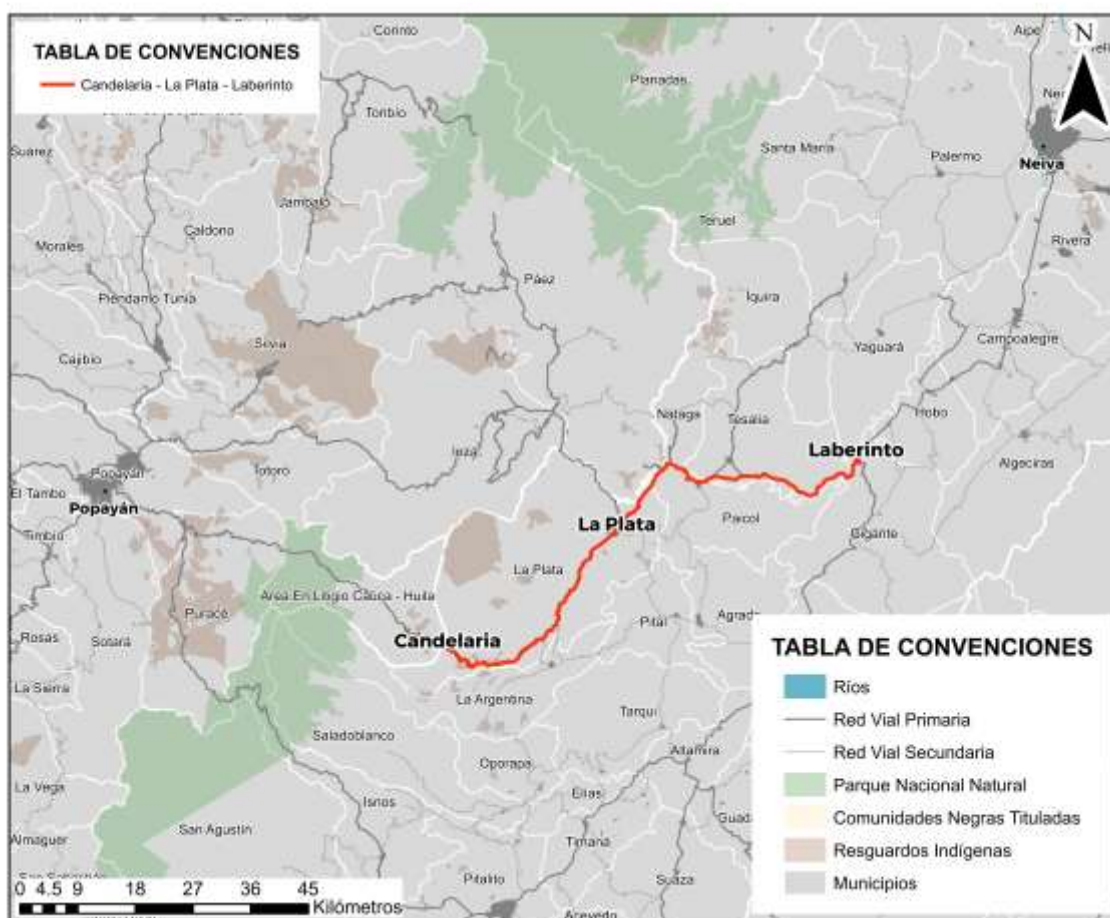


Fuente: DNP (2025).

3.8. Candelaria–La Plata–Laberinto

Este corredor corresponde a una vía nacional que conecta la región suroccidental del Cauca con el suroccidente del Huila, pasando por los municipios de La Argentina, La Plata, Paicol y Tesalia, como se muestra en el Mapa 8. Este corredor conecta con la Troncal del Magdalena, que atraviesa el país de sur a norte, en el sitio denominado Laberinto. Adicionalmente, las cabeceras municipales de Salado blanco, Oporapo, Pital y Agrado se conectan con esta vía a través de la red departamental, por lo que permite la interconexión entre áreas rurales productivas y zonas urbanas cercanas, además de ofrecer un importante paso para el intercambio cultural y comercial entre los municipios del sur del Huila.

Mapa 8. Corredor Candelaria–La Plata–Laberinto



Fuente: DNP (2025).

De acuerdo con lo informado por el Invías (2025), el corredor Candelaria y Laberinto, en el Huila, tiene una longitud de 102 km, de los cuales 65 km se encuentran pavimentados

(52 km en regular o mal estado). Actualmente, se encuentra en ejecución el mantenimiento, rehabilitación y repavimentación de 17 km.

El corredor presenta condiciones que impiden la transitabilidad eficiente y segura de automotores, debido a daños progresivos en placas de concreto en varios sectores, deslizamientos frecuentes por su vulnerabilidad ante lluvias, restricciones y cierres parciales por deterioro en banca y estructura, lo que implica restricción parcial para vehículos livianos y necesidad de paso regulado para vehículos medianos y pesados.

Se resalta, que un tramo del corredor se encuentra enlistado en el capítulo Proyectos estratégicos de impacto regional del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

3.9. Vías del Guavio

La Vías del Guavio, referentes a la Troncal del Guavio (Ministerio de Transporte, 2025)¹⁴ y la vía Puente Guavio–Santa María, permiten la conectividad de las provincias del Guavio y Medina en el departamento de Cundinamarca y el municipio de Santa María en el departamento de Boyacá, como se indica en el Mapa 9. Así mismo, por su ubicación estratégica, es considerada como una vía alterna para conectar el Altiplano con los Llanos Orientales.

La falta de conectividad eficiente de la región dificulta su desarrollo económico asociado a explotación minera, producción agrícola, ganadera, ecosistemas estratégicos además del abastecimiento de energía en los departamentos de Boyacá, Cundinamarca y Meta.

Para la conectividad de la región del Guavio se han priorizado 4 corredores, de los cuales se describe su estado a continuación:

El corredor que conecta las poblaciones de Gachalá, Palomas, Mámbita, San Pedro de Jagua y Medina es una vía secundaria a cargo del departamento de Cundinamarca, identificada con código 5011, denominada en el Plan Vial Departamental como Gachalá–Medina–Cruce Marginal de la Selva, hace parte de la Troncal del Guavio y presenta el puesto octavo en orden de prioridad para el departamento. Este se divide en dos tramos que presentan necesidades:

¹⁴ Según el Plan Vial Departamental de Cundinamarca, comprende tres corredores: (i) Guasca-Gachetá-Ubalá-Cruce Santa Marta (código 5009); (ii) Gachalá-Medina-Cruce Marginal de la Selva (Código 5011); y (iii) Ubalá–Gachalá (Código 5010).

Tramo 1: Gachalá (Santa Marta)–Cruce Mámbita (Ubalá B): Según el Invías (2025), el tramo de vía Gachalá-Mámbita discurre sobre un terreno tipo ondulado-montañoso, con pendientes altas que oscilan entre el 4 % y el 9 %. Tiene 34,9 Km de longitud y se encuentra conformado por una calzada sencilla con un ancho entre 4,5 m y 10 m. Además, aproximadamente el 75% de la superficie de rodadura se encuentra sin pavimentar y el 23 % pavimentado y el 2 % en placa huella, los cuales presentan desgaste en la superficie de rodadura, hundimientos, pendiente fuertemente pronunciada, gran porcentaje de humedad y poca estabilidad (carpeta asfáltica y placa huella).

Tramo 2: Cruce Mámbita (Ubalá B)–Medina: Según el Invías (2025), el tramo de vía entre Mámbita y Medina discurre sobre un terreno tipo ondulado, con pendientes altas que oscilan entre el 3 % y el 6 %. Presenta 51,1 Km de longitud. Se encuentra conformado por una calzada sencilla con un ancho entre 4,5 m y 10 m. Aproximadamente el 30 % de la superficie de rodadura se encuentra sin pavimentar y el 70 % está pavimentada con presencia de desgaste en la carpeta asfáltica.

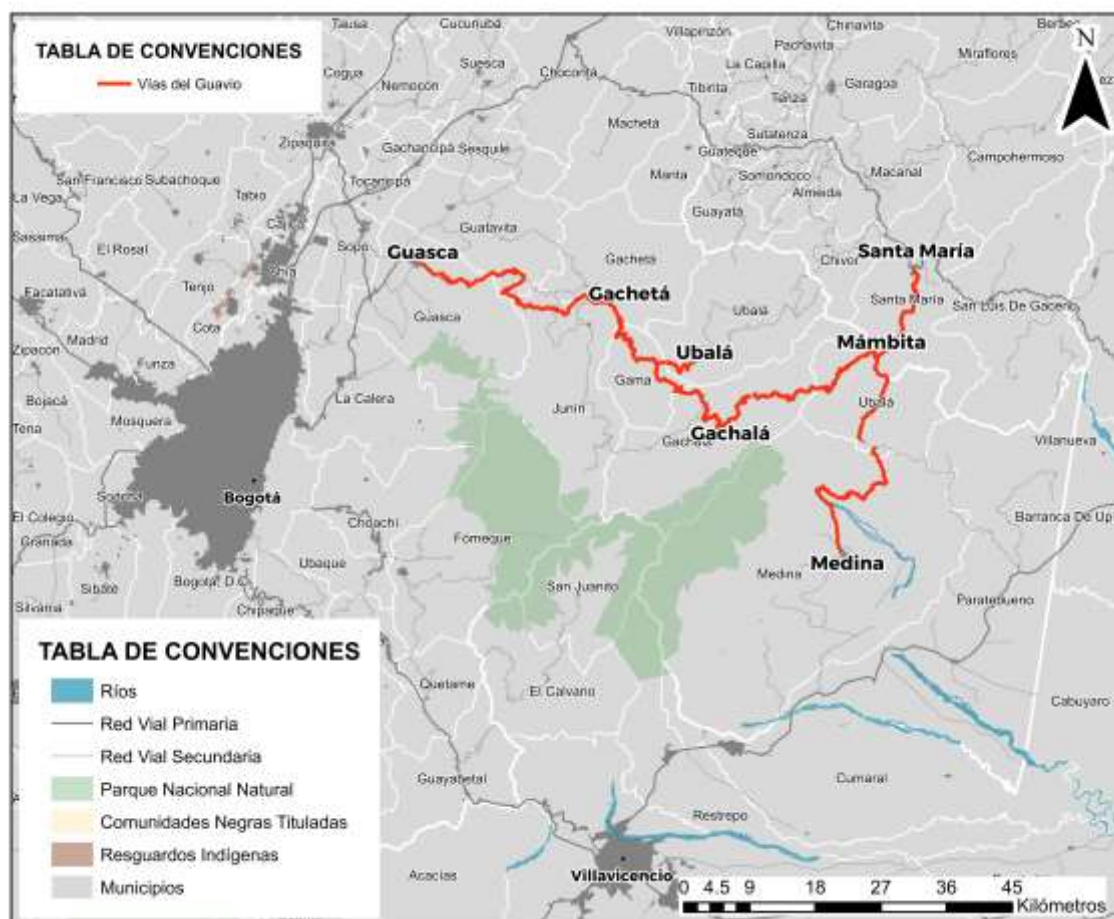
Tramo 3: Guasca–Gachetá–Ubalá–Gachalá: Según el Invías (2025), corresponde a la vía secundaria Guasca-Gachetá-Ubalá-Cruce Santa Marta, con código 5009, a cargo del departamento de Cundinamarca. Hace parte de la Troncal del Guavio y presenta el puesto octavo en orden de prioridad según el Plan Vial Departamental de Cundinamarca. La vía conecta los sectores desde el casco urbano del municipio Ubalá, pasando por la vereda San Juan de Ubalá, Inspección de Sueva del municipio de Junín, hasta el municipio de Guasca. Este corredor vial con una longitud aproximada de 85 km está conformado por una calzada de un ancho de vía promedio de 6 m; presenta una estructura de pavimento flexible en malas condiciones mostrando afectaciones de la superficie de rodadura, deterioro y pérdida de las capas de pavimento existente, figuración incipiente, hundimiento, baches y ausencia de obras de drenaje transversal y longitudinal en puntos específicos.

Tramo 4: Santa María-Puente Guavio: Según el Invías (2025), la vía conocida como Santa María-Puente Guavio es una vía secundaria identificada con código 56BY09, a cargo del departamento de Boyacá. Es denominada vía Santa María-Límites con Cundinamarca y se le asigna prioridad estratégica por el Plan Vial Departamental de Boyacá. La vía presenta una longitud de 17,9 km y un ancho aproximado de 5 m con superficie en afirmado. Se encuentra en malas condiciones por el paso de quebradas y riachuelos que han socavado la banca en diferentes sectores. Desde el Puente sobre el río Batá hasta el puente sobre el río Guavio, la vía se encuentra en afirmado, pero presenta mejores condiciones y un ancho promedio cercano a los 6 m.

Considerando el estado general de los corredores, las actividades se enfocarán en el mejoramiento de la transitabilidad de los sectores críticos, priorizando mejorar la

conectividad de la región. Respecto de los tramos priorizados, es importante resaltar que fueron identificados como prioritarios por la Estrategia de Convergencia Regional del DNP y se encuentran enlistados en los capítulos Proyectos estratégicos para el departamento de Cundinamarca y Proyectos estratégicos para el departamento de Boyacá del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

Mapa 9. Vías del Guavio



Fuente: DNP (2025).

3.10. La Lejía-Saravena

Este tramo hace parte del corredor Tribugá-Arauca en el sector que transcurre entre Norte de Santander, Boyacá y Arauca. Conecta los municipios de Pamplona, Labateca, Toledo (Norte de Santander), Cubará (Boyacá) y Saravena (Arauca), como se ve en el Mapa

10. Se resalta que el corredor se encuentra enlistado en el capítulo Proyectos estratégicos de impacto regional, del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

En este tramo vial se destaca la presencia de la comunidad indígena U'wa, la cual articula su relación con el Estado a través programas para la conservación de la integridad social del pueblo, la permanencia de su cultura y el saneamiento territorial. Sin embargo, es una comunidad amenazada por factores sociales y de orden público presentes en la zona. Por esa razón, demandan mayor presencia estatal a través de la integración armónica de su cultura con el resto del país por medio de infraestructura eficiente que respete el medio ambiente (Ministerio de Cultura, 2010).

Mapa 10. Corredor Lejía–Saravena



Fuente: DNP (2025).

El tramo comprende 150 km, de los cuales 45 km están pavimentados. De acuerdo con lo informado por el Invías (2025), actualmente 41 km se encuentran en ejecución de obra. La longitud restante se encuentra en afirmado y en mal estado, y aún no cuenta con estudios y diseños definitivos para su pavimentación. Adicionalmente, en varios puntos existe

insuficiencia en obras de drenaje que, aunadas a las temporadas de lluvia fuertes, generan encharcamientos de agua y difíciles condiciones para el tránsito vehicular.

3.11. Arauquita-Saravena

La conexión Arauquita–Saravena, situada en el departamento de Arauca, corresponde a un tramo de la vía secundaria Saravena-Arauquita-Arauca (La Antioqueña), identificada con código 65AR05, como se indica en el Mapa 11. Su propósito principal es el de conectar el norte del departamento para permitir el movimiento de personas y mercancías entre las cabeceras municipales de Arauca, Arauquita y Saravena.

Mapa 11. Corredor Arauquita–Saravena



Fuente: DNP (2025).

La infraestructura vial corresponde al tramo Arauquita–Saravena ubicado en los municipios de Arauca y Saravena, que están clasificados como ZOMAC y PDET. Respecto

al corredor, fue identificado como prioritario por la Estrategia de Convergencia Regional del DNP por su funcionalidad de conectividad de las cabeceras municipales y centros poblados al interior del departamento y con el sistema de ciudades. Según el Plan Vial Departamental de Arauca 2009-2018 (Ministerio de Transporte, 2025), está categorizado de importancia estratégica, siendo el segundo en orden de prioridad dentro de las vías departamentales. Adicionalmente, se encuentra enlistado en el capítulo Proyectos Estratégicos para el Departamento de Arauca del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

Según el Invías (2025), el tramo vial cuenta con una longitud aproximada de 58,1 km, en un terreno predominante plano, una sola calzada de dos carriles con un ancho de sección transversal de aproximadamente 9 metros, los cuales se encuentran pavimentados y en mal estado en su totalidad. Los problemas más comunes incluyen baches, fisuras y desgaste del asfalto, lo cual afecta la transitabilidad y la seguridad de los usuarios; adicionalmente, se presentan empozamientos a lado y lado de la vía. Se identifican necesidades de intervención de 20 km en sectores priorizados de acuerdo con el diagnóstico e inventario de daños del sector.

3.12. Transversal Catatumbo (Convención-Tibú–El Tarra) y Convención–La Mata

La conexión entre Tibú, El Tarra y Convención, municipios de Norte de Santander, con La Mata en Cesar (ver Mapa 12), es crucial para el desarrollo regional y la conectividad del Catatumbo. Este corredor corresponde a una vía departamental que conecta la región nororiental del Norte de Santander, en límites con Venezuela, con la Troncal del Magdalena, y por medio de esta, con el centro del país y los puertos del Caribe.

De acuerdo con el Plan Vial Departamental aprobado por el Ministerio de Transporte en el año 2015, este corredor es estratégico y se ubica en tercer lugar entre 38 corredores evaluados. Por otra parte, el corredor también fue priorizado en la Estrategia de Convergencia Regional adelantada por el DNP y en el Pacto Territorial del Catatumbo, adicionalmente el corredor se encuentra enlistado en el capítulo Proyectos estratégicos para el departamento de Norte de Santander del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

La Transversal del Catatumbo, que inicia en Convención y finaliza en Tibú, cuenta con una longitud aproximada de 120 km, de los cuales 9 están pavimentados. El tramo comprendido entre Convención (Norte de Santander) y La Mata (Cesar) cuenta con una longitud aproximada de 60 km. Al departamento de Cesar corresponde 11,8 km, de los cuales 6,4 (del cruce de La Mata al corregimiento Ayacucho) se encuentran en pavimento. El estado es bueno en su mayoría (3,4 km), aunque algunos pequeños sectores muestran

pavimento en deterioro, sin señalización ni cunetas y falta de mantenimiento de alcantarillas (Invías, 2025).

Mapa 12. Transversal del Catatumbo y Convención–La Mata



Fuente: DNP (2025).

