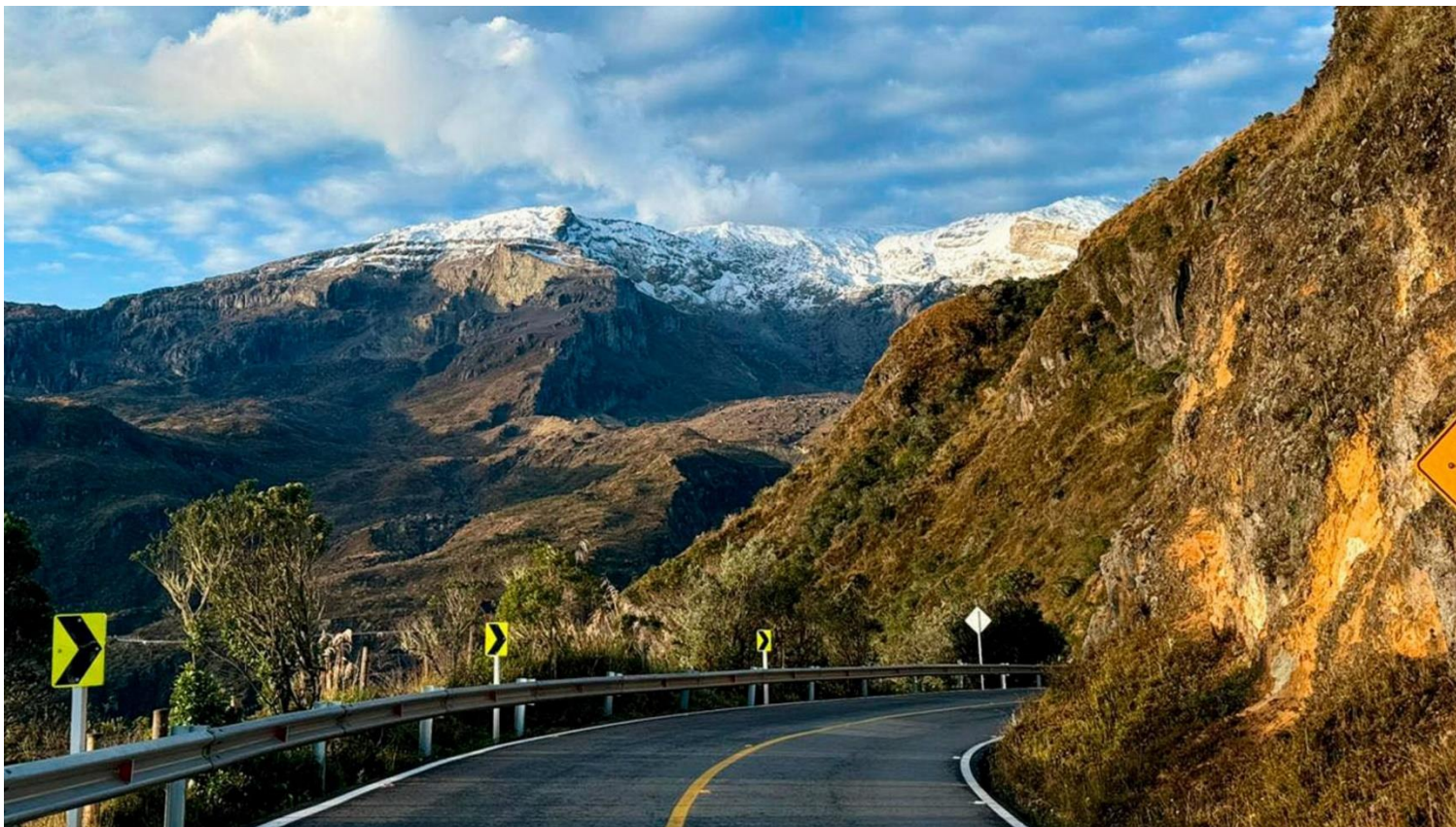
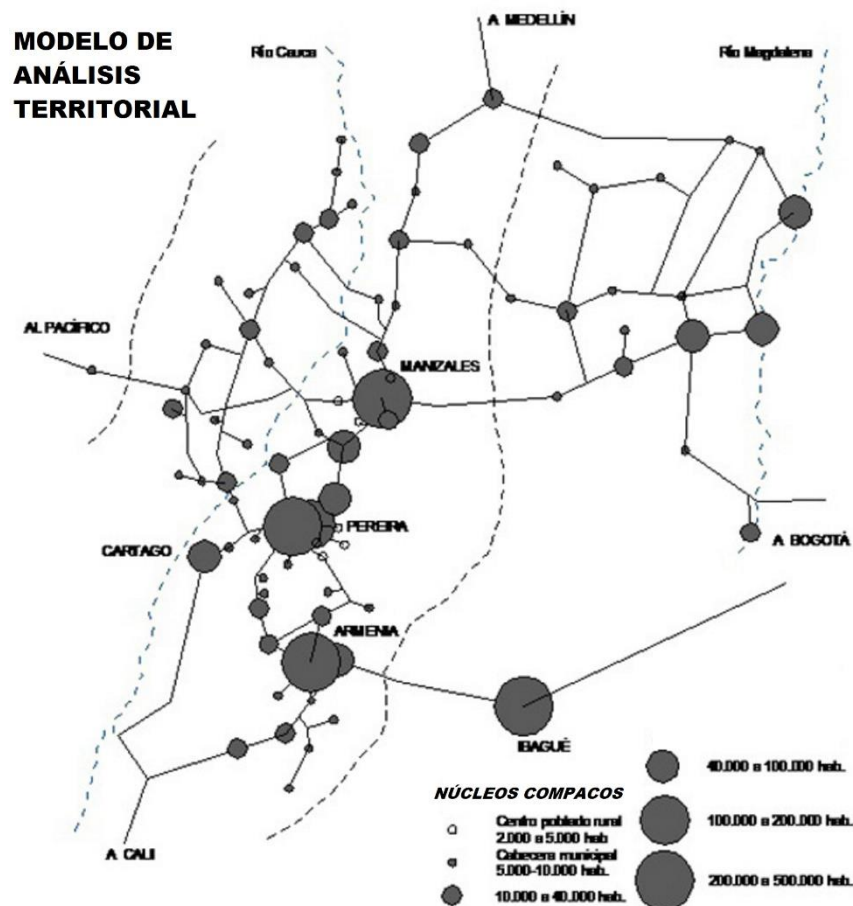


