

OIO

OBSERVATORIO DE
**INFRAESTRUCTURA
DE LA ORINOQUIA**

2025 Informe estadístico

Primer informe observatorio de infraestructura de la Orinoquia





© Luis Fernando Díaz Cruz, Clara Leticia Serrano, Francisco Andrade, Alexander Tovar Bustos, María Paula Gómez Ramírez. 2025.

© Universidad Santo Tomás, 2025

Ediciones USTA
Bogotá, D. C., Colombia
Carrera 9 n.º 51-11
Teléfono: (+601) 587 8797 ext. 2991
editorial@usantotomas.edu.co

Villavicencio, Meta, Colombia
Carrera 22 con calle 1 vía Puerto López
Teléfono: (+608) 6784260, ext. 4078
editorial@ustavillavicencio.edu.co
<https://www.ustavillavicencio.edu.co/investigacion-publicaciones>

Universidad Santo Tomás, Seccional de Villavicencio.

Director Dirección Investigación e Innovación:
Dr. Héctor Fabio Restrepo Guerrero.

Coordinación editorial:
Lorena Cano Vergara.

Corrección de estilo:
Coordinación de publicaciones,
Universidad Santo Tomás, Seccional Villavicencio.

Diagramación y montaje de portada:
Patricia Montaña D.

Hecho el depósito que establece la ley

Primera edición, diciembre de 2025





Universidad Santo
Tomás
Luis Fernando
Díaz Cruz

Proniroquia
Clara Leticia
Serrano



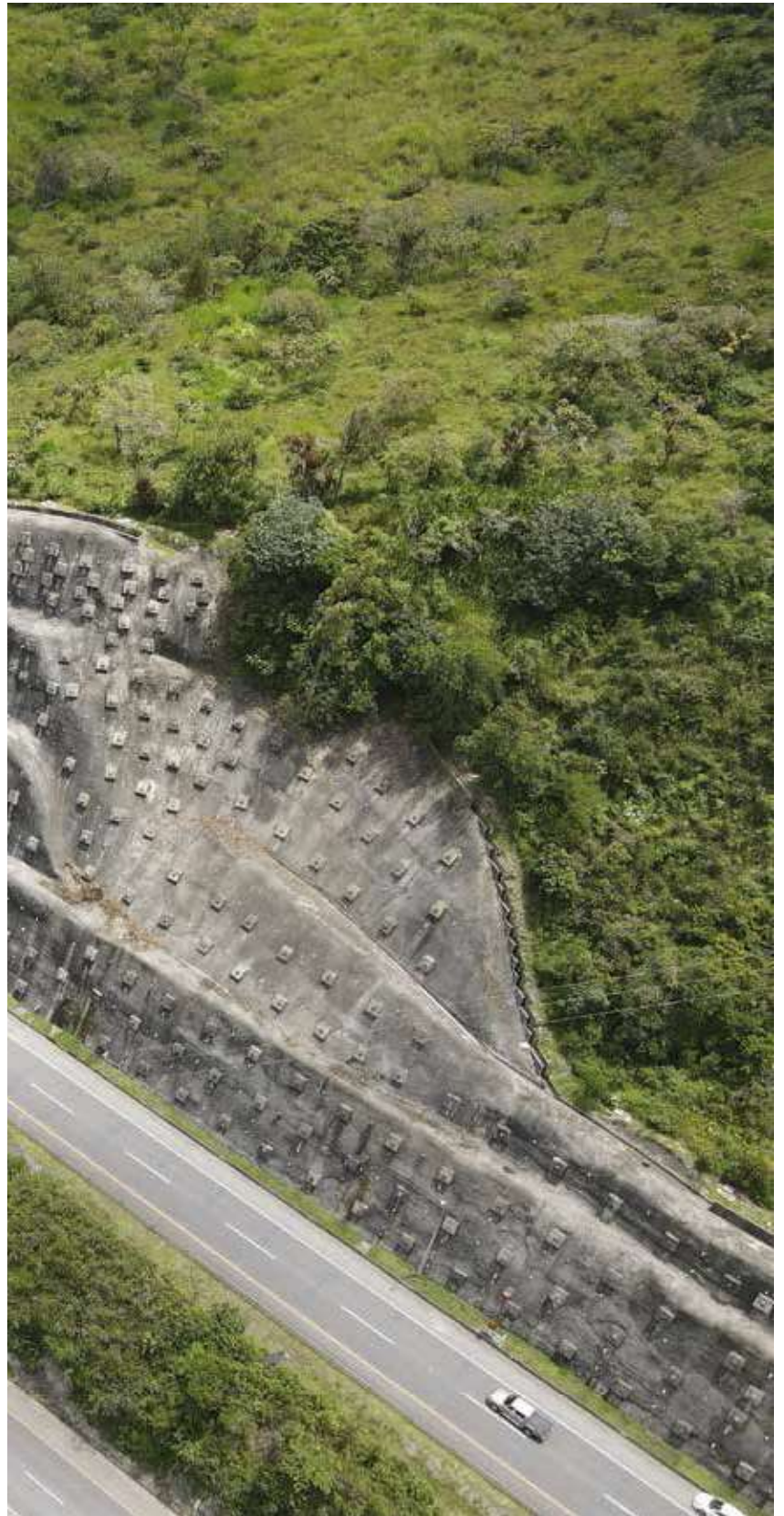
Andi Seccional
Llanos
Francisco Andrade



Camacol Meta
Alexander Tovar
Bustos



Fedepalma
María Paula Gómez
Ramírez



Contenido

1	Primer informe observatorio de infraestructura de la Orinoquia	
7	Descripción regional	
	■ Extensión territorial	7
	■ Contexto macroeconómico	7
	■ El rol de la infraestructura	10
	■ Frontera agrícola en la Orinoquia y su potencial de crecimiento	11
13	Estado situacional de los proyectos	
	■ Vía Bogotá – Villavicencio	15
	■ Conexión Pacífico – Orinoquia	17
	■ Malla Vial del Meta	19
	■ Vía Villavicencio – Yopal	21
23	Proyectos estratégicos de infraestructura	
	■ Navegabilidad del río Meta	23
	■ Conectividad aérea de la Orinoquia	23
	■ Vía Puerto Gaitán- La Poyata – Maní – Sogamoso	25
27	Impacto económico por afectaciones en la conectividad terrestre de la región	
	■ Cierres y afectaciones Bogotá – Villavicencio	27
	■ Cierres y afectaciones Bogotá – Yopal	28
29	Nota de cierre	





En Colombia, un país caracterizado por su topografía diversa y desafíos geográficos, las carreteras son arterias vitales que impulsan el crecimiento económico y facilitan la integración regional. En la región de la Orinoquía, esta red vial cobra una relevancia aún mayor, ya que conecta territorios remotos y fomenta la exploración y aprovechamiento de su riqueza natural y productiva.

Con datos generales sobre la extensión de la red vial nacional y detalles específicos sobre el estado actual de las carreteras en la Orinoquía, este informe sirve como punto de partida para comprender la importancia estratégica de la infraestructura vial en esta zona del país.

Fuente: Coviandina 2025.



