Vanguardia

7-8

Martes, Noviembre 17 2026

7-8

Publicidad

Domingo 08 de noviembre de 2026 - 01:00 AM

Doble calzada Bucaramanga-Bogotá

Agréguenos como fuente favorita de Google



Publicado por:
Juan Pablo Remolina

¿Es posible pasar de 9 horas de trayecto entre Bucaramanga y Bogotá a 5 horas y media? Para lograr este propósito, el pasado viernes se le presentó a la ministra de Transporte una propuesta de una concesión entre Bucaramanga y Zipaquirá, tal como ha ocurrido con éxito en el resto del país. La respuesta por parte de la ciudadanía fue impresionante. Un video publicado por Metropolitano tiene más de 130.000 visualizaciones y cerca de 700 comentarios. Algunos positivos, como “Excelente”, “claro que se puede” y “hay que pensar en grande”. Pero también hay varios negativos, como “esa película la he visto repetir en los últimos 30 años”, “esos son sueños nada más” y “hay que oponerse a eso”.

Ante la avalancha de reacciones, se publicó esta semana en las redes sociales de Prosantander una conversación con el experto técnico que ha estado detrás de esta iniciativa, Manuel Felipe Gutiérrez, expresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y actual gerente de la firma de consultoría IVOTO. Vale la pena resaltar algunos de sus mensajes. Primero, es inadmisible que, de los 24 corredores nacionales con un tráfico promedio diario (TPD) de más de 6.500 vehículos, el correspondiente a Bucaramanga-Zipaquirá sea el único que no cuenta con un proyecto integral en doble calzada. Es un proyecto que impacta a 15 millones de personas (Santander, Cundinamarca, Bogotá y Boyacá) y une a las 7 provincias del departamento y a Colombia con Venezuela.

Segundo, el proyecto está concebido en dos fases. La primera comprende una doble calzada entre Bucaramanga y San Gil, con 2 túneles y 3 viaductos de una longitud total de 16 km. El siguiente tramo, entre San Gil y Ubaté, incluye terceros carriles, cuatro viaductos, un túnel y las variantes de San Gil, Socorro, Oiba, Barbosa y Susa. Entre Ubaté y Zipaquirá se espera que el INVIAS entregue terminada la doble calzada. La segunda fase consistiría en construir la doble calzada entre Ubaté y San Gil una vez se supere un TPD de 10.000 vehículos. Tercero, el costo total sería de 17 billones, incluyendo construcción y mantenimiento, los cuales se pagarían durante 40 años por mitades entre el recaudo de los 5 peajes y vigencias futuras.



➔ Vea también:
¿De qué ciudad me hablas?

Cuarto, si se arranca ya la estructuración, que valdría unos 20.000 millones, el actual Gobierno nacional podría dejar adjudicada la concesión. La construcción de la obra duraría 6 años y medio. Mientras tanto, en los siguientes cuatro años, el INVIAS debería terminar la variante de San Gil, asignar 460.000 millones para la rehabilitación y mantenimiento del corredor y arrancar la construcción de terceros carriles. ¿Se puede soñar en grande? Claro que sí. La meta está definida y hay que seguir unidos empujando para alcanzarla.



Noticias relacionadas:

Opinión

Síganos en Google Discover
Únase a nuestro canal de WhatsApp
Recíbanos en Google News

Publicado por: Juan Pablo Remolina

Este artículo obedece a la opinión del columnista. Vanguardia no responde por los puntos de vista que allí se expresen.

Publicidad