Una mirada a la Red Vial de Colombia



Por: Gonzalo Duque-Escobar*

Manizales, junio 10 de 2026.



Red de asentamientos poblacionales
del Eje Cafetero elaborada a partir del
Censo de Población Dane 2005
Fuente: Londoño, 2013

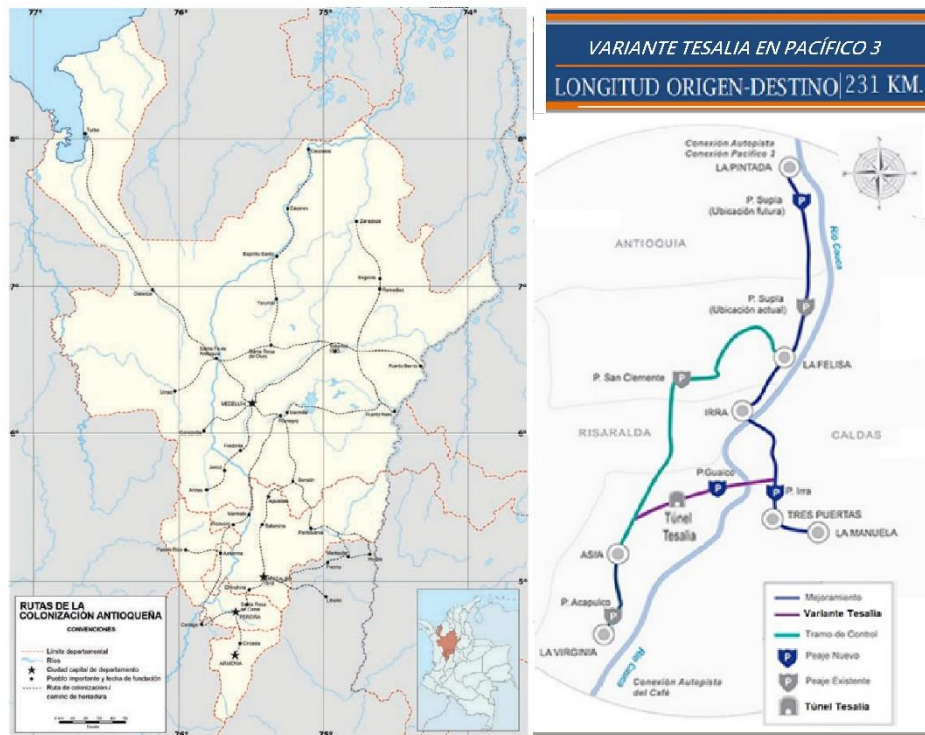
- La Red Nacional de Carreteras de Colombia, sistema vial cuya extensión aproximada es de 205.000 a 215.000 kilómetros, con las cuales se conectan las diferentes regiones del país y que regulada por el Ministerio de Transporte está gestionada por el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se conforma por un sistema de carreteras que se dividen en tres grandes grupos según su función y la entidad que las administra. En Colombia, las carreteras y el tránsito en general se rigen por la Ley 769 de 2002, conocida como Código Nacional de Tránsito Terrestre, que dicta las normas para conductores, pasajeros y peatones.

