

**Análisis de impactos económicos generados por atentados terroristas a la  
infraestructura vial de Colombia**

Presentado por:

**Mariana Cañas Gaviria**  
**Jason Stiven Bermúdez Aguirre**

Asesor:

**Guillermo León Cortes**

TRABAJO DE GRADO



UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA  
FACULTAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA  
PROGRAMA DE INGENIERIA CIVIL  
BOGOTÁ  
2019

**Análisis de impactos económicos generados por atentados terroristas a la  
infraestructura vial de Colombia**

**Mariana Cañas Gaviria**  
**Jason Stiven Bermúdez Aguirre**

Trabajo presentado para optar al  
Titulo como Ingenieros Civiles

Director Guillermo León Cortes  
Profesor Titular  
Universidad Militar Nueva Granada



**UNIVERSIDAD MILITAR  
NUEVA GRANADA**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA  
FACULTAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA  
PROGRAMA DE INGENIERIA CIVIL  
BOGOTÁ  
2019**

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, queremos expresar nuestro agradecimiento al director de este trabajo de grado, Ingeniero Guillermo León Cortes, por la dedicación y apoyo que nos ha brindado, por el respeto a nuestras sugerencias e ideas y por la dirección y el rigor que ha facilitado a las mismas. Gracias por la confianza ofrecida desde que llegamos a la etapa culminante de nuestra carrera profesional. De igual forma, agradecemos a nuestros compañeros, con quienes hemos compartido varias experiencias a lo largo de nuestro pregrado.

De igual forma, este trabajo es fruto del reconocimiento y del apoyo vital que nos ofrecen las personas que nos estiman, sin el cual no tendríamos la fuerza y energía que nos anima a crecer como personas y como profesionales. Gracias a nuestras familias, porque con ellos compartimos experiencias únicas, siendo un aliento para seguir adelante con esta carrera.

A todos, muchas gracias.

## TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN-ABSTRACT .....	8
CAPITULO I- Consideraciones básicas .....	9
Tema .....	9
Problema .....	9
Planteamiento del problema.....	9
Descripcion del problema .....	9
Formulacion del problema .....	10
Objetivos .....	10
General .....	10
Especificos .....	10
Justificación .....	10
Metodología .....	11
Población a impactar .....	12
CAPITULO II- Marco referencial .....	13
Marco teórico .....	13
Infraestructura vial .....	13
Por sus características .....	13
Importancia .....	14
Clasificacion de la Infraestructura vial en Colombia.....	16
Primarias .....	16
Secundarias .....	16
Terciarias.....	17
Caminos Vecinales.....	17

Infraestructura actual vial en Colombia.....	18
Marco Histórico .....	24
Evolución de la infraestructura vial en Colombia.....	24
Marco legal .....	29
Leyes que rigen a la infraestructura vial en Colombia .....	29
CAPITULO III-Resultados.....	32
Atentados a la infraestructura vial en Colombia .....	32
Estadísticas.....	32
Consecuencias por atentados terroristas a la infraestructura vial .....	40
Económicas.....	40
Ambientales .....	41
Conclusiones.....	42
Bibliografía y referencias .....	46

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1-Autopista del Café.....	14
Figura 2- Carretera convencional.....	15
Figura 3- Infraestructura vial colombiana.....	16
Figura 4- Ruta 1 Colombia .....	23
Figura 5- Ruta 21 Colombia .....	24
Figura 6- Ruta 25 Colombia .....	24
Figura 7- Ruta 40 Colombia .....	25
Figura 8- Ruta 45 Colombia .....	25
Figura 9- Cantidad de atentados a infraestructura vial por año .....	39
Figura 10- Lugares de ocurrencia de atentados .....	39
Figura 11- Acción terrorista utilizada para atentar la infraestructura vial .....	40
Figura 12- Puente Riecito colapsado .....	43

## **LISTA DE TABLAS**

Tabla 1. Rutas nacionales activas .....	19
Tabla 2. Atentados contra infraestructura vial desde 1988 hasta 2012.....	27
Tabla 3. Atentados contra infraestructura vial desde 1988 hasta 2012.....	38

**Resumen:** En este trabajo de grado se presenta un análisis acerca de las consecuencias económicas libradas a causa de atentados terroristas sobre las vías primarias de Colombia; para ello, inicia este estudio con un conocimiento general sobre los componentes teóricos de la infraestructura vial, seguido de datos estadísticos que concretan la cantidad de intervenciones terroristas desarrolladas desde el año de 1988 hasta el 2014, estimando aquellas zonas donde este accionar se presenta como recurrente; finalmente, se exponen las consecuencias en campos económicos y ambientales ante la actividad de orden criminal, buscando concientizar de forma académica e investigativa aquellas secuelas derivadas de actos en contra del bienestar en integridad de la nación.

**Palabras claves:** Infraestructura vial, terrorismo, explosivos, conflicto interno e ingeniería civil.

**Abstract:** This grade paper presents an analysis of economic consequences of terrorist attacks on Colombia's primary roads; To this end, this study begins with a general knowledge about the theoretical components of the road infrastructure, followed by statistical data that specify the amount of terrorist interventions developed from 1988 to 2014, estimating those areas where this action is presented as recurring ; finally, the consequences in economic and environmental fields are exposed to the activity of a criminal order, seeking to raise awareness in an academic and investigative way of those consequences derived from acts against the integrity of the nation..

**Key words:** Road infrastructure, terrorism, explosives, internal conflict and civil engineering.



## **Capítulo I** **Consideraciones Básicas**

### **Tema**

Análisis de impactos económicos generados por atentados terroristas a la infraestructura vial de Colombia.

### **Problema**

**Planteamiento del problema.** Colombia, por el pasar de los años ha sido víctima de un conflicto de orden interno que afecta notoriamente la estabilidad y seguridad de la nación, situación que es agravada por aquellos actos en contra de la soberanía y estabilidad nacional; estos sucesos son conocidos como sabotajes, los cuales someten a la infraestructura vital para el desarrollo de las poblaciones generando deterioro, pérdida, afectaciones y graves consecuencias para la consolidación y avance del territorio nacional.

En representación económica, de acuerdo al Departamento Nacional de Planeación (2003), Colombia utiliza aproximadamente 3,1 millones de dólares en solventar, solucionar y acaparar cada una de las necesidades concretadas por los efectos de 862 sucesos, razón que no es clara ni acertada para la población civil; por tal motivo, existe la necesidad de atender y responder de manera académica al análisis e impacto que estos acontecimientos generan día a día, expresando no solo la parte social, sino la atención de los ciudadanos con respecto a la gestión normativa, ingenieril y ambiental, aplicada netamente para la solvencia de las problemáticas que allí se desatan.

**Descripción del problema.** El aumento constante de las afectaciones por atentados terroristas a la infraestructura vial de la nación constituyen un grave problema económico que se ha convertido en una cuestión de suma importancia, la cual necesita de un análisis de orden académico que convoque, concientice y afirme cada una de las consecuencias que afectan a los pobladores de la nación.

**Formulación del problema.**

¿Cuáles son los impactos económicos generados por atentados terroristas a la infraestructura vial de Colombia?

**Objetivos**

**General.** Identificar las consecuencias de orden económico que son fundadas por atentados a la infraestructura vial de Colombia.

**Específicos.**

- Desarrollar un banco de antecedentes con respecto a atentados terroristas a la infraestructura vial en Colombia.
- Exponer datos estadísticos acerca de los atentados terroristas perpetrados a la infraestructura vial en Colombia
- Realizar un análisis económico con respecto a los daños y secuelas derivadas por atentados terroristas a la infraestructura vial de Colombia.

**Justificación**

En los últimos años, Colombia se ha enfrentado a grandes cambios de orden político que sugieren un paso de la guerra a la paz, buscando una estabilidad integra y sostenible para la nación; sin embargo, la existencia actos terroristas en contra de la infraestructura fundamental para el desarrollo de los ciudadanos como las vías de orden primario, generan una alta obstaculización con consecuencias que afectan de forma directa a los ciudadanos de Colombia, abarcando aspectos tales como el económico, social y ambiental, ejes fundamentales para consecución del fin último de los Estados: la supervivencia.

Por lo anterior, existe una necesidad de exponer con cifras aproximadas a la realidad lo mucho que afecta de manera directa cualquier acto en contra de la ley a cada individuo de la nación,

donde se concientice de forma certera, clara y objetiva la sanción indiscutible a los actos en contra de la estabilidad y progreso del país, razón que permite desarrollar una investigación concienzuda, académica y adecuada para la exposición de estos daños en pro a la sensibilización de la población.

Por lo anterior, es de interés proteger la estabilidad de la nación, previniendo y controlando los posibles factores de deterioro económico, que aparte de ser un interés común, se encuentra enmarcado en diferentes artículos de nuestra constitución nacional, dando paso no solo a una mejora de los procesos ya establecidos, sino a su vez, para crear una conciencia individual dentro de la institución académica, progresando continuamente en estos actos de estudio interno.

### **Metodología**

Inicialmente, en esta investigación se desarrollara una metodología de tipo descriptiva y argumentativa, que de acuerdo con Hernández (2002), permite buscar y orientar el porqué de la necesidad de conocer las consecuencias económicas generadas por intervenciones de tipo terrorista, basados en un enfoque netamente cualitativo, pues los datos que dentro de esta investigación se expresan, son bases de actividades académicas y análisis previamente desarrollados; este método, permitirá conocer información de primera mano de interés tanto ingenieril como económico, para así, crear conciencia argumentada y demostrada a la población civil colombiana, siendo estudios de alto impacto y gran importancia para la consolidación del estado.