Descripción regional

▼ Imagen 1.
Extensión territorial de la Orinoquía

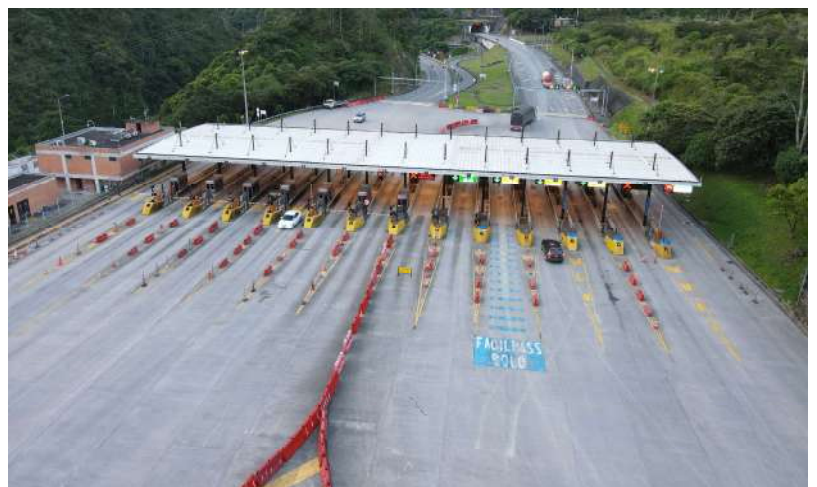
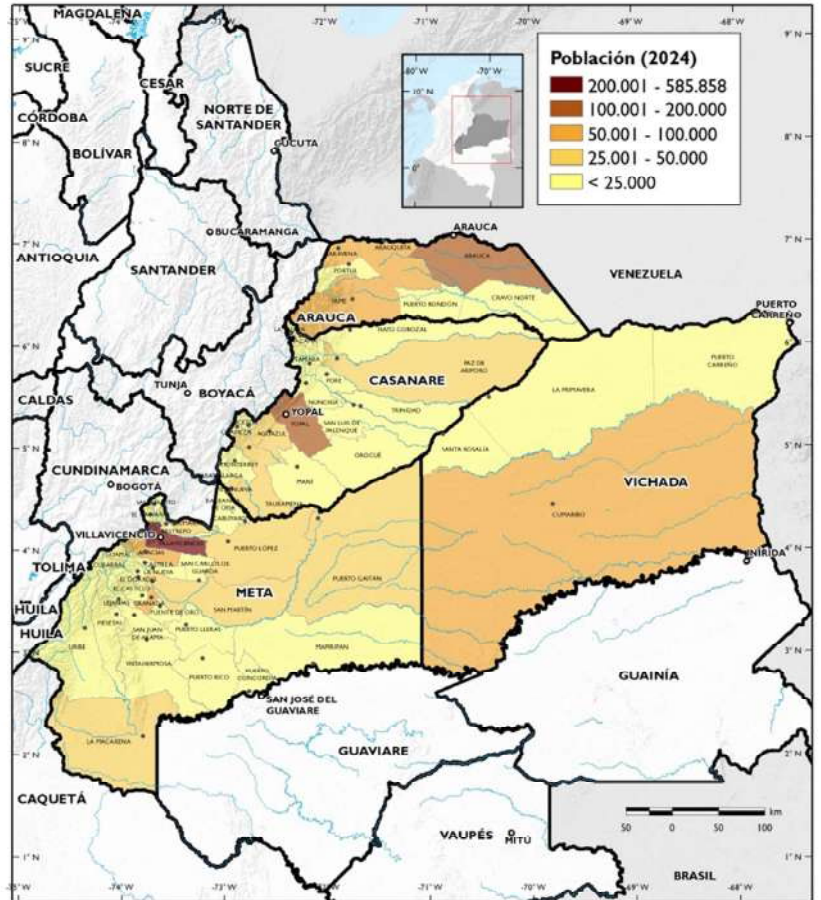
■ Extensión territorial

Durante el año 2024, la economía colombiana mantuvo una senda de recuperación moderada, en un contexto marcado por la persistencia de presiones inflacionarias, condiciones financieras restrictivas y un entorno internacional desafiante. A pesar de estos factores, el Producto Interno Bruto (PIB) nacional presentó un crecimiento del 1,7 %, impulsado principalmente por el dinamismo de ciertos sectores clave.

■ Contexto macroeconómico

En 2024, la economía colombiana enfrentó múltiples desafíos relacionados con la recuperación económica, elevados niveles de inflación y el incremento de las tasas de interés por parte de la autoridad monetaria. No obstante, se evidenció una trayectoria sostenida de recuperación en la actividad económica.

La actividad económica con mayor contribución al crecimiento fue la **agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca**, que registró un destacado crecimiento del 8,1 %, aportando 0,8 puntos porcentuales al valor agregado nacional. Este comportamiento refleja una mejora sustancial en las condiciones climáticas y en los niveles de producción rural, particularmente en las regiones con vocación agroindustrial.



Fuente: Coviandina 2025.

Otros sectores relevantes para el comportamiento agregado de la economía en 2024 fueron:

- **Administración pública, educación y salud**, con un crecimiento del 4,2 % y una contribución de 0,7 puntos porcentuales.
- **Actividades artísticas, recreativas, servicios personales y del hogar**, con un crecimiento del 8,1 % y una contribución de 0,3 puntos porcentuales.

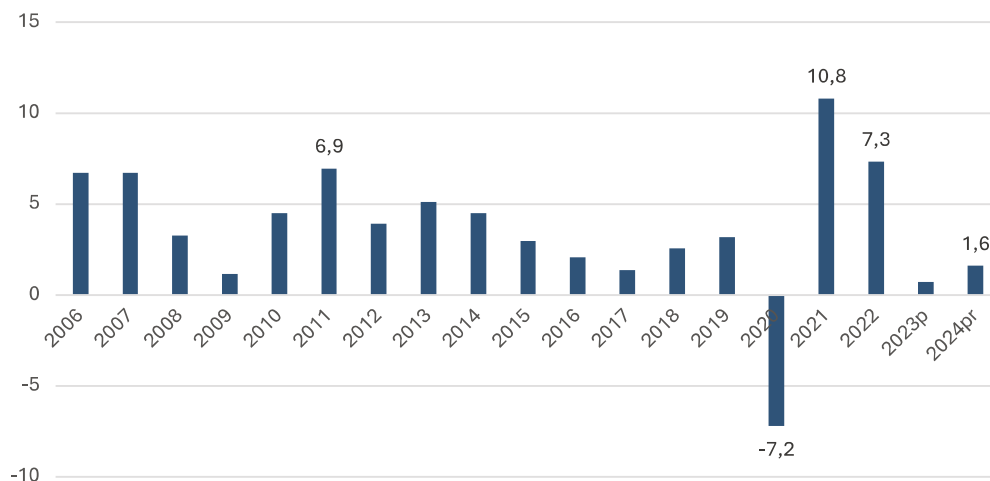
Desde el enfoque del gasto, el crecimiento del PIB se explica por:

- Un incremento del 1,2 % en el **gasto de consumo final**.

- Un crecimiento significativo del 7,6 % en la **formación bruta de capital**.
- Un repunte en las **exportaciones (2,0 %)** y las **importaciones (4,2 %)**, reflejando una reactivación gradual del comercio exterior.

Estos resultados confirman que, aunque la economía no ha retomado los niveles de crecimiento de años anteriores, se consolida una trayectoria positiva, con fundamentos sólidos en sectores estratégicos para el desarrollo regional.

Gráfico 1. ▶
Evolución del producto Interno Bruto de Colombia (2006-2024).



Fuente: elaboración Proinoquia con base en DANE – Cuentas Nacionales Trimestrales (febrero de 2025)

La participación de la región de la Orinoquia en el Producto Interno Bruto nacional ha mostrado importantes fluctuaciones en las últimas dos décadas. Entre los años 2011 y 2013, la región alcanzó una participación cercana al 9,2 %, impulsada principalmente por el auge en la producción y precios internacionales de los hidrocarburos, especialmente en los departamentos de Meta y Casanare.

Sin embargo, esta tendencia se revirtió a partir de 2014. Para el año 2024, la participación agregada de Arauca, Casanare, Meta y Vichada se estima en 5,2 %, una disminución significativa frente al promedio de la década anterior. Este descenso refleja tanto la menor dinámica de la actividad extractiva como la falta de diversificación productiva en algunos departamentos de la región.

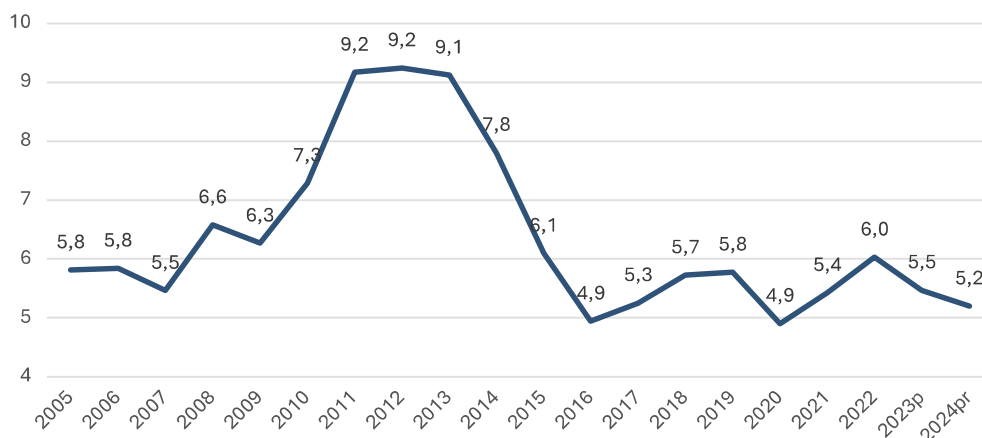


Gráfico 2
Participación porcentual del Producto Interno Bruto de la Orinoquía 2005-2004

Fuente: elaboración Prorinoquia con base en DANE, Cuentas Nacionales. Actualizado al 30 de mayo de 2025. Datos en porcentaje (%).