Ver: [Introducción a la economía del transporte.](#)



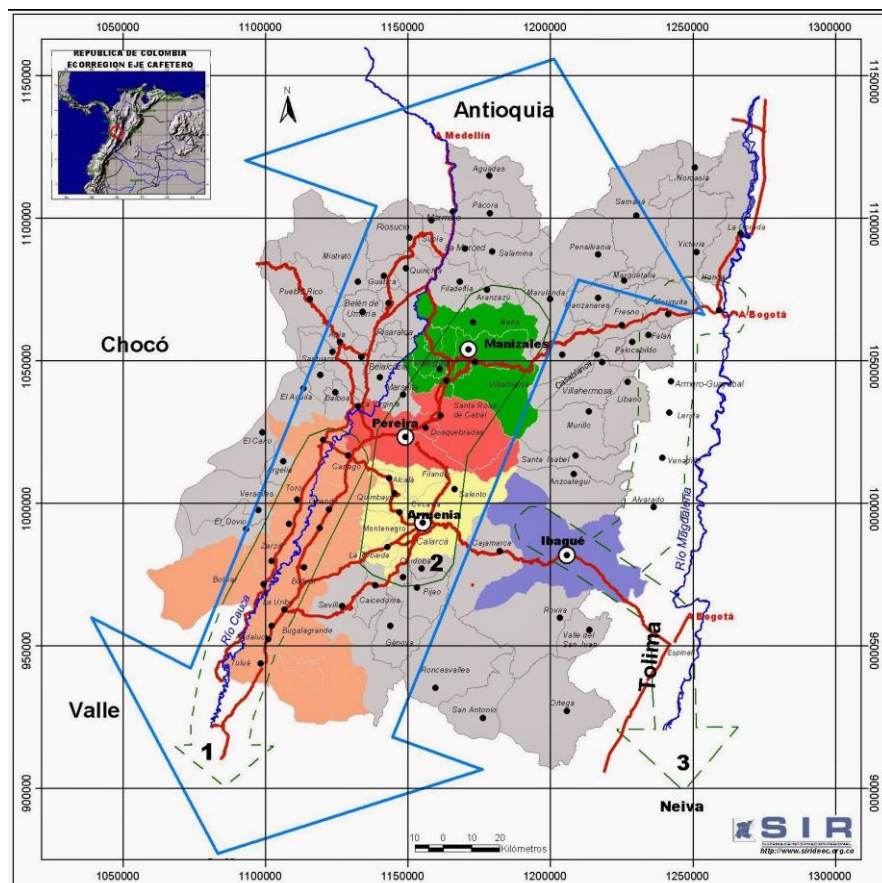
Mapa de carreteras de Colombia.
 Fuente: Mapadecolombia.org

- Mientras en el siglo XIX, Colombia que dependía del Magdalena y los caminos coloniales, paso al ferrocarril, con Rafael Reyes llegan las carreteras con la Central del Norte de 1905 entre Bogotá y Santa Rosa de Viterbo. Si entre 1910-1916 desde las regiones se genera una red fragmentada, en 1930 el ministerio asume la construcción de carreteras, y con la Ley 12 de 1949 aparece el Primer Plan Vial Nacional proyectando cuatro troncales principales: la Occidental entre Tumaco y Cartagena, la del Magdalena que llegaría a la Costa Caribe, la Central del Norte entre Bogotá y Cúcuta, y la del Occidente con tramos clave que, tras conectar Pasto, Popayán y Cali con Manizales y Medellín, busca seguir a la Costa Norte..
- Ver: [¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?](#)



Rutas de la Colonización Antioqueña y Variante Tesalia en Pacífico 3.