Para lograr este objetivo, en primer lugar se desarrollara un banco de antecedentes exclusivo para atentados terroristas en la infraestructura vial colombiana, además de la clasificación y tipo de componentes que contiene la infraestructura vial, logrando establecer estadísticas de método, lugar de ocurrencia y cantidad desde el año 1988 hasta el 2012, seguido del análisis de orden económico que resulta después de un atentado; finalmente, se consolidaran aquellas consecuencias, haciendo entonces un análisis de orden académico para ejemplificar y exponer el daño de gran magnitud que estos actos provocan a la nación colombiana y sus ciudadanos.

### **Población a impactar**

Para cada uno de los objetivos a desarrollar dentro de esta investigación, la población a impactar se concentra en aquellos departamentos que son foco de intervención terrorista tales como Antioquia, Arauca, Atlántico, Bolívar, Caldas, Caquetá, Casanare, Cauca, Córdoba, Cundinamarca, Guaviare, Huila, la Guajira, Magdalena, Meta, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Quindío, Risaralda, Santander, Sucre, Tolima y Valle del Cauca, logrando integrar al menos el 75% de la población de Colombia; sin embargo, es de aclarar que no solo estos sectores son los primeramente afectados, pues indirectamente, el resto de la nación resulta expuesta a las decisiones de orden político y económico que los altos mandos colombianos imparten al momento de que estos atentados ocurren; por tal motivo, el 25% restante resulta ser la población de orden secundaria víctima de tales acciones en contra de la ley.

## Capítulo II Marco referencial

### Marco teórico

#### Infraestructura Vial

De acuerdo con Pérez (2005), la infraestructura vial es aquel medio que permite la conexión terrestre entre las poblaciones, movilizándolo no solamente individuos sino mercancía y materiales que suplen la ausencia de algunas necesidades básicas, permitiendo desarrollar tareas de nivel productivo como los servicios, atracción, turismo, entre otras. Asimismo, existe una clasificación de orden general que responde a criterios de construcción, ubicación, longitud, accesos geográficos, así:

**Por sus características.** En primer lugar, el Instituto Nacional de Vías-INVIAS (2016) indica que la clasificación de la infraestructura vial por características depende de la frecuencia e índice de tráfico de la misma, logrando consolidarlas en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales. La primera, es definida por Bañon y Bevia (s.f) como aquellas carreteras planeadas, edificadas y señalizadas para el movimiento de vehículos sin conseguir acceso alguno a propiedades aledañas a la misma, además de no cruzar a ninguna otra vía de comunicación de paso y constando de una variedad de calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí de manera uniforme.



*Figura 1.* Autopista del café  
Fuente: Autopistas del Café, (2019).

La segunda, se denomina autovía, la cual Valladares (2014), indica que son aquellas carreteras que sin reunir los requisitos de una autopista, están conformadas por calzadas separadas para ambos sentidos, teniendo un limitante con respecto a las construcciones que se encuentran aledañas a las mismas. En tercer lugar, se conocen las carreteras convencionales, que según al Boletín Oficial del Estado de España (2016), son aquellas vías que no reúnen características propiamente de autopistas y autovías, pero conectan dos puntos de movilidad de manera ágil y oportuna.



*Figura 2. Carretera Convencional*  
Fuente: Repara tu coche, (2019).

### **Importancia de la infraestructura vial**

La Dirección Nacional de Planeación- DNP (2014), indica que dentro de las actuaciones de importancia e impacto para el desarrollo de las naciones se encuentra la habilitación de la estructura vial, pues es el único medio que permite el movimiento tanto de personal como de carga necesaria para la supervivencia de la ciudadanía. Actualmente, las naciones que perciben una movilidad de alta intervención, reciben económicamente ventajas y desarrollo social sostenible, pues sus costos

de traslado disminuyen de forma significativa; sin embargo, aquellas naciones que obstaculizan la construcción y/o manutención de las mismas, incrementan constantemente todos los servicios que sugieren su traslado.

Por lo anterior, Guzmán (2015), manifiesta que la creación constante de la estructura vial ayuda a satisfacer tanto las necesidades básicas como aquellas que ayudan a mejorar las circunstancias en las que el ser humano transcurre en el día a día, precisamente en campos como el educativo, laboral, alimenticio y salud. De esta manera, las actividades que ameriten el desarrollo estructural y vial de una nación convocan al mejoramiento estratégico de la misma, equiparando niveles de competitividad de alta trascendencia para la manutención económica tanto de la población como del territorio mismo.



*Figura 3.* Infraestructura vial colombiana  
Fuente: INVIAS, (2011)

Para naciones como Colombia, en épocas como las que transcurrieron en el mandato del ex presidente Pedro Nel Ospina, Meisel, Ramírez y Jaramillo (2014), afirma, que este dirigente encaminó la mayor parte de los recursos recibidos por actos como la indemnización de Panamá a la construcción de vías férreas y carreteras. Asimismo, programas como el de Fomento del Banco

Mundial de 1950 se desarrolló como un plan altamente efectivo de obras públicas, además de la importancia impartida por la administración de Turbay Ayala y la reciente intervención en vías 4G institucionalizadas por Juan Manuel Santos Calderón. Estos actos caracterizan a la infraestructura vial como una de las bases de gobierno de cada cuatrienio nacional, donde los dirigentes fomentan y centran alta atención en el progreso vial del territorio, tanto así, que Urdaneta (2017), expone que al momento en que las vías no se encuentren en condiciones para satisfacer a las necesidades de la población, es muy poco probable que el campo económico de la misma progrese, afectando además los altos índices de pobreza que impactan directamente al desarrollo de las naciones.

### **Clasificación de la infraestructura vial en Colombia**

De acuerdo con la Vicepresidencia de Colombia (2015), en Colombia, la infraestructura vial está regida bajo los lineamientos de la Red Nacional de Carreteras, regulada por el Ministerio de Transporte colombiano mediante el Instituto Nacional de Vías-INVÍAS y sus conductas legales dadas por el decreto 1735 de agosto de 2001 y algunas empresas privadas por actos netamente concesionarios. Dentro de los estamentos legales colombianos, esta infraestructura vial está compuesta por tres ramas diferentes, desglosadas a continuación:

- **Carreteras primarias:** Según INVÍAS (2016), esta clasificación corresponde a aquellas vías que son regidas bajo la red vial nacional de rutas nacionales primarias, comandadas por el Instituto Nacional de Vías- INVÍAS y ocasionalmente concesionadas a través de la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI. Generalmente, estas carreteras corresponde a vas e gran extensión como calzadas ya pavimentadas que conectan la red vial a nivel nacional.
- **Carreteras secundarias:** Para INVÍAS (2016), estas carreteras corresponden a la red vial secundaria, las cuales comunican las cabeceras municipales entre sí, o logran atravesar la cabecera municipal conectándose con una carretera de orden primario. Estas, pueden estar



pavimentadas o en afirmado, siendo además dirigidas por los altos mandos de los departamentos, encargados de constatar el inventario y establecer un plan vial para su mantenimiento y mejora. Ocasionalmente, existen algunas carreteras secundarias que son cedidas a concesiones privadas para su construcción y mejoramiento.

- **Carreteras terciarias:** Indica INVIAS (2016), que estas carreteras integran la red terciaria vial de Colombia, cumpliendo con la función de entrelazar las cabeceras de orden municipal con zonas veredales. Generalmente, se encuentran construidas en afirmado, pues al ser pavimentadas debe cumplir con las condiciones geométricas fijadas para las vías secundarias. Su mandato es supeditado por los municipios, pero existen algunas carreteras que están bajo el cargo del departamento o INVIAS.
- **Caminos Vecinales:** Afirma INVIAS (2016), que este tipo de carreteras corresponde a aquellas vías que no alcanzan a clasificarse dentro de los tres primeros niveles expresados con anterioridad; por tal razón, estas vías se encuentran construidas principalmente en municipios, quienes están encargados de su funcionamiento. Asimismo, existen algunos caminos que son desarrollado por la misma comunidad, sin cumplir de primera mano las exigencias dadas por INVIAS y el Ministerio de Transporte, estando habitualmente en afirmado, en mal estado o transitables solo con climas soleados.

Para el año 2015, el Ministerio de Transporte (2015), expone que la red de carreteras mantenía una extensión de 206.727 km, divididos en 19.306 km de la red primaria, 45.137 km red secundaria y 142.284 km de la red terciaria, además de contar con 5.097 puentes y 2.279 km en doble calzada, 10 viaductos y 40 túneles. Para tal efecto, cada kilómetro cuadrado de territorio nacional, existen 9km de vías ya construidos.

## Infraestructura actual vial de Colombia

Expone Gómez (2017), que al día de hoy, existen 46 rutas nacionales activas mediante la Resolución 339 del 26 de febrero de 1999. De igual forma, estas rutas dinamizan no solo una vía principal, sino tramos alternos, pasos, variantes, ramales y sub-ramales. De estas 46 rutas nacionales, 20 son de tipo troncal, 24 de tipo transversal y 2 rutas circulares que salen y llegan prácticamente al mismo punto de partida, ocurrencia única de las regiones insulares; dentro de estas rutas, existen los tramos, los cuales conforman aquella parte de una ruta de una longitud de alrededor de 100 km entre puntos importantes y significativos de la misma. Asimismo, de acuerdo con ARCGIS (2012), las rutas de nomenclatura impar son troncales, las cuales mantienen un origen en el sur del país, teniendo un avance de sus abscisas de sur a norte hasta la costa caribe. Por otro lado, las rutas de nomenclatura par son transversales, teniendo un origen en el occidente en el pacífico., dirigiéndose hacia el oriente de la nación, donde se encuentra la frontera con Venezuela y Brasil.