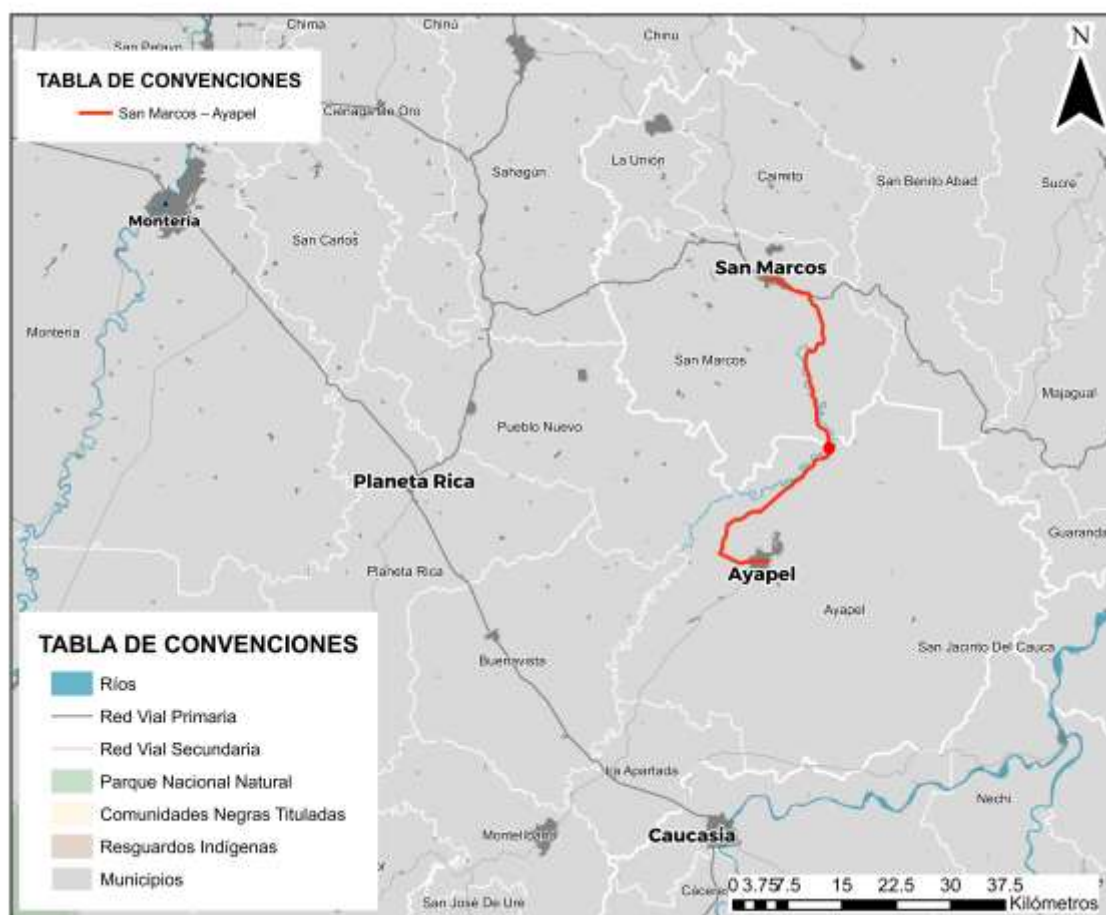
la vía desde Ayacucho a Convención se encuentra en subrasante de arcilla amarilla con fragmentos de roca, en una longitud de 53,6 km aproximadamente. El estado es regular y malo en su mayor parte, no tiene bombeo y en algunos tramos la banca es muy estrecha. Las estructuras presentes en la vía no tienen las especificaciones para su funcionalidad óptima, no cuentan con las obras de drenaje y contención, carecen de mantenimiento periódico y rutinario; además, hay presencia de derrumbes, lodo y material de arrastre por crecientes de quebradas en la temporada invernal (Invías, 2025).

3.13.Ruta del Arroz: San Marcos–Ayapel

El corredor San Marcos-Ayapel es una vía rural en afirmado en mal estado con una longitud aproximada de 64 km, sin especificaciones técnicas y se ubica en el departamento de Sucre, como se indica en el Mapa 13.

Este trayecto conecta el municipio de San Marcos con la localidad de Ayapel, y atraviesa una región caracterizada por su rica biodiversidad y paisajes naturales. Sin embargo, la falta de conectividad directa a través de esta vía limita el flujo comercial entre Córdoba y Sucre, encareciendo el transporte de productos agrícolas y ganaderos. La ruta inicia en San Marcos, conocido por su patrimonio cultural y tradiciones, y se dirige hacia Ayapel, un municipio que destaca por su actividad agrícola y ganadera. La Ciénaga de Ayapel, un ecosistema de humedales crucial que recibe agua del río San Jorge y del caño Grande, y actúa como regulador hídrico para la región.

Mapa 13. Corredor San Marcos-Ayapel



Fuente: DNP (2025).

Actualmente la conexión del casco urbano del municipio de Ayapel con el municipio de San Marcos se realiza mediante la conexión de diferentes vías nacionales. Este recorrido consta de 178 km y dura aproximadamente 3 horas y media.

Considerando la necesidad de fortalecer el eje productivo de la región, se ha priorizado la intervención de diferentes corredores terciarios que conectan los municipios de Ayapel y San Marcos.

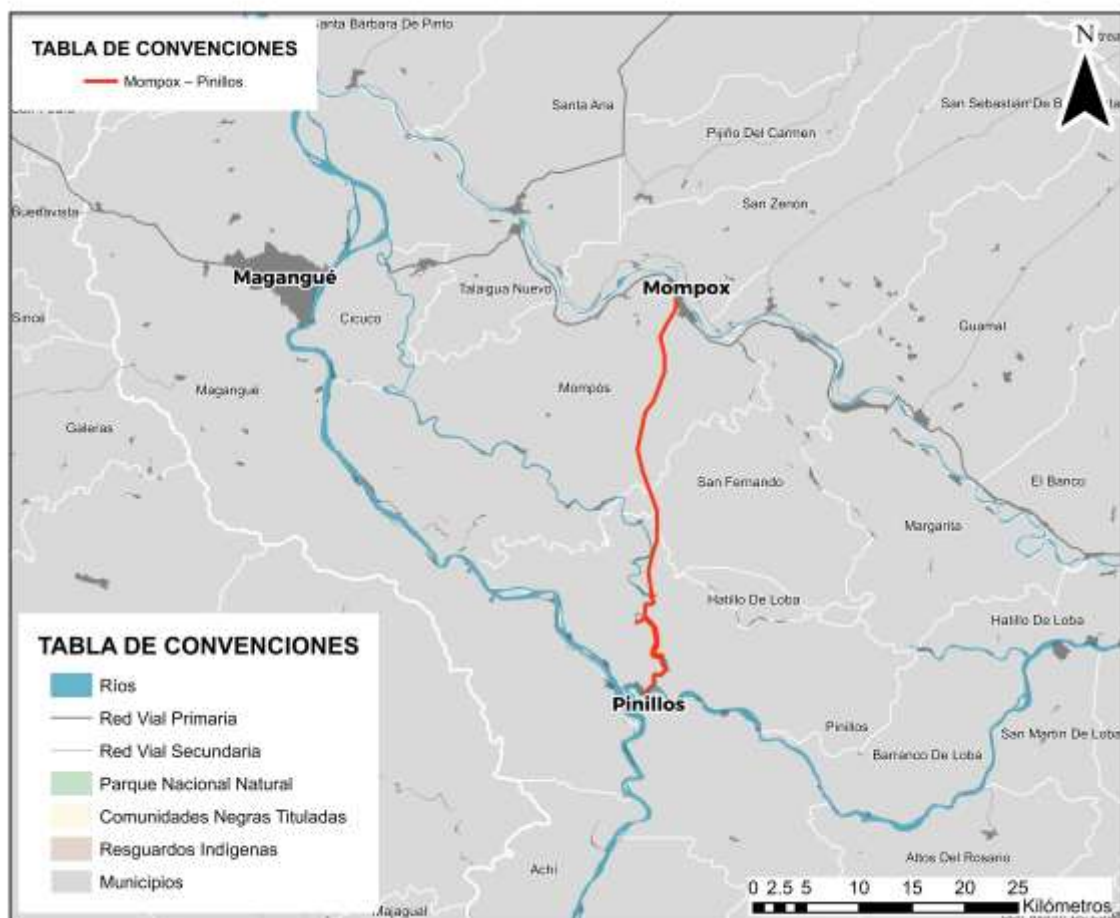
3.14.Mompox-Pinillos

La zona por intervenir se encuentra localizada en zona rural del municipio de Pinillos, hacia el norte, específicamente en un sector que a futuro podría convertirse en zona de expansión urbana de Pinillos. Según lo informado por Invías (2025) (ver Mapa 14), es una vía existente en afirmado de aproximadamente 38 km, en mal estado. Actualmente, se encuentra en ejecución el mejoramiento de 1 km.

Este municipio se encuentra ubicado en el departamento de Bolívar, en la isla de Santa Bárbara, en la extensa región llamada Depresión Momposina, sobre la margen derecha del Río Magdalena, a una hora y media en chalupa del municipio de Magangué, aproximadamente. Es territorio de planicies inundables entre brazos del río Magdalena y complejos de ciénagas; alta disponibilidad hídrica y marcada estacionalidad de inundaciones, lo que condiciona la producción, el transporte y la vivienda.

A pesar de que el municipio de Pinillos tiene un gran potencial como despensa agrícola, pesquera y reserva natural en la zona, enfrenta problemas de movilidad debido a la deficiencia de las vías que encarecen el costo del transporte, y por ende el costo de vida de sus pobladores, lo que impide a esta población tener un acceso competitivo a los mercados. Esto se refleja en la no superación de los altos índices de pobreza de la mayoría de sus habitantes.

Mapa 14. Corredor Mompox–Pinillos



Fuente: DNP (2025).

3.15. Necoclí–Arboletes–Puerto Rey

El corredor primario Necoclí-Arboletes conecta varios municipios del Urabá antioqueño como Necoclí, San Juan de Urabá y Arboletes con el resto de la región y del país, al conectarse a la Transversal del Caribe (ver Mapa 15).

El tramo tiene 78 km de los cuales se tienen 72 km pavimentados (17 de estos en mal estado) y 6 km por pavimentar. De acuerdo con el Invías (2025), el corredor presenta condiciones que impiden una transitabilidad eficiente y segura de automotores. Entre las fallas que se presentan están: fisuras longitudinales y transversales en la carpeta asfáltica, presencia de baches en varios sectores, deterioro progresivo de la estructura del pavimento y ausencia de carpeta asfáltica.

Mapa 15. Corredor Necoclí–Arboletes–Puerto Rey



Fuente: DNP (2025).

3.16.Vía a El Aro

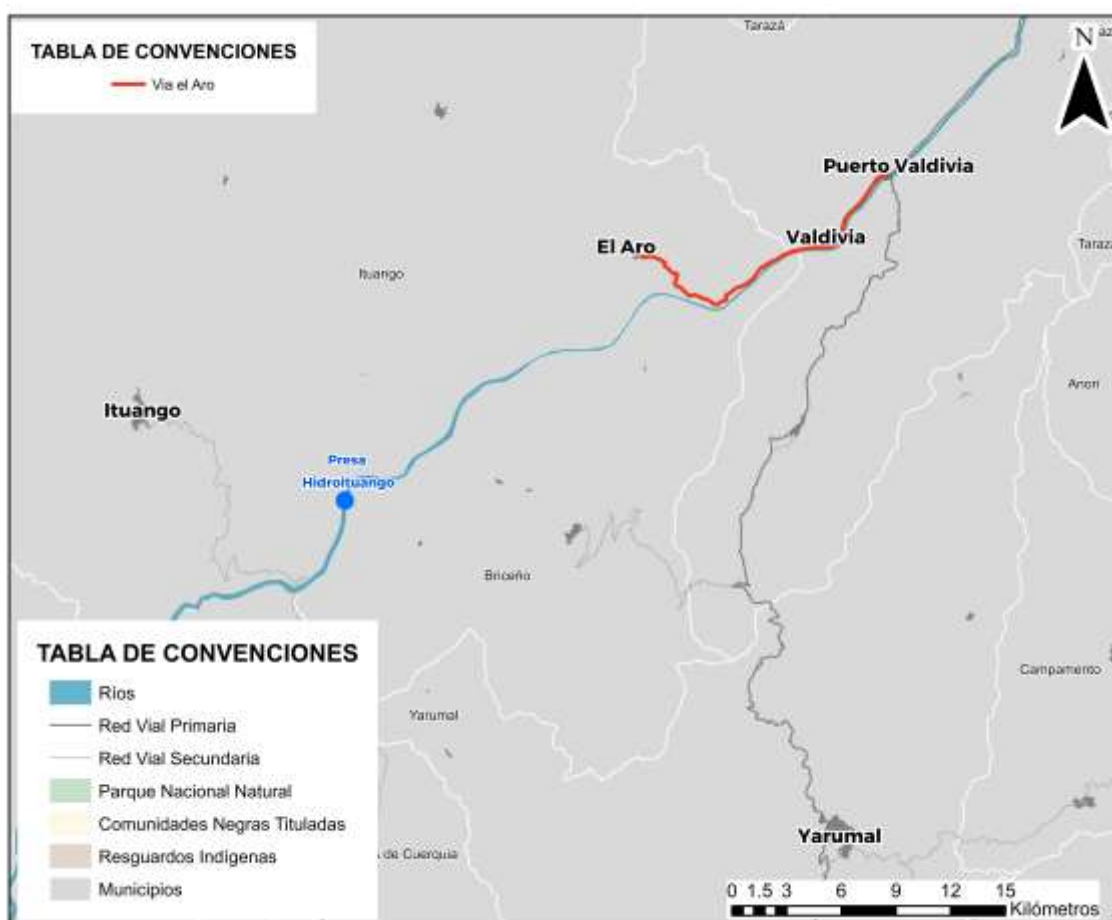
El corredor comunica el corregimiento El Aro con Puerto Valdivia, como se ve en el Mapa 16. En la actualidad este recorrido tiene una duración aproximada de 10 horas y sigue la ruta El Aro–La Galera–La Sierra–La Granja–Vereda Quebrada del Medio–La Asunción–Ituango–Yarumal hasta salir a la vía primaria Troncal de Occidente. Debido a la ausencia de una vía en la actualidad, no hay una conectividad directa desde El Aro hacia Puerto Valdivia.

De acuerdo con el Instituto de Estudios para el Desarrollo y la Paz, se documentan episodios continuos de amenazas y desplazamientos asociados con la disputa territorial entre grupos armados. En el periodo 2014-2016 se usó el desplazamiento forzado como estrategia de control, y en 2020 el municipio de Ituango registró desplazamientos masivos

que afectaron a 963 personas en varias veredas del territorio cercano a El Aro (Defensoría del Pueblo, 2017).

La ubicación estratégica de la vía a El Aro la convierte en un eje fundamental para la conectividad de este corregimiento con otras zonas rurales y urbanas de Ituango, así como con proyectos de desarrollo regional como el Proyecto Hidroeléctrico Ituango. Se resalta que, el corredor se encuentra enlistado en el capítulo Proyectos estratégicos para el departamento de Antioquia, del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

Mapa 16. Vía a El Aro



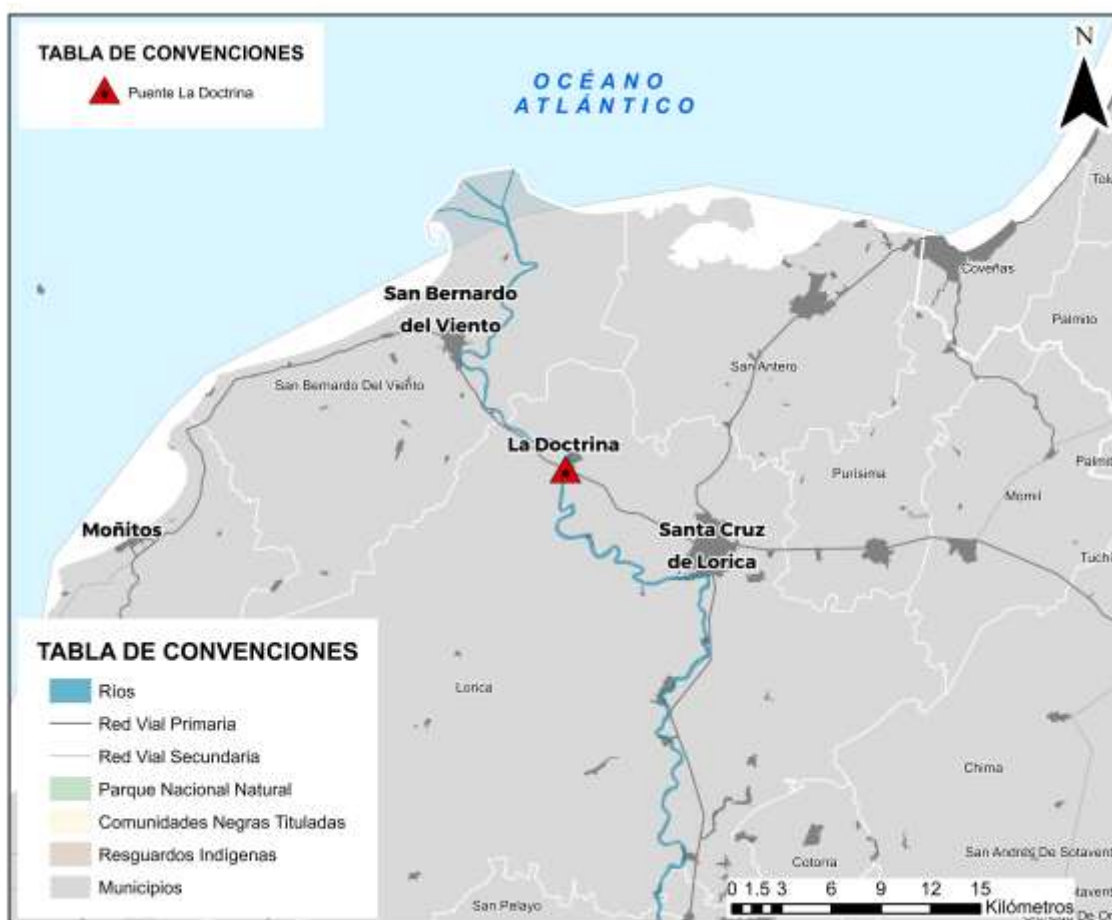
Fuente: DNP (2025).

3.17. Puentes Nacionales (La Doctrina)

El actual puente La Doctrina sobre el río Sinú se encuentra localizado en el PR 38+063-PR 38+347 de la vía San Bernardo del Viento-Lorica en Córdoba (ver Mapa 17). Tiene tres luces con una longitud total de 284 m. Esta infraestructura es de gran importancia para la

movilidad de Lórica, Moñitos, San Bernardo del Viento y Puerto Rey, en Córdoba y Cesar, así como para los corregimientos Paso Nuevo, Playas del Viento y Trementino, condición que aumenta la afluencia de peatones en la zona de influencia de la vía.

Mapa 17. Puente La Doctrina



Fuente: DNP (2025).

El puente La Doctrina, de acuerdo con la información técnica del Invías (2025), se caracteriza por estar conformado por un solo carril de circulación, imposibilitando la visibilidad de los conductores de vehículos entre un extremo y otro del mismo, dada la curvatura (curva vertical convexa) que presenta el puente para conformar el gálibo sobre el río Sinú, así como la topografía plana y ondulada.

La ruta que corresponde a los municipios de Moñitos–San Bernardo del Viento–Lórica y que hace parte de la Troncal del Caribe, atraviesa la costa norte del país, de ahí su

importancia para la movilización de carga y pasajeros y el intercambio turístico para las diferentes regiones.

3.18. Santa Lucía–Moñitos–Puerto Escondido

Este corredor comunica a una vasta zona agrícola, ganadera y turística perteneciente a los municipios de Montería, San Pelayo, Puerto Escondido y Moñitos con la Transversal del Caribe (Ver Mapa 18), por tanto, a las principales ciudades y puertos del océano Atlántico colombiano.

Mapa 18. Corredor Santa Lucía–Moñitos–Puerto Escondido



Fuente: DNP (2025).

El proyecto consta de dos tramos. Por un lado, el sector Santa Lucía–Moñitos, que hace parte de la red vial nacional y tiene 55 km. Con recursos del Documento CONPES 4010 se pavimentan 31 km, por lo que está pendiente la pavimentación de 14 km.

Por otro lado, la vía secundaria Moñitos–Puerto Escondido, que hace parte de la red secundaria. Actualmente, entre estos dos puntos no existe una vía que brinde óptimas condiciones de transitabilidad.

3.19. Corredores que mejoran las condiciones de movilidad del pueblo Wayúu en marco de la Sentencia T-302

Los municipios de Uribia, Riohacha, Manaure y Maicao corresponden a los municipios donde la Sentencia T-302 de 2017 y sus autos de seguimiento declararon el estado de cosas inconstitucional debido a la vulneración sistemática de los derechos fundamentales al agua, alimentación y salud, así como a los derechos transversales de movilidad e información. En este sentido, se establece el Objetivo 4 de la Sentencia T-302 de 2017, referente a “mejorar la movilidad de las comunidades Wayúu que residen en zonas rurales dispersas”.