- Si la carretera antigua Manizales –Pereira se termina en 1930, año en que se abre la carretera Armenia-Pereira, la vía Santa Rosa de Cabal-Cartago estaba desde 1926, e Ibagué-Armenia por La Línea se había dado al servicio en 1929; igualmente, la carretera de Manizales a Aranzazu llega en 1930 y a Salamina en 1935, y a mediados del siglo XX se conecta Aguadas con La Pintada. Además, en 1933, se abre la vía desde Cerritos por Anserma, Riosucio y Supía, en 1939 se inaugura la vía al Magdalena por Letras, y sólo en 1944 Cali se une a Buenaventura. Mientras el puente en Arauca es de 1950, en 1986 con la construcción del Túnel El Espejo entre Irra y la Felisa, se desplaza y acorta la Troncal de Occidente que iba por Riosucio.
- Ver: [Conexión Pacífico: la nueva Troncal de Occidente](#).



vías principales de la ecorregión cafetera, en: www.sirideec.org.co

- La Red Primaria de 17.000 km o 18.000 km de Troncales y Transversales a cargo de la Nación, conformado 1- por la Red Primaria que son las autopistas que conectan las principales zonas de producción y consumo con las fronteras del país; 2- por la Red Secundaria de 44.000 km o 45.000 km que son las carreteras a cargo de las gobernaciones departamentales y que comunican capitales con las cabeceras municipales de los departamento o con la Red Primaria; y finalmente, la Red Terciaria que con 142.000 km a 154.000 km de vías interveredales y caminos que vinculan rurales, es la más extensa de las tres, y todas a cargo de los municipios y el Invías.
- Ver: [Peajes y Movilidad en Colombia.](#)



Viaductos en Dosquebradas, de
Autopistas del Café. El Tiempo

- Respecto a las concesiones en Colombia entre los problemas que afectan su funcionamiento y sostenibilidad, se destacan: la inestabilidad institucional ya que la falta de consenso afecta la confianza en el sistema; la falta de lineamientos para tener un marco claro en las reversiones de concesiones; el cobro ilegal de peajes para saldar la falta de recursos públicos para cubrir los costos de las concesiones lo que ha llevado a la liquidación anticipada de contratos y a la crisis de la infraestructura vial; el impacto fiscal asociado a la terminación anticipada de concesiones por sus efectos negativos en las finanzas públicas y la confianza de inversionistas.
- Ver: [Del paro y bloqueos camioneros de 2024.](#)



Vía Manzanares-Marquetalia, con paso malo en La Quiebra. La Patria.

- En cuanto a la red vial del orden departamental, la mayor debilidad del diagnóstico se relaciona con el estado de la infraestructura. Allí, predominio del afirmado ya que históricamente, menos del 35% o 40% de la red secundaria nacional se encuentra pavimentada y el porcentaje restante está en "afirmado" (balastro/tierra) o en condiciones severamente deterioradas; incluso en algunos departamentos con menores recursos, el porcentaje pavimentado no supera el 15%. Estudios de la Cámara Colombiana de la Infraestructura y Planeación Nacional, señalan de manera que entre el 60% y el 70% de la red se encuentra en estado "Regular" o "Malo".
- Ver: [Anotaciones a las vías de Caldas.](#)