Por lo anterior, de acuerdo a la tabla 1, las rutas nacionales activas son las que a continuación se exponen:

*Tabla 1. Rutas nacionales activas*

No	Ruta Nacional	Tipo de Ruta	Recorrido Actual	Tramos (Km.)	Total (Km.)
1	Ruta 01	Circular	Circunvalación de la Isla de San Andrés	28,02	<b>28,02</b>
2	Ruta 03	Circular	Circunvalación de la Isla de Providencia	17,73	<b>17,73</b>
3	Ruta 05	Troncal	La Espriella - Río Mataje	10,01	<b>10,01</b>
4	Ruta 08	Transversal	Guachucal – Ipiales	23,80	<b>23,80</b>
5	Ruta 10	Transversal	Tumaco - Junín - Túquerres - Pedregal // Pasto - La Piscicultura - El Pepino	378,74	<b>378,74</b>
6	Ruta 12	Transversal	La Lupa – Santiago	111,46	<b>111,46</b>
7	Ruta 13	Troncal	Las Ánimas - Cértegui - Quibdó	54,42	<b>54,42</b>
8	Ruta 17	Troncal	Túquerres - Samaniego	54,67	<b>54,67</b>
9	Ruta 19	Troncal	Cali - Cruce Ruta 40 (Loboguerrero)	51,42	<b>51,42</b>
10	Ruta 20	Transversal	Munchique - Popayán - Paletará - Isnos - San Agustín - Pitalito - La	360,73	<b>371,13</b>

			Portada // Altamira - Gabinete - Orrapihuasi - Depresión el Vergel - Florencia		
<b>11</b>	Ruta 21	Transversal	Montería - Cereté - Loricá	55,38	<b>62,16</b>
<b>12</b>	Ruta 23	Troncal	Cali - Yumbo - Mediacanoa - Ansermanuevo - La Virginia // Planeta Rica - Montería	245,66	<b>282,36</b>
<b>13</b>	Ruta 24	Transversal	Patico - Candelaria - Laberinto	174,60	<b>194,48</b>
<b>14</b>	Ruta 25	Troncal	Puente Internacional Rumichaca - Pasto - Cano - Mojarras - Popayán - Ye de Villa Rica - Jamundí - Cali - Palmira - Buga - Andalucía - La Paila - La Victoria - Cartago - Cerritos - La Virginia - Remolinos - Cauyá - La Felisa - La Pintada - Primavera - Ancón Sur - Medellín - Hoyo Rico - Los Llanos - Tarazá - Caucasia - Planeta Rica - La Ye - Sincelejo - Puerta de Hierro - Carreto - Calamar - Palmar de Varela - Barranquilla	1851,38	<b>2271,01</b>
<b>15</b>	Ruta 25B	Troncal	La Pintada - Peñalisa // Bolombolo - Santafé de Antioquia	115,16	<b>115,16</b>
<b>16</b>	Ruta 26	Transversal	Morales - Piendamó // El Crucero - Totoró - Guadalejo	165,94	<b>323,34</b>
<b>17</b>	Ruta 27	Troncal	Plato - Salamina - Palermo	166,79	<b>166,79</b>
<b>18</b>	Ruta 29	Troncal	Armenia - Pereira - Dosquebradas - Chinchiná - Manizales // La Estrella - La Felisa	132,02	<b>206,76</b>
<b>19</b>	Ruta 30	Transversal	Neiva - Balsillas - Santo Domingo - Mina Blanca	166,46	<b>166,46</b>
<b>20</b>	Ruta 31	Troncal	Santander de Quilichao - Río Desbaratado - Florida - Palmira	85,25	<b>85,25</b>
<b>21</b>	Ruta 36	Transversal	Chaparral - Ortega - Guamo	80,54	<b>80,54</b>
<b>22</b>	Ruta 37	Troncal	La Plata - Puerto Valencia - Guadalejo - Páez - Irlanda // Puente Río Negro - El Palo	156,33	<b>165,08</b>
<b>23</b>	Ruta 40	Transversal	Buenaventura - Citronela - Córdoba - Loboguerrero - Cruce Ruta 25 (Buga) // La Paila - Club Campestre - Armenia - Calarcá - La Línea - Cajamarca - Ibagué - Cruce Ruta 45 (Espinal) - Chicoral - Girardot - Fusagasugá - Silvania - Bogotá D.C. - Villavicencio - Puerto López - Puerto Gaitán - Puente Arimena - La Arepa // Juriepe - Puerto Carreño	948,49	<b>1112,44</b>
<b>24</b>	Ruta 43	Troncal	Cruce Tesalia - Tesalia - Teruel // Ibagué - Mariquita // El Banco - San José - Ye de Arjona	232,52	<b>283,19</b>
<b>25</b>	Ruta 45	Troncal	Puente Internacional San Miguel - Santa Ana - Ye de Urcusique - Mocoa - San Juan de Villalobos - Pitalito - Garzón - Río Loro - Neiva - Natagaima - Castilla - Espinal - Girardot - Cambao - Cruce Ruta 50 // Honda - Puerto Salgar - Caño Alegre - Río Hermitaño - La Lizama - San	1574,90	<b>1729,85</b>

			Alberto - La Mata - San Roque - Bosconia - Río Ariguani - Aracataca - Ye de Ciénaga		
<b>26</b>	Ruta 45A	Troncal	Bogotá D.C. - Cajicá - Zipaquirá - Ubaté - Puente Nacional - San Gil - Bucaramanga - La Cemento - Río Negro - San Alberto	467,47	<b>515,69</b>
<b>27</b>	Ruta 48	Transversal	Ansermanuevo - Cartago	10,14	<b>10,14</b>
<b>28</b>	Ruta 49	Troncal	San Roque - La Paz - Río Pereira - San Juan del Cesar - Buenavista	217,33	<b>219,86</b>
<b>29</b>	Ruta 50	Transversal	El Afirmado - Las Ánimas - Santa Cecilia - Asia // Tres Puertas - La Manuela - Estación Uribe - Manizales - Puente La Libertad - Fresno - Mariquita - Honda - Villeta - Tobiagrande - Bogotá D.C. - Los Patios - Guasca	668,35	<b>773,95</b>
<b>30</b>	Ruta 55	Troncal	Bogotá D.C. - La Caro - Tocancipá - Chocontá - Tunja - Duitama - La Palmera - Presidente - Pamplona - Los Patios - Cúcuta - Puerto Santander - Puente Internacional Pedro de Hevia	596,18	<b>844,44</b>
<b>31</b>	Ruta 56	Transversal	Medellín - Las Palmas - Don Diego - La Unión - Sonsón // Yacopi - La Palma // Chocontá - Brisas - Guateque - El Secreto – Aguaclara	265,50	<b>314,90</b>
<b>32</b>	Ruta 60	Transversal	Quibdó - La Mansa - Peñalisa - Bolombolo - Primavera // Medellín - Santuario - Peaje Cocorná - Cruce Ruta 45 (Caño Alegre) // Cruce Ruta 45 (Dos y Medio) - Otanche - Río Minero - Chiquinquirá - Sáchica - Tunja - Páez	763,96	<b>763,96</b>
<b>33</b>	Ruta 62	Transversal	Turbo - Chigorodó - El Tigre - Dabeiba - Cañasgordas - Santafé de Antioquia - Puente Aurra - Medellín // Hatillo - Barbosa - Cisneros - Alto de Dolores - Puerto Berrío - Puerto Olaya - Cruce Ruta 45 // Puerto Araujo - Landázuri - Barbosa - Tunja - Cruce Ruta 55 (Duitama) - La Ye - Tibasosa - Sogamoso - El Crucero - Aguazul	897,08	<b>917,77</b>
<b>34</b>	Ruta 64	Transversal	Cruce a Guane - San Gil - Onzaga // Belén - Sácama - Cruce Ruta 65 (La Cabuya)	261,07	<b>264,31</b>
<b>35</b>	Ruta 65	Troncal	Villagarzón - Puerto Bello - San José del Fragua - Florencia - Puerto Rico - Mina Blanca // San José del Guaviare - Cruce Puerto Rico - Ye de Granada - Granada - Río Ocoa - Villavicencio - Barranca de Upía - Monterrey - Aguazul - Yopal - Paz de Ariporo - La Cabuya - Saravena	1282,34	<b>1314,91</b>
<b>36</b>	Ruta 65A	Troncal	La Uribe - Ye de Granada	109,82	<b>117,86</b>

37	Ruta 66	Transversal	Barrancabermeja - Cruce Ruta 45 (La Lizama) // Cruce Ruta 45 (La Fortuna) - Lebrija - Palenque - Bucaramanga - Cuestaboba - Pamplona // La Lejía - Saravena // Tame - Corocoro - Arauca - Puente Internacional José Antonio Páez	555,82	<b>558,86</b>
38	Ruta 70	Transversal	Gamarra - Aguachica // Aguaclara - Río de Oro - Ocaña - Alto del Pozo - Sardinata - El Zulia - Cúcuta - Puente Internacional Simón Bolívar	270,60	<b>314,83</b>
39	Ruta 74	Transversal	Puerto Rey - Montería // Cereté - Cruce Ruta 25 (La Ye) // El Viajano - San Marcos - Guayepo - Achí	231,68	<b>286,61</b>
40	Ruta 75	Troncal	Calamar - San José del Guaviare	74,44	<b>74,44</b>
41	Ruta 78	Transversal	Lorica - Chinú // Puerta de Hierro - Magangué - Yatí // La Bodega - Mompós - Guamal - El Banco - Tamalameque - El Burro	271,51	<b>275,87</b>
42	Ruta 80	Transversal	El Carmen de Bolívar - Plato - Pueblo Nuevo - Bosconia - Valledupar - La Paz	309,81	<b>379,03</b>
43	Ruta 85	Troncal	Leticia - Tarapacá (PR 25+000)	20,70	<b>20,70</b>
44	Ruta 88	Transversal	Cuestecitas - Paradero - Maicao	101,16	<b>104,32</b>
45	Ruta 90	Transversal	Turbo - Necoclí - Puerto Rey // Moñitos - San Bernardo del Viento - Lorica - Coveñas - San Onofre - María la Baja - Cruz de Viso - Cartagena - Pensales - Barranquilla - Santa Marta - Río Palomino - Riohacha - Paraguachón	873,07	<b>947,90</b>
46	Ruta 90A	Transversal	Cartagena - Lomita Arena - Barranquilla	113,34	<b>113,34</b>

Fuente: Gómez, (2017).