El pueblo Wayúu, que corresponde a la población indígena más numerosa del país con 371.130 personas que se autorreconocen como tal, presenta altas dificultades de conectividad física, pues el 88,5% de su población reside en el área rural dispersa y en centros poblados, principalmente en resguardos indígenas, mientras que el 11,6 % reside en las cabeceras municipales (DANE, 2025).

Según el Invías (2025), la red vial en los municipios accionados por la Sentencia T-302 de 2017 corresponde a 3.141 km. En general, la red vial en La Guajira presenta condiciones de mal estado o sin trazados definidos, dadas las condiciones del terreno. Los corredores poseen capa de rodadura sin pavimentar, especialmente en la Alta Guajira, donde los caminos son trochas de arena y tierra, el mantenimiento de los corredores intervenidos ha sido deficiente, y los puentes existentes están deteriorados y sin mantenimiento.

Así mismo, La Guajira enfrenta condiciones extremas que agravan los problemas viales, dado que en época de lluvias las vías en tierra se inundan y se vuelven intransitables. Además, se generan deslizamientos y colapso de puentes improvisados, y en época de sequía el terreno desértico y polvoriento desgasta los vehículos y las temperaturas elevadas deterioran más rápido el pavimento.

La Estrategia de Convergencia Regional del DNP, en 2023, identificó para los municipios de Uribia, Riohacha, Manaure y Maicao, 17 corredores de vías secundarias, que suman 869,4 km y 107 corredores de vías terciarias que suman 997 km, con el propósito de conectar los centros poblados, las cabeceras municipales, las pilas públicas ubicadas en los municipios mencionados, utilizando un área aferente de referencia de 500 metros y mejorar las condiciones de movilidad del pueblo Wayúu (ver Mapa 19).

Mapa 19. Red vial priorizada Estrategia de Convergencia Regional - Sentencia T-302 de 2017



Fuente: DNP (2025).

Por su parte, la UPIT (2024a) valoró la red vial respecto al indicador de mortalidad infantil y partir de su funcionalidad para el acceso al agua¹⁵, acceso a servicios (salud y educación)¹⁶, localización de la población y prospectiva de intervenciones. Este análisis derivó en la determinación del nivel de prioridad de cada una de las vías en La Guajira, donde se resalta que 1.134 km son de prioridad muy alta, 825 de prioridad alta y 740 de prioridad media en corredores de vías terciarias y secundarias (ver Mapa 20).

¹⁵ Variables analizadas para el acceso al agua: Vías a pilas adicionales propuestas MVCT y densidad de soluciones de agua. A partir de la información de abastecimiento de agua por carrotaques, pilas públicas, rehabilitaciones de agua priorizadas, proyecciones del plan de acción de agua, vulnerabilidad hídrica.

¹⁶ Variables analizadas para el acceso a salud: centros de salud de comunidades, centros de atención primaria priorizados. Para el servicio de educación: centros educativos de las comunidades).

SENTENCIA T-302 DE 2017

Calificación resultante con vías propuestas MVCT

Se mantuvo el puntaje más alto alcanzado en cada corredor de análisis como una forma de reflejar la urgencia, gravedad y prioridad de atención que demanda la intervención institucional

Legenda

- Red Primaria
- Red Secundaria
- Vías terciarias IGAC
- Territorios de Respuesta Integral
- Alta Guajira

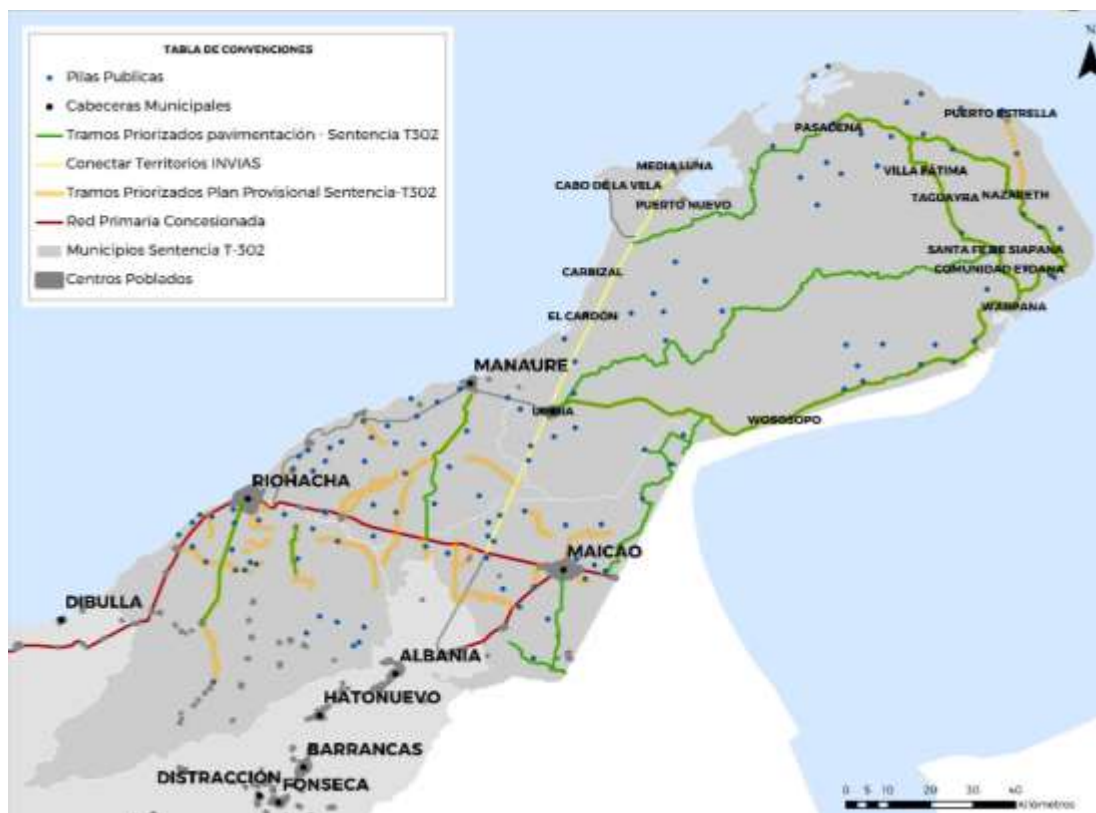
Red vial Marco Wayúu Alta Guajira

- Priorización 1
- Priorización 2
- Priorización 3
- Priorización 4

www.upit.gov.co

Se presenta un deterioro en los corredores viales que aumenta los tiempos en los recorridos en los sectores en los que se dificulta significativamente el paso durante el tiempo de lluvia. De hecho, en la Alta Guajira, un traslado médico de emergencia puede tardar entre 16 y 24 horas, por falta de vías adecuadas, lo que expone a los pacientes a graves riesgos de salud. Es allí en donde se presenta la necesidad de recuperar la transitabilidad de las vías, como se estableció en el Objetivo 4 de la Sentencia T-302 de 2017, a través de los tramos que brindan mayor impacto en la conectividad en donde se resaltan los tramos: (i) Taparrajín-Jojoncito-Siapana; (ii) San Martín-Nazareth; (iii) Uribia cabecera-Watchwali-Puerto López-Nazareth, que suman alrededor de 450 km. No obstante, la intervención abarcará la atención de puntos críticos para la transitabilidad de las vías conexas priorizadas de conformidad con el Plan de Acción Estructural, como se muestra en el anexo D (ver Mapa 21).

50



Fuente: DNP (2025).

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

4.1. Objetivo general

Mejorar la infraestructura vial en corredores nacionales y regionales que son estratégicos, a través de la articulación de la inversión pública en infraestructura de transporte y soluciones de movilidad, con el propósito de aumentar la conectividad, competitividad y desarrollo socioeconómico de las regiones y así contribuir a la consolidación de la paz, la integración territorial y el cierre de brechas.

4.2. Plan de acción

Mediante la declaración de importancia estratégica del programa *Vías para la Paz* se busca que, a través de la intervención en infraestructura vial, se generen beneficios en términos de competitividad y conectividad, por medio del fortalecimiento de la resiliencia y eficiencia de la red de infraestructura de transporte para el cierre de brechas en el acceso a los servicios sociales mencionados en el PND 2022-2026, referentes a salud, educación, alimentación, seguridad y desarrollo productivo. El programa prioriza intervenciones en los

territorios con mayores necesidades de conectividad, en particular: (i) los municipios cobijados por la Sentencia T-302 de 2017, (ii) los municipios priorizados en la estrategia *Hambre Cero* y (iii) las zonas más afectadas por el conflicto armado (Zomac).

Teniendo en cuenta la importancia, características y oportunidades que presentan los corredores descritos en el diagnóstico, a través de las vías primarias, se define la prioridad de inversión e intervención en vías del orden nacional que requieren ser atendidas para garantizar la conexión con la red vial terciaria y secundaria de regiones pivote para el desarrollo regional. Con las vías regionales, se priorizan proyectos para atender las necesidades de los colombianos en los territorios más apartados, con menor conectividad y mayores dificultades de acceso a bienes y servicios. Asimismo, con el proyecto Vía al Mar Pacífico se potencia el desarrollo territorial, la inclusión social y la competitividad económica en una región que ha sido históricamente marginada. De igual manera, con la infraestructura planeada para atender la Sentencia T-302 de 2017 se planea continuar con la intervención en infraestructura vial en La Guajira con el fin de revertir la vulneración generalizada e injustificada de los derechos fundamentales al agua, la alimentación, la seguridad alimentaria y la salud de los niños y niñas del pueblo Wayúu.

El programa *Vías para la Paz* busca no solo superar esas limitaciones estructurales, sino generar una transformación en el modelo de desarrollo regional, contribuyendo a minimizar brechas sociales, fortalecer la presencia del Estado y asegurar condiciones adecuadas para el transporte eficiente de personas, bienes y servicios. En la Tabla 2, se presenta el conjunto de tramos por intervenir que hacen parte del programa *Vías para la Paz* y los proyectos de inversión asociados.

Tabla 2. Proyectos que hacen parte del programa *Vías para la Paz*

Código BPIN	Proyecto de inversión	Tramos para intervención
202500000025099	Construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de las vías del Chocó: Animas – Nuquí; Quibdó – Pereira y Quibdó – Medellín.	Quibdó-Pereira Quibdó-Medellín
202400000000136	Construcción Mejoramiento Y Mantenimiento De La Conexión Costa Pacífica Y La Troncal De Occidente (Popayán – Tablón – Munchique)	Popayán-Tablón- Munchique
202500000024803	Construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de la Vía al Mar: Popayán- Guapi; Argelia-El Plateado-López de Micay- Timbiquí. Cauca	Argelia-Plateado Plateado-López de Micay Munchique-Huisitó- Honduras

Código BPIN	Proyecto de inversión	Tramos para intervención
202500000025237	Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y operación de la vía Pasto-El Estanquillo.	Pasto-El Estanquillo.
202400000000007	Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y estudios del programa <i>Colombia Avanza</i>	Samaniego-La Llanada-Sotomayor
2018011000943	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Tumaco-Pasto-Mocoa de la transversal Tumaco-Mocoa en los departamentos de Nariño, Putumayo.	Variante San Francisco-Mocoa
202400000000007	Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y estudios del programa <i>Colombia Avanza</i>	Puente sobre el río Putumayo en la vía Puerto Asís-Teteyé
2018011000477	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Patico-La Plata de los circuitos ecoturísticos Huila-Cauca	Candelaria-La Plata
2018011000443	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Popayán (Crucero)-Totoró-Guadelejo-Puerto Valencia-La Plata-Laberinto y alternas de la transversal Huila-Cauca	La Plata-Laberinto
202400000000007	Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y estudios del programa <i>Colombia Avanza</i>	Vías del Guavio
202400000000007	Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y estudios del programa <i>Colombia Avanza</i>	Araucita-Saravena
2018011000444	Mejoramiento y mantenimiento Tribugá - Medellín-Puerto Berrio-Cruce Ruta 45-Barrancabermeja-Bucaramanga-Pamplona-Arauca.	La Lejía-Saravena
2019011000264	Construcción, Mejoramiento y Mantenimiento de Infraestructura para Conectar Territorios, Gobiernos y Poblaciones. Nacional	Transversal del Catatumbo
202400000000007	Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y estudios del programa Colombia Avanza	Convención-La Mata
2019011000264	Construcción, Mejoramiento y Mantenimiento de Infraestructura para Conectar Territorios, Gobiernos y Poblaciones. Nacional	San Marcos-Ayapel
202400000000007	Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y estudios del programa Colombia Avanza	Mompox-Pinillos
2018011000933	Construcción, mejoramiento, mantenimiento de la carretera Turbo-Cartagena-Barranquilla-Santa	Necoclí-Arboletes-Puerto Rey

Código BPIN	Proyecto de inversión	Tramos para intervención
	Marta-Riohacha-Paraguachón. Transversal del Caribe	
202400000000007	Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y estudios del programa <i>Colombia Avanza</i>	Vía El Aro
202300000000148	Mejoramiento, mantenimiento y construcción de estructuras tipo puentes en la red vial primaria	Puentes nacionales
2018011000980	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Santa Lucía-Moñitos en el departamento de Córdoba	Santa Lucía-Moñitos
2019011000264	Construcción, Mejoramiento y Mantenimiento de Infraestructura para Conectar Territorios, Gobiernos y Poblaciones. Nacional	Moñitos-Puerto Escondido
2019011000264	Construcción, Mejoramiento y Mantenimiento de Infraestructura para Conectar Territorios, Gobiernos y Poblaciones. Nacional	Vías Alta Guajira

Fuente: DNP (2025).

4.3. Descripción de los proyectos

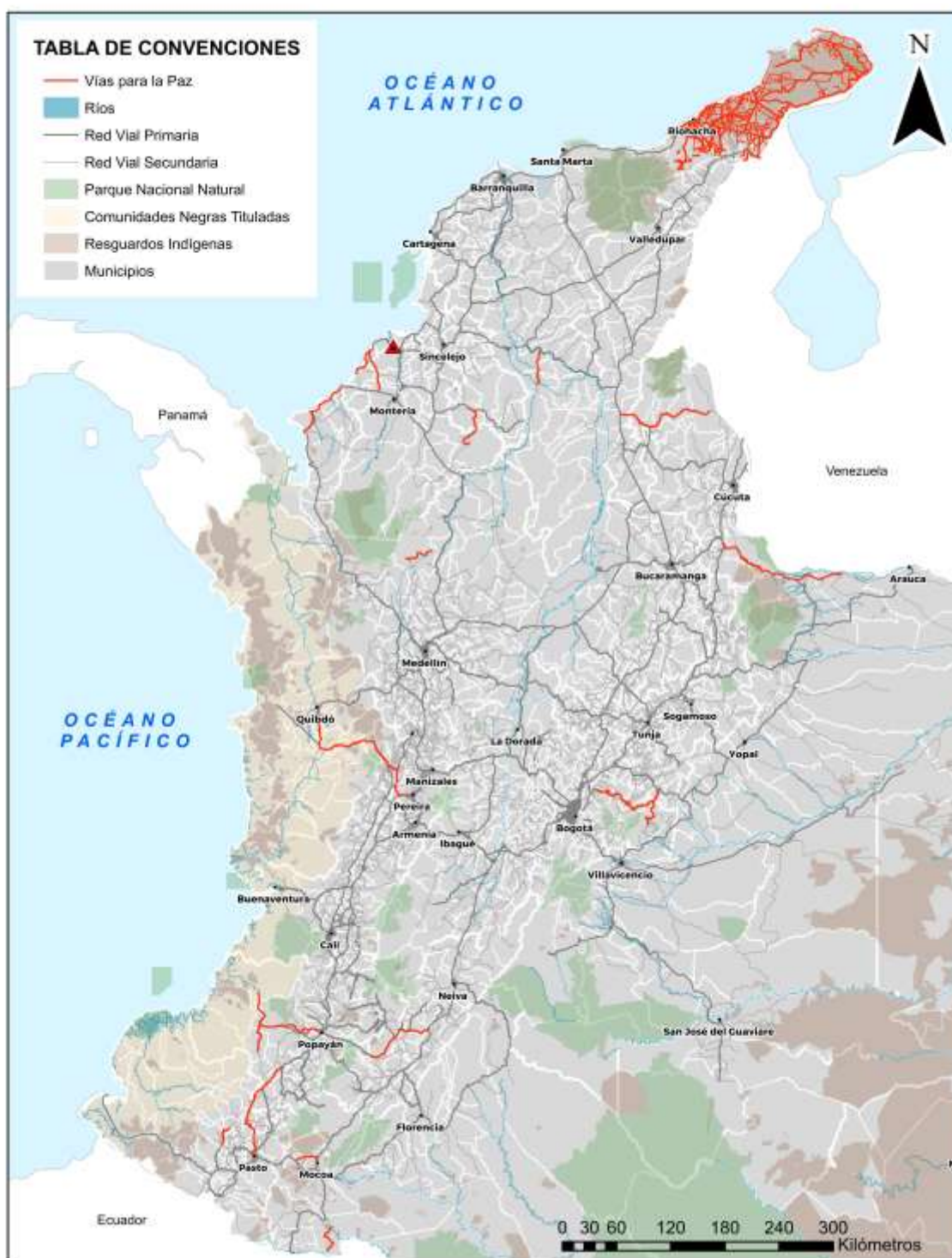
En el Mapa 22, se presentan los proyectos de infraestructura vial que se desarrollarán a través de la declaración de importancia estratégica de los proyectos de inversión y en la Tabla 3, se presentan los alcances que tendrán cada una de las intervenciones.

Para los proyectos *Vías para la Paz* se contempla el mantenimiento en todos los tramos para garantizar transitabilidad, así como la gestión social, predial y ambiental que se requiere en cada caso. También, con el objeto de garantizar inversiones resilientes, los proyectos en su etapa de factibilidad contarán con los análisis y la evaluación detallada de riesgo de desastres, que incluye los riesgos del entorno al proyecto y del proyecto al entorno, así como las medidas de mitigación del riesgo identificado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 1523 de 2012¹⁷.

En el Anexo C se presentan los corredores viales donde están ubicados los puentes a intervenir.

¹⁷ Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones.

Mapa 22. Corredores priorizados programa Vías para la Paz



Fuente: DNP (2025).