Por su parte, el valor del PIB departamental para 2024, a precios corrientes, muestra una alta concentración en el departamento del Meta, que representa más del **60 % del PIB**

regional. Casanare y Arauca aportan de manera significativa, mientras que Vichada mantiene un peso marginal en la estructura económica regional.

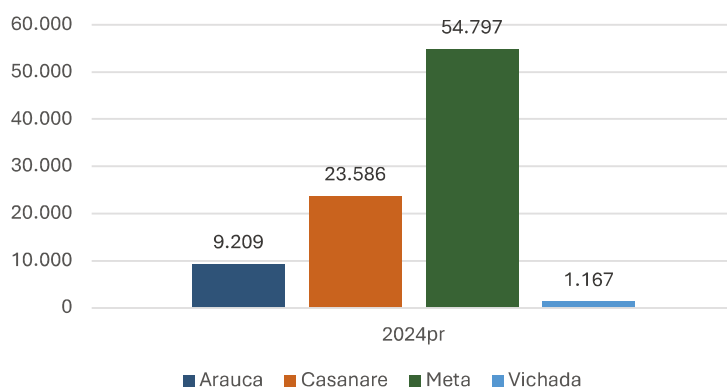


Gráfico 3
Producto Interno Bruto por departamento - 2024 (provisional)

Fuente: elaboración Prorinoquia con base en DANE, Cuentas Nacionales. Actualizado al 30 de mayo de 2025.

Durante el período 2018–2024, los departamentos de la Orinoquía presentaron trayectorias diferenciadas en cuanto al crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) real. A continuación, se sintetiza el comportamiento de cada territorio:

- **Arauca** muestra un comportamiento cíclico con recuperación sostenida tras la contracción de 2020 (-0,6 %). En 2024pr se estima un crecimiento de 3,7 %, luego de una caída en 2023p (-0,7 %).
- **Casanare** ha sido uno de los departamentos más afectados por la alta dependencia del sector hidrocarburos. La caída de -9,3 % en 2020 fue la más severa de la región. Para 2024pr

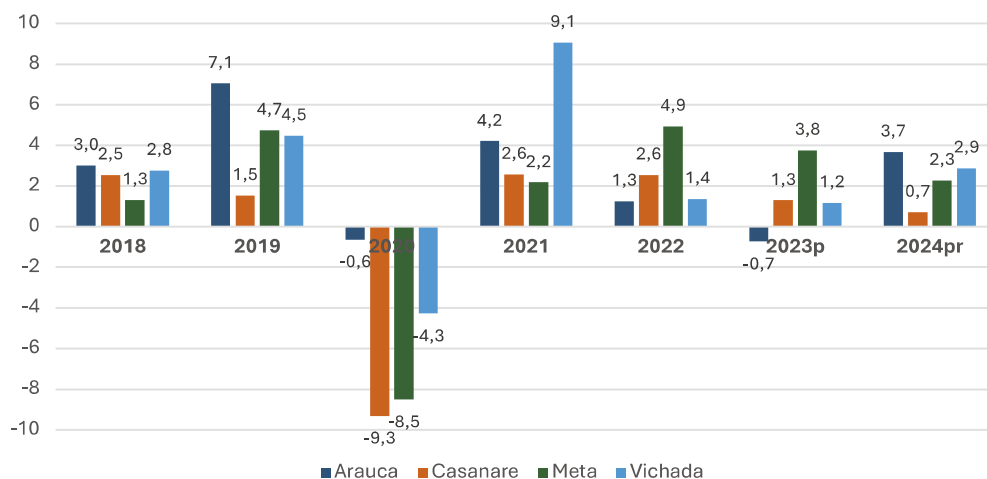
se reporta una recuperación moderada con un crecimiento de **0,7 %**.

- **Meta**, principal motor económico regional, también sufrió una caída importante en 2020 (**-8,5 %**), seguida de una lenta recuperación. En 2024pr se estima un crecimiento de **2,3 %**, inferior al observado en 2023p (3,8 %), lo que sugiere una estabilización moderada de su economía.
- **Vichada** presenta un comportamiento más irregular, con un

pico de crecimiento en 2021 (**9,1 %**) y cifras positivas en 2024pr (**2,9 %**), pese a su baja participación absoluta en el PIB nacional.

Cabe señalar que las caídas generalizadas observadas en 2020, tanto a nivel nacional como departamental, se explican principalmente por los efectos de la pandemia de COVID-19, que provocó una fuerte contracción de la actividad económica a raíz de las medidas de confinamiento, el cierre temporal de sectores productivos y la interrupción de las cadenas de suministro.

Gráfico 4. ▶
Producto Interno Bruto por departamento – Tasas de crecimiento en volumen (%) 2018–2024pr



Fuente: elaboración Prorinoquia con base en DANE, Cuentas Nacionales. Actualizado al 30 de mayo de 2025.

■ El rol de la infraestructura

La infraestructura se configura como el principal **bien público habilitador del desarrollo económico regional**. Su adecuada provisión permite:

Reducir los costos de producción y transporte, especialmente en sectores como agroindustria, comercio y minería.

Aumentar la productividad territorial, al conectar zonas rurales

con los mercados urbanos y los puertos de exportación.

Impulsar la diversificación, al facilitar la instalación de nuevas industrias, centros logísticos y servicios especializados.

Fortalecer la cohesión social y territorial, integrando poblaciones dispersas y mejorando el acceso a servicios básicos.

En este contexto, la inversión en infraestructura vial, fluvial, energética

y digital no solo tiene efectos directos sobre el crecimiento económico, sino que también **modula la capacidad de la región para generar valor agregado de forma sostenible, resiliente y competitiva.**

■ Frontera agrícola en la Orinoquia y su potencial de crecimiento

En 2024, la región de la Orinoquia cuenta con una frontera agrícola de **14.827.412 hectáreas**, lo que representa el **58 % de la superficie regional** y el **35 % del total nacional**, consolidándola como una de las principales reservas de expansión agroproductiva del país.

Sin embargo, solo una fracción de esta frontera está actualmente en uso agrícola: durante 2024 se sembraron **1.033.034 hectáreas**, lo que equivale al **7 % de la frontera agrícola regional** y representa el **19 % del total nacional sembrado**, lo que evidencia tanto el potencial no aprovechado como la importancia relativa de la Orinoquia en la producción nacional de alimentos.

Por departamentos, la frontera agrícola se distribuye así:

Meta: 4.955.227 ha (33 %)

Vichada: 4.731.993 ha (32 %)

Casanare: 3.497.102 ha (24 %)

Arauca: 1.643.090 ha (11 %)

A nivel municipal, **Puerto Gaitán (Meta)** se destaca como el territorio con mayor área sembrada, con **131.965 hectáreas**, seguido por **Puerto López (71.754 ha)** en el mismo departamento y **Maní (53.822 ha)** en Casanare, consolidando una

franja de alta vocación agroindustrial sobre el piedemonte y la altillanura.

La región cuenta con **25,38 millones de hectáreas de extensión total**, por lo que esta baja proporción de uso agrícola sobre la frontera refleja no solo un gran potencial para el crecimiento del sector agropecuario, sino también una **oportunidad estratégica para el desarrollo planificado de cadenas de valor sostenibles.**

Este potencial solo podrá materializarse con una infraestructura habilitante que incluya **vías terciarias, riego tecnificado, servicios logísticos y conectividad digital**, además de condiciones institucionales que garanticen **ordenamiento productivo, seguridad jurídica sobre la tierra y sostenibilidad ambiental.**



Fuente: Coviandina 2025.



Tabla 1. Frontera agrícola en la Orinoquia y su potencial de crecimiento

Departamento	Área (ha)	%	Frontera agrícola (ha)	%
Arauca	2.383.135	9	1.643.090	11
Casanare	4.434.139	17	3.497.102	24
Meta	8.555.025	34	4.955.227	33
Vichada	10.008.757	39	4.731.993	32
Orinoquia	25.381.056	100	14.827.412	100

Fuente: UPRA (2025); cálculos Prorinoquia con base en datos del área sembrada.

