Imprimir

En la autopista Medellín-Bogotá se condensan buena parte de las contradicciones históricas en materia de infraestructuras en Colombia: regiones dinámicas separadas por montañas difíciles, corredores estratégicos inconclusos, territorios rurales desconectados de los grandes mercados y una infraestructura fragmentada que ha limitado durante décadas la competitividad nacional. Es realmente inaudito que una economía del tamaño de la colombiana no tenga una conexión expedita, moderna, ajustada a estándares internacionales entre sus dos nodos económicos más importantes: Bogotá y Medellín.
La llamada autopista Medellín-Bogotá fue puesta en servicio continuo desde 1983, pero nunca fue una autopista. Se trataba de una carretera de una sola calzada, curvas de montaña y limitaciones de capacidad. Hoy, seis décadas después, sigue siendo así. Desde sus primeros años comenzó a quedarse corta frente al crecimiento del transporte de carga y de pasajeros debido a que el país cometió el error estratégico de abandonar el ferrocarril y el río y mover la producción nacional, sus excedentes exportables y sus importaciones por carreteras, en un país sin ellas, o con muy pocas y en mal estado.

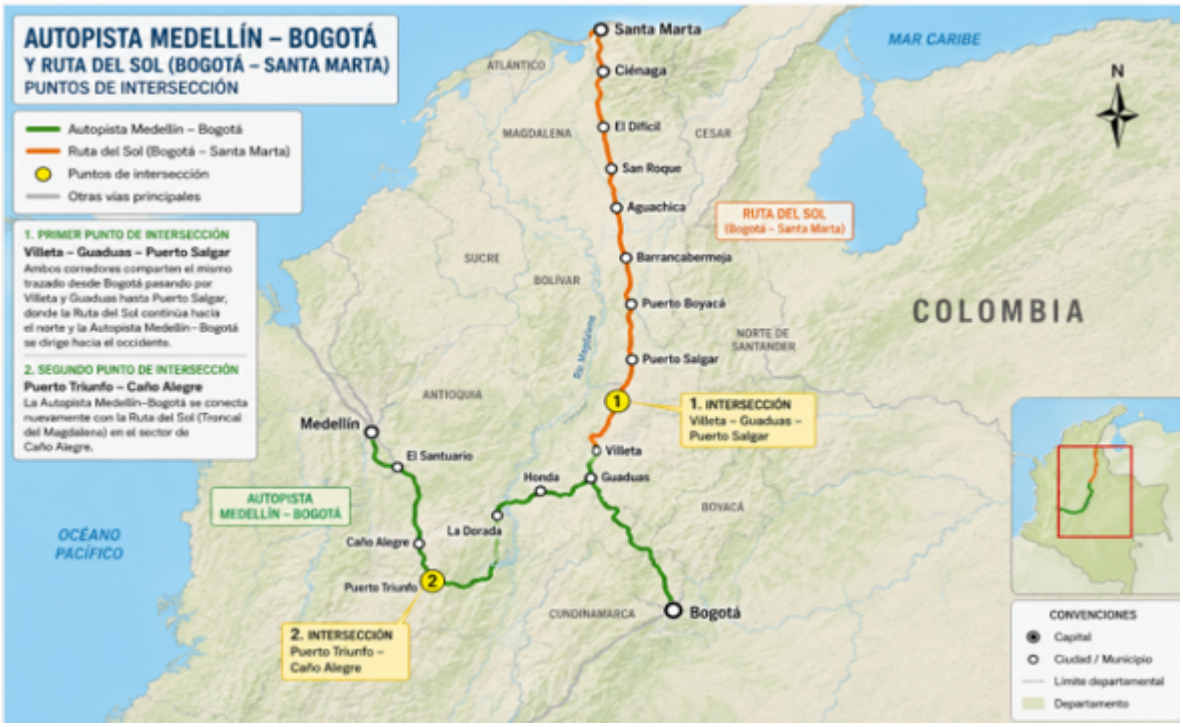
En consecuencia, no se trata simplemente de una carretera entre dos ciudades. Es el principal corredor económico de Colombia. En esa perspectiva, la autopista Medellín-Bogotá deja de ser una obra regional para convertirse en una infraestructura de interés nacional, cuya modernización influye directamente sobre la competitividad de la economía nacional.

En algunos tramos se conecta con la llamada Ruta del Sol, otra tragedia de la ingeniería colombiana, paralizada por largo tiempo debido a la corrupción de Odebrecht, que le ha hecho inmenso daño a la economía nacional y a varias regiones del país[1] y que debido a su mal estado es causal frecuente de accidentes fatales.