Tabla 3. Alcances de intervención en los tramos de los proyectos del programa Vías para la Paz

Tramo vial	Alcance
Conexión Quibdó-Medellín	Obras de mitigación en los taludes superior e inferior a través de obras de ingeniería como lo pueden ser terraceo, anclajes, drenajes y demás actividades que permitan mejorar la estabilización del sector. Así mismo, se continuará con los estudios y diseños de la solución definitiva y el mantenimiento en los sectores priorizados a lo largo del corredor Intervención: 1 sitio crítico.
Conexión Quibdó-Pereira	Atención de 15 sitios, (7 ubicados en el departamento de Chocó y 8 en el departamento de Risaralda) a través de obras civiles de estabilización: construcción de muros de contención, desarrollo de obras o estructuras de drenaje y/o intervención de puentes. El tipo de obra específica para cada sitio críticos se definirá una vez se termine la etapa de actualización y/o ajuste y/o complementación y/o elaboración de diseños; También se abordará el mantenimiento en los sectores priorizados a lo largo del corredor. Intervención: 15 puntos críticos.
Vía al Mar del Cauca	Mejoramiento a través de actividades de pavimentación en los corredores, así como la ejecución de obras conexas que resulten de los estudios y diseños, tales como puentes y viaductos, obras de drenaje, estabilización y demás acciones orientadas a optimizar la transitabilidad. Asimismo, se adelantará el mantenimiento de los sectores priorizados a lo largo del trazado. En total, se intervendrán aproximadamente 217 km, distribuidos de la siguiente manera: rehabilitación en 25 km y mejoramiento en 192 km (cifras sujetas a los resultados finales de los estudios y diseños). Adicionalmente, se mejorará la conexión terrestre entre el casco urbano del municipio de López de Micay y el Aeródromo López de Micay (Intervención sujeta a etapa de revisión de estudios y diseños). Intervención: 217 km.
Pasto-Estanquillo	Rehabilitación y/o mantenimiento a lo largo de los 172 km del corredor. Estudios y diseños para la licencia ambiental de la construcción de la segunda calzada entre Chachagüí y Estanquillo (128 km) Construcción de la segunda calzada entre La Mina y Chachagüí (4 km)

Tramo vial	Alcance
	Construcción de la Variante de Chachagüí (5,05 km) Construcción del puente sobre el río Guachicono (Puente dos Ríos), Intervención: 172 km y 1 puente.
Samaniego-La Llanada-Sotomayor	Mejoramiento y/o mantenimiento, obras de drenaje, y/o atención de sitios críticos. Intervención: 6 km
San Francisco-Mocoa	Construcción de nueva calzada (Variante). Incluye estructuras especiales para concluir el sector central de la variante y las obras que se requieran a lo largo de los cinco sectores, atención de sitios críticos y mantenimiento de la vía existente. Mantenimiento del corredor existente Pasto - La Piscicultura y La Piscicultura - El Pepino en sectores priorizados a lo largo de los 132,7 km del corredor. Intervención: 15 km.
Puente sobre el río Putumayo (Puerto Asís-Teteyé)	Construcción de una estructura de tipo puente atirantado, el cual cuenta con estudios y diseños. Comprende aproximadamente 550 metros de longitud, con ocho apoyos y siete luces variables entre 26 y 126 metros, una sección transversal con ancho de 9,4 metros que incluye una calzada con dos carriles, y mejoramiento de vías de acceso. Intervención: 1 puente.
Candelaria-La Plata-Laberinto	Pavimentación de 13 km en el sector Candelaria – La Plata y el Mantenimiento a lo largo del corredor en los sectores priorizados. Intervención: 13 km.
Vías del Guavio	Mejoramiento, obras de drenaje, atención de sitios críticos priorizados a lo largo de los corredores. Considerando el estado general de los corredores, las actividades se enfocarán en el mejoramiento de la transitabilidad de los sectores, priorizando mejorar la conectividad de la región. Intervención: 25 km.
La Lejía-Saravena	Mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento de 25 km, construcción de 5 puentes y los estudios y diseños de los tramos restantes por pavimentar.

Tramo vial	Alcance
	Intervención: 25 km y 5 puentes.
Arauquita-Saravena	Mejoramiento y/o rehabilitación de 20 km, mantenimiento a lo largo del corredor. Intervención: 20 km.
Transversal del Catatumbo (Tibú-Convención)	Mejoramiento de 74 km, se prevé intervención con actividades de pavimentación las cuales podrán incluir obras complementarias como lo son muros de contención, así mismo, el mantenimiento a lo largo del corredor en los sectores priorizados. Intervención: 74 km.
Convención-La Mata	Mejoramiento a lo largo del corredor en una longitud aproximada de 30 km, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización y demás obras que faciliten la transitabilidad, así como, el mantenimiento a lo largo del corredor en los sectores priorizados. Intervención: 30 km.
San Marcos-Ayapel (Ruta del Arroz)	Considerando la necesidad de fortalecer el eje productivo de la región, se ha priorizado la intervención de diferentes corredores regionales que conectan los municipios de Ayapel y San Marcos. Mejoramiento y/o mantenimiento en los sitios priorizados a lo largo de los corredores. Intervención: 34 km.
Mompox-Pinillos	Considerando la necesidad de fortalecer el eje productivo de la región, se ha priorizado la intervención de diferentes corredores regionales que conectan los municipios de Moñitos y Pinillos, en los cuales actualmente se ejecutan 1,1 km de pavimentación. Con la presente declaratoria de importancia estratégica y las inversiones programadas se prevé la ejecución de 15 km de estructura de pavimento, así como obras complementarias de drenaje requeridas en esta, que principalmente presenta zonas cenagosas y el mantenimiento del corredor en los sitios priorizados.
Necoclí-Arboletes-Puerto Rey	Mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento a lo largo del corredor, obras de drenaje, señalización. Intervención: 15,5 km.

Tramo vial	Alcance
Vía El Aro	Apertura de 5,2 km continuos a la intervención que actualmente ejecuta EPM, dicha intervención prevé actividades de estabilización de taludes, construcción de obras menores y otras obras de ingeniería inherentes a la construcción de vía nueva, es preciso aclarar que este tramo cuenta con licencia ambiental Intervención: 5,2 km. Actualmente, el corredor se estima en 8,1 km, de los cuales 2,9 se encuentran en construcción por parte de las Empresas Públicas de Medellín.
Puentes Nacionales (La Doctrina)	Construcción de puente de dos carriles y sendero peatonal de 280 metros de longitud, distribuido en cuatro luces así: la primera tiene una longitud de 40 metros y las otras tres luces corresponden a una luz interior de 120 metros y luces adyacentes de 60 metros, con una sección transversal de ancho de 11,7 metros. Intervención de 20 puentes con actividades de mejoramiento y/o mantenimiento. Intervención: 21 puentes
Santa Lucía-Moñitos-Puerto Escondido	Pavimentación en la vía nacional Santa Lucía – Moñitos, y Estudio de impacto ambiental (EIA de la vía Moñitos - Puerto Escondido). Intervención: 14 km.
Vías Comunidades Wayúu	Los corredores principales de la comunidad del municipio de Uribia que podrán ser objeto de mejoramiento son: (i) Taparrajín-Jojoncito-Siapana, (ii) San Martín – Nazareth, (iii) Uribia cabecera-Watchwali-Puerto López-Nazareth, que suman una longitud de alrededor de 450 km ; no obstante, el alcance de intervención estará supeditado a la concertación con las comunidades y se integrara con el mejoramiento de las vías conexas priorizadas de conformidad con el Plan de Acción Estructural, el mejoramiento las condiciones de mortalidad infantil, acceso al agua, salud y seguridad alimentaria en los cuatro municipios accionados (Manaure, Riohacha, Maicao y Uribia) de acuerdo con lo estipulado en la orden de la corte en marco de la Sentencia T-302 de 2017, los parámetros técnicos en cuanto al acceso a los derechos y las concertaciones con las comunidades indígenas , tomando como base los corredores caracterizados sin que se sujete a ello. Las intervenciones se realizarán a través de actividades de mejoramiento y mantenimiento vial, que podrán incluir obras de drenaje, capas de rodadura,

Tramo vial	Alcance
	puentes y otras que incidan favorablemente en las condiciones de transitabilidad. Las longitudes de necesidad son 3.141 km en los cuatro municipios accionados (Invías, 2025). La información de los corredores definidos en la evaluación y calificación se toma como un banco de datos que permitirá la priorización de las intervenciones, conforme a la metodología explicada anteriormente, en la que las comunidades tienen alta relevancia, así como los estudios y diseños asociados.

4.4. Beneficios de los proyectos

El análisis de beneficios asociado a los proyectos viales priorizados en este documento se centra en los beneficios directos derivados de la ejecución y puesta en funcionamiento de las intervenciones en infraestructura. Estos beneficios incluyen, entre otros, la reducción en los costos de operación vehicular, la disminución en los tiempos de viaje y la generación de empleo. De esta manera, se analizan los impactos que pueden ser medidos de forma más inmediata y directa, y que son atribuibles a las condiciones físicas y funcionales de las obras ejecutadas. De manera complementarias se busca reducir externalidades asociadas al transporte como la accidentalidad, la contaminación, la eficiencia energética, la generación de emisiones y la continuidad operativa de los corredores intervenidos.

No obstante, este enfoque no desconoce la existencia y relevancia de beneficios indirectos, cuya materialización depende de factores adicionales como la articulación intersectorial, la inversión privada, la cobertura de servicios y la dinámica de los actores territoriales. Entre estos efectos se encuentran la reducción de los costos logísticos a lo largo de las cadenas de valor, el incremento de la productividad sectorial, la atracción de inversión, el fortalecimiento de los encadenamientos económicos, la mejora en el acceso a servicios sociales, y el avance en procesos de inclusión territorial y étnica.

Ambos tipos de beneficios (directos e indirectos) contribuyen al cumplimiento de objetivos estratégicos del desarrollo territorial y económico, en línea con los compromisos establecidos en el PND, la Política Nacional Logística y el Plan Maestro de Transporte Intermodal. En consecuencia, este capítulo presenta un análisis técnico de los principales beneficios directos estimados por cada proyecto, al tiempo que reconoce de manera

cualitativa los efectos indirectos esperados y su importancia para el cierre de brechas y la equidad territorial.

En el marco del programa *Vías para la Paz*, se estima que la ejecución de los proyectos priorizados tendrá un impacto significativo en la generación de empleo, tanto en la etapa de construcción como en las fases de operación y mantenimiento.

Tabla 4. Empleos generados por los proyectos del programa Vías para la Paz

Proyecto	Empleos generados por año		Total
	Empleos directos (13%)	Empleos indirectos (87%)	
Conexión Quibdó-Medellín	688	4.607	5.296
Conexión Quibdó-Pereira	285	1.908	2.193
Vía al Mar Pacífico	7.161	47.925	55.086
Pasto - Estanquillo	7.160	47.919	55.079
Samaniego-La Llanada-Sotomayor	98	658	756
San Francisco - Mocoa	6.819	45.637	52.456
Puente, Puerto Asís-Teteyé	524	3.510	4.034
Candelaria-La Plata-Laberinto	223	1.490	1.712
Vías Del Guavio	735	4.918	5.653
Lejía-Saravena	1.512	10.119	11.631
Arauquita - Saravena	604	4.043	4.647
Transversal Del Catatumbo (Tibú- Convención)	1.668	11.165	12.833
Convención-La Mata	652	4.364	5.016
San Marcos-Ayapel	435	2.913	3.348
Mompox -Pinillos	436	2.917	3.353
Necoclí-Arboletes	349	2.335	2.684
Vía El Aro	146	977	1.123
Puente La Doctrina	247	1.653	1.900
Santa Lucía-Moñitos-Puerto Escondido	336	2.249	2.585
Vías de La Guajira	9.163	61.319	70.482
Total	54.258	363.111	417.369

Fuente: DNP (2025).

Además de los beneficios asociados a la generación de empleo, se evaluaron los impactos económicos derivados de la reducción en los costos de operación vehicular (COV). Estos ahorros se originan en la mejora de la infraestructura existente, la construcción de nuevas vías más eficientes, la atención de puntos críticos y la implementación de variantes en tramos urbanos. Para su estimación anual, se tuvo en cuenta el tráfico estimado para cada corredor y las mejoras esperadas en términos de longitud y condición de la vía. Los cálculos se realizaron con base en costos de operación unitarios diferenciados según tipo de terreno (plano, ondulado y montañoso), tipo de superficie de rodadura (afirmado o pavimento) y estado de la superficie (bueno, regular o malo).

De manera complementaria a los ahorros en COV, las intervenciones propuestas también generan mejoras en las velocidades y reducciones significativas en los tiempos de viaje. Estos beneficios se estimaron con base en el tráfico de cada proyecto y las condiciones mejoradas de la infraestructura, considerando el efecto de nuevas vías más eficientes, variantes que evitan tramos urbanos congestionados y la atención de puntos críticos. En la Tabla 5 se presentan los ahorros anuales en tiempos de viaje y los ahorros en COV.

Tabla 5. Ahorros en tiempos de viaje y costos de operación vehicular generados por proyecto

Proyecto	Ahorros en COV (Millones de pesos/año)	Ahorros en tiempos de viaje (horas/año)
Conexión Quibdó-Medellín	NA	89.645
Conexión Quibdó-Pereira	NA	416.100
Vía al Mar del Cauca	581.789	4.841.272
Pasto-Estanquillo	426.702	1.769.695
Samaniego-La Llanada-Sotomayor	2.510	18.411
San Francisco-Mocoa	81.593	592.089
Puente río Putumayo (Puerto Asís- Teteyé)	108.358	1.021.063
Candelaria-La Plata-Laberinto	6.731	58.980
Vías Del Guavio	33.189	274.382
Lejía-Saravena	274.812	1.660.632
Araquita-Saravena	6.303	53.267
Transversal Del Catatumbo (Tibú- Convención)	20.148	206.980
Convención-La Mata	8.168	83.911
San Marcos-Ayapel	11.860	116.098
Mompox-Pinillos	6.257	55.113

Proyecto	Ahorros en COV (Millones de pesos/año)	Ahorros en tiempos de viaje (horas/año)
Necoclí-Arboletes	101.243	468.316
Vía El Aro	38.508	310.912
Puente La Doctrina	NA	137.581
Santa Lucía-Moñitos-Puerto Escondido	10.306	95.486
Vías de La Guajira	808.018	6.430.019
Total	2.526.497	18.699.948

Fuente: DNP (2025).

De manera complementaria, algunos de los corredores priorizados presentan una importancia estratégica para la conectividad eficiente de los territorios, dado que constituyen la única alternativa de acceso terrestre a determinadas regiones o, en su defecto, las rutas alternas existentes implican incrementos significativos en tiempos y costos de viaje, lo que las hace poco eficientes desde el punto de vista logístico, social y económico. En estos casos, la intervención propuesta no solo mejora el desempeño del corredor, sino que fortalece la resiliencia de la red de transporte, al reducir la vulnerabilidad frente a eventos que puedan interrumpir su operación, como deslizamientos, inundaciones o fallas estructurales.

Por esta razón, se realizó un análisis específico de la conectividad regional ofrecida por cada uno de estos proyectos con enfoque de resiliencia en contraste con las rutas alternas disponibles, con énfasis en aquellos corredores que presentan una alta probabilidad de interrupciones y en los cuales se incluyen obras de intervención en puntos críticos. Este enfoque permite dimensionar el impacto de los proyectos no solo desde una perspectiva operativa, sino también desde su rol estructural en la integración territorial, la continuidad del servicio y la mitigación de riesgos asociados al cambio climático y a la infraestructura deficiente. En la Tabla 6 se compara el corredor intervenido con respecto a la alternativa de resiliencia en cuanto a longitud y tiempo de un viaje típico.

Tabla 6. Relevancia de las intervenciones en corredores con bajo nivel de resiliencia

Proyecto	Origen/Destino Representativo	Distancia (km)			Tiempo (min)		
		Vía actual	Vía alterna	Incremento (%)	Vía actual	Vía alterna	Incremento (%)
Conexión Quibdó - Medellín	Quibdó-Medellín	263	394	50	307	562	83
Conexión Quibdó - Pereira	Quibdó-Pereira	254	328	29	338	391	16

Proyecto	Origen/Destino Representativo	Distancia (km)			Tiempo (min)		
		Vía actual	Vía alterna	Incremento (%)	Vía actual	Vía alterna	Incremento (%)
Pasto - Estanquillo	Pasto-Popayán	249	424	70	337	667	98
Lejía – Saravena	Tame-Pamplona	232	417	80	455	715	57
Transversal del Catatumbo	Tibú-La Mata	188	328	74	388	488	26
Puente La Doctrina	Lorica-Moñitos	21.6	141	553	37	152	311

Fuente: DNP (2025).

Quibdó-Medellín

La intervención del punto crítico que considera los alcances de la intervención busca garantizar la operación permanente de la vía, evitando así cierres que implicaría el uso de una vía alterna. A partir del análisis de resiliencia realizado para el corredor Quibdó-Medellín se tiene que mientras un viaje entre estas ciudades que se da por el corredor incurre en una longitud de 263 km y un tiempo de viaje de 5 horas y 7 minutos, el recorrido por la alternativa (Quibdó-Las Ánimas-La Felisa-Medellín) presenta una longitud de 394 km y un tiempo de 9 horas y 22 minutos, esto implicaría generar un recorrido adicional de 131 km y un incremento en los tiempos de viajes de 4 horas y 15 minutos. Esta situación evidencia la importancia de generar las intervenciones sobre el punto crítico que garanticen una operación ininterrumpida de la vía.

De manera complementaria al análisis de resiliencia, se estima que el tiempo tránsito en el punto crítico se disminuya en 7 minutos, esto induciría a los usuarios un ahorro anual de cerca de 90 mil horas al año. Finalmente, es importante destacar que se espera generar 688 empleos directos, 4.607 empleos indirectos, mantener una operación ininterrumpida del corredor, reducción de la accidentalidad, contribuir al cierre de brechas sociales, la calidad de vida, la seguridad alimentaria y el desarrollo de una economía formal y competitiva.

Quibdó-Pereira

Para cuantificar la relevancia de atender los puntos críticos sobre el corredor, garantizando su operación continua se analizó un viaje representativo entre Quibdó y Pereira; este viaje según el análisis realizado en condiciones normales implica un recorrido de 254 km que en contraste con la vía alternativa (Quibdó-Pintada—Chinchiná-Pereira) con un recorrido de 328 km, implica un incremento en la distancia del 29% que equivalen a 74 km. Este incremento en distancia tiene un impacto directo en los costos de operación y en los

tiempos de viaje, en los que implicaría pasar de recorridos de 5 horas y 38 minutos a 6 horas y 31 minutos, con incrementos de 53 minutos (16 %).

Se estimó de igual manera que la intervención de los puntos críticos reducirá el tiempo de tránsito sobre por punto crítico intervenido en 3 minutos, generando así unos ahorros integrales de 45 minutos para cada usuario del corredor, esto implica ahorros en tiempos de viaje de 0,42 millones horas al año. Además, es importante destacar la generación de 285 empleos directos, 1.908 indirectos, la mejoras en la seguridad vial, el aporte al cierre de brechas sociales, la calidad de vida, la seguridad alimentaria y el desarrollo de una economía formal y competitiva.

Vía al Mar del Cauca

La intervención de mejoramiento prevista en 217 km sobre los tramos: (i) Popayán-Munchique, (ii) Munchique-Honduras, (iii) Plateado-López de Micay, y (iii) Argelia-El Plateado, buscan mejorar la velocidad de operación media del corredor pasando de 16 km/h a 38km/h (en ocasión a la pavimentación de una proporción importante de los corredores). En consecuencia, se generarían unos ahorros en COV de 0,58 billones/año y en tiempos de viaje de 4,8 millones horas/año; mejorando así la calidad de vida de los habitantes, el acceso a servicios y la competitividad en la región.

Además de generar cerca de 7 mil empleos directos y más de 47.000 empleos indirectos, las intervenciones previstas en los corredores que conforman el proyecto buscan aportar al cierre de brechas sociales, mejorar la presencia del estado, mejorar la calidad de vida, la seguridad alimentaria y el desarrollo de una economía formal.

Pasto-El Estanquillo

Con las intervenciones de mantenimiento, mejoramiento y construcción se espera que la velocidad sobre el corredor pase de 47 km/h a 59 km/h, lo que generaría unos ahorros unitarios en los tiempos de tránsito de 44 minutos (reduciendo el recorrido en un 20 %) y unos ahorros integrales de 1,8 millones de horas al año. Así mismo, se esperan ahorros en COV de 430 mil millones de pesos anuales.

Al realizar el análisis comparativo entre el corredor Pasto – Estanquillo - Popayán frente a la vía alterna (Pasto - Pitalito – Mocoa -Popayán) se destaca que la vía alterna presenta un incremento en la distancia de viaje de 175 km (70 % más de longitud) y en el tiempo de viaje 5 horas y 30 minutos (98% más de tiempo); esto resalta la importancia de realizar las intervenciones de los puntos críticos del corredor para lograr una operación ininterrumpida del mismo.

Finalmente, es importante destacar la generación de más de 7 mil empleos directos y cerca de 48 empleos indirectos; además de los aportes de la intervención para la seguridad vial, la reducción de emisiones en entornos urbanos, la calidad de vida, la seguridad alimentaria y el desarrollo económico y competitivo del sur del país.

