

CONPES PARA LA GENTE 4161

VÍAS PARA LA PAZ

*La hoja de ruta para
la conectividad y la transformación social*



CONPES *VÍAS PARA LA PAZ*



Departamento
Nacional de Planeación

CONPES PARA LA GENTE 4161

Directora general
Natalia Irene Molina Posso

Subdirector general del
Sistema General de Regalías
Rubin Ariel Huffington Rodríguez

Subdirector general de
Prospectiva y Desarrollo Nacional
Rovitzon Ortiz Olaya

Subdirector general encargado de
Descentralización y Desarrollo Territorial
José Lenin Galindo Urquijo

Subdirectora general de
Inversiones, Seguimiento y Evaluación
Martha Cecilia García Buitrago

Secretaria general
Luz Mery Portela David

Equipo técnico del Grupo CONPES
Julián Acosta Barreto
Coordinador
Daniel Felipe Noriega Vera
Validación técnica
Luz Ángela Uscátegui Cuéllar
Redactora y correctora de estilo
Laura Guerrero-Torres
Diseñadora

© Departamento Nacional de Planeación
2026
Calle 26 n.º 13-19
PBX: (57+) 601 38150000
Bogotá D. C., Colombia
www.dnp.gov.co



Sugerencia de citación¹: Departamento Nacional de Planeación. (2026). *CONPES para la Gente 4161. Vías para la Paz: la hoja de ruta para la conectividad y la transformación social.*

En la actualidad, el país presenta una infraestructura vial deteriorada y de baja calidad en varias vías nacionales y regionales que son corredores estratégicos para el desarrollo socioeconómico y la integración territorial del país. Esta situación afecta la competitividad y dificulta la consolidación de la paz y el cierre de brechas sociales.

Colombia tiene una red vial estimada de 205.581 km de carreteras, de los cuales 18.160 km corresponden a la red primaria (9 %), que son las vías troncales y transversales que integran las principales zonas de producción y consumo del país y conectan las fronteras con los puertos de comercio internacional; 45.137 km de red vial secundaria (22 %), que son vías que unen los municipios entre sí o que provienen de un municipio y conectan con una carretera primaria; y 142.284 km pertenecen a vías terciarias (69 %), compuestas por carreteras terciarias o caminos interveredales (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2025; Instituto Nacional de Vías, 2016).

Ahora bien, la declaración de importancia estratégica de los proyectos del programa Vías para la Paz, a la cual dedicamos esta edición de los *CONPES para la Gente*, destina una inversión de 15 billones de pesos para mejorar la infraestructura de carreteras nacionales y regionales clave. Esto se logrará coordinando la inversión estatal en transporte con soluciones de movilidad para incrementar la conectividad, potenciar la competitividad y estimular el desarrollo socioeconómico de las regiones.

Cabe destacar que la ausencia histórica de infraestructura vial en regiones esenciales de Colombia, como el Pacífico, el Catatumbo, Media y Alta Guajira, Arauca y Putumayo, ha resultado en un profundo aislamiento para sus comunidades. Esta marginación impone severas limitaciones que restringen el acceso de la población a servicios esenciales como salud, educación y alimentación, al tiempo que debilita la presencia efectiva del Estado y facilita que actores ilegales tomen el control territorial (DNP, 2025, p. 20). Esta desconexión, agravada por las dificultades de movilidad, no solo incrementa la vulnerabilidad de los ciudadanos, sino que también consolida la exclusión e impide el desarrollo económico y social de estos territorios.

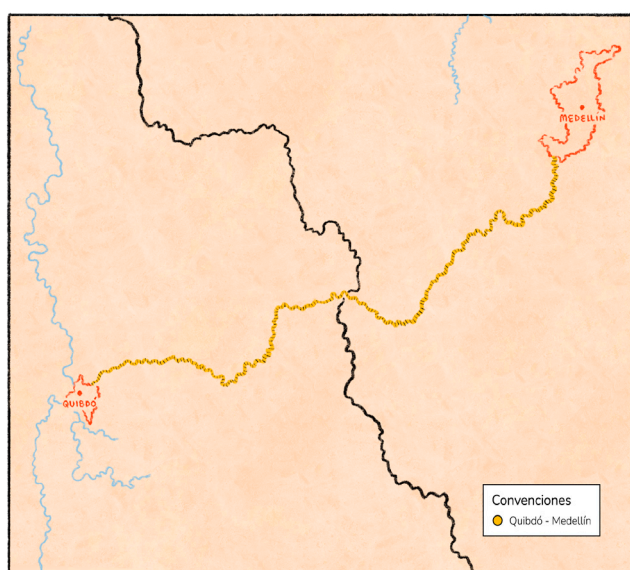
Ante este panorama, la inversión en corredores viales estratégicos en estas zonas es un factor crucial: al mejorar la infraestructura vial, se consigue fortalecer la presencia

¹ En esta edición del *CONPES para la Gente* se sintetiza el contenido del Documento CONPES 4160 *Declaración de importancia estratégica de los proyectos que hacen parte del programa Vías para la Paz*, aprobado el 29 de septiembre de 2025. Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Economicos/4161.pdf>.