Dentro de las rutas más significativas y de gran impacto para la nación, se reconocen entonces las relacionadas en las figuras 4,5, 6,7 y 8:



Figura 4- Ruta 01 Colombia  
Fuente: Wikipedia, (2019).

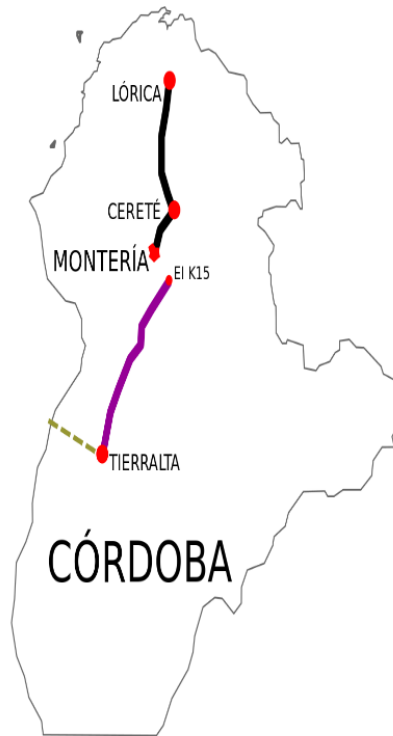


Figura 5- Ruta 21 Colombia  
Fuente: Wikipedia, (2019).



Figura 6- Ruta 25 Colombia  
Fuente: Wikipedia, (2019).



Figura 7- Ruta 40 Colombia  
Fuente: Wikipedia, (2019).



Figura 8- Ruta 45 Colombia  
Fuente: Wikipedia, (2019).

## **Marco histórico**

### **Evolución de la infraestructura vial en Colombia**

Al comenzar con épocas realmente remotas, la Organización Nacional Indígena de Colombia (2019), indica que en momentos tales como el prehispánico, la nación había desarrollado una red de caminos que buscaban trasladar y comercializar los productos que cada una de las poblaciones producía de acuerdo a territorio e interés común; de esta forma, aquellos productos resultantes del altiplano como la sal y el maíz, lograron llegar a zonas tales como la costa y la Sierra Nevada de Santa Marta. En productos tales como el oro y la concha marina, estos se movilizaban por medio de caminos netamente indígenas ubicados en las costas y en la sabana hasta la cordillera. Generalmente, los caminos constituidos por los indígenas solían tener características angostas, ya que no tenían acceso a instrumentos tales como la rueda o los animales de carga.

Por otro lado, Lancheros (2017), afirma que en el periodo colonial, inicia la consolidación de caminos de herradura, desarrollados sobre aquellos caminos indígenas que con el tiempo, no soportaron el movimiento constante de animales de carga y la rueda. Por lo anterior, el paso del tiempo hasta la época colonial permitió desarrollar vías de mayor tráfico que los caminos de herradura y caminos indígenas, diferenciándose significativamente por la facilidad de conexión entre provincias y su capacidad de control por medio de una delegación real. Dentro de los primeros caminos instituidos para tal fin, se conocen el camino de Opón y el camino del Carare, los cuales conectaban a Santa Fe con el Río Magdalena.

Para el siglo XX, el Ministerio de Transporte (2011), expone que en Colombia, comenzaron a llegar primero los vehículos que las carreteras. Por tal razón, en 1905, el expresidente Rafael Reyes instaura el Ministerio de Obras Públicas que impulsó la construcción de vías nacionales, líneas férreas y canalización de los ríos, logrando integrar nuevas vías inicialmente en las



principales ciudades y pueblos vecinos, sustentado en construcciones tales como la carretera Central del Norte, la cual conectaba sectores tales como Bogotá, Tunja, Santa Rosa de Viterbo, Belén, Soatá, el Armorzadero y Cúcuta. Esta carretera tenía 115 kilómetros construidos y no fue terminada hasta la década de los treinta bajo el Gobierno de Enrique Olaya Herrera (1930-1934).

Entre tanto, Osorio (2014), afirma que para 1930 Colombia poseía una red vial de aproximadamente 5.700 km que no estaban integradas como red nacional; sin embargo, estas vías permitían el desarrollo de actividades tales como la navegación por el río Magdalena, y comunicaban con el exterior. Por lo anterior, por medio de la ley 88 de 1931 se instituye el Consejo Nacional de Vías de Comunicación, quien tenía la misión de preparar de manera profesional e integrada el primer plan de carreteras, logrando concretar al menos de 6.204 km de vías construidas, divididas en la troncal del centro, troncal occidental, troncal oriental y transversales.

Ya para finales del siglo XX e inicios del XXI, Cerquera (2007), indica que el ministerio de Obras Públicas emite la Resolución 0830 del 5 de febrero de 1992 y la Resolución modificatoria 09300 12 de agosto de 1992, las cuales definen la clasificación de las carreteras de acuerdo a área, ubicación y capacidad vehicular, permitiendo asignar un número de nomenclatura para el conjunto de vías de las rutas de orden nacional. Para el año de 1993, este ministerio desaparece y es reemplazado por el Ministerio de Transporte, el cual recibe 100.000 km de vía, de las cuales 13.000 se encontraban pavimentadas.

Para gobiernos tales como el de Cesar Gaviria (1990-1994), Perez (2005), expone que hubo un detenimiento de gran impacto para la infraestructura vial nacional, pues algunas rutas nacionales que fueron definidas por la Resolución 0830 del 5 de febrero de 1992, hasta ese entonces no habían sido construidas o eran carreteras de poco tráfico e importancia. Por lo anterior, se emite entonces la Resolución No 3700 de 1995, la cual instauró una nueva nomenclatura para las carreteras

nacionales, reorganizando además las principales rutas por numeración impar y par para conocer de manera precisa cuales pertenecían al grupo de troncales, transversales, variantes, tramos y subtramos.

Para el gobierno del doctor Álvaro Uribe Vélez, Acosta (2017), indica que comienza a desarrollarse el Plan Vial Regional, el cual buscaba generar un inventario de las vías de orden secundario y terciario de cada departamento, estableciendo entonces metodologías de mejoramiento para su constante funcionamiento, determinando además cuales necesidades debían subsanarse de mejor manera. Finalmente, para el gobierno de Juan Manuel Santos Calderón, surge el programa de Corredores para la Prosperidad, complementando el plan emitido por Álvaro Uribe Vélez, implementando la pavimentación de 508 km de vías y la construcción de túneles, viaductos, y doble calzadas.

## **Marco Legal**

### **Leyes que rigen a la infraestructura vial en Colombia**

Para la normalización, regulación y aplicación de la infraestructura vial en Colombia, existe una normatividad que integra cada uno de los aspectos que posibilitan su implementación y adaptación, dados por la normatividad expuesta por INVIAS (2019) a continuación:

- **Acuerdo 018 del 2000:** Acuerdo que adopta los estatutos internos del Instituto Nacional de Vías.
- **Anexo de la resolución N° 000890:** Anexo que establece el diseño y los parámetros que deben contener las vallas informativas de las obras de infraestructura del instituto nacional de vías, la agencia nacional de infraestructura, y la unidad administrativa especial de aeronáutica civil.

- **Anexos a la Resolución N° 004334:** Anexos que permiten delegar, facultar, proceder y fijar requisitos con respecto a la liquidación de los contratos celebrados por el Instituto Nacional de Vías.
- **Comunicado Resolución 000915 del 23 de Marzo de 2010:** Comunicado del Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, mediante Resolución 000915 del 23 de Marzo del 2010.
- **Decreto N° 2056- 2003:** Decreto que modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías, y se dictan otras disposiciones.
- **Decreto N° 2067 del 2003:** Decreto que modifica la planta de personal del Instituto Nacional de Vías y se dictan otras disposiciones.
- **Decreto N° 2171 del 1992:** Decreto que reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del orden Nacional.
- **Ley 769 del 2002:** Ley que expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- **Resolución N° 01148 del 14 de marzo de 2008:** Resolución que establece las funciones de los supervisores de proyectos de contratos de obras, consultoría, ambientales, sociales, prediales y de prestación de servicios y otras.
- **Resolución N° 02944 del 13 de junio de 2008:** Resolución que establece los parámetros mínimos de revisión para posibilitar los proyectos de inversión de infraestructura vial territorial en inversión de los recursos del Fondo Nacional de Regalías.