Samaniego-La Llanada-Sotomayor (Los Andes)

De acuerdo con las estimaciones realizadas, la intervención del corredor mejoraría los tiempos viaje en 7 minutos por usuario, que a nivel de sistema representan ahorros anuales de más de 18 mil horas; así mismo se tienen beneficios en costos de operación vehicular superiores a 2.500 millones de pesos al año. Esta intervención generaría cerca de 100 empleos directos y más de 650 empleos indirectos.

De manera complementaria, el proyecto busca elevar los ingresos rurales, reducir las brechas sociales, mejorar la calidad de vida, mejorar la seguridad alimentaria y apoyar el desarrollo de una economía formal y competitiva, facilitando la sustitución de cultivos ilícitos y el desarrollo del turismo.

San Francisco-Mocoa

A partir del análisis de resiliencia realizado para un recorrido representativo entre Pasto y Mocoa; el cual en las condiciones actuales presenta una longitud de 146 km y un tiempo de viaje de 3 horas y 40 minutos; se estima que con la puesta en operación del proyecto este recorrido se realice en 113 km (reducción de 23 % en distancia), con un tiempo de viaje de 2 horas y 26 minutos (reducción del 27 % de tiempo de viaje), esto implicaría a nivel de sistema unos ahorros en tiempo de 0,59 millones de horas al año y en COV superiores a 81 mil millones de pesos al año.

Las intervenciones que mejorarán considerablemente la seguridad vial al evitar el tránsito por la vía conocida como “El Trampolín de la Muerte”, requerirán el desarrollo de cerca de 7 mil empleos directos y más de 45 mil empleos indirectos; aportando complementariamente al cierre de brechas sociales, la seguridad alimentaria, la calidad de vida, la presencia del estado y el desarrollo de una economía formal y competitiva.

Puente sobre el río Putumayo en la vía Puerto Asís-Teteyé

En la actualidad un viaje entre Puerto Asís y Teteyé por modo carretero implica un recorrido de 143 km y un tiempo de 3 horas y 18 minutos; con la puesta en servicio del puente y sus vías de acceso este recorrido realizará en 40 km (reducción de 72 % en distancia), con un tiempo de viaje de 1 hora y 5 minutos (reducción del 67 % de tiempo de

viaje), esto implicaría a nivel de sistema unos ahorros en tiempo de 1,02 millones de horas al año y en COV superiores a 108 mil millones de pesos anuales.

Las intervenciones que constituyen una conexión eficiente, cómoda y segura, generarán cerca de 500 empleos directos y más de 3.500 empleos indirectos; aportando complementariamente al cierre de brechas sociales, la seguridad alimentaria, la calidad de vida, la presencia del estado y el desarrollo de una economía formal y competitiva, fomentando el comercio y la distribución de productos locales de manera más ágil, fortaleciendo así el desarrollo sostenible de la región.

Candelaria-La Plata-Laberinto

La pavimentación de los 13 km del corredor Candelaria-La Plata-Laberinto, permite reducir el tiempo de tránsito sobre el tramo en 12 minutos que a nivel de sistema implican ahorros anuales en tiempo de viaje cercanos a 59 mil horas. Así mismo, en términos de COV se tendrían ahorros en cerca superiores a 6.700 millones de pesos anuales.

Además de los beneficios en tiempos y costos de transporte, se esperan generar más de 220 empleos directos y 1.500 empleos indirectos; aportando de manera complementaria al acceso a servicios básicos, cierre de brechas sociales, calidad de vida, seguridad alimentaria y la consolidación de una economía formal y competitiva.

Vías del Guavio

El mejoramiento de 25 km de las vías y las intervenciones complementarias previstas en las vías del Guavio permite la mejorar la velocidad de estos tramos pasando de 21 km/h a 38 km/h, esto implica ahorros en términos de tiempos de viaje al año cercanos a 274 mil horas al año y la reducción en COV cercanos a 33 mil millones de pesos anuales. Esta intervención, además de mejorar la conectividad de la región del Guavio, se constituye en una alternativa de resiliencia para el corredor Bogotá-Villavicencio, aliviando la carga de la Transversal del Sisga en los momentos de contingencia.

El proyecto que considera la generación de más de 700 empleos directos y cerca de 5.000 empleos indirectos; facilitará el acceso a servicios, cierre de brechas sociales, la calidad de vida, la seguridad alimentaria y la competitividad económica del territorio.

La Lejía-Saravena

Para cuantificar la relevancia del corredor para en la comunicación entre los departamentos de Arauca y Casanare con los departamentos de Santander, Norte de Santander y el norte del país, y así mismo de la atención de los puntos críticos sobre el corredor y el mejoramiento de los 25 km, se analizó un viaje representativo entre los

municipios de Tame y Pamplona; este viaje en condiciones normales (haciendo uso del corredor a intervenir) implica un recorrido de 232 km en contraste con la vía alternativa (Tame-Samacá-Soata-Pamplona) con un recorrido de 417 km, lo que implica un incremento en la distancia del 80 % que equivalen a 185 km; así mismo esta variación en distancia tiene un impacto directo en los costos de operación y en los tiempos de viaje, en los que implicaría pasar de recorridos de 7 horas y 35 minutos a 11 horas y 55 minutos, esto representaría un incremento en los tiempos cercanos al 60 %. El análisis presentado muestra la relevancia del corredor para el desarrollo las actividades económicas y sociales entre los departamentos del área de influencia; dejando en evidencia los beneficios de garantizar la operatividad adecuada e ininterrumpida del proyecto.

Se estimó de igual manera que la intervención reducirá el tiempo de tránsito para los usuarios actuales del corredor en 105 minutos, generando así unos ahorros integrales, esto implica ahorros en tiempos de viaje de 1,66 millones horas al año; así como ahorros en COV anuales cercanos a 275 mil millones de pesos. Finalmente, es importante destacar la generación de cerca de 1.500 empleos directos y más de 10.000 indirectos, la mejoras en la seguridad vial, el aporte al cierre de brechas sociales, la calidad de vida, la seguridad alimentaria, la presencia del estado y el desarrollo de una economía formal y competitiva.

Esta mejora no solo impacta positivamente la eficiencia del transporte, sino que también favorece el acceso a servicios y mercados, fortaleciendo la integración regional. En conjunto, estos resultados respaldan la viabilidad del corredor como una solución resiliente y estratégica para el desarrollo de la infraestructura vial en zonas de topografía compleja.

Arauquita-Saravena

La rehabilitación de 20 km de la vía permite la mejorar la velocidad del corredor pasando de 29 km/h a 47 km/h, esto implica ahorros en términos de tiempos de viaje al año cercanos a 53 mil horas al año y la reducción en COV cercanos a 6 mil millones de pesos anuales. El proyecto es fundamental para mejorar la conectividad de la región del norte de Arauca y se contempla considera la generación de más de 600 empleos directos y cerca de 4.000 empleos indirectos.

Complementariamente, la intervención facilitará el acceso a servicios, cierre de brechas sociales, la calidad de vida, la seguridad alimentaria, la presencia del estado y la competitividad económica del departamento de Arauca; particularmente de los municipios de Arauca, Arauquita y Saravena, generando un entorno propicio para desarrollar su potencial de productividad agrícola, y a su vez conectar con los departamentos de Boyacá y Santander, al complementar el corredor La Lejía - Saravena.

Transversal Catatumbo (Tibú-El Tarra) y Convención-La Mata

El Catatumbo es una región binacional con flujos sociales y económicos hacia Cúcuta, Zulia y Puerto Santander, y hacia el Cesar, por lo tanto, el mejoramiento de la transitabilidad de la Transversal del Catatumbo integra la subregión a corredores troncales nacionales y puertos del Caribe.

Con las intervenciones de mejoramiento se espera que la velocidad sobre el tramo intervenido pase de 27 km/h a 38 km/h, lo que generaría unos ahorros unitarios en los tiempos de tránsito de 51 minutos (reduciendo el recorrido en un 30 %) y unos ahorros integrales de 207 mil horas al año. Así mismo, se esperan ahorros en COV de 20 mil millones de pesos anuales.

Al realizar el análisis comparativo entre el corredor Tibú-Convención-La Mata frente a la vía alterna (Tibú-Ye de Astilleros-Aguachica-La Mata) se destaca que la vía alterna presenta un incremento en la distancia de viaje de 140 km (74 % más de longitud) y en el tiempo de viaje 1 hora y 40 minutos (26 % más de tiempo); esto resalta la importancia de realizar las intervenciones de los puntos críticos del corredor para lograr una operación ininterrumpida del mismo.

Finalmente, es importante destacar la generación de más de 1.600 empleos directos y cerca de 11 mil empleos indirectos; además de los aportes de la intervención para el cierre de brechas sociales, mejorar la presencia del estado, mejorar la calidad de vida, la seguridad alimentaria y generar la transición hacia una economía formal y competitiva.

Ruta del Arroz (San Marcos-Ayapel)

Dado el mal estado de la vía, actualmente el trayecto entre Ayapel y San Marcos se realiza a través de la conexión del municipio de Ayapel con la Ruta nacional 2513, para luego enlazar con la Ruta 2514 y, posteriormente, con la Ruta nacional 7403. Este recorrido tiene una longitud aproximada de 165 km y una duración cercana a las 2 horas y 53 minutos. Con la ejecución del proyecto, la distancia se reduciría a 64 km y el tiempo de viaje a cerca de 2 horas. De acuerdo con lo anterior, se tiene una reducción en el tiempo de viaje 53 minutos que a nivel de sistema implican ahorros anuales en tiempo de viaje cercanos a 116 mil horas. Así mismo, en términos de COV se tendrían ahorros en cerca superiores a 11.900 millones de pesos anuales.

Además de los beneficios en tiempos y costos de transporte, se esperan generar más de 430 empleos directos y 2.900 empleos indirectos; aportando de manera complementaria al acceso a servicios básicos, cierre de brechas sociales, calidad de vida, seguridad alimentaria y la consolidación de una economía formal y competitiva.

Mompox-Pinillos

Bajo las condiciones actuales del estado de la vía el recorrido tiene una longitud aproximada de 38 km y una duración cercana a las 2 horas. Con la rehabilitación del corredor, se espera reducir en el tiempo de viaje 1 hora y 15 minutos, que a nivel de sistema implican ahorros anuales en tiempo de viaje cercanos a 55 mil horas. Así mismo, en términos de COV se tendrían ahorros en cerca superiores a 6.200 millones de pesos anuales.

Además de los beneficios en tiempos y costos de transporte, se esperan generar más de 430 empleos directos y 2.900 empleos indirectos; aportando de manera complementaria al acceso a servicios básicos, cierre de brechas sociales, calidad de vida, seguridad alimentaria y la consolidación de una economía formal y competitiva.

Necoclí-Arboletes-Puerto Rey

La construcción de los 6 km de pavimento y la rehabilitación del corredor permitirá la mejorar la velocidad del corredor pasando de 44 km/h a 70 km/h, esto implica ahorros en términos de tiempos de viaje al año cercanos a 468 mil horas al año y la reducción en COV cercanos a 100 mil millones de pesos anuales. El proyecto que es fundamental para mejorar la conectividad de la región y potencializar el turismo, considera la generación de 350 empleos directos y cerca de 2.300 empleos indirectos.

Complementariamente, la intervención facilitará el acceso a servicios, cierre de brechas sociales, la mejora en la calidad de vida, la seguridad alimentaria, el desarrollo del turismo y la competitividad económica.

Vía el Aro

En la actualidad el recorrido desde El Aro hasta Puerto Valdivia tiene una duración aproximada de 10 horas el recorrido se realiza tomando la ruta El Aro-La Galera-La Sierra-La Granja-vereda Quebrada del Medio-La Asunción-Ituango-Yarumal para salir a la vía primaria Troncal de Occidente en una longitud de 263 km, puesto que en la actualidad no hay una conectividad directa desde El Aro hacia Puerto Valdivia, con el proyecto la distancia se reduciría a 8,1 km que podría realizarse en menos de 20 minutos, esto trae consigo beneficios en la reducción de costos de operación que para el tráfico anual se estiman en 38 mil millones de pesos, con ahorros en tiempos de viaje de cercanos a 300 mil horas al año.

La construcción del corredor que permitirá el desarrollo de cerca de 150 empleos directos y mil empleos indirectos facilitará el acceso a servicios, el cierre de brechas sociales, la mejora en la calidad de vida, la seguridad alimentaria y la competitividad económica.

Puentes Nacionales (La Doctrina)

Las limitantes en capacidad que genera la operación del puente con un único carril redundan en represamientos en el tráfico y demoras que se estiman en 15 minutos por vehículo; la ampliación del puente permitirá un tránsito fluido y continuo; generando ahorros en tiempos de viaje que se estiman en 137 mil horas al año. De manera complementaria, es importante destacar la importancia de realizar el mantenimiento al puente, pues se constituye en la única vía eficiente de acceso a los municipios del área de influencia.

Finalmente, es importante destacar que la ampliación del puente permitirá el desarrollo de cerca de 250 empleos directos y 1.600 empleos indirectos facilitará; la intervención facilitará el acceso a servicios, el cierre de brechas sociales, la mejora en la calidad de vida, la seguridad alimentaria y la competitividad económica basada en el turismo y las actividades agrarias.

Santa Lucía-Moñitos-Puerto Escondido

Con la construcción de los 14 km de pavimento y las intervenciones complementarias se busca mejorar la velocidad del corredor pasando de 18 km/h a 47 km/h en este tramo de la red, esto implica ahorros en términos de tiempos de viaje al año cercanos a 95 mil horas al año y la reducción en COV cercanos a 10 mil millones de pesos anuales. El proyecto que es fundamental para mejorar la conectividad de la región y potencializar el turismo, considera la generación de 340 empleos directos y cerca de 2.250 empleos indirectos.

Complementariamente, la intervención facilitará el acceso a servicios, cierre de brechas sociales, la mejora en la calidad de vida, la seguridad alimentaria, el desarrollo del turismo y la competitividad económica.

Conectividad vial del Pueblo Wayúu en La Guajira en el marco de la Sentencia T-302 de 2017

Con respecto a los beneficios que traerá la infraestructura vial que responde a la Sentencia T-302 de 2017 en La Guajira, específicamente se mejora el acceso a servicios básicos de salud, dado que facilita el traslado de pacientes a centros médicos; acceso al agua y alimentos optimizando el transporte de recursos escasos como el agua potable y productos de la canasta básica hacia comunidades indígenas Wayúu y rurales aisladas (en especial en los municipios de Uribia, Manaure Maicao y Riohacha). Asimismo, en educación, los estudiantes podrán llegar con mayor facilidad a centros educativos. La población beneficiada por el proyecto es de 371.130 personas del pueblo Wayúu, habitantes de los cuatro municipios de la Guajira, en donde se desarrollarán las obras

Por otra parte, se da impulso al desarrollo económico a través de transporte de productos locales al facilitar la salida de productos agrícolas, salineros, pesqueros y

artesanales hacia mercados nacionales. Por medio del incremento de la competitividad, promover el crecimiento económico, disminuir significativamente los costos de operación vehicular, mejorar la dinámica de comercialización de productos de la región, así como del turismo, desarrollo socioeconómico a nivel regional, con el consecuente mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y de los usuarios de las vías objeto de atención.

En el mismo sentido, hay un impulso al turismo, dado que se mejora el acceso a destinos turísticos clave como Cabo de la Vela, Punta Gallinas, Manaure, el Santuario de los Flamencos o Mayapo. Se reducen los costos logísticos, al disminuir el tiempo de desplazamiento y el deterioro de vehículos, mejorando la competitividad de los empresarios locales. Igualmente, se genera un fortalecimiento de la integración territorial con la conectividad intermunicipal, mejorando la integración entre municipios como Maicao, Riohacha, San Juan del Cesar y Fonseca, reduciendo el aislamiento de zonas remotas.

La inversión en infraestructura vial en La Guajira no solo tiene un valor económico, sino que actúa como herramienta de equidad social, cohesión territorial y justicia histórica con una región marginada durante décadas. Sin embargo, se cuantifican que las intervenciones generarán unos beneficios directos que se cuantifican en ahorros en tiempos de desplazamiento cercanos a 6,4 millones de horas al año y 800 mil millones de pesos anuales en COV.

4.5. Seguimiento

El seguimiento a la ejecución física y presupuestal de las acciones propuestas para cumplir el objetivo de este documento CONPES se llevará a cabo mediante el PAS, que se presenta en el Anexo A y hace parte integral del mismo. En este, además de la naturaleza y alcance de las acciones, se definen las entidades responsables de su ejecución, los plazos para su implementación, así como los recursos indicativos necesarios para su financiación.

Las entidades responsables de la implementación de las acciones consignadas en el PAS harán reportes periódicos sobre el cumplimiento de sus compromisos y estos serán consolidados por el DNP conforme a lo dispuesto en la Tabla 7. El seguimiento a la implementación del PAS será semestral, con corte al 30 de junio y el 31 de diciembre de cada año desde la aprobación e inicio de implementación del documento. En ese sentido, la implementación del PAS se dará durante el período 2026-2035.

Tabla 7. Cronograma de seguimiento

Corte	Fecha
Primer corte	Diciembre de 2025

Corte	Fecha
Segundo corte	Junio de 2026
Tercer corte	Diciembre de 2026
Cuarto corte	Junio de 2027
Quinto corte	Diciembre de 2027
Sexto corte	Junio de 2028
Séptimo corte	Diciembre de 2028
Octavo corte	Junio de 2029
Noveno corte	Diciembre de 2029
Décimo corte	Junio de 2030
Décimo primer corte	Diciembre de 2030
Décimo segundo corte	Junio de 2031
Décimo tercer corte	Diciembre de 2031
Décimo cuarto corte	Junio de 2032
Décimo quinto corte	Diciembre de 2032
Décimo sexto corte	Junio de 2033
Décimo séptimo corte	Diciembre de 2033
Décimo octavo corte	Junio de 2034
Decimo noveno corte	Diciembre de 2034
Vigésimo corte	Junio de 2035
Informe de cierre	Diciembre de 2035

Fuente: DNP (2025).

4.6. Financiamiento

Para el análisis técnico y económico que soporta el valor estimado de todos los proyectos priorizados, se tomaron como referentes los informes entregados por los administradores viales contratados por el Invías, los informes entregados por áreas técnicas del Instituto (Dirección de Ejecución y Operaciones, Subdirección de Modernización de Carreteras, Subdirección de Gestión Integral de Carreteras, Subdirección de Vías Regionales, Subdirección de Planificación de Infraestructura), los estudios y diseños a nivel de factibilidad disponibles y los informes generados por las visitas de campo y estudios de precios del mercado.

Las inversiones incluyen obra e interventoría; como parte de los rubros de obra están la actualización, ajuste y complementación de los estudios y diseños existentes, el monto de las obras complementarias, un gobierno corporativo del proyecto que incluye la Gerencia

Integral, y además se estima un valor para la atención de los riesgos que se derivan del proyecto a cargo del contratista, impuestos, tasas impositivas y costos directos e indirectos. Igualmente, incluye los ajustes por cambio de vigencia hasta la terminación del contrato y las variaciones en los precios de los insumos de acuerdo con lo previsto en la minuta del contrato.

De conformidad con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y de conformidad con el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, en sesión del 10 de septiembre de 2025, el Confis emitió aval fiscal para la declaración de importancia estratégica de los proyectos que hacen parte del programa *Vías para la Paz*, en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo. El total de los aportes de la Nación avalado para cada proyecto de infraestructura vial se presenta en la Tabla 8, mientras que la distribución anual autorizada se presenta en la Tabla 9 y Tabla 10.

De igual forma, es importante destacar que las metas y recursos relacionados en este documento corresponden únicamente a los aportes de la Nación a los respectivos proyectos y que se ejecutarán durante las vigencias 2026-2035, de acuerdo con el aval fiscal otorgado por el Confis que se encuentra disponible para consulta como Anexo B.