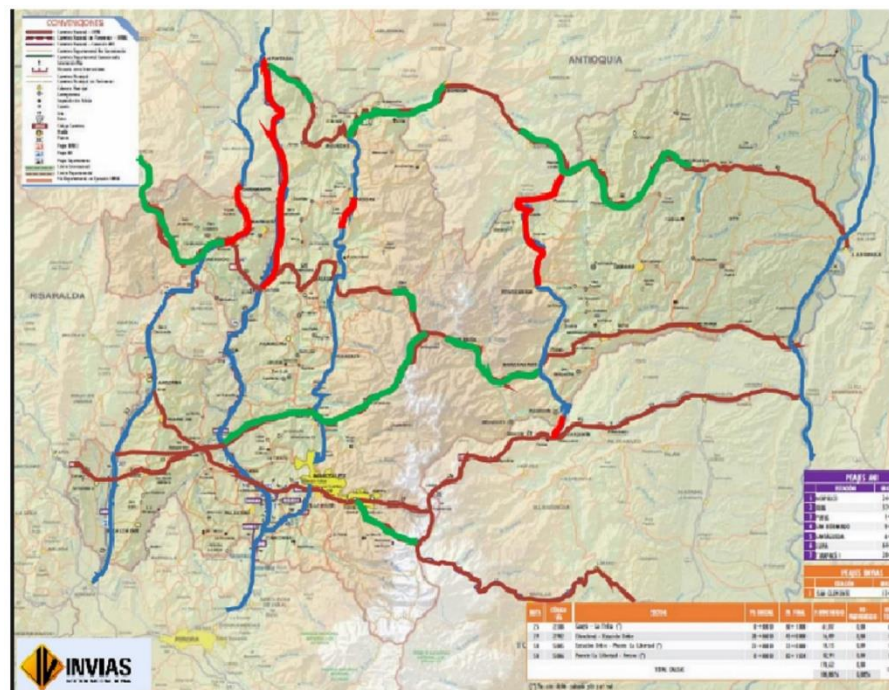
Vías Rurales



Vía terciaria de la zona cafetera. R. Semana

- Y respecto a la las vías rurales que en extensión son la mayor proporción, el tema que pasa por su vulnerabilidad climática ya que al no estar pavimentadas o carecer de obras de arte adecuadas (cunetas, alcantarillas, muros de contención), estas vías sufren cierres permanentes y pérdida de banca durante las temporadas de lluvias, aislando las regiones. Esta red que representa uno de los desafíos estructurales más grandes para el desarrollo económico, la paz territorial y la superación de la pobreza rural, ya que su tejido vial permite a los campesinos sacar sus cosechas, y a las comunidades acceder a salud y educación, padece de un enorme rezago físico.
- Ver: [De las vías 4G y 5G a los caminos rurales.](#)

Gracias



RED VIAL PRIMARIA DEL DEPARTAMENTO DE CALDAS

TRONCALES

- Cerritos – Cauya – Supia – Caramanta – La Pintada
- Pereira – Chinchiná – Irra – La Felisa – La Pintada
- Chinchiná – Manizales – Samina – Aguadas
- Petaqueros – Manizales – Pensilvania – Puente Linda
- Honda – La Dorada – Caño Alegre

TRANSVERSALES

- La Dorada – Norcasia – Nariño – Sonsón – La Pintada
- Guarín – Victoria Manizales – Marulanda – La Felisa – Riosucio – Jardín
- Marulanda – Neria – K41 – Remolinos
- Honda – Manizales – Tres Puertas – Las Margaritas – Viterbo
- Las Margaritas – Risaralda – Anserma
- La Esperanza – Murillo – Libano – Cambao
- Puente La Libertad – Termas – El Arbolito

- Gonzalo Duque-Escobar, es Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia, e Ingeniero Civil con estudios de posgrado en Geotecnia, Geofísica y Economía. Web: <https://sites.google.com/unal.edu.co/godues1>
- Documento del Museo Interactivo Samoga de la U.N. de Colombia; Manizales, junio 10 de 2026. Portada: Vía La Esperanza - Murillo cruzando el PNN Los Nevados. Ecosdelcombeima.com. Contraportada: Red Vial de Caldas- Troncales y Transversales al 2022- Invías

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE CONSULTA 1 de 2:

- [Anotaciones a las vías de Caldas](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. Universidad Nacional de Colombia. La Patria, 2016.
- [Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial](#). G. Pérez (2020). CEPAL, Boletín 377.
- [Colombia continúa rezagada en vías terciarias](#). Diciembre 10, 2021. Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) 2021.
- [Colombia- Red Carretera](#). In Logistics Clúster. Consultado en Agosto de 2022.
- [Conectividad Regional y Ciudad Región del Eje Cafetero](#). Duque Escobar, Gonzalo; Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. Octubre 19 de 2020.
- [Conexión Pacífico: la nueva Troncal de Occidente](#). Duque Escobar, Gonzalo. Junio 23 de 2014. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [Conexión regional de la subregión del noroccidente caldense a las economías nacional e internacional](#). Duque Escobar, Gonzalo (2009), Riosucio, Caldas.
- [CONTRATOS DE CONCESIÓN - Ley 80 de 1993](#). Consejero ponente: José Roberto Sáchica Méndez; Consejo de Estado, 30 05 2025..
- [Corredor La Esperanza-Murillo-Armero, como “vía verde”](#). Gonzalo Duque-Escobar; U.N. de Colombia, Dep. de Ingeniería Civil ; 2024.
- [¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?](#) Duque Escobar, Gonzalo (2017) UN-SMP, In: Razón Pública) –2017.04.10.
- [De las vías 4G y 5G a los caminos rurales](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Manizales, agosto 15 de 2022.
- [Del paro y bloqueos camioneros de 2024](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Universidad Nacional de Colombia, La Patria; septiembre 29 de 2024.
- [Del total de la red vial terciaria con la que cuenta Colombia, 96% está en mal estado](#). Carlos Rodriguez S.. La República. 15 02 2019.
- [Diagnóstico de la infraestructura vial actual en Colombia](#). Zamora Fandino, Nelida y Barrera Reyes, Oscar Leonel. 31-10-2012. Universidad EAN.
- [El transporte rural y el desarrollo de Caldas](#). Gonzalo Duque-Escobar, Univ. Nacional de Colombia -SMP de Manizales. 2010 (Act. 2021).
- [¿Eliminar peajes o terminar concesiones? Las alertas fiscales, jurídicas y de confianza inversionista que se abren](#). Paula Galeano B.; Portafolio 13.01.2026.
- [Foros PDP-MC: Corredor Vial Chinchiná – Mariquita](#). Duque Escobar, Gonzalo. Julio 24 de 2015. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [Fundamentos de economía y transportes](#). Book. Duque Escobar, Gonzalo (2006) Universidad Nacional de Colombia.
- [Historia del eje cafetero a través de los caminos](#). Ricardo de los Rios, Alfredo Cardona, Jaime Lopera, et All. Autopistas del café, 2011.
- [Infraestructura: las nuevas vías y proyectos claves de la reactivación](#). Forbes.co. 2021.
- [Infraestructura, Transporte y Logística](#). Consejo Privado De Competitividad. Informe nacional de competitividad 2019 – 2020. WEF (2019).

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE CONSULTA 2 de 2:

- [Ingeniería y ciencias de la vida](#). Por: José Hilario López Agudelo. Escuela de Minas UN. De Col. en Agosto de 2021.
- [Introducción a la economía del transporte](#). Duque Escobar, Gonzalo (2007). [Act. 2022] Posgrado de Vías y Transportes, U.N. de Col.
- [La vía al Llano: ¿nacionalizar o ajustar su concesión?](#). Por Gonzalo Duque-Escobar, In: Razón Pública. Bogotá, octubre 15 de 2023.
- [Módulo de Economía del Transporte](#). Gonzalo Duque-Escobar. Posgrado en Vías y Transportes U.N. de Colombia Sede Manizales.
- [Motocicletas y seguridad vial](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Museo Interactivo Samoga de la U.N. de Colombia. Manizales, 2-01-2023.
- [Panorama de la infraestructura en las vías colombianas para el año 2022](#) – Qpros. Noviembre 10th, 2021.
- [Peajes y Movilidad en Colombia](#). Duque-Escobar, Gonzalo (Universidad Nacional de Colombia, 2020-03-23).
- [Proyecto de Ley busca la creación de la AGENCIA DE VÍAS COMUNITARIAS PARA LA PAZ](#). Senado de la República. 2022.
- [¿Qué hacer con la vía al Llano?](#) Por: Gonzalo Duque-Escobar. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. In: Razón Pública, Bogotá, 23-09-2019.
- [Transporte conectividad y movilidad inter e intra-urbana](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar, Museo Interactivo Samoga de la U.N. de Colombia. Manizales, 2007. Act. 2023.
- [Transporte de carga y corredores logísticos para Colombia](#). Gonzalo Duque-Escobar; Universidad Nacional de Col. Manizales, 2024.
- [Transporte Integrado para la Ciudad Región del Eje Cafetero](#). Duque Escobar, Gonzalo. 2016-11-5. U. N. de Colombia Sede Manizales, Facultad de Ingeniería y Arquitectura.
- [Transporte público y movilidad](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. Noviembre 13, 2007. In; Introducción a la economía del transporte.
- [Trasversales de La Línea V.S. Letras con el Túnel Cumanday](#). Por Gonzalo Duque Escobar. Documento Universidad Nacional de Colombia y SMP de Manizales. November 22, 2011.
- [Un eje que se entreteje entre historias, carreteras y café](#). Gloria Inés Montoya Mejía. Autopistas del Café; noviembre de 2020.
- [Un Plan Maestro de Transporte “multi” pero no Intermodal](#). Duque Escobar, Gonzalo (2016). Universidad Nacional de Colombia, Mzls.
- [Un tren de cercanías para la Ciudad Región del Eje Cafetero](#). Gonzalo Duque-Escobar; U. Nacional de Colombia. Manizales, 2016. 2022.
- [Vía Del Renacimiento](#). Gonzalo Duque Escobar. U.N. de Col. y SMP Manizales. 31, 10, 2017.
- [Vías en mal estado, peajes caros, bloqueos, restricciones e inseguridad](#). Por: Juan David Cano- 20 09 2025. Revista Cambio.
- [Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero](#). Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: Semanario El Andino. Manizales, Colombia.