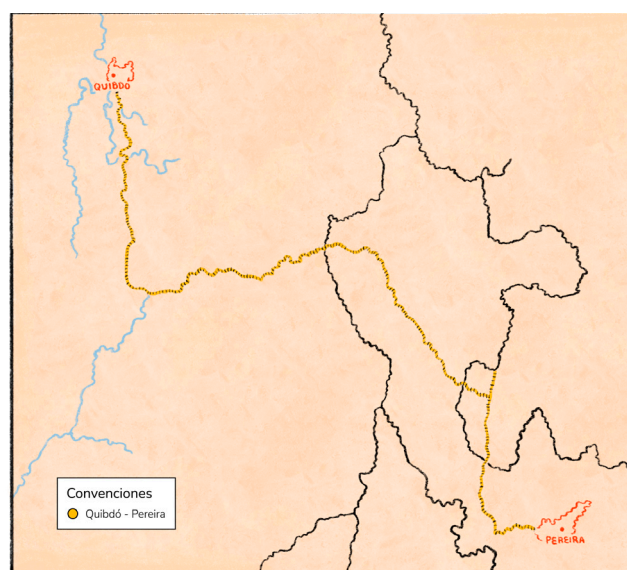
del Estado, crear oportunidades de empleo y de integración productiva, impulsar el turismo sostenible y facilitar el acceso a mercados legales, lo cual contribuye directamente a reemplazar las actividades ilegales por alternativas económicas viables.

De esta manera, el programa busca apoyar la consolidación de la paz, fortalecer la integración territorial y reducir las desigualdades a través de la construcción, el mejoramiento, la rehabilitación y el mantenimiento de 20 proyectos de infraestructura vial en los departamentos de Antioquia, Arauca, Cundinamarca, Huila y Putumayo, así como en las regiones del Pacífico, el Catatumbo, Media y Alta Guajira y La Mojana. Según el Documento CONPES 4161, entre otras, se contemplan intervenciones en las siguientes regiones:

Los corredores Quibdó-Medellín y Quibdó-Pereira, con 150 y 210 km respectivamente, están situados en zonas con condiciones topográficas y climáticas complejas y también presentan riesgos de deslizamientos y hundimientos que se traducen en pérdida de transitabilidad en algunos tramos. Estos corredores, que conectan el Pacífico con el centro del país, tendrán intervenciones que reducen tiempos de viaje y mejoran la competitividad de la región.