Estado situacional de los proyectos

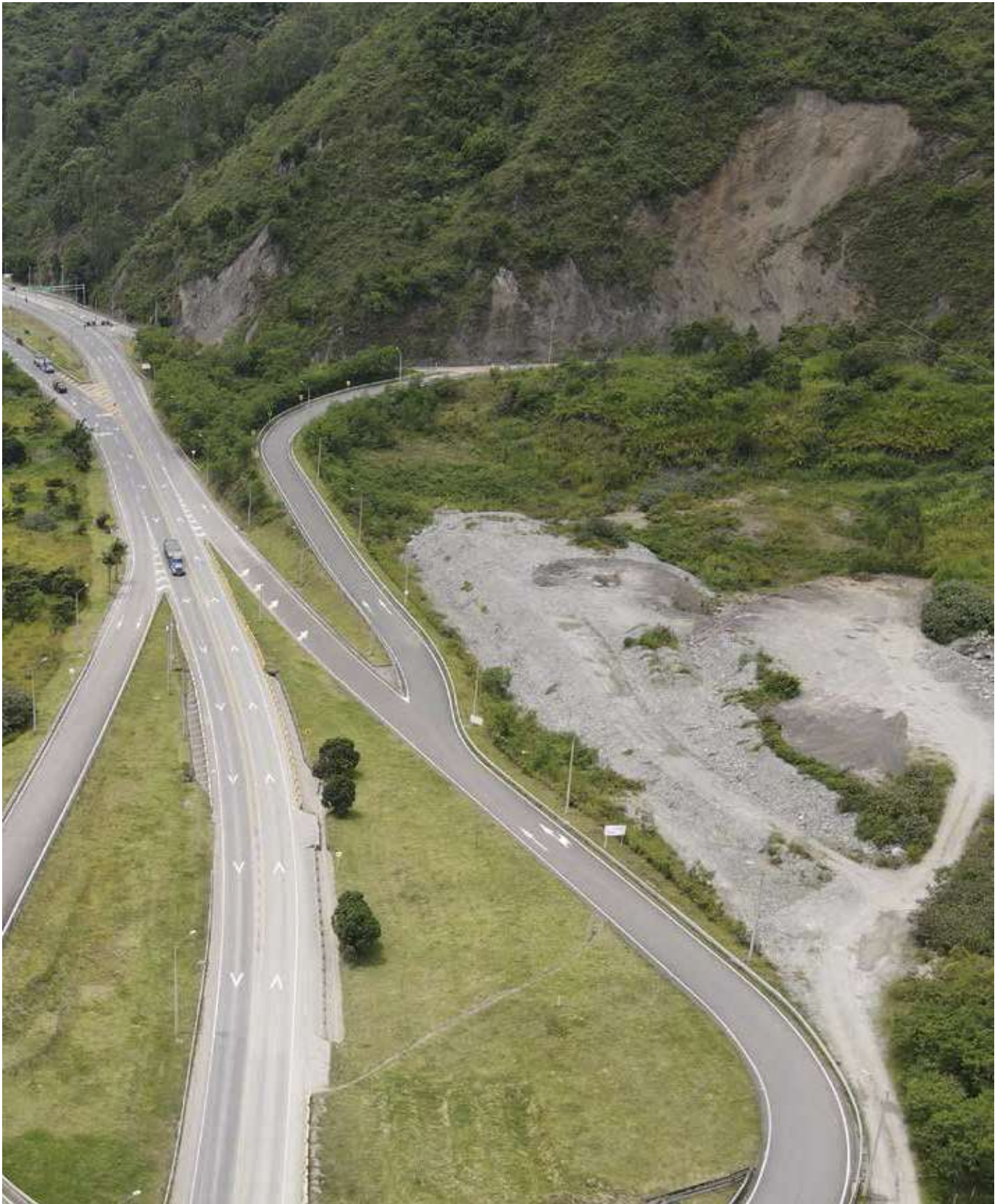
En este capítulo, nos adentramos en el estado actual de los proyectos carreteros que atraviesan la región de la Orinoquía, un territorio de vital importancia para el desarrollo económico y social del país. Nos enfocamos en cuatro proyectos clave: la emblemática Vía Bogotá – Villavicencio, la estratégica Conexión Pacífico – Orinoquía, la consolidación de la *Malla Vial del Meta* y la trascendental Vía Villavicencio – Yopal. Cada una de estas rutas funciona como un hilo conductor que conecta comunidades, impulsa el comercio y potencia el progreso regional. Estos proyectos se ejecutan bajo la figura de Asociaciones Público-Privadas (APP), en el marco de las concesiones viales, algunas financiadas con inversiones privadas y otras con recursos públicos mediante esquemas de vigencias futuras. Estas concesiones constituyen un pilar fundamental para la construcción, mantenimiento y operación de corredores estratégicos, garantizando no solo su desarrollo, sino también su sostenibilidad a largo plazo.

Los principales corredores viales que conectan la región de la Orinoquía con el resto del país presentan niveles significativos de tráfico promedio diario (TPD), con una alta participación de vehículos de carga, lo que resalta su importancia para el transporte de

bienes y mercancías. El corredor Villavicencio – Bogotá registra un TPD de entre 12.000 y 15.000 vehículos, con una participación de carga que oscila entre el 30% y el 40%. La Transversal del Cusiana, con un TPD entre 3.000 y 5.000 vehículos, presenta una proporción de carga aún mayor, entre el 40% y el 50%. La Transversal del Sisga reporta entre 2.000 y 4.000 vehículos diarios, con un 35% a 45% correspondiente a vehículos de carga. Finalmente, la Vía Los Libertadores registra entre 2.500 y 4.500 vehículos por día, con una participación de carga también del 40% al 50%. Estas cifras evidencian el rol estratégico de estos corredores en la movilidad logística de la región



Fuente: Covioriente 2025.



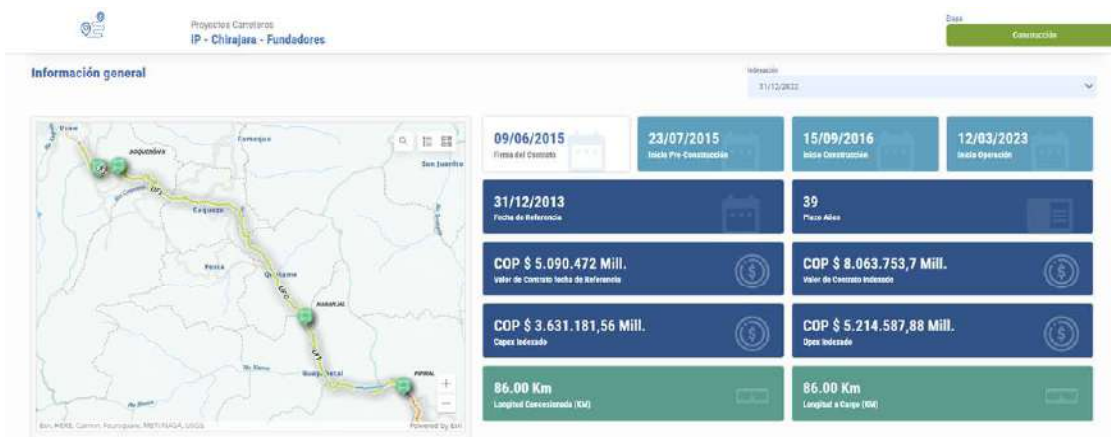
Fuente: Coviandina 2025.

■ Vía Bogotá – Villavicencio

El corredor vial Bogotá–Villavicencio, fundamental para la conectividad y el desarrollo económico de la región, ha sido objeto de dos concesiones a lo largo de los años. Actualmente, la Concesionaria Vial Andina S.A.S. (Coviancina) opera bajo el contrato de concesión número 005 de 2015, con un plazo de 39 años. Mediante este contrato, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) adjudicó a Coviandina la construcción del primer tercio de

la vía en segunda calzada, correspondiente al tramo Chirajara–Fundadores, así como la administración, operación y mantenimiento de los dos primeros tercios del corredor: Boquerón–El Tablón y El Tablón–Chirajara. Esta concesión busca garantizar la funcionalidad, seguridad y eficiencia de una de las rutas más transitadas del país.