Tabla 8. Aportes Nación a los proyectos priorizados en el programa *Vías para la Paz*

Pesos corrientes	
Proyecto	Total Aportes Nación
Conexión Quibdó-Medellín	263.956.790.500
Conexión Quibdó-Pereira	109.298.206.206
Vía al Mar Pacífico	2.745.779.781.988
Pasto - Estanquillo	2.745.430.506.304
Samaniego-La Llanada-Sotomayor	37.679.504.399
San Francisco - Mocoa	2.614.705.177.125
Puente, Puerto Asís-Teteyé	201.077.664.972
Candelaria-La Plata-Laberinto	85.359.384.400
Vías Del Guavio	281.760.220.503
Lejía-Saravena	579.757.148.372
Arauquita - Saravena	231.653.306.916
Transversal Del Catatumbo (Tibú-Convención)	639.686.412.249
Convención-La Mata	250.048.537.466
San Marcos-Ayapel	166.882.878.706

Proyecto	Total Aportes Nación
Mompox -Pinillos	167.114.765.744
Necoclí-Arboletes	133.782.489.309
Vía El Aro	56.000.000.000
Puente La Doctrina	94.725.617.500
Santa Lucía-Moñitos-Puerto Escondido	128.865.897.570
Vías de La Guajira	3.513.195.474.524
Total	15.046.759.764.753

Fuente: Confis (2025)

Tabla 9. Distribución anual de recursos de los proyectos del programa *Vías para la Paz*

Millones de pesos corrientes

Proyecto de Inversión	Rubro	Código BPIN	Sector	2026	2027	2028	2029	2030
Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento Y Rehabilitación De Las Vías Del Chocó: Animas - Nuquí; Quibdó - Pereira Y Quibdó - Medellín Antioquia, Caldas, Chocó, Risaralda	2401-0600-0149	202500000025099	Vías Del Choco Quibdó-Medellín	100.000	53.045	54.636	56.275	-
Mejoramiento, Mantenimiento Y Construcción De Estructuras Tipo Puentes En La Red Vial Primaria Nacional.	2401-0600-0144	202300000000148	Vías Del Choco Quibdó-Pereira	5.000	19.892	47.124	37.282	-
			Puente La Doctrina	4.000	20.495	34.505	-	-
			Puentes Nacionales	1.000	11.862	22.863	-	-
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La Carretera Turbo-Cartagena-Barranquilla-Santa Marta-Riohacha-Paraguachón. Transversal Del Caribe. Córdoba, Atlántico, Sucre, Antioquia, Bolívar, Magdalena, La Guajira	2401-0600-0091	2018011000933	Necoclí-Arboletes	4.000	21.748	27.318	33.765	46.951
Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento, Rehabilitación Y Operación De La Vía Pasto - Estanquillo. Cauca, Nariño	2401-0600-0148	202500000025237	Pasto-El Estanquillo	20.000	55.167	65.564	118.741	177.949
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La Carretera Popayán (Crucero) - Totoro - Guadualejo - Puerto Valencia - La Plata - Laberinto Y Alternas De La Transversal Huila, Cauca	2401-0600-0117	2018011000443	Candelaria-Laberinto-Huila (La Plata-Laberinto)	1.881	3.183	5.464	-	-
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La Carretera Popayán (Crucero) - Totoro - Guadualejo - Puerto Valencia - La Plata - Laberinto Y Alternas De La Transversal Huila, Cauca	2401-0600-0134	2018011000477	Candelaria-Laberinto-Huila (Candelaria-La Plata)	4.000	13.792	57.040	-	-

Proyecto de Inversión	Rubro	Código BPIN	Sector	2026	2027	2028	2029	2030
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La Carretera Tumaco-Pasto-Mocoa De La Transversal Tumaco-Mocoa En Los Departamentos De Nariño, Putumayo.	2401-0600-0123	2018011000943	San Francisco-Mocoa	10.000	42.436	65.564	123.806	173.891
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La Carretera Santa Lucia - Moñitos En El Departamento De Córdoba	2401-0600-0096	2018011000980	Santa Lucia-Moñitos	4.000	13.792	27.318	33.765	26.663
Construcción Mejoramiento Y Mantenimiento De La Conexión Costa Pacífica Y La Troncal De Occidente (Popayán – Tablón – Munchique) Cauca	2401-0600-0146	202400000000136	Vía Al Mar (Popayán El Tambo-Munchique	15.000	31.827	54.636	56.275	57.964
Mejoramiento Y Mantenimiento Tribugá-Medellín-Puerto Berrio-Cruce Ruta 45-Barrancabermeja-Bucaramanga-Pamplona-Arauca. Chocó, Antioquia, Santander, Norte De Santander, Arauca	C-2401-0600-72	2018011000444	La Lejía-Saravena	14.000	31.827	54.636	101.296	115.927
			Transversal Del Catatumbo (Tibú-El Tarra)	8.650	37.662	90.696	144.347	179.224
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De Infraestructura Para Conectar Territorios, Gobiernos Y Poblaciones – Nacional.	2402-0600-0013	2019011000264	San Marcos-Ayapel	8.000	18.566	43.709	45.020	51.588
			Moñitos-Puerto Escondido	2.000	2.122	5.464	5.628	8.115
			Sentencia T-302	40.000	84.872	316.891	393.928	405.746
Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento Y Rehabilitación De La Vía Al Mar: Popayán - Guapi; Argelia - El Plateado - López De Micay - Timbiquí. Cauca	2402-0600-0017	202500000024803	Munchique-Huisito-Honduras	10.000	37.132	54.636	56.275	57.964
			Plateado-López De Micay	11.500	37.132	54.636	84.413	86.946
Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento, Rehabilitación Y	2402-0600-0016	202400000000007	Vía El Aro	56.000	-	-	-	-

Proyecto de Inversión	Rubro	Código BPIN	Sector	2026	2027	2028	2029	2030
Estudios Del Programa Colombia Avanza.			Argelia-Plateado	6.000	31.827	54.636	90.041	115.927
			Arauquita-Saravena	4.000	26.456	86.325	114.872	-
			Mompox-Pinillos	5.000	21.218	43.709	45.020	52.167
			Samaniego-La Llanada-Sotomayor	3.250	8.819	25.610	-	-
			Convención-La Mata	7.700	28.220	58.133	74.846	81.149
			Puente Puerto Asís-Teteyé	5.000	22.677	47.807	59.371	66.224
			Vías Del Guavio	7.000	35.068	55.849	67.654	56.486
Total				356.981	710.835	1.454.771	1.742.622	1.760.879

Fuente: Confis (2025).

Tabla 10. Distribución anual de recursos compromiso por las comunidades: Programa Vías para la Paz (continuación)

Millones de pesos corrientes

Proyecto de Inversión	Rubro	Código BPIN	Sector	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento Y Rehabilitación De Las Vías Del Chocó: Animas - Nuquí; Quibdó - Pereira Y Quibdó - Medellín Antioquia, Caldas, Chocó, Risaralda	2401-0600-0149	202500000025099	Vías Del Choco Quibdó - Medellín	-	-	-	-	-	263.957
			Vías Del Choco Quibdó - Pereira	-	-	-	-	-	109.298

Proyecto de Inversión	Rubro	Código BPIN	Sector	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Mejoramiento, Mantenimiento Y Construcción De Estructuras Tipo Puentes En La Red Vial Primaria Nacional.	2401-0600- 0144	202300000000148	Puente La Doctrina	-	-	-	-	-	59.000
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La Carretera Turbo-Cartagena- Barranquilla-Santa Marta- Riohacha-Paraguachón. Transversal Del Caribe.	2401-0600- 0091	2018011000933	Puentes Nacionales	-	-	-	-	-	35.726
Córdoba, Atlántico, Sucre, Antioquia, Bolívar, Magdalena, La Guajira			Necoclí-Arboletes	-	-	-	-	-	133.782
Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento, Rehabilitación Y Operación De La Vía Pasto - Estanquillo. Cauca, Nariño	2401-0600- 0148	202500000025237	Pasto-El Estanquillo	328.961	405.858	456.037	548.005	569.149	2.745.431
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La Carretera Popayán (Crucero) - Totoro - Guadualejo - Puerto Valencia - La Plata - Laberinto Y Alternas De La Transversal Huila, Cauca	2401-0600- 0117	2018011000443	Candelaria- Laberinto-Huila (La Plata-Laberinto)	-	-	-	-	-	10.527
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La Carretera Popayán (Crucero) - Totoro - Guadualejo - Puerto Valencia - La Plata - Laberinto Y Alternas De La Transversal Huila, Cauca	2401-0600- 0134	2018011000477	Candelaria - Laberinto-Huila (Candelaria - La Plata)	-	-	-	-	-	74.832
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La	2401-0600- 0123	2018011000943	San Francisco- Mocoa	358.216	430.456	443.370	469.718	497.249	2.614.705

Proyecto de Inversión	Rubro	Código BPIN	Sector	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Carretera Tumaco-Pasto-Mocoa De La Transversal Tumaco-Mocoa En Los Departamentos De Nariño, Putumayo. Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De La Carretera Santa Lucia - Moñitos En El Departamento De Córdoba	2401-0600-0096	2018011000980	Santa Lucia-Moñitos	-	-	-	-	-	105.538
Construcción Mejoramiento Y Mantenimiento De La Conexión Costa Pacífica Y La Troncal De Occidente (Popayán – Tablón – Munchique) Cauca Mejoramiento Y Mantenimiento Tribugá-Medellín-Puerto Berrio-Cruce Ruta 45-Barrancabermeja-Bucaramanga-Pamplona-Arauca. Chocó, Antioquia, Santander, Norte De Santander, Arauca	2401-0600-0146	202400000000136	Vía Al Mar (Popayán El Tambo-Munchique)	71.643	73.792	76.006	78.286	87.355	602.785
	C-2401-0600-72	2018011000444	La Lejía-Saravena	119.405	142.665	-	-	-	579.757
Construcción, Mejoramiento Y Mantenimiento De Infraestructura Para Conectar Territorios, Gobiernos Y Poblaciones – Nacional.	2402-0600-0013	2019011000264	Transversal Del Catatumbo (Tibú-El Tarra)	179.108	-	-	-	-	639.686
			San Marcos-Ayapel	-	-	-	-	-	166.883
			Moñitos - Puerto Escondido	-	-	-	-	-	23.328
			Sentencia T-302	417.918	430.456	443.370	482.766	497.249	3.513.196
Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento Y Rehabilitación De La Vía Al Mar: Popayán - Guapi;	2402-0600-0017	202500000024803	Munchique-Huisito-Honduras	83.584	86.091	88.674	91.334	100.794	666.484
			Plateado-López De Micay	137.316	141.435	145.679	150.049	192.852	1.041.958

Proyecto de Inversión	Rubro	Código BPIN	Sector	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Argelia - El Plateado - López De Micay - Timbiquí. Cauca									
			Vía El Aro	-	-	-	-	-	56.000
			Argelia-Plateado	136.122	-	-	-	-	434.553
			Arauquita-Saravena	-	-	-	-	-	231.653
			Mompox-Pinillos	-	-	-	-	-	167.115
Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento, Rehabilitación Y Estudios Del Programa Colombia Avanza.	2402-0600- 0016	202400000000007	Samaniego-La Llanada-Sotomayor	-	-	-	-	-	37.680
			Convención-La Mata	-	-	-	-	-	250.049
			Puente-Puerto Asís- Teteye	-	-	-	-	-	201.078
			Vías Del Guavio	59.703	-	-	-	-	281.760
Total				1.891.976	1.710.755	1.653.135	1.820.159	1.944.647	15.046.760

Fuente: Confis (2025).

5. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación (DNP) recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES):

1. Declarar la importancia estratégica de los proyectos de inversión descritos en el presente documento pertenecientes al programa *Vías para la Paz*, de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y en el artículo 2.8.1.7.1.3 Decreto 1068 de 2015.
2. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Instituto Nacional de Vías realizar las acciones necesarias para adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de vigencias futuras requeridas para la financiación y ejecución de las obras aquí presentadas, de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco de Gasto de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.
3. Solicitar al DNP consolidar y divulgar la información del avance de las acciones según lo planteado en el Plan de Acción y Seguimiento (Anexo A). La información deberá ser proporcionada por las entidades involucradas en este documento de manera oportuna según lo establecido en este documento.

ANEXOS

Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS)

Ver archivo Excel adjunto.

Anexo B. Aval fiscal otorgado por el Confis



5.2.0.1. Grupo de Infraestructura e Innovación



Radicado: 2-2025-055645
Bogotá D.C., 15 de septiembre de 2025 11:20

Doctora
LINA MARÍA HUARI MATEUS
Ministra (E)
MINISTERIO DE TRANSPORTE
Calle 24 # 60 – 50 Piso 9 Centro Comercial Gran Estación II
Bogotá, D.C.

Radicado entrada 1-2025-082445
No. Expediente 1001/2025/SITPRES

Asunto: Aval fiscal Programa "VÍAS PARA LA PAZ".

Estimada Ministra,

En forma atenta, le comunico que el Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS, en atención a la solicitud formulada mediante Comunicación MT No. 20251201027101 del 12 de agosto de 2025 y lo dispuesto por los artículos 11 de la Ley 819 de 2003 y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, en la sesión del 10 de septiembre de 2025, otorgó aval fiscal para que ese Ministerio y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS continúen con los trámites ante las instancias competentes para la declaratoria de importancia estratégica para el país la ejecución de los siguientes proyectos que se relacionan a continuación:

SECCIÓN:	2402-00	INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS
PROGRAMA:	2401	INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA
SUBPROGRAMA:	0600	INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO:	0072	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO TRIBUGÁ – MEDELLÍN-PUERTO BERRIO-CRUCÉ RUTA 45- BARRANCABERMEJA-BUCARAMANGA-PAMPLONA- ARAUCA. CHOCÓ, ANTIOQUIA, SANTANDER, NORTE DE SANTANDER, ARAUCA
SUBPROYECTO:	51102D	5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD



xwpT emcs bx3A 05Zu NqQI RbaY cWwV
Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedeelectronica.minhacienda.gov.co>



Continuación oficio Aval fiscal Programa "VÍAS PARA LA PAZ" Mintransporte INVIAS. 1-2025-082445



xmpT emcs bx3A 05Zu NqQI R8ay cwws
Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedelectronica.minhacienda.gov.co>

PROYECTO: 0091 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA TURBO - CARTAGENA - BARRANQUILLA - SANTA MARTA -RIOHACHA - PARAGUACON. TRANSVERSAL DEL CARIBE. CÓRDOBA, ATLÁNTICO, SUCRE, ANTIOQUIA, BOLÍVAR, MAGDALENA, LA GUAJIRA

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	NACIÓN	14.000.000.000
2027	NACIÓN	31.827.000.000
2028	NACIÓN	54.636.350.000
2029	NACIÓN	101.295.792.900
2030	NACIÓN	115.927.407.430
2031	NACIÓN	119.405.229.653
2032	NACIÓN	142.665.368.389

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	NACIÓN	4.000.000.000
2027	NACIÓN	21.748.450.000
2028	NACIÓN	27.318.175.000
2029	NACIÓN	33.765.264.300
2030	NACIÓN	46.950.600.009

PROYECTO: 0096 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA SANTA LUCIA - MOÑITOS EN EL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	NACIÓN	4.000.000.000
2027	NACIÓN	13.792.000.000
2028	NACIÓN	27.318.000.000
2029	NACIÓN	33.765.000.000
2030	NACIÓN	26.663.000.000

Página | 2

Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Dirección: Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 3 81 17 00
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910071



Continuación oficio Aval fiscal Programa "VÍAS PARA LA PAZ" Mintransporte INVIAS. 1-2025-082445



xwpT ems bx3A 05Zu NqQI R8ay cwws
Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedelectronica.minhacienda.gov.co>

PROYECTO: 117 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA POPAYÁN (CRUCERO) – TOTORO – GUADUALEJO – PUERTO VALENCIA – LA PLATA – LABERINTO Y ALTERNAS DE LA TRANSVERSAL HUILA, CAUCA

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	NACIÓN	1.881.000.000
2027	NACIÓN	3.182.700.000
2028	NACIÓN	5.463.635.000

PROYECTO: 0123 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA TUMACO-PASTO-MOCHOA DE LA TRANSVERSAL TUMACO-MOCHOA EN LOS DEPARTAMENTOS DE NARIÑO, PUTUMAYO

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	NACIÓN	10.000.000.000
2027	NACIÓN	42.436.000.000
2028	NACIÓN	65.563.620.000
2029	NACIÓN	123.805.969.100
2030	NACIÓN	173.891.111.145
2031	NACIÓN	358.215.688.959
2032	NACIÓN	430.455.852.899
2033	NACIÓN	443.369.528.486
2034	NACIÓN	469.718.346.179
2035	NACIÓN	497.249.060.357

PROYECTO: 0134 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PATICO – LA PLATA DE LOS CIRCUITOS ECOTURÍSTICOS HUILA, CAUCA

Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Dirección: Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 3 81 17 00
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910071

Página | 3



Continuación oficio Aval fiscal Programa "VÍAS PARA LA PAZ" Mintransporte INVIAS. 1-2025-082445

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
----------	--------	------------------

2026	NACIÓN	4.000.000.000
2027	NACIÓN	13.791.700.000
2028	NACIÓN	57.040.349.400

PROYECTO: 0144 MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ESTRUCTURAS TIPO PUENTES EN LA RED VIAL PRIMARIA. NACIONAL

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
----------	--------	------------------

2026	NACIÓN	5.000.000.000
2027	NACIÓN	32.357.450.000
2028	NACIÓN	57.368.167.500

PROYECTO: 0146 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CONEXIÓN COSTA PACÍFICA Y LA TRONCAL DE OCCIDENTE (POPAYÁN - TABLÓN - MUNCHIQUE) CAUCA

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD



xwpT ems bx3A C5Zu NqQI R8ay cww
Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedelectronica.minhacienda.gov.co>

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Dirección: Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 3 81 17 00
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910071



Continuación oficio Aval fiscal Programa "VÍAS PARA LA PAZ" Mintransporte INVIAS. 1-2025-082445



xpT ems bx3A C5Zu NqQI R5ay cww
Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedelectronica.minhacienda.gov.co>

		VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
		2026	NACIÓN	15.000.000.000
		2027	NACIÓN	31.827.000.000
		2028	NACIÓN	54.636.350.000
		2029	NACIÓN	56.275.440.500
		2030	NACIÓN	57.963.703.715
		2031	NACIÓN	71.643.137.792
		2032	NACIÓN	73.792.431.925
		2033	NACIÓN	76.006.204.883
		2034	NACIÓN	78.286.391.030
		2035	NACIÓN	87.354.564.657
PROYECTO:	0148	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y OPERACIÓN DE LA VÍA PASTO - ESTANQUILLO. CAUCA, NARIÑO		
SUBPROYECTO:	51102D	5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD		
		VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
		2026	NACIÓN	20.000.000.000
		2027	NACIÓN	55.166.800.000
		2028	NACIÓN	65.563.620.000
		2029	NACIÓN	118.741.179.455
		2030	NACIÓN	177.948.570.405
		2031	NACIÓN	328.961.407.694
		2032	NACIÓN	405.858.375.590
		2033	NACIÓN	456.037.229.300
		2034	NACIÓN	548.004.737.208
		2035	NACIÓN	569.148.586.652
PROYECTO:	0149	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS DEL CHOCÓ: ANIMAS - NUQUI; QUIBDÓ - PEREIRA Y QUIBDÓ - MEDELLÍN. ANTIOQUÍA, CALDAS, CHOCÓ, RISARALDA		
SUBPROYECTO:	51102D	5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD		

Página | 5

Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Dirección: Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 3 81 17 00
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910071



Continuación oficio Aval fiscal Programa "VÍAS PARA LA PAZ" Mintransporte INVIAS. 1-2025-082445



VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	NACIÓN	105.000.000.000
2027	NACIÓN	72.936.875.000
2028	NACIÓN	101.760.201.875
2029	NACIÓN	93.557.919.831

PROGRAMA:	2402	INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL
SUBPROGRAMA:	0600	INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO:	0013	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PARA CONECTAR TERRITORIOS, GOBIERNOS Y POBLACIONES. NACIONAL
SUBPROYECTO:	51102A	5. CONVERGENCIA REGIONAL / A. INTERVENCIÓN DE VÍAS REGIONALES (SECUNDARIAS Y TERCARIAS), TERMINALES FLUVIALES Y AERÓDROMOS

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	NACIÓN	58.650.000.000
2027	NACIÓN	143.222.000.000
2028	NACIÓN	456.759.830.000
2029	NACIÓN	588.922.083.500
2030	NACIÓN	644.671.926.005
2031	NACIÓN	597.026.303.785
2032	NACIÓN	430.455.852.899
2033	NACIÓN	443.369.528.486
2034	NACIÓN	482.766.078.017
2035	NACIÓN	497.249.060.357

PROYECTO:	0016	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ESTUDIOS DEL PROGRAMA COLOMBIA AVANZA: CARTAGO-NOVITA (CHOCO), BELÉN DE BAJIRÁ-RIO SUCIO (CHOCO), QUIBDÓ-PEREIRA, QUIBDÓ-MEDELLÍN (CHOCO), VÍA EL ARO (ANTIOQUIA), ARAUQUITA-SARAVENA (ARAUCA), MOMPOX-PINILLOS (BOLÍVAR), LA Balsa-SUÁREZ-MORALES (CAUCA), PIVIJAY-APURE (MAGDALENA), SAMANIEGO-LA LLANADA-SOTOMAYOR (NARIÑO), LA MATA-CONVENCIÓN (NORTE DE SANTANDER),
-----------	------	--

Página | 6

Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Dirección: Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 3 81 17 00
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910071



Continuación oficio Aval fiscal Programa "VÍAS PARA LA PAZ" Mintransporte INVIAS. 1-2025-082445



xwpT emcs bx3A C5Zu NqQI R5ay cwws
Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedelectronica.minhacienda.gov.co>

MATUYÁ-SAN CRISTÓBAL (BOLÍVAR), LOS POZOS-SAN VICENTE (CAQUETÁ Y GUAVIARE), EL PLATEADO-ARGELIA (CAUCA), MONTERREDONDO-EL TAMBO (CAUCA), ACCESO COMUNIDADES-VÍA AGUSAL BAGADÓ (CHOCO), PUENTE TELEMBI VÍA JUNÍN-BARBACOAS (NARIÑO), PUENTE RIO PUTUMAYO PUERTO ASÍS-TETEYÉ (PUTUMAYO), CHAPARRAL-RÍO BLANCO (TOLIMA), EL CRUCERO-BAJO CALIMA (VALLE DEL CAUCA), VÍA BLANQUITA-PUENTE FRONTINO (ANTIOQUIA), VÍAS TERCARIAS DE TÚQUERRES (NARIÑO), VÍA EL GUAPIO (CUNDINAMARCA), PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN LA MOJANA SUCREÑA GUARANDA-ACHÍ (SUCRE), POPAYÁN-GUAPI CAUCA

SUBPROYECTO: 51102A

5. CONVERGENCIA REGIONAL /A. INTERVENCIÓN DE VÍAS REGIONALES (SECUNDARIAS Y TERCARIAS), TERMINALES FLUVIALES Y AERÓDROMOS

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	NACIÓN	93.950.000.000
2027	NACIÓN	174.285.000.000
2028	NACIÓN	372.070.350.000
2029	NACIÓN	451.803.704.800
2030	NACIÓN	371.953.407.430
2031	NACIÓN	195.824.961.804

PROYECTO: 0017

CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA AL MAR: POPAYÁN - GUAPI; ARGELIA - EL PLATEADO - LÓPEZ DE MICAY - TIMBIQUÍ. CAUCA

SUBPROYECTO: 51102A

5. CONVERGENCIA REGIONAL /A. INTERVENCIÓN DE VÍAS REGIONALES (SECUNDARIAS Y TERCARIAS), TERMINALES FLUVIALES Y AERÓDROMOS

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Dirección: Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 3 81 17 00

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910071

Página | 7



Continuación oficio Aval fiscal Programa "VÍAS PARA LA PAZ" Mintransporte INVIAS. 1-2025-082445

VIGENCIA	FUENTE	VALOR CORRIENTES
2026	NACIÓN	21.500.000.000
2027	NACIÓN	74.263.000.000
2028	NACIÓN	109.272.700.000
2029	NACIÓN	140.688.601.250
2030	NACIÓN	144.909.259.288
2031	NACIÓN	220.899.674.858
2032	NACIÓN	227.526.665.104
2033	NACIÓN	234.352.465.057
2034	NACIÓN	241.383.039.008
2035	NACIÓN	293.645.728.887

Los avales fiscales son consistentes con las cifras del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025 y Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026 - 2029 del Sector Transporte y se emiten para que ese Ministerio y el INVIAS continúen con los trámites pertinentes ante las instancias competentes de declaratoria de importancia estratégica para el país la ejecución:

1. Del Plan de Acción Estructural de la sentencia T-302 de 2017¹ aprobado por la Corte Constitucional a través de Auto 311 del 19 de febrero del 2024, en el departamento de La Guajira.
2. Construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de infraestructura terciaria de la Vía al Mar: *Popayán - Guapi, Argelia - El Plateado - López de Micay - Timbiquí - Cauca.*
3. Construcción de vía nueva, mejoramiento y rehabilitación de vías, construcción de puentes y estabilización de sitios críticos en los corredores de la red vial primaria: *Animas - Nuquí, Quibdó - Medellín, Quibdó - Pereira, Pasto - Estanquillo, Variante San Francisco - Mocoa, Turbo - Cartagena - Barranquilla - Santa Marta - Riohacha - Paraguachón, Santa Lucía - Moñitos, Tribugá - Medellín - Puerto Berrio - Cruce Ruta 45 - Barrancabermeja - Bucaramanga - Pamplona - Arauca, Popayán (Crucero) - Totoro - Guadualejo - Puerto Valencia - La Plata - Laberinto, alternas de la Transversal Huila y Patico - La Plata.*
4. Construcción de vía nueva, mejoramiento y rehabilitación de vías, construcción de puentes y estabilización de sitios críticos en los corredores de la red vial regional: *Transversal Del Catatumbo (Tibú - El Tarra), San Marcos - Ayapel, Moñitos - Puerto Escondido², Vía El Aro, Arauquita - Saravena, Mompox -*

¹ Esta sentencia declaró la existencia de un estado de cosas Inconstitucional (ECI) en relación con el goce efectivo de los derechos fundamentales a la alimentación, a la salud, al agua potable y a la participación de las niñas, niños y adolescentes del pueblo Wayuu, ubicados en los municipios de Riohacha, Manaure, Maicao y Uribe.

² Proyecto Santa Lucía - Moñitos, este tramo hace parte de la red nacional y para el tramo Moñitos - Puerto Escondido sería intervenido por el proyecto 2402-0600-0013 (Conectar Territorios).



Continuación oficio Aval fiscal Programa "VÍAS PARA LA PAZ" Mintransporte INVIAS. 1-2025-082445

*Pinillos, Samaniego – La Llanada – Sotomayor, Convención – La Mata, Puente
– Puerto Asís – Teteye, Vías Del Guavio.*

Cordial saludo,

MARTHA HERNÁNDEZ ARANGO

Secretaria Ejecutiva

Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS

Copia: Doctor **Jhon Jairo González Bernal** – Director General (E) – Instituto Nacional de Vías –
direcciongeneral@invias.gov.co

Elaboró:

ROBERTO PÉREZ ROJAS

Asesor

Grupo de Infraestructura e Innovación

Revisó:

IVÁN ALFREDO CAMPOS COLLAZOS

Coordinador

Grupo de Infraestructura e Innovación

Revisó:

LUZ HELENA RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

Subdirectora de Competitividad y

Desarrollo Sostenible



Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedelectronica.minhacienda.gov.co>
xepT emcs bX3A C5Zu NqQI R5ay cww

Firmado digitalmente por: MARTHA HERNANDEZ ARANGO

Firmado digitalmente por: MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Dirección: Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 3 81 17 00

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910071

Página | 9

Anexo C. Ubicación de puentes nacionales

Tabla 11. Ubicación de puentes nacionales

Corredor	Ruta	Departamento	Puente	Longitud (m)	PR Inicial	PR Final
Necoclí-Arboletes	9002	Antioquia	Mulatos	75,2	016+550	016+625
Honda-Guaduas	5008	Cundinamarca	El Guadualito	12	031+270	031+282
Armenia-Ibagué, Sector Armenia - Calarcá	4003	Quindío	La María	26,3	0+352	0+378
Armenia-Ibagué, Sector Armenia- Calarcá	4003	Quindío	La Variante	15	03+270	03+285
Ortega-Guamo	3603	Tolima	Chicuatambo	12,4	013+370	013+382
Mumbú-Santa Cecilia	5002	Risaralda	Mumbu	41	050+002	050+043
Mumbú-Santa Cecilia	5002	Risaralda	Anton	20,1	058+513	058+533
El Crucero-Aguazul	6211	Casanare	Guaymara	15	0105+492	0105+507
Piendamó-Silvia- Totoró	2602A	Cauca	Río Piendamó	18	025+700	025+718
Piendamó-Silvia- Totoró	2602A	Cauca	Quebrada Miraflores	10,4	034+996	035+010
Pasto-Buesaco- Higuerones	2501A	Nariño	Pajajoy	18	033+180	033+198
Pasto-Buesaco- Higuerones	2501A	Nariño	Juanambu	131	050+834	050+965
Pasto-El Pepino	1003	Putumayo	San Pedro	20,6	062+300	062+321
Mocoa-Pitalito	4503	Putumayo	Sangoyaco	27	0+100	0+127
Santander de Quilichao-Palmira	3105	Valle del Cauca	Las Cañas	31,2	051+185	051+216
San Roque-La Paz	4901	Cesar	Tucuy	21	044+450	044+471
Valledupar-La Paz	8004	Cesar	Aliviadero No 3	70,5	06+700	06+771
Sardinata-Cúcuta	7009	Norte de Santander	La Culebra	30,8	048+308	048+339
Cornejo-Zulia	7009A	Norte de Santander	Las Piedras	28,3	071+736	071+764
Puente Nacional- San Gil	45A06	Santander	Río Huertas	37	045+150	045+187

Fuente: Invias (2025)

Anexo D. Vías conexas priorizadas de conformidad con el Plan de Acción Estructural

Tabla 12. Vías conexas priorizadas de conformidad con el Plan de Acción Estructural para el Departamento de La Guajira (indicativo)

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
0	-	Vía Jashikiru	Plan Provisional	-	Manaure	12,03	9,4	Priorización 3
1	-	Vía Shimun	Plan Provisional	-	Manaure	14,57	7,99	Priorización 4
2	-	Vía Amaichon	Plan Provisional	-	Manaure	9	9,69	Priorización 2
3	-	Vía Jamuchenchon	Plan Provisional	-	Manaure	15,91	11,01	Priorización 1
4	-	Vía Panchomana 1	Plan Provisional	-	Manaure	1,46	9,58	Priorización 2
5	-	Vía La Finquita	Plan Provisional	-	Maicao	5,6	9,48	Priorización 3
6	-	Vía Carrapia hacia el norte	Plan Provisional	-	Maicao	15,91	7,85	Priorización 4
7	-	Vía Kanasumana	Plan Provisional	-	Maicao	11,91	9,23	Priorización 3
8	-	Vía Panama	Plan Provisional	-	Maicao	15,4	9,03	Priorización 3
9	-	Vía Ushulu	Plan Provisional	-	Albania	5,91	7,84	Priorización 4
10	-	Via Km 53 Via Riohacha-Maicao	Plan Provisional	-	Maicao	7,36	8,73	Priorización 3
11	-	Vía Km 71 Riohacha-Maicao	Plan Provisional	-	Maicao	7,49	9,21	Priorización 3
12	-	Vía Limoncito	Plan Provisional	-	Maicao	18,43	9,46	Priorización 3
13	-	Vía Nazareth - Punta Espada	Plan Provisional	-	Uriibia	25,07	9,86	Priorización 2
14	-	Vía Nazareth - Puertoestrella	Plan Provisional	-	Uriibia	21,06	7,78	Priorización 4
15	-	Vía La Unión - Siapana	Plan Provisional	-	Uriibia	41,32	12,95	Priorización 1
16	-	Vía Siapana - Puerto Lopez	Plan Provisional	-	Uriibia	14,02	9,81	Priorización 2
17	-	Watchuwari - Uriibia	Plan Provisional	-	Uriibia	7,52	7,12	Priorización 4

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
18	-	Pusheo - La Unión	Plan Provisional	-	Uriibia	20,64	11,26	Priorización 1
19	-	Buenos Aires - Nazareth	Plan Provisional	-	Uriibia	23,71	11	Priorización 1
20	-	Punta Espada - Puerto Lopez	Plan Provisional	-	Uriibia	22,44	10,92	Priorización 1
21	-	Puerto López - Wuatchuali	Plan Provisional	-	Uriibia	40,61	10,13	Priorización 2
22	-	Vía Sabana	Plan Provisional	-	Manaure	2,36	10,84	Priorización 1
23	-	Vía Sumuyiwa	Plan Provisional	-	Manaure	5,97	7,04	Priorización 4
24	-	Vía Akamana	Plan Provisional	-	Manaure	3,41	9,3	Priorización 3
25	44430-17	Km 35 Vía Maicao-Riohacha-Paquimana-Vda La Isla	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Maicao	10,5	7,52	Priorización 4
26	44560-27	Caracas Ruleya-Buenos Aire-Kachuwerakat	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	20,91	7,99	Priorización 4
27	44560-24	Iyospa-Ishakat-Aremasain-Macurema	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	6,24	13,08	Priorización 1
28	44560-25	Lanselia Hasta Kanaan	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	3,97	8,93	Priorización 3
29	44560-26	Yawakat-Uluwalao-Panerakat-Amouc	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Maicao	7,61	10,42	Priorización 2
30	9010	K15 Vía Maicao - El Pajaro - Manaure	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	23,06	10,11	Priorización 2
31	44430-15	Maicao-Orroco Sabana Urina	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Maicao	8,81	5,53	Priorización 4
32	44430-3	Troncal Del Caribe - Maku	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Maicao	3,92	7,57	Priorización 4
33	44430-8	Ruta 88 - Garrapatero	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Albania	10,7	11,65	Priorización 1

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
34	44430-10	Maicao - La Majayura	715 De 2022	Vía a cargo del Invias	Maicao	15,04	11,88	Priorización 1
35	86610	Carraipia - La Chingolita	715 De 2022	Vía a cargo del Departamento	Maicao	9,68	10,54	Priorización 2
36	88gj03	Media Luna - San José - Puerto López -Castilletes - Maico	715 De 2022	Vía a cargo del Departamento	Uriibia	48,19	10	Priorización 2
37	88gj03-1	Matajuna - Uriibia	715 De 2022	Vía a cargo del Departamento	Uriibia	30,63	11,07	Priorización 1
38	44430-14	Carrapia - La Chingolita	715 De 2022	Vía a cargo del Invias	Maicao	9,28	10,9	Priorización 1
39	44847-6	Cerro De La Teta - Wososopo	715 De 2022	Vía a cargo del Departamento	Uriibia	8,95	6,36	Priorización 4
40	44560-18	Ramal Intersección (Vía Pájaro Manaure)- Musichi - La Tuna	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	3,58	10,83	Priorización 1
41	44560-4	Pájaro - Masichi - Mapuhan - Hemmana - Sabana - Jouycinalu	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	22,49	8,95	Priorización 3
42	44560-5	Intersección (Vía Pájaro Manaure)-Musichi - La Tuna	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	4,44	11,52	Priorización 1
43	44560-7	Acceso A Corregimiento De Manzana	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	2,71	7,87	Priorización 4
44	44847-37	Uriibia - Kasutalain	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Uriibia	5,94	7,33	Priorización 4
45	44847-36	Uriibia - Camino Verde	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Uriibia	4,52	10,46	Priorización 2
46	44847-3	Uriibia - Porportin	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Uriibia	13,61	10,41	Priorización 2

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
47	90gj06	Cuatrovías - Uribia - Puerto Bolívar - Cabo De La Vela	715 De 2022	Vía a cargo del Departamento	Uribia	36,34	8,86	Priorización 3
48	44847-4	Uribia - Wimpeshi	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Uribia	31,96	8,54	Priorización 3
49	44560-10	Acceso a Isashimana	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	0,78	10,31	Priorización 2
50	44560-14	Vía Corregimiento La Paz - Manaure	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	3,42	10,61	Priorización 1
51	44560-15	Panchomana - Troncal Del Caribe Vía Maicao - Riohacha Margen Derecha	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	29,18	9,88	Priorización 2
52	44560-2	Manaure - Hirtu - Sabana - Urina	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Maicao	41,22	11,06	Priorización 1
53	44560-3	Manaure - Arrospco - Via Santa Rosa	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	10,21	10,86	Priorización 1
54	44560-6	Entrada Ranchería Limuna	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	5,31	9,72	Priorización 2
55	44560-8	Musichi - Valle De Los Flamencos	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	4,17	11,64	Priorización 1
56	44560-19	Vía Pañaret	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	9,34	12,83	Priorización 1
57	44560-20	Km 22 Troncal Del Caribe-Mocochiramana- Wimpirarein- Cementerio	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	31,06	12,42	Priorización 1
58	44430-16	Kachuwerakat Emejui - Troncal Del Caribe	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Maicao	5,64	9,29	Priorización 3

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
59	44001-6	Vía Villa Fatima - Arroyo Calancala (Via A Pancho)	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Riohacha	6,48	6,83	Priorización 4
60	44560-23	Vía Km 22 - Kachumeraka	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	6,22	10,61	Priorización 1
61	44560-21	Via Km 69 Via Uribia - Johana	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	9,17	8,79	Priorización 3
62	86600	Carraipia-La Majayura	715 De 2022	Vía a cargo del Invias	Maicao	11,01	12,83	Priorización 1
63	44560-22	Casa Azul - Gasoducto K610	715 De 2022	Vía a cargo del municipio	Manaure	2,98	8,26	Priorización 4
64	90gj05	Km5 Vía El Troncal Del Caribe - Mayapo - Pajaro	715 De 2022	Vía a cargo de la Nación	Manaure	35,47	10,14	Priorización 2
65	44847-102	Malulu - Plushieou	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	11,1	8,81	Priorización 3
66	44430-26	Km 60 Maraňamana Via Riohacha Hasta Sarulumana Via Carraipia	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	13,29	8,39	Priorización 3
67	44430-28	Torre De La Majayura - Limoncito	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	34,43	10	Priorización 2
68	44560-52	Vía Amuyowou	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	8,05	8,07	Priorización 4
69	44847-53	Uribia - Manaure - Camino Verde, - Ichon - Los Olivos	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	3,87	9,86	Priorización 2
70	44847-59	Jolojolomana-Poportin	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	1,61	10,21	Priorización 2
71	44430-51a	Oroco - Ichiamahana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	5,85	7,28	Priorización 4