El primer punto de conexión de la autopista Medellín-Bogotá y la Ruta del Sol se da en el tramo Villeta–Guaduas–Puerto Salgar. Saliendo de Bogotá, ambos corredores utilizan el mismo eje hasta las proximidades de Puerto Salgar. En este sector coincide con el Sector 1 de la Ruta del Sol, concebido precisamente para mejorar la salida de Bogotá hacia el valle del Magdalena y la Costa Caribe. A partir de allí se produce la primera gran bifurcación: Ruta del

Sol: continúa hacia el norte por la Troncal del Magdalena, pasando por Puerto Boyacá, Barrancabermeja, Aguachica, San Roque y luego hacia Santa Marta.[2]

Autopista Medellín-Bogotá: gira hacia el occidente por Honda, La Dorada y Puerto Triunfo en dirección a Medellín. El segundo punto de conexión es Puerto Triunfo–Caño Alegre. En este tramo la autopista Medellín–Bogotá enlaza nuevamente con la Troncal del Magdalena-Ruta Nacional 45- permitiendo que el tráfico proveniente del Caribe pueda dirigirse hacia Medellín. Ese es el punto donde muchos vehículos de carga realizan el cambio de corredor.



Puntos de convergencia entre la autopista Bogotá-Medellín y la Ruta del Sol.

Estos dos tramos conectan el mayor mercado consumidor del país, Bogotá; el principal centro industrial del occidente, Medellín y el Valle de Aburrá; el Magdalena Medio, con su potencial logístico, energético, industrial y turístico y la costa caribe y, mediante futuros desarrollos multimodales, el río Magdalena y la red férrea.

Villeta-Guaduas

Desde agosto de 2016 se dio al servicio el tramo en doble calzada Bogotá-Villeta. Y se estancó. En Villeta empieza un verdadero viacrucis especialmente en invierno, en puentes y festivos y en temporadas turísticas. En días normales, un accidente, la varada de un tracto-camión, pueden suponer retrasos de hasta cinco y a veces más horas para consumir un trayecto de apenas 18 kilómetros. Este accidentado y complicado trayecto persiste como uno de los mayores cuellos de botella de la infraestructura de carreteras del país, que lleva 15 años de parálisis.

¿Cómo puede un corredor que conecta aproximadamente el 40% del PIB nacional permanecer en ese estado? En ese mismo período, otras naciones han construido cientos de kilómetros de autopistas, líneas férreas o sistemas de transporte de gran capacidad. La paradoja es evidente Y las consecuencias para la economía nacional inmensas. Mientras el país discute grandes estrategias de competitividad, integración regional e inserción en los mercados internacionales, uno de sus principales corredores económicos continúa condicionado por un tramo de montaña en las peores condiciones de movilidad. Carreteras colombianas soportan un volumen semejante de tráfico combinado de pasajeros y carga.

Por este corredor circulan diariamente decenas de miles de vehículos, entre ellos una proporción muy alta de camiones y tractomulas que abastecen a las dos mayores economías urbanas del país y una parte significativa de ese intercambio comercial depende de la eficiencia de esta vía. Por este corredor circulan alrededor de diez millones de vehículos al año. Después de quince años el proyecto apenas está en fase de factibilidad, según la ANI.[3]

Caño Alegre-Puerto Triunfo-El Santuario

Durante 22 años, desde 1996 hasta 2018, el consorcio DEVIMED fue responsable de la operación y el mantenimiento del tramo El Santuario–Caño Alegre, año en que revirtió al INVIAS. Desde entonces dejó de administrarlo, aunque continuó con otros tramos de la concesión hasta el proceso de reversión final en 2026. Un proceso turbio, complicado, que

llena de incertidumbre a los 24.000 usuarios de la vía.[4] El contrato nunca contempló la construcción de una nueva autopista de doble calzada. Contemplaba la construcción de la segunda calzada entre Medellín–Guarne–Marinilla–El Santuario. Que se cumplió. El tramo huérfano y deteriorado es el tramo El Santurio-Caño Alegre, que está en tan mal estado que por iniciativa ciudadana los usuarios no están pagando los peajes existentes en el camino.

Derrumbe sobre la vía en el sector Caño alegre-El Santuario.

Lo que resulta llamativo por lo improvidente y la falta de una visión nacional de la importancia del corredor es que, durante las más de dos décadas de la concesión, ni DEVIMED, ni los gobiernos que han pasado desde entonces, hasta el actual, que está de salida, no se haya materializado la transformación integral del corredor en una doble calzada continua. La administración del Invias, en vez de afanarse en concretar la Autopista de las Aguas[5], diseñada para la modernización del sector, solo atina a ofrecer, al final del gobierno, un contrato de mantenimiento del corredor.[6]

Un corredor vital para la economía nacional dado que el tráfico ha aumentado considerablemente y que toda la zona presenta un proceso de desarrollo económico apuntalado en la industria alrededor de la cordillera de mármol que acompaña el recorrido; a

que Doradal se convirtió en un destino turístico de orden nacional y el transporte de carga por la vía es incesante. El verdadero interrogante es por qué el Estado colombiano no redefinió a tiempo el futuro de uno de los corredores más importantes del país, permitiendo que durante casi treinta años continuara operando una infraestructura concebida para una demanda muy inferior a la actual.