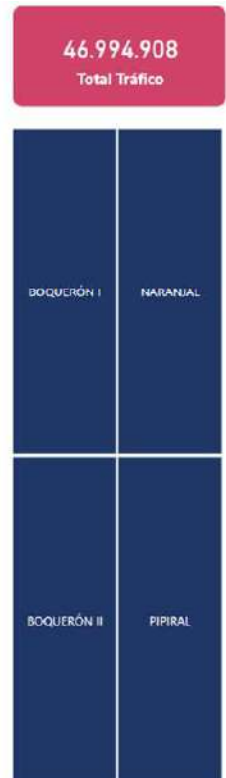
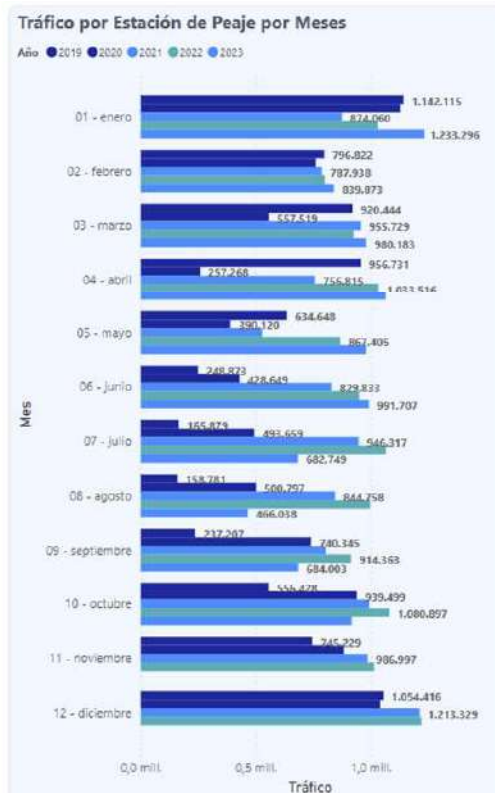
El corredor se encuentra concesionado y la inversión se estima de 8'8 billones de pesos para construcción, mantenimiento y operación durante 39 años.





El concesionario Coviandina ya ha ejecutado la construcción de la segunda calzada del tercer tercio del corredor vial Bogotá–Villavicencio, concluyendo las obras en 2023. Actualmente, se encuentra en la fase de operación y mantenimiento de los tres tramos del corredor:

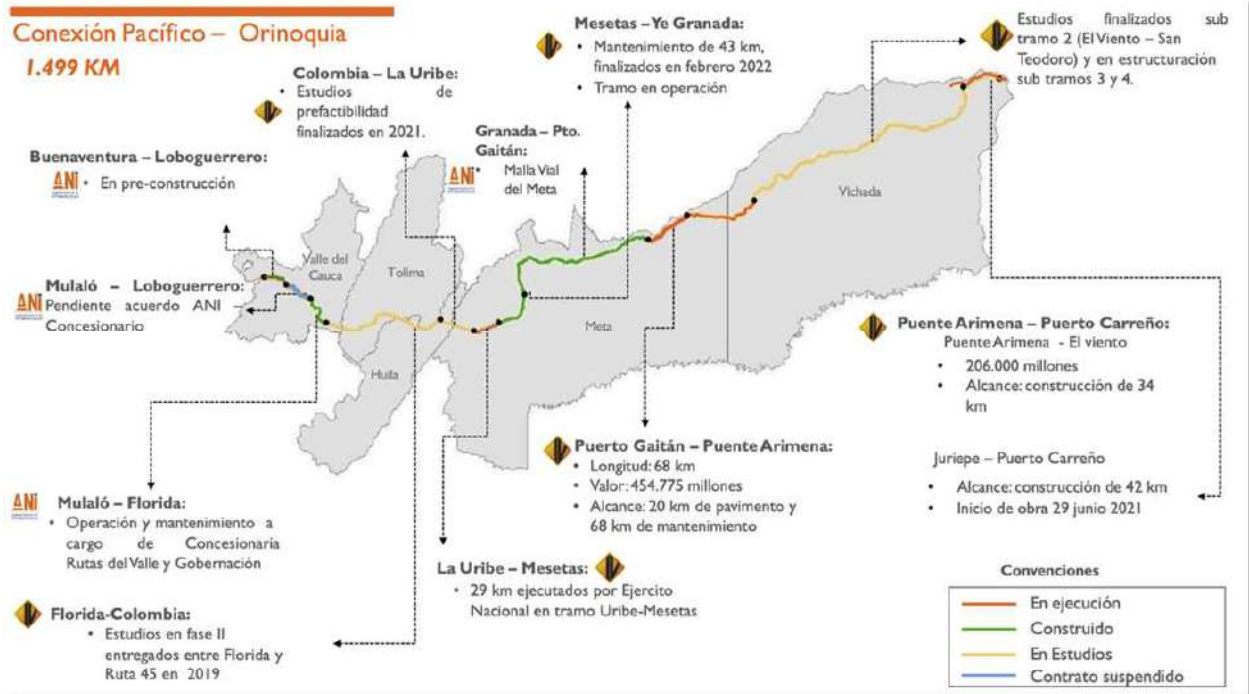
Boquerón–El Tablón, El Tablón–Chirajara y Chirajara–Fundadores. Esta etapa garantiza la continuidad del servicio, la conservación de la infraestructura y la seguridad vial en uno de los corredores estratégicos para la movilidad y el desarrollo económico de la región.



■ Conexión Pacífico – Orinoquia

La Conexión Pacífico–Orinoquia, también conocida como el Corredor Vial Longitudinal de la Selva, comprende una extensión aproximada de 1.200 kilómetros, iniciando en la región del Pacífico colombiano —específicamente desde el puerto de Buenaventura, el más importante del país sobre el océano Pacífico— y finalizando en la ciudad de Villavicencio, capital del departamento del Meta y puerta de entrada a la Orinoquia.

Este ambicioso proyecto contempla tanto la construcción de nuevos tramos como el mejoramiento de vías existentes, con el objetivo de garantizar una conexión vial eficiente, continua y segura entre ambas regiones. Se estima que la inversión necesaria para su ejecución supera los 2,5 billones de pesos colombianos. Su desarrollo promete impulsar de manera significativa el comercio interno y externo, mejorar el acceso a territorios históricamente aislados en la Orinoquia y fomentar el crecimiento económico y social de una región estratégica para el país.



Contrato de Obra 974 de 2021,
denominado Conexión
Pacífico – Orinoquía

Contratista:

CONSORCIO SD VICHADA.

Contratista de Interventoría:

CONSORCIO CORREDORES ICC.

Tramo: Puente Arimena – El Viento.

Se encuentra actualmente en fase de construcción y con los siguientes porcentajes de avance:

- Porcentaje de avance físico ejecutado: 25.84%
- Porcentaje de avance financiero ejecutado: 26.04%

Por otro lado, se presenta el avance de cada fase del proyecto de la siguiente manera:

- Revisión, actualización, complemento de los estudios y diseños: 90%
- Mantenimiento de la vía existente: 55 km intervenidos.
- Mejoramiento vía existente: 9 km.
- Gestión predial, ambiental, social y sostenibilidad: 30%

Contrato de Obra 2254 de 2021,
denominado Transversal de la
Altillanura

Contratista de obra:

CONSORCIO GPS INFRAESTRUC-
TURA.

Tramo: Puerto Gaitán – Puente Ari-
mena.

Contratista de Interventoría:

CONSORCIO VIAL 2030.

Se encuentra actualmente en fase de construcción y con los siguientes porcentajes de avance:

- Porcentaje de avance físico ejecutado: 9.90%
- Porcentaje de avance financiero ejecutado: 9.98%

Por otro lado, se presenta el avance de cada fase del proyecto de la siguiente manera:

- Revisión, actualización, complemento de los Estudios y diseños: 95%
- Mantenimiento de la vía existente: 60 km intervenidos.
- Mejoramiento vía existente: 2 km. Gestión predial, ambiental, social y sostenibilidad: 5%

Tramo: Juriepe – Puerto Carreño.

Contratista de Interventoría:

CONSORCIO CORREDORES ICC.

Se encuentra actualmente en fase de construcción y con los siguientes porcentajes de avance:

- Porcentaje de avance físico ejecutado: 0.98%
- Porcentaje de avance financiero ejecutado: 1.29%

Por otro lado, se presenta el avance de cada fase del proyecto de la siguiente manera:





Fuente: Coviandina 2025.