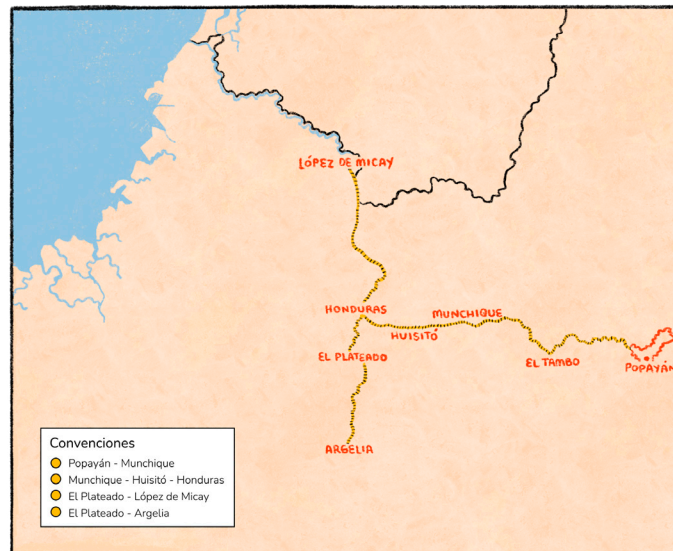


Corredor Quibdó-Medellín



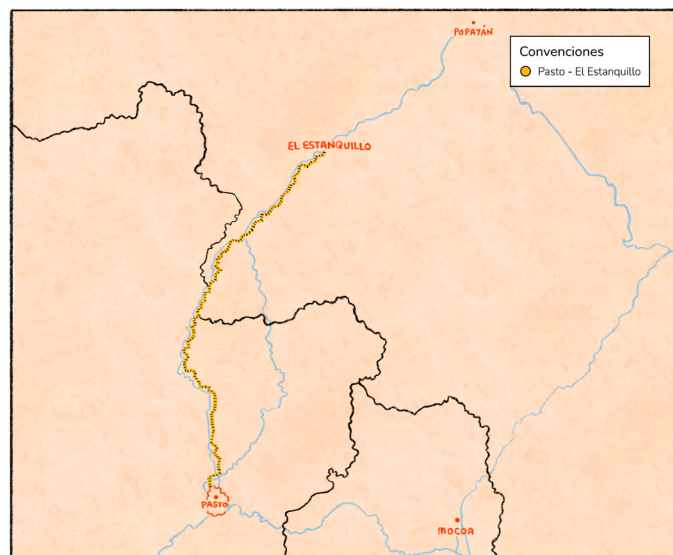
Corredor Quibdó-Pereira

La Vía al Mar del Cauca es fundamental para el suroccidente del país, ya que se considera que esta región es una despensa agropecuaria para el interior de Colombia y también se destaca porque es un centro empresarial que cuenta con varias zonas francas. Adicionalmente, esta vía también facilita la circulación de productos procedentes de Nariño. La intervención de 2.017 km, que contempla la pavimentación de una proporción importante de los corredores, busca mejorar la velocidad de operación, que pasará de 16 km/h a 38 km/h. Adicionalmente, generará cerca de 7.000 empleos directos y más de 47.000 empleos indirectos, lo cual contribuye al cierre de brechas sociales y el desarrollo de una economía formal.



Localización de los tramos del proyecto Vía al Mar del Cauca

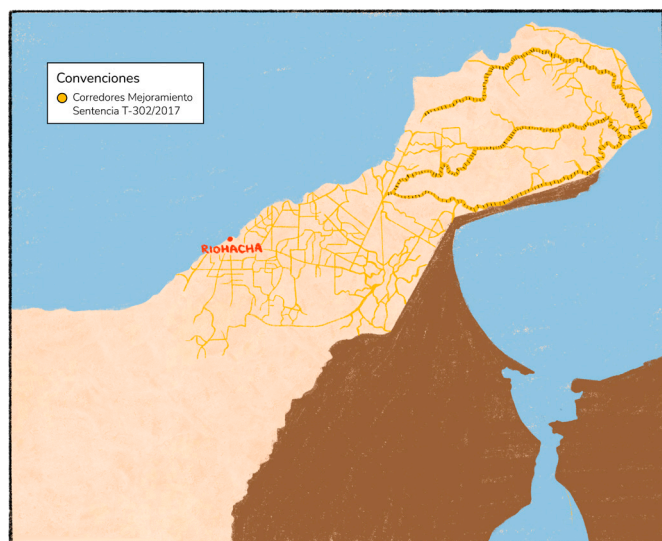
El corredor Pasto-Estanquillo presenta limitaciones operacionales que comprometen la seguridad y eficiencia del tránsito, como curvas cerradas y fuertes inclinaciones, además de una señalización inadecuada y una escasez de elementos de seguridad vial. Estas limitaciones tienen un impacto directo en la circulación y aumentan la vulnerabilidad de los usuarios ante el riesgo, sobre todo cuando se presentan condiciones meteorológicas adversas, lo cual afecta especialmente el transporte de carga. Así, las intervenciones de rehabilitación y mantenimiento a lo largo de los 172 km del corredor impulsarán la movilidad en Nariño para mejorar la conectividad regional y el desarrollo del comercio.



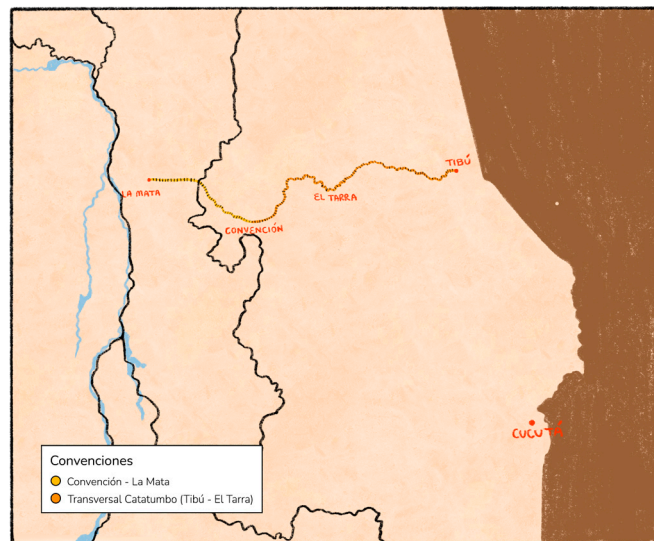
Corredor Pasto-Estanquillo

La Transversal del Catatumbo (Convención-Tibú-El Tarra) y Convención-La Mata. La región del Catatumbo mantiene importantes vínculos sociales y económicos tanto a nivel binacional (hacia Cúcuta, El Zulia y Puerto Santander) como nacional (hacia el Cesar). Este corredor vial establece un enlace estratégico:

conecta el noreste de Norte de Santander, cerca de la frontera con Venezuela, con la Troncal del Magdalena, a través de la cual la región se enlaza con el interior de Colombia y con los puertos del Caribe. Así, las intervenciones en la región se consideran fundamentales para impulsar el desarrollo del Catatumbo y asegurar su conectividad en una región prioritaria para la paz.