- **Resolución N° 03288 del 15 de agosto de 2007:** Resolución que permite la actualización de las especificaciones generales de construcción de carreteras para los contratos de obra desarrollados por el instituto nacional de vías.
- **Resolución N° 03662 del 13 de agosto de 2007:** Resolución que establece el proceso para imponer sanciones y multas por la mala celebración de contratos por INVIAS.
- **Resolución N° 05193 del 10 de diciembre de 2008:** Resolución que establece medidas de tránsito para la temporada vacacional de navidad y año nuevo, modificando además de forma parcial la Resolución 005776 del 20 de diciembre de 2007.
- **Resolución N° 2566 - 2567 del 16 de junio de 2010:** Resolución que implementa las funciones u obligaciones de los gestores técnicos de proyectos, de contratos, ambientales, sociales, prediales y administrativos y se dictan otras disposiciones.
- **Resolución 1054 de 2011:** Resolución que establece las medidas de tránsito que garanticen la movilidad en las vías nacionales, especialmente en fechas festivas.
- **Resolución N° 0000227 del 1 de febrero de 2013:** Resolución que fija las tarifas de los peajes que están localizados en el corredor vial "Zipaquirá - Bucaramanga (Palenque)" a cargo del Instituto Nacional de Vías.
- **Resolución N° 0000228 1 de febrero de 2013:** Resolución que fija las tarifas de los peajes que se encuentran bajo el mandato de INVIAS.
- **Resolución N° 000803 (25/02/05):** Resolución que adopta la norma para procedimientos de Archivo y Correspondencia del Instituto Nacional de Vías.

### Capítulo III Resultados y Análisis

#### Atentados a la infraestructura vial en Colombia

##### Estadísticas.

Para la generación de datos de alta confiabilidad, el Centro de Memoria Histórica de Colombia (s.f), ha generado una base de datos en donde se representan cada uno de los atentados terroristas perpetrados por medio del sabotaje a bienes civiles, especialmente a la infraestructura vial, especificando fecha, sector, población plenamente afectada, tipo de bien e implicado. Para efectos de análisis, esta información ha sido tabulada y graficada con el fin de facilitar la aclaración de las consecuencias generadas, aunando además que esta información es alimentada por boletines e informes, situación que en ocasiones ausenta datos de locación y exactitud del daño; por lo anterior, en los datos que no se logra establecer el punto o localidad específica, se asigna la palabra No Aplica-N.A. De acuerdo a ello, en la tabla 2 se desarrolla entonces el banco de datos así:

*Tabla 2. Atentados contra infraestructura vial desde 1988 hasta 2012*

No.	Año	Departamento	Municipio	Lugar de Ocurrencia	Tipo de Hecho	Tipo de Bien	Tipo de Implicado
1	1988	Cauca	Piendamó	Corregimiento Tunia	Sabotaje	Infraestructura vial	Guerrilla-M-19
2	1988	Cauca	La Sierra	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-M-19
3	1988	Antioquia	N/A	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
4	1988	Santander	Carcasí	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
5	1988	Cesar	Pailitas	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
6	1988	Santander	Cerrito	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
7	1988	Santander	N/A	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
8	1988	Risaralda	Guática	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-EPL
9	1988	Huila	N/A	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
10	1988	Distrito Capital	Bogotá D.C.	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
11	1988	Antioquia	N/A	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
12	1988	Santander	San Vicente de Chucurí	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
13	1988	Santander	N/A	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
14	1988	Cesar	N/A	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN

15	1988	Cesar	Chiriguaná	Corregimiento Poponte-Sitio Loma de Sabaneta	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
16	1989	Santander	El Playón	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
17	1989	Santander	Barrancabermeja	Vía a Bucaramanga	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
18	1989	Cesar	Aguachica	Corregimiento Norean	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
19	1989	Cesar	Bosconia	Vía a Copey	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
20	1989	Cesar	Curumaní	Vía a San Roque	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
21	1989	Santander	Barrancabermeja	Barrio 1° de Mayo	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
22	1989	Antioquia	Cáceres	ID Guarumo-Sitio Santa Rita	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
23	1989	Antioquia	Cáceres	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
24	1989	Antioquia	San Luis	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
25	1989	Cesar	Aguachica	Vía a Santa Marta	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
26	1989	Cesar	Pailitas	Caserío El Burro	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
27	1989	Arauca	Puerto Rondón	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
28	1989	Córdoba	Ayapel	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
29	1990	Antioquia	Cocorná	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-Sin Identificar
30	1990	Antioquia	Cocorná	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
31	1990	Santander	Barrancabermeja	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
32	1990	Cesar	La Jagua de Ibirico	Corregimiento La Palmita - Sitio Las Palmitas	Sabotaje-Quema de Vehículos	Infraestructura Vial - Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
33	1990	Cauca	Patía (El Bordo)	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-Sin Identificar
34	1990	Cauca	El Tambo	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-Sin Identificar
35	1990	Huila	Pitalito	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
36	1990	Antioquia	Caldas	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-EPL
37	1990	Huila	Palermo	16 kilometros al sur de Neiva	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
38	1990	Huila	Palermo	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
39	1990	Norte de Santander	Ocaña	Cabecera Municipal-Barrio Galán	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
40	1990	Norte de Santander	Ocaña	Cabecera Municipal	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
41	1990	Norte de Santander	Bucaramanga	Vía a Rionegro	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
42	1990	Antioquia	N/A	Sitio La Pintada	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada

43	1990	Cauca	Patía (El Bordo)	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
44	1990	Cauca	Patía (El Bordo)	Vía Panamericana-El Mango	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
45	1990	Cesar	Pailitas	Quebrada La Floresta	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
46	1990	Caquetá	Valparaíso	Río Pescado	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
47	1990	Caquetá	San José de Fragua	Río San Juan-vía a Florencia	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
48	1990	Arauca	Tame	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
49	1991	Meta	Puerto Lleras	Río Ariari	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
50	1991	Antioquia	Yondó	Caserío Bodagas-Troncal de La Paz	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
51	1991	Cundinamarca	Sibaté	Vía Bogotá D.C.-Girardot Kilometro 16	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
52	1991	Cundinamarca	Silvania	Río Sabaneta	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
53	1991	Sucre	Toluviejo	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
54	1991	Cundinamarca	Apulo	Vía Bogotá D.C.-Tocaima	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
55	1991	Cundinamarca	Caqueza	Vía Bogotá D.C.-Villavicencio	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
56	1991	Cundinamarca	Caqueza	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
57	1991	Huila	Campoalegre	Vía a Neiva	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
58	1991	Santander	Piedecuesta	A 25 kilómetros de Bucaramanga	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
59	1991	Cauca	Bolívar	Entre la ID El Cocal y la ID Mojarras	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
60	1991	Guaviare	San José del Guaviare	Vía a Puerto Arturo	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
61	1991	Boyacá	Cubará	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
62	1991	Huila	Neiva	Kilometro 8 vía a Bogotá D.C.	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
63	1991	Antioquia	Dabeiba	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
64	1991	Guaviare	N/A	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
65	1991	Huila	Neiva	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC

66	1991	Tolima	Ibagué	Kilometro 18 en la vía a Bogotá D.C.	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
67	1991	Meta	Villavicencio	ID La Concepción	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
68	1991	Santander	Rionegro	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
69	1991	Meta	Acacías	Vía a Villavicencio	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
70	1991	Cesar	Valledupar	Corregimiento Valencia Jesús	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
71	1991	Magdalena	Fundación	Corregimiento Algarroba	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
72	1991	Santander	San Vicente de Chucurí	Vía ID Yarima-Barrancabermeja	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
73	1991	Santander	El Playón	Vía El Playón-San Alberto	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
74	1991	Santander	Santa Helena del Opón	Zona limítrofe con Simatoca	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
75	1991	Santander	San Vicente de Chucurí	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
76	1991	Cesar	Bosconia	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
77	1991	Magdalena	Ciénaga	Vía Bucaramanga-Santa Marta-sitio La Aguja	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
78	1991	Cundinamarca	Quetame	ID Puente Quetame-vía a los Llanos Orientales	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
79	1991	Antioquia	Zaragoza	Troncal La Paz-sitio Angostura	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
80	1991	Norte de Santander	Cúcuta	Vía a Pamplona-sitio Las Acacías	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
81	1991	Arauca	N/A	Vía a Norte de Santander-río Cogubo	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
82	1991	Santander	Barrancabermeja	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
83	1991	Sucre	Ovejas	Carretera Troncal de Occidente-vía El Carmen de Bolívar	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
84	1991	Boyacá	Cubará	Río Cubugon	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
85	1991	Cundinamarca	N/A	Vía Bogotá D.C.-Villavicencio	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB



86	1991	Antioquia	Remedios	Troncal de La Paz-sitio La Terminal	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
87	1991	Cesar	Valledupar	Vía Corregimiento Valencia de Jesús	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
88	1991	Santander	San Vicente de Chucurí	Río Oponcito	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
89	1991	Santander	San Vicente de Chucurí	Río Llana Fría	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
90	1991	Santander	San Vicente de Chucurí	Río Mata de Boré	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
91	1991	Santander	San Vicente de Chucurí	Río La Negra	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
92	1992	Cesar	La Jagua de Ibirico	Corregimiento la Palmita	Quema de Vehículos	Medios de Transporte e Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
93	1992	Tolima	Saldaña	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
94	1992	Santander	Sabana de Torres	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
95	1992	Santander	San Vicente de Chucurí	Inspección Departamental La Fortuna de Lizama	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
96	1992	Cesar	La Jagua de Ibirico	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
97	1992	Santander	Curiti	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
98	1992	Cundinamarca	N/A	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
99	1992	Quindío	Calarcá	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
100	1992	Sucre	Sincelejo	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
101	1992	Santander	Bucaramanga	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
102	1992	Boyacá	Arcabuco	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
103	1992	Magdalena	Ciénaga	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
104	1992	Huila	Campoalegre	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
105	1992	Cesar	San Alberto	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
106	1992	Huila	Campoalegre	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
107	1992	Meta	Acacías	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB

108	1992	Norte de Santander	Abrego	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
109	1992	Antioquia	Medellín	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
110	1992	Antioquia	Valdivia	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
111	1992	Cesar	San Diego	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
112	1992	Meta	Villavicencio	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
113	1992	Meta	Vista Hermosa	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
114	1992	Cesar	Valledupar	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
115	1992	Santander	San Vicente de Chucurí	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
116	1992	Cesar	Aguachica	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
117	1992	Tolima	Cajamarca	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
118	1992	Santander	San Gil	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
119	1992	Atlántico	Malambo	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
120	1992	Cesar	Aguachica	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
121	1992	Cesar	La Gloria	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
122	1992	Cesar	Aguachica	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
123	1992	Cesar	Pailitas	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
124	1992	Cesar	Aguachica	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
125	1992	Santander	San Vicente de Chucurí	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
126	1992	Santander	El Carmen	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
127	1992	Cauca	N/A	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
128	1992	Cundinamarca	Útica	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
129	1992	Cesar	Pelaya	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
130	1993	Antioquia	Apartadó	Cabecera Municipal - Zona Rural	Ataque a Propiedad	Infraestructura Empresarial - Infraestructura Vial	Guerrilla-CGSB
131	1993	Cesar	Curumaní	Cabecera Municipal	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
132	1993	Norte de Santander	Pamplona	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
133	1993	Cundinamarca	Albán	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
134	1993	Valle del Cauca	El Cerrito	Vía Guacarí	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
135	1993	Cundinamarca	Guaduas	Vereda El Chorrillo	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
136	1993	Santander	Sabana de Torres	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada

137	1994	Putumayo	Mocoa	Zona Rural-IP El Pepino	Asesinato Selectivo- Sabotaje	Infraestructua Vial	Guerrilla No Identificada
138	1994	Cauca	Popayán	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
139	1994	Tolima	Cajamarca	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- Movimiento Jaime Bateman Cayón
140	1994	Casanare	Aguazul	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
141	1994	Antioquia	Carepa	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
142	1994	Antioquia	Turbo	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- CGSB
143	1994	Antioquia	Yarumal	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
144	1994	Antioquia	Yarumal	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
145	1994	Caldas	Supía	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
146	1994	Antioquia	San Luis	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
147	1994	Antioquia	San Carlos	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
148	1994	Antioquia	Cocorná	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
149	1994	Antioquia	Caracolí	La María	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- CGSB
150	1994	Cundinamarca	Fusagasugá	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
151	1995	Norte de Santander	Ocaña	Vía Ocaña - Convención	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
152	1995	Antioquia	Necoclí	Vía Necoclí - Arboletes - Puente sobre el rio Mulatos	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
153	1995	Magdalena	Ciénaga	Corregimiento gacayamal	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
154	1995	Risaralda	Pereira	Cruces	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla M- 19
155	1995	Antioquia	Cocorná	Zona rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
156	1995	Boyacá	Pajarito	Curisi	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
157	1995	Antioquia	Medellín	Cabecera municipal- Barrio tricentenario	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
158	1995	Cundinamarca	Bogotá D.C.	Cabecera Municipal - Barrio Kennedy	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
159	1996	Antioquia	Santa Rosa de Osos	Sitio Llanos de Cuivá	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
160	1996	Caldas	Chinchiná	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-Sin Identificar
161	1996	Antioquia	Jardín	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-Sin Identificar
162	1996	Antioquia	Santuario	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN

163	1996	Cesar	El Paso	Corregimiento La Lona	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-Sin Identificar
164	1996	Meta	Villavicencio	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
165	1996	Guaviare	El Retorno	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Ejército Nacional
166	1996	Guaviare	San José del Guaviare	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Ejército Nacional
167	1996	Bolívar	El Carmen de Bolívar	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
168	1996	Antioquia	Guarne	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
169	1996	Norte de Santander	Cúcuta	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
170	1996	Cesar	La Jagua de Ibirico	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
171	1996	Bolívar	El Carmen de Bolívar	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
172	1996	Sucre	Toluviejo	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
173	1997	Meta	Villavicencio	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
174	1997	Meta	Villavicencio	Vía Cumaral	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
175	1997	Meta	Villavicencio	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
176	1997	Antioquia	Santuario	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
177	1997	La Guajira	Barrancas	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
178	1997	Antioquia	Zaragoza	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
179	1997	Magdalena	Aracataca	Zona Rural	Asesinato Selectivo-Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
180	1997	Sucre	Los Palmitos	Caerío Hatillo	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
181	1997	Antioquia	Mutató	Vía a Corregimiento Belén de Bajará	Asesinato Selectivo-Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC y ELN
182	1997	Antioquia	Mutató	Caserío Villa Arteaga	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
183	1997	Santander	Tona	IP Berlín	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
184	1997	Meta	San Martín	Sitio Iracá	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
185	1997	Cauca	Piendamó	IP Tunia	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC y EPL
186	1997	Cauca	Patía (El Bordo)	Caserío El Mango	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
187	1997	La Guajira	Maicao	Corregimiento Albánia	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-FARC
188	1997	Cundinamarca	Albán	Vía a Sasaima	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
189	1997	Magdalena	Fundación	Corregimiento Algarrobo	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC

190	1997	Valle del Cauca	Cali	Vía a Candelaria	Asesinato Selectivo-Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
191	1997	La Guajira	Barrancas	Caserío Calabacito	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
192	1997	Risaralda	Guática	Corregimiento San Clemente	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
193	1997	Cesar	Bosconia	Vía Bosconia - Ciénaga	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
194	1997	Antioquia	Ituango	Corregimiento Badillo	Masacre	Infraestructura Vial	Grupos Paramilitares
195	1997	Cesar	El Paso	Corregimiento La Loma	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
196	1998	Cesar	Agustín Codazzi	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
197	1998	Antioquia	Marinilla	Vía entre Marinilla y El Peñón	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
198	1998	Antioquia	Marinilla	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
199	1998	Antioquia	Marinilla	Vía a Peñol	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-FARC
200	1998	Cauca	Piendamó	IP Tunía	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
201	1998	Magdalena	Fundación	Vía Algarrobo a Santa Rosa de Lima	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
202	1998	Cesar	La Jagua de Ibirico	Vía al Corregimiento Las Palmitas	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
203	1998	Bolívar	El Carmen de Bolívar	Corregimiento Verdún	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
204	1998	Cauca	La Sierra	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
205	1998	Magdalena	Fundación	Entre el Corregimiento Santa Rosa de Lima y la Cabecera Municipal	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
206	1998	Cauca	Piendamó	Vía que de Popayán conduce a Cali	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
207	1999	Cesar	Gamarra	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
208	1999	Antioquia	Santa Bárbara	Corregimiento Versailles	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-FARC
209	1999	Cauca	Popayán	Vía Panamericana	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
210	1999	Tolima	Cajamarca	Vía a Armenia - Sitio La Lora	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
211	1999	Magdalena	Ciénaga	Corregimiento Orihueca - Sitio Quebrada Orihueca	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN

212	1999	Sucre	San Onofre	Corregimiento Palo Alto	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
213	1999	Valle del Cauca	Tuluá	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
214	1999	Cauca	Rosas	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
215	1999	Cauca	La Vega	Sitio Piedrasanta	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
216	1999	Risaralda	Guática	Corregimiento San Clemente	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-EPL
217	1999	Magdalena	Ciénaga	Corregimiento Tucurínca	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
218	1999	Magdalena	Plato	Vía a Zambrano	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
219	1999	Santander	El Playón	Vía al Municipio de San Alberto - Sitio Río Blanco	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-EPL
220	1999	Cesar	El Copey	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
221	1999	Antioquia	Santuario	Autopista Bogotá D.C. - Medellín	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
222	2000	Bolívar	El Carmen de Bolívar	Cabecera Municipal - Vía Bolívar - Sucre	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla No Identificada
223	2000	Cundinamarca	Une	IP Puente Quetame y Pipiral	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
224	2000	Magdalena	Ciénaga	Corregimiento Guacamayal	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
225	2000	Cesar	El Paso	Corregimiento La Loma	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
226	2000	Cesar	Valledupar	Corregimiento Valencia Jesús	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
227	2000	Antioquia	Santuario	Cabecera Municipal	Sabotaje	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-ELN y FARC
228	2000	Norte de Santander	Herran	Corregimiento de Siberia	Sabotaje	Infraestructura Vial	Agente Extranjero
229	2000	Norte de Santander	Toledo	Vereda La Troya	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
230	2000	Tolima	Prado	Cabecera Municipal	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
231	2000	Cauca	Popayán	Vía Popayán-Cali	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
232	2000	Tolima	Alvarado	Cabecera Municipal	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
233	2000	Cauca	Patía (El Bordo)	Patía (El Bordo) (El Bordo)	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
234	2000	Cesar	El Paso	Corregimiento La Loma	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
235	2000	Antioquia	San Luis	Cabecera Municipal - Vía Medellín - Bogotá D.C.	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN

236	2000	Norte de Santander	Tibú	Vía Tibú - Cúcuta	Sabotaje	Infraestructura Vial - Infraestructura Energética	Guerrilla-ELN
237	2000	Norte de Santander	Sardinata	Cabecera Municipal - Vía Sardinata - Astilleras	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-EPL
238	2000	Antioquia	Segovia	Cabecera Municipal - Vía Segovia - Zaragoza	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
239	2000	Cesar	Aguachica	Corregimiento Norean	Sabotaje	Infraestructura Vial - Infraestructura de Comunicaciones	Guerrilla-ELN
240	2000	Antioquia	Yolombó	Sitio La Guinea	Sabotaje-Quema de Vehículos	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
241	2000	Antioquia	Cocorná	Vía Cocorná - San Francisco	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
242	2000	Bolívar	Tiquiso (Puerto Rico)	Sitio El Mercadito	Sabotaje	Infraestructura Vial-Vivienda Urbana	Guerrilla No Identificada
243	2000	Antioquia	San Carlos	Cabecera Municipal - Vía San Carlos - San Rafael	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
244	2000	Cauca	Rosas	Sitio El Mango - Vía Panamericana	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
245	2000	Cauca	Patía (El Bordo)	Cabecera Municipal- Vía Panamericana	Sabotaje-Quema de Vehículos	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
246	2000	Antioquia	San Luis	Cabecera Municipal - Vía Medellín - Bogotá D.C.	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
247	2000	Magdalena	Ciénaga	Vía Ciénaga-Fundación	Sabotaje-Quema de Vehículos	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
248	2000	Antioquia	San Carlos	Vereda Holanda	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
249	2000	Cauca	Cajibío	IP La Venta - Vía Panamericana	Sabotaje-Quema de Vehículos	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
250	2000	Cesar	Valledupar	Corregimiento Valencia Jesús	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
251	2000	Magdalena	Plato	Vía Plato-Zambrano	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
252	2000	Nariño	Yacuanquer	Caserio El Placer	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
253	2000	Bolívar	El Carmen de Bolívar	Vía a Ovejas	Asesinato Selectivo-Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC

254	2000	Bolívar	El Carmen de Bolívar	Vía Carmen de Bolívar - Ovejas (Sucre)	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
255	2000	Magdalena	Ciénaga	Corregimiento Tucurínca	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
256	2000	Cauca	Piendamó	IP Tunia	Asesinato Selectivo-Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
257	2000	Meta	Villavicencio	Sitio Puente Amarillo - Vía Villavicencio-Restrepo	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
258	2000	Antioquia	Santuario	Vía Medellín-Bogotá D.C.	Quema de Vehículos	Infraestructura Vial - Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
259	2000	Cesar	Aguachica	Corregimiento San Benito - Vereda San Benito	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
260	2000	Cauca	Piendamó	IP Tunia	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
261	2000	Magdalena	Fundación	Corregimiento San Rosa de Lima	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
262	2000	Valle del Cauca	Buenaventura	Cabecera Municipal	Sabotaje	Infraestructura Vial	Grupo Armado No Identificado
263	2000	Cauca	N/A	Vía Panamericana	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
264	2000	Huila	Pitalito	Vía Mocoa	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
265	2001	Meta	San Martín	Vía San Martín - Granada	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
266	2001	Antioquia	San Luis	Vía Medellín - Bogotá D.C.	Sabotaje	Infraestructura Vial - Medios de Transporte	Guerrilla-ELN
267	2001	Antioquia	Santo Domingo	Sitio Paso Nivel del Ferrocarril	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
268	2001	Sucre	San Onofre	Corregimiento Palo Alto	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ERP
269	2001	Magdalena	Ciénaga	Corregimiento Tucurínca	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
270	2001	Norte de Santander	Los Patios	Vía Cúcuta - Pamplona	Sabotaje	Infraestructura Vial - Propiedad Rural	Guerrilla-Sin Identificar
271	2001	Cundinamarca	Sumapaz	Peaje del Alto San Miguel	Asesinato Selectivo-Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
272	2001	Magdalena	Ciénaga	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
273	2001	Santander	San Andrés	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
274	2001	Antioquia	Girardota	Vereda El Cabildo	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
275	2001	Antioquia	Cocorná	Sitio La Dinamita	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC



276	2001	Meta	Acacias	Peaje Sardinata	Sabotaje- Quema de Vehiculos	Infraestructura Vial - Medios de Transporte	Guerrilla- FARC
277	2002	Sucre	Toluviejo	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
278	2002	Meta	Granada	Vía Villavicencio - Granada	Quema de Vehiculos	Medios de Transporte -Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
279	2002	Huila	Gigante	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
280	2002	Antioquia	San Rafael	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial - Propiedad Rural	Guerrilla- FARC
281	2002	Cauca	Bolívar	IP Mazamorras	Sabotaje	Infraestructura Vial- Medios de Transporte	Guerrilla- FARC
282	2002	Cauca	Patía (El Bordo)	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla No Identificada
283	2002	Nariño	Ipiales	Sector El Pedregal	Sabotaje	Infraestructura Vial - Medios de Transporte	Guerrilla- FARC
284	2002	Caldas	Pensilvania	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial- Medios de Transporte	Guerrilla- FARC
285	2002	Cesar	Curumaní	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial- Medios de Transporte	Guerrilla- FARC
286	2002	Tolima	Alvarado	N/A	Sabotaje- Quema de Vehiculos	Infraestructura Vial- Medios de Transporte	Guerrilla- FARC
287	2002	Caquetá	Morelia	Vía Morelia - Belén de los Andaquies	Sabotaje- Quema de Vehiculos	Infraestructura Vial- Medios de Transporte	Guerrilla- FARC
288	2002	Antioquia	La Pintada	Zona Rural	Sabotaje- Quema de Vehiculos	Infraestructura Vial- Medios de Transporte	Guerrilla- FARC
289	2002	La Guajira	San Juan del Cesar	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-ELN
290	2002	Bolívar	El Carmen de Bolívar	N/A	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
291	2002	Antioquia	Barbosa	Corregimiento Popalito	Sabotaje	Infraestructura Vial - Infraestructura Eléctrica - Propiedad Rural	Guerrilla-ELN
292	2002	Tolima	Ibagué	Vía Ibagué - Alvarado	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
293	2002	Bolívar	El Carmen de Bolívar	A 1 Km del Cabecera Municipal	Asesinato Selectivo- Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
294	2002	Sucre	Ovejas	Vía al carmen de Bolívar	Asesinato Selectivo- Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC
295	2002	Cesar	Valledupar	Vereda Sabana del Creso	Sabotaje	Infraestructura Vial, Vivienda e Institución Educativa	Guerrilla- FARC
296	2002	Antioquia	Dabeiba	Vía Dabeiba - Mutatá	Sabotaje	Infraestructura Vial- Medios de Transporte	Guerrilla- FARC
297	2002	Cesar	Curumaní	Corregimiento San Roque	Acciones Bélicas	Medios de Transporte/Infraestructura Vial	Guerrilla- FARC

298	2003	Antioquia	Sonsón	Corregimiento La Danta	Masacre	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
299	2003	Huila	Altamira	Vía a Garzón	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
300	2004	Huila	Pitalito	Vía hacia Mocoa	Sabotaje-Quema de Vehículos	Infraestructura Vial-Medios de Transporte	Guerrilla-FARC
301	2004	Antioquia	San Francisco	Vía a Medellín	Sabotaje	Infraestructura vial	Guerrilla-ELN
302	2008	Guaviare	San José del Guaviare	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC
303	2012	Norte de Santander	Teorama	Vía a Vereda Vega Larga	Sabotaje	Infraestructura Energética (Oleoductos)-Infraestructura Vial (Puente)-Viviendas	Guerrilla No Identificada
304	2012	Caquetá	San Vicente del Caguán	Zona Rural	Sabotaje	Infraestructura Vial	Guerrilla-FARC

Fuente: Centro Nacional de Memoria Histórica, (s.f).

Basándose en la Tabla 2, es posible desarrollar análisis estadísticos de los datos allí expresados; por tal razón, El año con mayor intervención terrorista corresponde al 2000, donde se perpetuaron 45 ataques, mientras que los años 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011 no recibieron ninguno, tal y como se logra representar en la figura 9.