- Revisión, actualización, complemento de los Estudios y diseños: 100%
 - Mantenimiento de la vía existente: 62 km intervenidos.
 - Mejoramiento vía existente: 0 km.
 - Gestión predial, ambiental, social y sostenibilidad: 1%
- Revisión, actualización, complemento de los Estudios y diseños: 70%
 - Mantenimiento de la vía existente: 45 km intervenidos.
 - Mejoramiento vía existente: 7.21 km.
 - Gestión predial, ambiental, social y sostenibilidad: 10%

Contrato de 1045 de 2021, denominado Transversal de la Macarena Contratista de Obra: CONSORCIO VIAS COLOMBIA 065.

Contratista Interventoría:
CONSORCIO RUTA 190.

Se encuentra actualmente en fase de construcción y con los siguientes porcentajes de avance:

- Porcentaje de avance físico ejecutado: 10.29%
- Porcentaje de avance financiero ejecutado: 10.62%

Por otro lado, se presenta el avance de cada fase del proyecto de la siguiente manera:

Adicionalmente es importante precisar que entre El viento y Juriepe en el departamento del Vichada todo el tramo se encuentra en diagnóstico ambiental de alternativas.

■ Malla Vial del Meta

El Proyecto *Malla Vial del Meta*, concebido como un ambicioso plan de desarrollo vial en el departamento del Meta, abarca una extensión considerable de carreteras que conectan las principales ciudades y municipios de la región. Con una longitud total que supera los 3.000 kilómetros, esta malla vial busca mejorar la conectividad interna del departamento, así como fortalecer su integración con

otras regiones del país. Incluye la rehabilitación, ampliación y construcción de tramos viales, así como la implementación de medidas para garantizar la seguridad vial y la sostenibilidad ambiental. Además, se contempla la incorporación de tecnologías avanzadas para la gestión del tráfico y el monitoreo de las condiciones de las carreteras, con el fin de optimizar la operación y el mantenimiento de la red vial.

El estado actual del *Proyecto Malla Vial del Meta* refleja avances significativos en la mejora de la infraestructura vial del departamento. Sin embargo, persisten desafíos importantes, como la finalización de tramos pendientes, la optimización de la gestión de recursos y la mitigación de impactos ambientales. Es fundamental que las autoridades gubernamentales y los actores involucrados en el proyecto continúen trabajando



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura (2024).

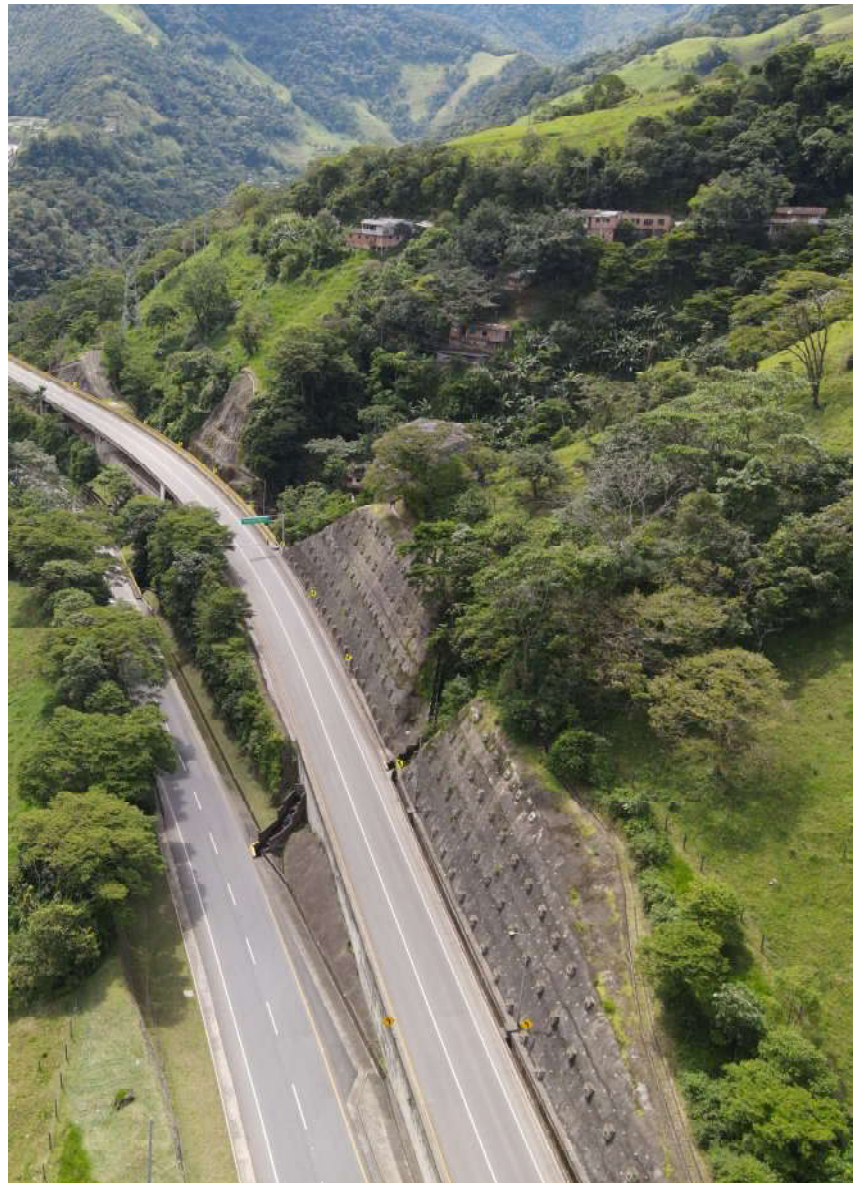
en conjunto para superar estos desafíos y garantizar que la *Malla Vial del Meta* cumpla su objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes del departamento, impulsar el desarrollo económico y facilitar la integración regional.

■ Vía Villavicencio – Yopal

El Corredor Villavicencio-Yopal, vital para la conectividad en la región de la Orinoquía colombiana, abarca alrededor de 220 kilómetros de extensión. Actualmente se encuentra bajo figura de concesión con Covioriente a plazo de 25 años, gran parte de esta ruta está compuesta por la carretera Nacional 651, la cual atraviesa terrenos diversos, desde llanuras hasta zonas montañosas, presentando desafíos logísticos significativos. En términos de infraestructura, se han identificado necesidades de mejoramiento en la pavimentación, señalización y seguridad vial. Se estima que el tramo que conecta Villavicencio con Yopal absorbe un flujo vehicular diario promedio de más de 7.000 vehículos, evidenciando su importancia como corredor comercial y de transporte de pasajeros. En respuesta a estas necesidades, se han implementado proyectos de ampliación y modernización, incluyendo la construcción de puentes y la duplicación de tramos clave. La inversión destinada a estas mejoras supera los 500 mil millones de pesos colombianos, con el objetivo de aumentar la capacidad de la vía, reducir los tiempos de viaje y mejorar la seguridad para todos los usuarios de esta importante arteria vial en la región.



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura (2024).



Fuente: Coviandina 2025.