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



Transversal del Catatumbo y Convención-La Mata

Los corredores viales para el pueblo wayúu (La Guajira). La Sentencia T-302 de 2017 declaró un estado de cosas inconstitucional en los municipios de Uribia, Riohacha, Manaure y Maicao debido a la vulneración sistemática de derechos fundamentales de los niños y niñas del pueblo wayúu al agua, la alimentación y la salud, entre otros. En este sentido, la sentencia señala específicamente la necesidad de “mejorar la movilidad de las comunidades wayúu que residen en zonas rurales dispersas”, ya que el deterioro actual de los corredores viales provoca un aumento en los tiempos de recorrido, especialmente durante las épocas de lluvia, haciendo que, por ejemplo, un traslado médico de emergencia en la Alta Guajira pueda demorar entre 16 y 24 horas, lo cual expone a los pacientes a graves riesgos de salud².

Los beneficios directos asociados a los proyectos viales priorizados en este documento CONPES se derivan de la ejecución y puesta en funcionamiento de las intervenciones en infraestructura e incluyen, entre otros, la generación de empleo, la reducción en los costos de operación vehicular y la disminución en los tiempos de viaje. Así mismo, hay ciertos beneficios indirectos, entre los que se proyecta la atracción de inversión, la mejora en el acceso a servicios sociales y el avance en procesos de inclusión territorial y étnica.

² El pueblo wayúu, con 371.130 personas, constituye la población indígena más numerosa del país, pero enfrentan severas dificultades de conectividad física, dado que el 88,5 % de su población habita en áreas rurales dispersas y centros poblados como resguardos indígenas, mientras que solo el 11,6 % reside en las cabeceras municipales (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2025).

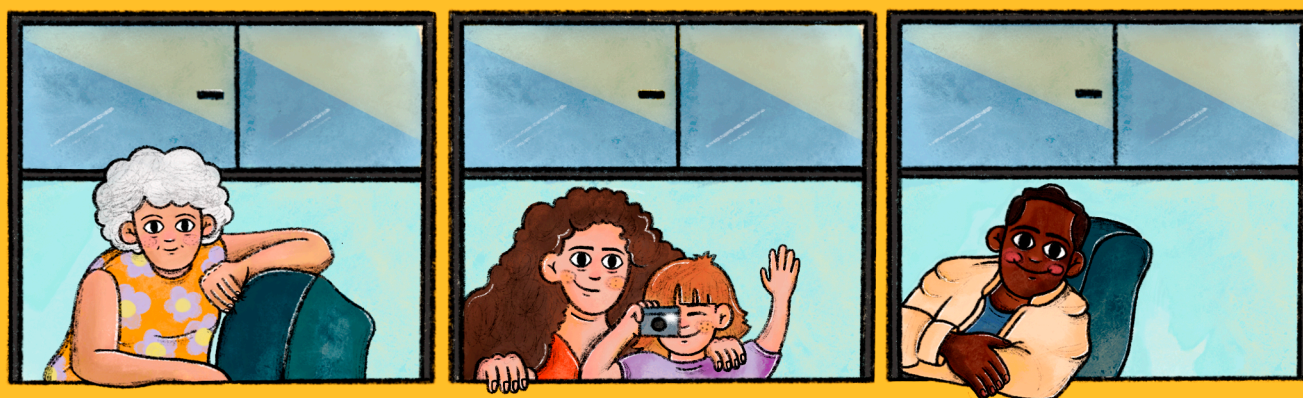
En conclusión, las intervenciones en la infraestructura vial que hacen parte del programa Vías para la Paz cumplen un doble propósito: además de su función técnica de integración territorial, asumen un rol social y de seguridad esencial, transformándose así en una herramienta fundamental para la construcción de paz, el cierre de brechas sociales y la consolidación de la equidad regional.

Bibliografía

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2025). *Informes de estadística sociodemográfica aplicada. Número 3. Información sociodemográfica del pueblo wayúu*. <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/informes-estadisticassociodemograficas/>

Departamento Nacional de Planeación. (2025). *Declaración de importancia estratégica de los proyectos que hacen parte del programa Vías para la Paz* (Documento CONPES 4161). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Economicos/4161.pdf>

Instituto Nacional de Vías. (2016, agosto 29). *Clasificación de las carreteras*. <https://www.invias.gov.co/index.php/red-vial-nacional/2-uncategorised/2706-clasificacion-de-las-carreteras>



Departamento Nacional de Planeación

www.dnp.gov.co

Consejo Nacional de Política Económica y Social

sisconpes.dnp.gov.co