Enlaces U.N. 1 de 2:

[Aerocafé en tiempos de pandemia.](#)
[Aerocafé: la urgencia de tomar decisiones acertadas.](#)
[Agenda para el Territorio Conurbado Otún- Chinchiná.](#)
[Aire urbano contaminado... ¿qué hacer?](#)
[Andén Pacífico Colombiano, ¿otro puerto?](#)
[Anotaciones a la navegación del Magdalena.](#)
[Caldas y Tolima: proyectos de conectividad regional.](#)
[Ciencia, Tecnología y Sociedad CT&S.](#)
[Ciudad Región del Eje Cafetero como Revolución Urbana.](#)
[Colombia: agro y nueva ruralidad.](#)
[Colombia anfibia y los acuatorios del Magdalena.](#)
[Colombia intermodal: de la mula al tren.](#)
[Colombia Intermodal: Hidrovías y Trenes.](#)
[Colombia: la intermodalidad y sus puertos.](#)
[Colombia: mira a la Cuenca del Pacífico.](#)
[Colombia, por el regreso del tren](#)
[Colombia, por un desarrollo satelital.](#)
[Colombia Tropical ¿y el agua qué?](#)
[Colombia, y el sistema intermodal de carga.](#)

[Conectividad Regional y Ciudad Región del Eje Cafetero.](#)
[COP28 ¿y las energías fósiles qué?.](#)
[Cormagdalena de cumple a Caldas.](#)
[Corredor Bimodal Cafetero. Ficha Técnica.](#)
[Corredor La Esperanza-Murillo-Armero, como “vía verde”.](#)
[Crisis y opciones en el Río Grande de Colombia.](#)
[¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?](#)
[Cuenca alta de Yuma, el Río Grande de Colombia.](#)
[Champanes y vapores por El Río Grande.](#)
[De la vaca antioqueña y las concesiones 4G.](#)
[De las vías 4G y 5G a los caminos rurales.](#)
[De los champanes por el Magdalena.](#)
[Del Ferrocarril de Caldas al Tren de Cercanías.](#)
[Del paro y bloqueos camioneros de 2024.](#)
[Desafío futuro: ciudades sostenibles e incluyentes.](#)
[Desarrollo portuario del Pacífico: Caso Tribugá.](#)
[Desde los Andes al Orinoco y al Amazonas.](#)
[Deuda histórica con el Pacífico Colombiano.](#)

[Dimensión urbano-regional de la movilidad.](#)
[Dos plataformas logísticas para la ecorregión.](#)
[Eje Cafetero: Aeropuerto del Café y Ciudad Región.](#)
[Eje Cafetero: transporte integrado para la Ciudad Región.](#)
[Eje Cafetero: Transporte y Desarrollo Regional.](#)
[Eje Cafetero y Transporte Intermodal.](#)
[Eje Cafetero: Retrospectiva y Prospectiva del Desarrollo.](#)
[El camino por el Río Grande de La Magdalena.](#)
[El Canal Interoceánico Atrato-Truandó.](#)
[El Corredor Bimodal Cafetero sobre las rutas del desarrollo de Caldas.](#)
[El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia.](#)
[El Ferrocarril Cafetero y la Intermodalidad.](#)
[El futuro de la ciudad: caso Manizales.](#)
[El gran acuatorio del oriente colombiano.](#)
[El Magdalena: hidrovía, ecosistemas y conflictos en el territorio.](#)
[El Pacífico Colombiano: Tribugá o Cupica – Chocó.](#)
[El Río Cauca en el desarrollo de la región.](#)

[El Río Grande en la Audiencia Ambiental Caribe.](#)
[El Río Grande: navegación y derechos del territorio.](#)
[El Río Grande: retos y opciones.](#)
[El Territorio del Río Grande de La Magdalena.](#)
[El transporte en Colombia.](#)
[El Transporte en Colombia y el Eje Cafetero.](#)
[El transporte rural y el desarrollo de Caldas.](#)
[El Río Cauca en el desarrollo de la región.](#)
[Encantos del PCC: puebliando por la ecorregión cafetera.](#)
[Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia.](#)
[Ferrocarril Cafetero: un tren andino para integrar el territorio.](#)
[Ferrocarril Cafetero y Túnel Cumanday.](#)
[Ferrocarril Interoceánico Urabá-Cupica.](#)
[Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia.](#)
[Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad.](#)
[Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.](#)
[Fundamentos de Economía y Transportes.](#)
[Hacia la sustentabilidad urbana...](#)