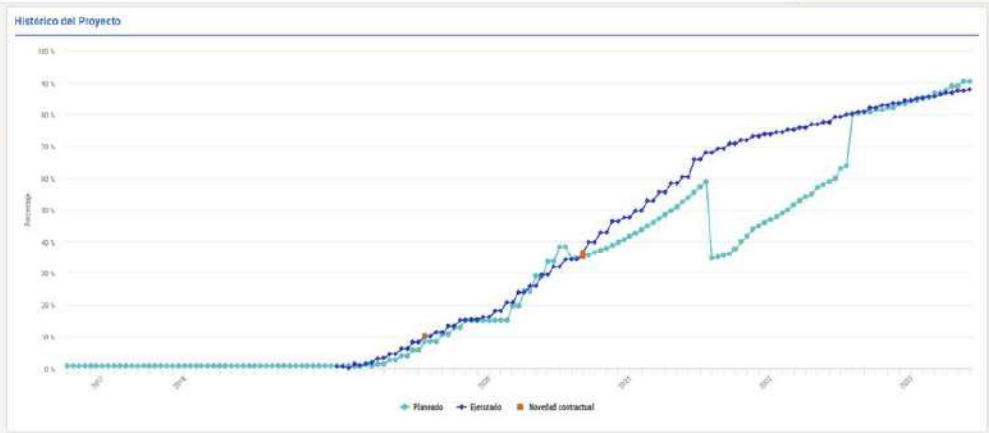


Información general

Interacción: 31/12/2022



23/07/2015 Fecha del Contrato	08/09/2015 Inicio Pre-Contrucción	13/11/2018 Inicio Construcción	29/01/2023 Inicio Operación
31/12/2013 Fecha de Referencia	25 Plaza Alta		
COP \$ 2.939.321 Mill. Valor de Contrato fecha de Referencia	COP \$ 4.656.141,28 Mill. Valor de Contrato Indexado		
COP \$ 3.119.535,77 Mill. Capex indexado	COP \$ 2.374.527,9 Mill. Opex indexado		
266.00 Km Longitud Geocodificada (KM)	266.00 Km Longitud a Cargo (KM)		

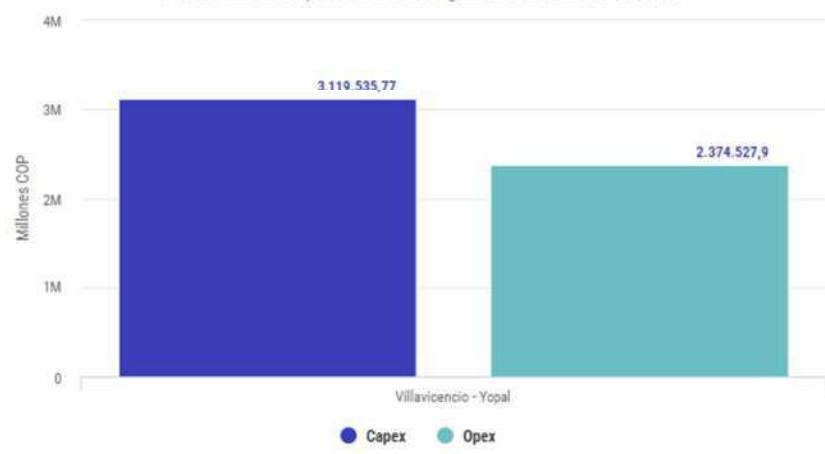


Avance Unidades Funcionales

UF 1 Villavicencio - Curamal 75,70 % Planado 79,60 % Ejecutado	UF 2 Curamal - Parshorro 57,90 % Planado 66,34 % Ejecutado	UF 3 Parshorro - Villanueva 97,50 % Planado 94,02 % Ejecutado	UF 4 Villanueva - Nonoirey 58,70 % Planado 94,85 % Ejecutado
UF 5 Nonoirey - Taumasa 58,90 % Planado 96,09 % Ejecutado	UF 6 Taumasa - Aguazul 58,40 % Planado 94,83 % Ejecutado	UF 7 Aguazul - Yopal 83,20 % Planado 86,68 % Ejecutado	

Valores por Proyecto

Valores en millones de pesos colombianos según fecha de referencia 31/12/2022



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura (2024).

Proyectos estratégicos de infraestructura

■ Navegabilidad del río Meta

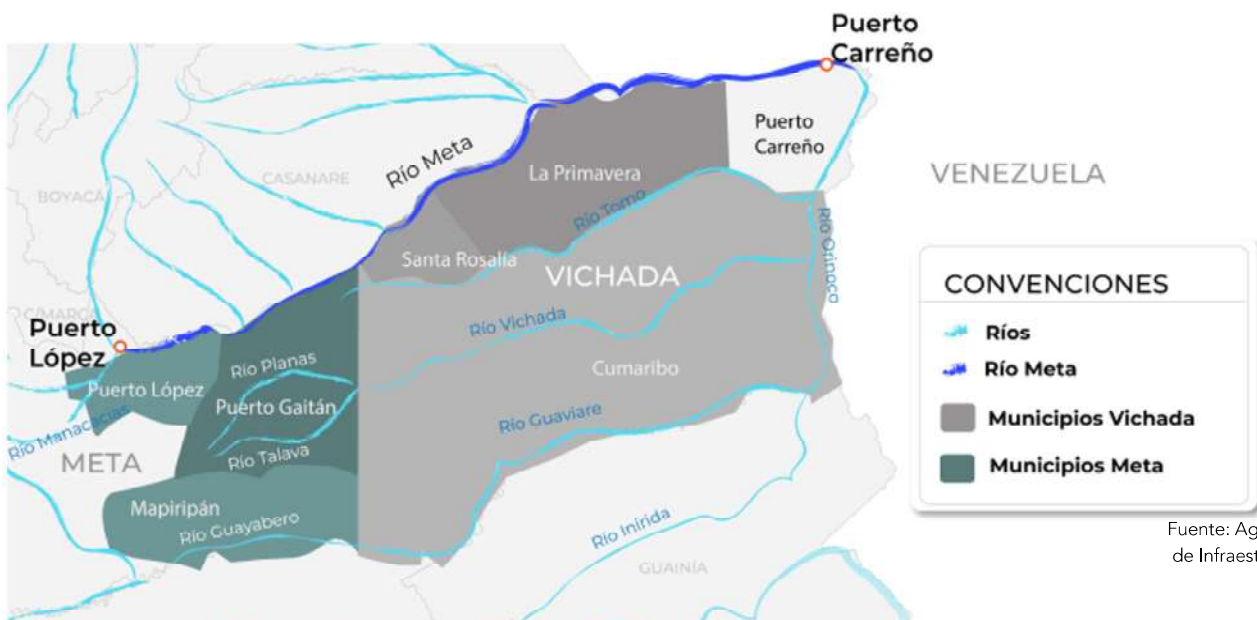
Se adjudicó la estructuración del proyecto de mejora de la navegabilidad del río Meta por un valor de \$8.500 millones a la Unión Temporal EIF Navegabilidad Río Meta, conformada por Coral Delgado & Asociados SAS, Bonus Banca de Inversión SAS e Ingeniería de Proyectos SAS. Los estudios y diseños necesarios para este proyecto deberán estar culminados antes de finales de 2024, según lo establecido por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Es fundamental garantizar que los componentes técnicos, jurídicos y financieros del proyecto estén bien definidos para asegurar que se logre poner en el mercado un proyecto eje-

cutable, bancable y sostenible, cumpliendo con las mejores prácticas para proyectos bajo la modalidad de Asociaciones Público-Privadas (APP).

■ Conectividad aérea de la Orinoquía

La región de la Orinoquía cuenta con dos aeropuertos principales: el Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio y el Aeropuerto El Alcaraván de Yopal, los cuales desempeñan un papel crucial en la infraestructura y el desarrollo de la región, funcionando como las principales puertas de entrada aérea a los Llanos Orientales. Estos aeropuertos han facilitado la conexión de la región, impulsando el crecimiento económico y social en las últimas décadas.



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura (2024).

En 2022, el Aeropuerto Vanguardia manejó un tráfico aproximado de 800,000 pasajeros, lo que representa un aumento del 10% en comparación con el año anterior, reflejando la creciente demanda de servicios aéreos en la región. El aeropuerto cuenta con una pista de aterrizaje de 2,340 metros de longitud, permitiendo la operación de aviones comerciales de tamaño mediano. Sin embargo, su instrumentación actual no permite operaciones continuas las 24 horas y presenta restricciones bajo condiciones climáticas adversas. Actualmente, opera con vuelos directos a ciudades como Bogotá, Cali y Medellín. Con base en la demanda creciente, el aeropuerto requiere una inversión para mejorar la oferta de vuelos y la calidad de los servi-

cios tanto para pasajeros como para carga, así como la mejora del estado de la pista para garantizar operaciones seguras y eficientes.

Por otro lado, el Aeropuerto El Alcaraván de Yopal, situado a 320 metros sobre el nivel del mar, es otra infraestructura clave para la conectividad de la región. Su pista de aterrizaje, de 2,300 metros de longitud y 45 metros de ancho, está pavimentada y equipada con sistemas de iluminación que permiten operaciones nocturnas y en condiciones de baja visibilidad. La terminal de pasajeros, con una superficie de 5,500 metros cuadrados, está diseñada para manejar un flujo anual de aproximadamente **400,000 pasajeros**, y cuenta con conexiones directas a ciudades como Bucaramanga y Bogotá.