La necesidad de una definición rápida

La infraestructura no solo responde al crecimiento económico; también lo crea. Una carretera moderna reduce tiempos de viaje, disminuye costos logísticos, mejora la confiabilidad del transporte y amplía el mercado para nuevas inversiones industriales, comerciales y turísticas. En sentido contrario, un corredor con limitaciones estructurales introduce incertidumbre y aumenta los costos de operación de las empresas.

La decisión de no culminar la modernización del corredor entre El Santuario y Caño Alegre trasciende el ámbito de la ingeniería vial. Sus efectos se proyectan sobre el desarrollo económico de una amplia región del Magdalena Medio, el Oriente antioqueño y la competitividad del país durante las próximas décadas.

Este tramo es muy vulnerable a deslizamientos de tierra, cierres temporales, restricciones de movilidad y altos costos de mantenimiento derivados de la compleja geología de la cordillera. Cada interrupción repercute sobre las cadenas de abastecimiento entre Bogotá y Medellín, afecta el transporte de carga y genera sobrecostos que finalmente terminan trasladándose a la economía nacional.

Los impactos también alcanzan al turismo. Los futuros y los actuales desarrollos turísticos del Magdalena Medio dependen de una conectividad segura y confiable en una región evidencia una demanda real por el territorio. El turismo moderno no se mide únicamente por la belleza de un destino, sino por la facilidad para llegar a él. Cuando un corredor presenta cierres frecuentes, congestión o tiempos de viaje impredecibles, disminuye su capacidad para atraer visitantes e inversión privada.

Por ello, la discusión en torno a este corredor no debe limitarse al costo de construir una doble calzada. Es necesario valorar el costo de no construirla. Cada año de aplazamiento implica mayores costos logísticos, pérdida de competitividad, menores oportunidades de inversión. En infraestructura, las decisiones no solo determinan la movilidad del presente; condicionan las posibilidades de desarrollo de varias generaciones. La pregunta no es cuánto cuesta completar el corredor Santuario–Caño Alegre, sino cuánto le cuesta al país mantenerlo incompleto durante los próximos veinte o treinta años.

---

[1] El caso Odebrecht trascendió el ámbito judicial. Más allá de las responsabilidades individuales, el país sufrió un elevado costo económico e institucional. La paralización de proyectos estratégicos, la pérdida de continuidad en la ejecución de corredores viales, el aumento de los costos y la incertidumbre contractual afectaron durante varios años la competitividad nacional.

[2] Después de varios años de parálisis por el oscuro asunto de Odebrecht y otras causales, en la actualidad se adelante trabajos en varios tramos de este sector. Ver: *Puentes, variantes y nuevas calzadas: así toma forma una de las obras viales más importantes del Magdalena Medio,* Semana.com

[3] *Así va el proceso para contratar el megaproyecto Villeta-Guaduas-el Koran por casi $8 billones.* Universidad Externado de Colombia, 2 de junio de 2026. El tramo Guaduas-Puerto Salgar-El Koran, pertenecientes al sector I de la ruta del Sol, estuvo prácticamente terminado y se abandonó y se deterioró en forma impresionante. Una dilapidación enorme de los recursos públicos y a la falta de una política de Estado en infraestructura inmune a los cambios de gobierno.

[4] *Vía Medellin-Bogotá, sin empalme y en limbo ante salida del concesionario,* El Colombiano, 24 de mayo de 2026.

[5] La Autopista de las Aguas o Ruta del Agua no es una carretera existente. Es un proyecto

de nueva infraestructura concebido para transformar el tramo El Santuario-Caño Alegre de la autopista Medellín–Bogotá en un corredor de altas especificaciones, que contempla construir una nueva variante desde El Santuario hasta Caño Alegre, desarrollar nuevos trazados para evitar los sectores más difíciles de la montaña; construir túneles y grandes viaductos; rehabilitar la vía existente; operar y mantener todo el corredor y conectar de manera más eficiente Antioquia con el Magdalena Medio y el centro del país.

[6] *Invias anuncia 42.800 millones para el mantenimiento de una zona critica en la vía Medellin-Bogotá tras reiteradas denuncias. ¿Es suficiente?,* El Tiempo.com, 1 de julio de 2026.

Fernando Guerra Rincón