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
72	44430-51	Oroco - Vía Riohacha A Maicao	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	6,35	7,72	Priorización 4
73	44847-39	Taroa (Sho'oin)- Taroa (Puerto Virgen) - Taroa (Punta Gallina) - Bahía Hondita.	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	34,22	10,31	Priorización 2
74	44847-101	Paraíso-Nazareth-Punta Espada	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	26,58	9,84	Priorización 2
75	44847-97	Yoluma-Wayamaliwou	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	9,83	9,49	Priorización 3
76	44847-95	Villa Fatima-Kujuinsito	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	6,4	11,6	Priorización 1
77	44847-93	Teshimana-Paraguachon	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	7,67	8,48	Priorización 3
78	44847-90	Plantasira-Topia	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	4,01	8,8	Priorización 3
79	44847-87	Muluijiki-Alepiana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,19	9,47	Priorización 3
80	44847-83	Koshalipana-Alimepu	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	12,61	8,92	Priorización 3
81	44847-80	Jimut - Duleechi	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	12,91	9,47	Priorización 3
82	44847-77	Jepiipa-Malonnon	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,66	12,24	Priorización 1
83	44847-74	Cuatro Bocas-Wuipa	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	19,19	9,39	Priorización 3
84	44847-65	Km28 Cuatrovias Uribia - Juyacirain - Chumahana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	20,39	9,26	Priorización 3
85	44847-38a	Jalatu - Talawayapuna	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	3,16	10,27	Priorización 2

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
86	44847-38b	Palachiru - Palantsu	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,76	10,02	Priorización 2
87	44847-41	Puerto Estrella (Buenos Aires) - Tawaira (Villa Fátima)	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	7,99	12,65	Priorización 1
88	44847-47	Intersección Vía 2: Siapana (Monserrate) – Siapana (Wuipa) – Flor Del Paraíso (Sillamana)	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	9,65	7,7	Priorización 4
89	44847-50	Tulishipu- Anteshi	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	6,78	10,5	Priorización 2
90	44847-60	K1 Vía A Manaure Kolopontain-Lpain	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	3,19	10,46	Priorización 2
91	44847-61	Ramal L Pain	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	0,55	10,46	Priorización 2
92	44847-73	Chiasalu - Wainpuletu	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	3,91	11,24	Priorización 1
93	44847-76	Irrulain - Kanwerru	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,2	11,34	Priorización 1
94	44847-78	Jepuraluu-Jeyulu	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	12,73	11,99	Priorización 1
95	44847-79	Jeyulu - Atuas	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	7,33	11,24	Priorización 1
96	44847-81	Juichiri- Punta Espada	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	7,7	10,73	Priorización 1
97	44847-82	Korralito - Polujali	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	3,19	10,64	Priorización 1
98	44847-85	Makalaya - Tapulamana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,87	7,94	Priorización 4
99	44847-86	Mashululiput-Utalepu	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,9	8,63	Priorización 3

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
100	44847-88	Aquí Me Quedo - Puerto Libre	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	9,27	6,44	Priorización 4
101	44847-89	Pernape - Poluuy	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	5,16	12,9	Priorización 1
102	44847-91	Punto Fijo-Penuapaa	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	10,73	12,16	Priorización 1
103	44847-94	Utaluu - Kayusiramana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	12,66	7,09	Priorización 4
104	44847-96	Waina - Jalen	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	3,01	11,85	Priorización 1
105	44847-98	Km 4 Uriibia-Poportin - Kutamahana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	1,66	10,21	Priorización 2
106	44847-99	Km 5 Uriibia-Poportin- Yotomahana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	2,73	9,96	Priorización 2
107	44847-50a	Anteshi-Karrapalaa	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	5,52	12,44	Priorización 1
108	44560-41a	Ramal Aritayen-Urraichica	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	2,32	9,68	Priorización 2
109	44560-45	Vía Chispana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	3,02	6,81	Priorización 4
110	44560-53	Vía Panchomana 2	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	3,19	9,37	Priorización 3
111	44430-30	Maicao - Colegio Laura Montoya - Maimajasai	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	13,42	12,3	Priorización 1
112	44430-32	Carraipia Hasta La Esperanza Vía Majayura	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	17,47	12,9	Priorización 1
113	44430-36	Km 66 Vía Maicao Hasta Ishain	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	3,42	8,16	Priorización 4
114	44430-36a	Ramal Km 66 Vía Maicao	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	2,08	8,66	Priorización 3

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
115	44430-53	Ramal Carraipa - La Chingolita	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	3,66	8,25	Priorización 4
116	44560-54a	Ramal Vía Amuruluba-Mapasirro	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	0,28	8,78	Priorización 3
117	44847-68	Jalalapa - Wayumana - Palisherru	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	3,11	11,78	Priorización 1
118	44847-69	Ranchería Taloulumana - Ranchería Apiapa	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	5,65	9,72	Priorización 2
119	44847-70	Jaipalein - Jakalapiat - Koushimaana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	4,06	10,31	Priorización 2
120	44560-48	Vía Santa Cruz	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	1,25	6,62	Priorización 4
121	44560-29	La Gloria- Rio Ranchería	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	2,29	12,88	Priorización 1
122	44560-28	Vía Turumana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	8,04	10,91	Priorización 1
123	44560-33	Vía Walashen	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	6,27	10,26	Priorización 2
124	44560-34	Vía Uliyunakat	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	8,99	10,39	Priorización 2
125	44560-36	Vía Limuna	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	9,59	8,32	Priorización 3
126	44560-38	Vía Sabana Larga	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	1,95	8,88	Priorización 3
127	44560-39	Vía Popoya	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	2,4	9,64	Priorización 2
128	44560-43	Vía a Kuskat	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	1,66	9,33	Priorización 3
129	44560-44	Vía Aloulia	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	1,44	8,78	Priorización 3

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
130	44560-58	Mayapo - El Chorro	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	2,82	9,58	Priorización 2
131	44430-23	Peaje Altopino Sararao	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Albania	7,97	7,54	Priorización 4
132	44430-25	Vía antigua a Uribia hasta Yotojoroy Araparen	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	14,3	9,07	Priorización 3
133	44430-27	Km 64 Vía Riohacha La Estrella Karaquita	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	10,44	8,18	Priorización 4
134	44430-29	Km 84 Via Riohacha Paraguachon - Mañaramahana - Kashure	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	30,31	10,84	Priorización 1
135	44430-29a	Kashure - Kamuchipa - Utká - Yotojoroin	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	13,37	9,86	Priorización 2
136	44847-115	Paliawaaain - Matajuna - Buenavista Ipapure	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	13,04	9,04	Priorización 3
137	44430-47	Ramal Laguna Buenos Aires	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	3,9	9,08	Priorización 3
138	44430-49	Vía Araparen Hasta Orrotchon	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	4	9,1	Priorización 3
139	44847-49	Irruwain, Japuralao, Uripal, Masein, Kuisa, Porshina, Irruan, Taparajin	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	37,26	11,42	Priorización 1
140	44847-54	San Martin – Irraipa - Gran Vía - Pusheo, Arroyo Shooín	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	46,25	13,24	Priorización 1
141	44847-62	Vía a Puay	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	11,18	8,56	Priorización 3

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
142	44847-63	Vía a Suptaru	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,48	7,16	Priorización 4
143	44847-64	Ramal Suptaru	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	1,03	7,01	Priorización 4
144	44847-67	Vía Cardón	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,9	8,81	Priorización 3
145	44001-113	Puente Palo Margen Izquierdo - Atamana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Riohacha	4,25	8,57	Priorización 3
146	44847-103	Merurain-Alouliapa	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	10,73	10,45	Priorización 2
147	44847-104	Petnauapa-Jeyukii	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	4,74	12,35	Priorización 1
148	44847-105	Punto Fijo-Taroa	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	4,94	8,92	Priorización 3
149	44847-106	Uliepu-Karaipia	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	10,25	12,95	Priorización 1
150	44847-39a	Chimare-Puerto Estrella	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	22,88	8,72	Priorización 3
151	44847-46a	Ramal Kemirri-Puerto Estrella (Nueva York) – Puerto Estrella (Cabecera)	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	5,18	5,45	Priorización 4
152	44847-46b	Ramal Chemerrain-Puerto Estrella (Nueva York) – Puerto Estrella (Cabecera)	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	5,46	6,16	Priorización 4
153	44847-46c	Ramal Santa Ana-Puerto Estrella (Nueva York) – Puerto Estrella (Cabecera)	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	1,52	6,02	Priorización 4

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
154	44560-66	Límites Maicao- Purechon	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	9,08	6,38	Priorización 4
155	44430-18	El Limoncito- Canasumana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	4,94	8,61	Priorización 3
156	44430-19	Ramal Vía Oroko Hasta Koushalain	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	5,39	7,28	Priorización 4
157	44430-20	Km 60 Riohacha Maicao Hasta Vía Urina	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	7,7	6,38	Priorización 4
158	44430-21	Km 49 Vía Riohacha Hasta Trocha	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	5,74	8,02	Priorización 4
159	44430-24	Majayulumana - Urina Km 47 Vía Riohacha Maicao Juyarratpana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	5,16	9,08	Priorización 3
160	44430-28a	Kasiche- Limoncito	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	7,04	9,46	Priorización 3
161	44430-31	Ramal El Limón	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	6,3	9,13	Priorización 3
162	44430-34	Barrio Lomafresca Asalima	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	4,2	10,07	Priorización 2
163	44430-37	Ramal Tuttu	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	4,95	8,52	Priorización 3
164	44430-39	Vía Orrotchon-Jotomana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	7,86	10,14	Priorización 2
165	44430-40	Vía Los Manantiales	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	33,93	11,54	Priorización 1
166	44847-117	Ramal Maasimay	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	2,43	5,67	Priorización 4
167	44847-118	Puerto López- Castillete	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	3,57	10,13	Priorización 2
168	44847-119	Vía Amayuwouu	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	12,87	10,12	Priorización 2

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
169	44847-120	Koushimaana - Pusheo	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	20,42	12,8	Priorización 1
170	44847-120a	Ramal Koushimaana - Pusheo	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	1,21	10,01	Priorización 2
171	44847-121	Cubamana-Colegio Amaiceo	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,99	11,93	Priorización 1
172	44847-42	Puerto Estrella (Cabecera) – Puerto Estrella (Jasariru) – Nazareth (Cabecera) 1	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	0,8	4,75	Priorización 4
173	44847-46d	Puerto Estrella (Cabecera) – Puerto Estrella (Jasariru) – Nazareth (Cabecera) 2	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	9,01	6,57	Priorización 4
174	44847-52c	Ramal Kasuchon	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,73	9,29	Priorización 3
175	44847-57	Uribia - Entrada Al Km 110 - Carrizal	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	3,41	11,93	Priorización 1
176	44847-92	Siapana - Paso Irruapaa	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,05	10,04	Priorización 2
177	44847-108	Entrada Irruapa - Kashinash	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	1,14	10,14	Priorización 2
178	44847-113	Poortin - Cardón	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	21,59	9,78	Priorización 2
179	44847-38d	Puerto López (Cabecera) – Castillete (Flor De La Guajira) – Watchuwali	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	8,74	12,03	Priorización 1
180	44847-100	Merurain-Etpanapee	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	7,3	8,31	Priorización 4

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
181	44847-107	Aipiana - Patajou 1	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,12	10,42	Priorización 2
182	44847-107a	Aipiana - Patajou 2	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	0,88	9,73	Priorización 2
183	44847-110	Carrizal-Cabo De La Vela	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	15,12	13,19	Priorización 1
184	44847-110a	Ramal Cabo De La Vela	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	3,47	12,01	Priorización 1
185	44847-111	Schochinchon - Escuela Topsisupa	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	19,06	9,95	Priorización 2
186	44847-111a	Escuela Topsisupa - Kashure	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,67	8,7	Priorización 3
187	44847-112	Siwoluu-Santa Ana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	2,96	7,87	Priorización 4
188	44001-109a	Ramal Karasua B	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Riohacha	2,55	7,52	Priorización 4
189	44560-65	Vía San Antonio	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	2,01	6,98	Priorización 4
190	44560-64	Vía A Huyakasirro	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	3,04	9,74	Priorización 2
191	44560-63	Km 30 Vía Maicao Margen Derecho - Joncha (Resguardo Una Apuchon)	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	4,64	4,88	Priorización 4
192	44560-47	Vía Atunalain	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	3,99	9,38	Priorización 3
193	44560-31	Vía Jamuchencho	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	16,07	8,57	Priorización 3
194	44560-32	Vía Ishimanaha	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	4,07	11,01	Priorización 1

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
195	44560-33a	Ramal Vía Walashen	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	3,05	11,01	Priorización 1
196	44560-40	Vía A Manzana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	2,01	7,87	Priorización 4
197	44560-42	Vía A Chorro	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	4,35	9,38	Priorización 3
198	44560-43a	Ramal Vía Kuskat	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	3,99	9,58	Priorización 2
199	44560-41	Vía Urraichica	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	9,36	9,68	Priorización 2
200	44560-51	Vía Iturumahana	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	1,71	9,76	Priorización 2
201	44430-54	Troncal Del Caribe-Atkusirro	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	4,57	5,59	Priorización 4
202	44430-45	Vía Kasiche	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	3,45	9,31	Priorización 3
203	44430-55	Ramal Wimpeshi - Cerro De La Teta	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	6,15	7,86	Priorización 4
204	44560-54	Vía Amuruluba	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	2,84	8,78	Priorización 3
205	44560-62	Pitpir - El Pájaro	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Manaure	10,23	8,07	Priorización 4
206	44847-58	Vía Jepirra – Poportin	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	1,6	9,78	Priorización 2
207	44847-75	Ichipa-Parroulap	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	5,15	8,16	Priorización 4
208	44847-84	Walirumana-Yolumali	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	5,37	8,28	Priorización 4
209	44847-109	Wuiyamana-Ichipa	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uribia	1,83	7,46	Priorización 4

Fid.	Código	Nombre De La Vía	Fuente	Observaciones	Municipio	Longitud (Km)	Puntaje	Categorización
210	44847-114	Cardón-Carrizal	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Uriibia	10,8	11,04	Priorización 1
211	44560-38a	Ramal Sabana Larga-Marirau	966 De 2023	Vía a cargo del municipio	Maicao	25,65	8,86	Priorización 3
212	-	La Unión - Buenos Aires	Plan Provisional	-	Uriibia	12,7	12,31	Priorización 1
213	-	Vía Sabana_	Plan Provisional	-	Manaure	4,18	8,09	Priorización 4
214	90gj05-1	Uriibia a Siapana	Departamental Adición	-	Uriibia	150,44	14,9	Priorización 1
311	-	Conexión Escuela Norte	Sobrevuelo Invias	-	Uriibia	24,65	14,6	Priorización 1
314	-	Conexión Escuela del Sur	Sobrevuelo Invias	-	-	16,47	14,53	Priorización 1
315	-	Escuela del Sur a corredor de interés Siapana	Conexión Sobrevuelo Invias	-	-	21,68	12,88	Priorización 1

Fuente: Invías (2025)

BIBLIOGRAFÍA

- DANE. (2025). *Informes de estadística sociodemográfica aplicada. Número 3. Información sociodemográfica del pueblo Wayúu*.
<https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/informes-estadisticas-sociodemograficas/2021-09-24-Registro-Estadistico-Pueblo-Wayuu.pdf>
- Defensoria del Pueblo. (2017). *Informe de riesgo N° 037-17*. Obtenido de
https://www.indepaz.org.co/wp-content/uploads/2020/02/IR-N%C2%B0-037-17-ANT-Ituango.pdf?utm_source=chatgpt.com
- Departamento Nacional de Planeación. (2008a). *Importancia Estratégica de la etapa 1 del "Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad"* (Documento CONPES 3536).
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3536.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2008b). *Política de Promoción Social y Económica para el Departamento del Chocó* (Documento CONPES 3553).
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3553.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2009). *Importancia Estratégica del Proyecto "Desarrollo Vial del Sur de Colombia"* (Documento CONPES 3609).
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/CONPES/Econ%C3%B3micos/3609.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2011a). *Modificación a los Documentos CONPES 3536 y 3553 de 2008 Importancia Estratégica de La Etapa 1 del "Programa Corredores Arteriales Complementarios De Competitividad"* (Documento CONPES 3705).
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3705%20.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2011b). *Importancia Estratégica del Programa "Corredores Prioritarios para la Prosperidad"* (Documento CONPES 3706).
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3706.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2017). *Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto Vías para el Chocó Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central del Pacífico* (Documento CONPES 3889).
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3889.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2020). *Declaración de Importancia Estratégica del Compromiso por Colombia: Programa Vías para la Legalidad y la Reactivación, Visión 2030* (Documento CONPES 4010).
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4010.pdf>

- Departamento Nacional de Planeación. (2021a). *Política para la Reactivación, la Repotenciación y el Crecimiento Sostenible e Incluyente: Nuevo Compromiso por el Futuro de Colombia* (Documento CONPES 4023). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4023.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2021b). *Declaración de Importancia Estratégica de los Proyectos de Inversión del Programa Vías para la Conexión de Territorios, el Crecimiento Sostenible y la Reactivación 2.0* (Documento CONPES 4039). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4039.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2023a). *Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia, Potencia Mundial de la Vida*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Publicaciones/plan-nacional-de-desarrollo-2022-2026-colombia-potencia-mundial-de-la-vida.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2023b). *Plan Plurianual de Inversiones*. <https://www.dnp.gov.co/plan-nacional-desarrollo/pnd-2022-2026/Paginas/plan-plurianual-de-inversiones.aspx>
- Departamento Nacional de Planeación. (2025). *Observatorio Nacional de Logística*. <https://onl.dnp.gov.co/infraestructura/Paginas/default.aspx>
- Inviás. (2025). *Estado de la red vial criterio técnico primer semestre*. <https://www.invias.gov.co/index.php/component/content/article/2-uncategorised/57-estado-de-la-red-vial>
- Ministerio de Cultura. (2010). *“U’wa, gente inteligente que sabe hablar”. Cartografía de la diversidad*. Ministerio de Cultura.
- Ministerio de Justicia. (2023). *Observatorio de Drogas de Colombia*. <https://visor.odc.gov.co/>
- Ministerio de Transporte. (2024). *Anuario estadístico de transporte*. Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Transporte. (2025). *Planes viales departamentales*. <https://mintransporte.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=d74d29d0484243bfbbcaf68ade9af521>
- Misión de Observación Electoral. (2025). *Informe de violencia contra liderazgos políticos, sociales y comunales*. <https://moe.org.co/informe-sobre-violencia-contra-liderazgos-politicos-sociales-y-comunales-1-de-enero-al-8-de-mayo-de-2025/>
- Netirith, N., & Ji, M. (2022). Analysis of the Efficiency of Transport Infrastructure Connectivity and Trade. *Sustainability*, 14 (15), 9613. <https://doi.org/10.3390/su14159613>

- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2024). *Estudios Económicos de la OCDE Colombia*. https://www.oecd.org/es/publications/estudios-economicos-de-la-ocde-colombia-2024_e61e16ad-es.html
- Pening, J. P. (2023). *Política de descentralización. Inversión de recursos públicos en Infraestructura de vías terciarias*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PublishingImages/Planeacion-y-desarrollo/2023/noviembre/pdf/Inversion-de-recursos-publicos-en-infraestructura-de-vias-terciarias.pdf>
- Sánchez Rojas, C. F. (2016). *El impacto de la infraestructura vial en los hogares rurales colombianos. ¿Hacia dónde van las vías?* <https://ideas.repec.org/p/col/000089/014230.html>
- Sujarwo, Hakim, A., Hermawan, & Shobaruddin, M. (2025). Paving the Way for Tourism: A Systematic Literature Review of Road Infrastructure's Impact. *ICOPAG 2024, October 30, Malang, Indonesia*. <http://dx.doi.org/10.4108/eai.30-10-2024.2354822>
- Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte. (2024a). *Evaluación Corredores Plan Estructural Alta Guajira*. Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.
- Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte. (2024b). *Plan Regional de Transporte Intermodal Pacífico Medio, Frontera Nariñense, Alto Patía y Norte del Cauca*. <https://upit.gov.co/wp-content/uploads/2024/12/PRTI-Pacifico-Medio-Frontera-Narinense-Alto-Patia-y-Norte-del-Cauca.pdf>