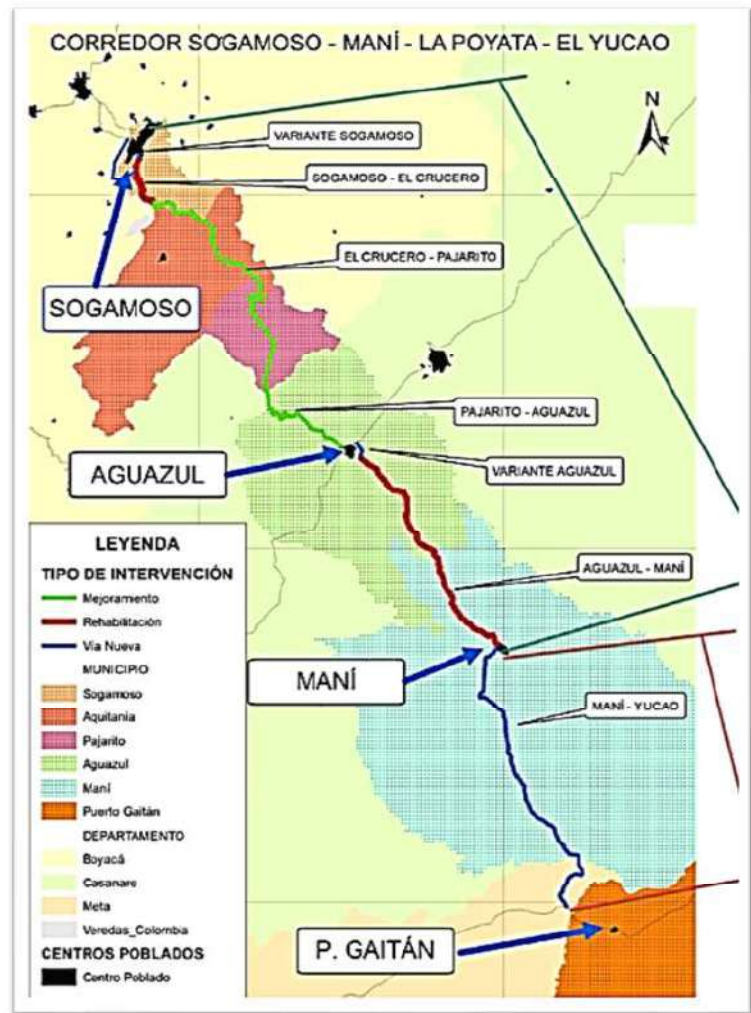
A pesar de los avances en la infraestructura de transporte aéreo, la región de la Orinoquía requiere un nuevo aeropuerto con características de mayor cobertura nacional e incluso con capacidad para operaciones internacionales. Este tipo de infraestructura es vital para el comercio y la logística de la región, que es un centro estratégico de producción agroindustrial y esencial para la economía del país. Además, un aeropuerto con conexiones internacionales sería fundamental para fortalecer el turismo en la región, que ofrece una amplia variedad de atractivos naturales y culturales, desde vastos llanos y ríos hasta tradiciones y festividades locales. La mejora en la accesibilidad aérea fomentaría la llegada de turistas, generando ingresos y promoviendo el desarrollo de la industria turística, creando empleos y oportunidades para los habitantes de la región.



Fuente: Concesión Vial de los Llanos 2025.

■ Vía Puerto Gaitán- La Poyata – Maní – Sogamoso

El proyecto estratégico, incluido en el Plan Plurianual de Inversiones (PPI) 2022-2026, tiene como objetivo garantizar la conexión entre el centro del país y los Llanos Orientales, asegurando su operación y mantenimiento a largo plazo. La construcción de este proyecto reducirá el tiempo de recorrido entre Sogamoso y Aguazul en hasta una hora, además de habilitar de forma permanente el tramo Maní – Puerto Gaitán, mejorando significativamente la conectividad de la región. Los municipios beneficiados por este proyecto son Sogamoso, El Crucero, Cuitiva, Aquitania, Pajarito, Aguazul, Maní y Puerto Gaitán. Se estima que la iniciativa generará alrededor de 30.000 empleos directos e indirectos, según cifras proporcionadas por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).



Fuente: Coviandina 2025.



Fuente: Covioriente 2025.

Impacto económico por afectaciones en la conectividad terrestre de la región

La región de la Orinoquía cuenta con dos conexiones terrestres principales para el transporte de carga hacia el centro del país: el corredor Bogotá–Villavicencio y la Transversal del Cusiana. Estos corredores, fundamentales para la movilidad y el comercio, han enfrentado diversos cierres debido a eventos naturales y otros incidentes en los últimos años. Entre los más significativos se encuentran el colapso del puente Chirajara en 2018, el derrumbe en el kilómetro 58 debido a la ola invernal de 2019, y dos cierres del corredor Bogotá–Villavicencio en 2023. Además, el colapso del puente Los Grillos en la vía Transversal del Cusiana, ocurrido en agosto de 2023 y nuevamente en junio de 2024, ha agravado la situación, afectando la circulación de carga y provocando grandes pérdidas económicas.

■ Cierres y afectaciones Bogotá – Villavicencio

En el segundo semestre de 2023, el corredor vial sufrió los efectos de desastres naturales como avalanchas, eventos sísmicos y derrumbes, lo que ocasionó cierres totales durante los meses de julio y agosto por un total de 18 días. Además, desde el 24 de agosto hasta mediados de septiembre, se registraron cierres esporádicos debido a bloqueos realizados por comunidades locales que exigían

soluciones del gobierno nacional ante los daños causados por las avalanchas y derrumbes en sus municipios. Cada día de cierre generó un impacto económico significativo para los productores de la región, con pérdidas diarias que superaron los **\$55.000 millones** en diversos sectores, incluyendo la agroindustria (palma de aceite, avicultura, porcicultura, ganadería, arroz, forestal), hidrocarburos, minería, turismo y comercio. Se estima que diariamente transitan por este corredor **10.000 vehículos**, de los cuales alrededor de **300 son automotores de carga**, según los cálculos presentados por la concesión Coviandina.



Fuente: Coviandina 2025.

■ Cierres y afectaciones Bogotá – Yopal

El cierre de la vía Transversal del Cusiana está generando importantes pérdidas económicas tanto para la población como para el sector empresarial del departamento y la región. Esta situación afecta especialmente a sectores clave como la agricultura y ganadería, la construcción,

el turismo, las industrias manufactureras, el comercio, el alojamiento, el transporte y los servicios de comida. Según estimaciones de la Cámara de Comercio de Casanare, cada día de cierre de la vía implica pérdidas diarias por un total de **\$6.303.967.369**, lo que resalta la gravedad del impacto económico que enfrenta la región debido a esta interrupción vial.



Fuente: Coviandina 2025.

Nota de cierre

El análisis realizado permite evidenciar que la infraestructura de transporte en la región de la Orinoquía desempeña un papel estructural en la dinámica económica y social, al conectar centros de producción con los principales mercados nacionales e internacionales. La región, que representa el 22,2 % del territorio colombiano y aporta aproximadamente el 6 % del PIB nacional, enfrenta retos significativos en términos de cobertura, calidad y resiliencia de su red vial, aérea y fluvial.

Los proyectos actualmente en ejecución muestran distintos niveles de avance físico y financiero, destacándose el progreso de corredores como Bogotá–Villavicencio y la Conexión Pacífico–Orinoquía. No obstante, se identifican limitaciones operativas y administrativas, como demoras en procesos prediales y ambientales, así como vulnerabilidades frente a eventos climáticos extremos, que continúan afectando la funcionalidad de los principales corredores logísticos.

Las afectaciones recientes en la conectividad terrestre, particularmente los cierres en los ejes Bogotá–Villavicencio y Bogotá–Yopal, han generado pérdidas económicas cuantificadas en más de \$60.000 millones diarios, evidenciando la alta dependencia de estas rutas y la necesidad de diversificación modal y fortalecimiento de rutas alternas.

Se concluye que es prioritario avanzar en la estructuración y ejecución de proyectos con enfoque de



Fuente: Coviandina 2025.

sostenibilidad, redundancia operativa y cobertura territorial, junto con mecanismos de seguimiento y evaluación que permitan mitigar riesgos y optimizar la inversión pública y privada en infraestructura. Este primer informe sienta las bases técnicas para un monitoreo continuo de los avances en conectividad regional y su impacto en el desarrollo económico de la Orinoquía.



Esta obra se editó en Ediciones USTA.
2025