Enlaces U.N. 2 de 2:

[Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro.](#)

[Impactos del nuevo Canal de Panamá.](#)

[Ingenierías, medio ambiente y humanidades.](#)

[Introducción a la economía del transporte.](#)

[La gran cuenca Magdalena-Cauca.](#)

[La hidrovía del Río Grande de La Magdalena.](#)

[La ingeniería en la transformación del territorio.](#)

[La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo.](#)

[La Navegación por el Magdalena.](#)

[La Pandemia y la crisis del transporte masivo en Colombia.](#)

[Logística del transporte para la RAP del Eje Cafetero.](#)

[Los peajes en Colombia están sobreutilizados.](#)

[Magdalena Centro como nodo andino intermodal.](#)

[Magdaleneando hasta el Tolima Grande.](#)

[Manizales: de la aldea cafetera a la ciudad fragmentada.](#)

[Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.](#)

[Manizales: retos y desafíos al 2050.](#)

[Manizales: un TIM verde para el POT.](#)

[Mares y Océanos del Planeta Azul. Matecaña: opciones aeroportuarias.](#)

[Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales.](#)

[Motocicletas y seguridad vial.](#)

[Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales.](#)

[Movilidad y modelo urbano. Caso Manizales.](#)

[Movilidad y planeación urbana.](#)

[Navegando el Río Grande de la Magdalena.](#)

[Nuestro corredor logístico para el PND.](#)

[Nuestros mares en la economía planetaria.](#)

[La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo agroindustrial.](#)

[La Logística del Transporte para la RAP del Eje Cafetero.](#)

[Pacífico Colombiano.](#)

[Pacífico biogeográfico y geoestratégico colombiano.](#)

[Pacto de País por el Río Grande de La Magdalena.](#)

[¿Para dónde va el Aeropuerto del Café?](#)

[¿Para dónde va el Magdalena?](#)

[Peajes sí, pero no así y menos ahí.](#)

[Peajes y movilidad en Colombia.](#)

[Planificación estratégica para la movilidad.](#)

[Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia – SAI.](#)

[Por un territorio verde y funcionalmente integrado.](#)

[Prospectiva para el carbón colombiano.](#)

[Proyecto Cátedra UNESCO para el río Magdalena.](#)

[Reflexiones sobre el Río Grande en la Agenda Ambiental Caribe.](#)

[Retos ambientales y logísticos en la hidrovía del Magdalena.](#)

[Revolución urbana, desafío para el Eje Cafetero.](#)

[Río Magdalena: Historia y Derechos Bioculturales del Territorio.](#)

[Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías ...](#)

[Significado y desafíos del regreso del tren.](#)

[Sistema Bimodal Cafetero: Ferrocarril y Carretera para integrar la Región Andina.](#)

[Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia.](#)

[Territorio, descentralización y autonomía regional.](#)

[Transporte de carga y corredores logísticos para Colombia.](#)

[Transporte conectividad y movilidad inter e intra-urbana.](#)

[Transición energética e hidrógeno de bajas emisiones.](#)

[Tribugá: ¿es posible el desarrollo sostenible?](#)

[Túnel de La Línea.](#)

[Un canal bioceánico por el Chocó biogeográfico.](#)

[Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá, Colombia.](#)

[Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal.](#)

[Un TIM verde para el POT.](#)

[Un tren de cercanías para la Ciudad Región del Eje Cafetero.](#)

[Una visión sistémica del Aeropuerto del Café Aerocafé.](#)

[Urabá frente a los mares de Colombia.](#)

[Valle del Cauca: hora de actuar en un territorio estratégico.](#)

[Vapores por el Río Grande de La Magdalena.](#)

[Variante Tesalia.](#)

[Vía Del Renacimiento.](#)

[Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero.](#)

[Vicisitudes de Aerocafé 2022.](#)

[Vida y desarrollo para el territorio del Atrato.](#)

[Visión global a proyectos estratégicos de Colombia.](#)

[Yuma, el río de Colombia impactando el territorio.](#)

[Yuma o Guaca-hayo: el Río Grande de Colombia...](#)