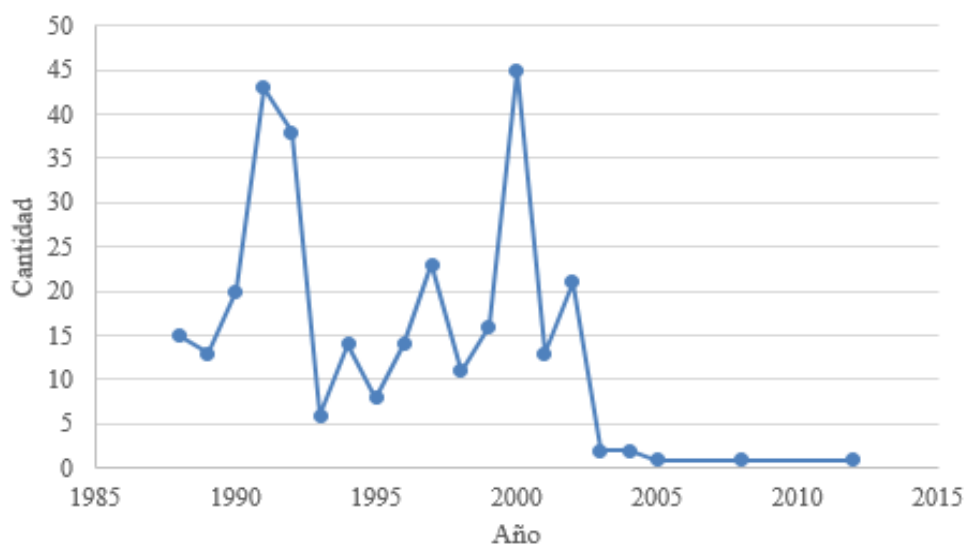


Figura 9. Cantidad de atentados a infraestructura vial por año

Fuente: Elaboración propia

En cuestiones tales como la localización, estos atentados se perpetuaron en localidades consideradas por González (2010), como zonas peligrosas y de alta criminalidad, razón demostrada en la figura 10, en la cual los departamentos de Cesar, Cauca y Santander con 47, 27 y 33 ataques respectivamente.

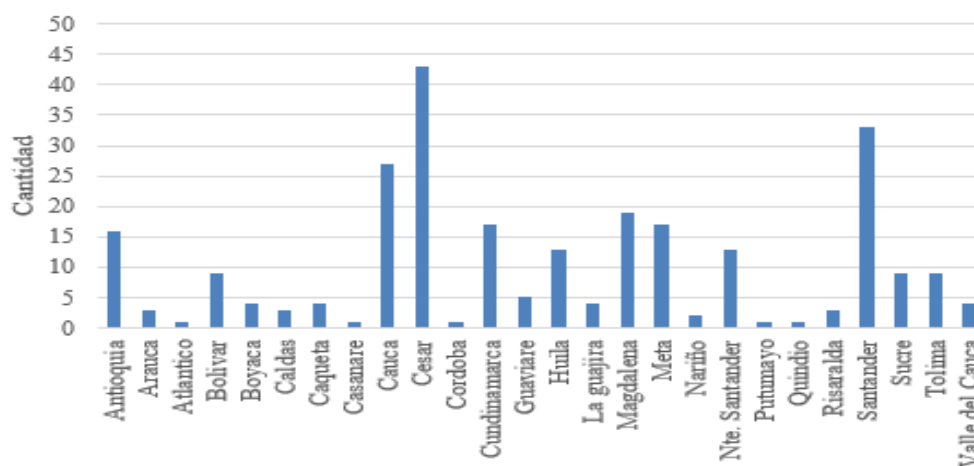


Figura 10. Lugares de ocurrencia de atentados  
Fuente: Elaboración propia

Para puntos tales como el *modus operandi* de estos atentados, la figura 11 expresa que el 91,4% de estos, fueron desarrollados por medio de la técnica de sabotaje, la cual Leal (1989), afirma que corresponde a la intervención de actos en contra de infraestructura de alto valor para la ciudadanía, por medio de artefactos explosivos que desmejoran su habitabilidad o uso en cualquiera que sea su campo; en ocasiones, esta intervención criminal hace que queden totalmente defectuosos, logrando limitar su utilización para la población civil. Es claro que las otras formas como quema de vehículos, masacre, acciones bélicas, asesinato selectivo, quema de vehículos y ataque a propiedad, mantienen una intervención del 8,6% restante, lo que permite considerar que la forma más adecuada y eficaz para generar daño y sentimiento de inseguridad corresponde al sabotaje.

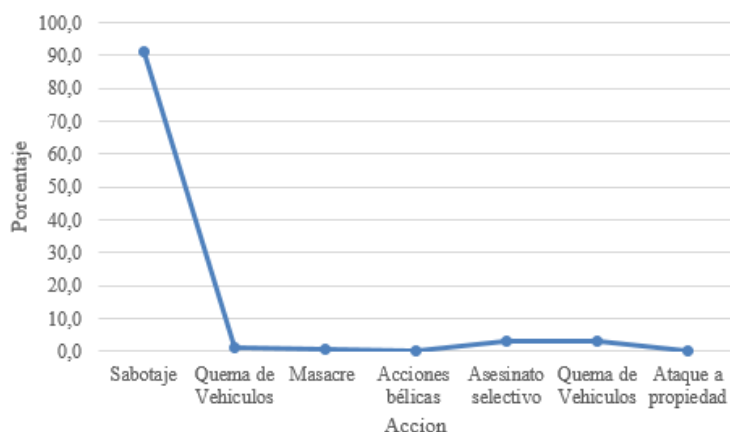


Figura 12. Acción terrorista utilizada para atentar la infraestructura vial  
Fuente: Elaboración propia

## Consecuencias por atentados terroristas a la infraestructura vial

### Económicas.

Como primera medida, la Asamblea General de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (2006), indica que un ataque terrorista a la infraestructura vial de las naciones tiende a reducir de forma significativa la economía de un país, pues destruye procesos de consumo, intervención e internacionalización de la producción que se desarrolla en el sector plenamente afectado. En actos como estos, la confianza y seguridad ciudadana, especialmente sobre las expectativas de consumo y de inversión, pues genera un ambiente de alta incertidumbre para la toma de decisiones en ámbitos financieros. Para efectos del sentimiento de incertidumbre, muchas vidas se ven afectadas por pérdidas humanas y secuelas físicas, aumentando la sensación de inseguridad que es tema de mediación constante para la integridad de las naciones. Lo anteriormente expuesto, Muñoz (2011), expresa que genera actitudes preventivas que aíslan al ciudadano para intervenir económicamente en la región afectada, deteriorando la actividad financiera por el temor y pánico que producen estos actos e contra de la integridad ciudadana. Dentro de los datos adaptados y utilizados para tal fin, Arciniegas, Carrillo y Molina (2014) afirman que el Departamento Nacional de Planeación (2003), calcula aproximadamente 3,1 millones de dólares en 862 atentados terroristas, lo cual permite

esclarecer de manera unitaria que, cada uno de esos atentados desperdicia 35.962 dólares, los cuales podrían estar encaminados de manera profesional y prospera en otras actividades que surgen de las necesidades del día a día de los colombianos.

*Tabla 3. Impacto económico por terrorismo en Colombia*

<b>Promedio anual de atentados</b>	<b>Valor promedio del daño en millones de USD</b>
862	3,1

*Nota.* Recuperado de Arciniegas, Carillo y Molina, (2014).

Para Chen y Siems (2003), al ejecutar un acto en contra de la población, principalmente sobre una infraestructura de orden vial, empresas e instituciones logran tener un déficit financiero por los gastos extras acatados para resolver su situación monetaria. Esta situación obliga a la inversión extrema en costosas medidas de seguridad, enfrentándose al alza establecida por las compañías de seguros y actos alternos tales como las variaciones en las demandas de personal en zonas turísticas. Según la literatura económica existente, los atentados terroristas pueden originar efectos altamente negativos sobre la economía de un país.

En naciones tales como Colombia, Álvarez y Rettberg (2008), exponen que del año 1990 al año 2003, los gastos generados por actividad delictiva en infraestructura vial ascienden de 500.000 a 800.000 millones de pesos, logrando un incremento del 60%. Asimismo, la pérdida en la inversión privada se estima en aproximadamente 0,53 puntos del Producto Interno Bruto-PIB anual, siendo la presencia de acciones terroristas aquellas incitadoras de esta disminución en inversión.

Por otro lado, de acuerdo al Heraldo (2016), desde el año 2011 hasta el 2016, el Gobierno Nacional de Colombia ha destinado más de 131 billones de pesos como parte del presupuesto general de la nación en temas de defensa y seguridad, siendo 1,83 billones en reparación de daños y víctimas de terrorismo; anualmente, estas cifras hacen parte del 7% y 8% del presupuesto general de la nación y 3,5% del Producto Interno Bruto. De esta manera, lo que respecta al ámbito

financiero, esta situación representa un alto costo económico y social, no solo por los dineros que se han predestinado cada año para la defensa y la reparación de los daños provocados, esto, interviene además en campos como la productividad, siendo los sectores del campo quienes absorben esta situación en primera medida.

### **Aspectos Ambientales.**

Para los académicos como Castillo (2006), en elementos tales como los puentes, existen factores de alto riesgo que impactan el orden ambiental y generan daños a la población civil; acciones tales como inundaciones y avalanchas resultan al momento de colapsar la estructura del puente, dependiendo además de la geometría y estructura del mismo. Si esta estructura mantiene un peso mayor al caudal del río genera un obstáculo a la corriente del mismo, incitando a una inundación con respecto a las zonas aledañas al mismo. Por otro lado, cuando el peso del puente es menor que la fuerza del caudal, el río provoca un desplazamiento de estas partes estructurales colapsadas, generando una acumulación de escombros que avivan avalanchas, afectando aquellas viviendas que están establecidas cerca al mismo.



*Figura 13.* Puente Riecito colapsado

Fuente: INVIAS, (2012)

Con respecto al medio y herramienta implantada para este tipo de acciones terroristas, en graficas anteriores se expone que los explosivos son los medios más adecuados para generar actos

tales como el sabotaje, y estos, traen consigo una emisión de polvo que Lillo (s.f) afirma como altos contaminantes para el aire. Específicamente, gases que son emitidos por la combustión del explosivo, la emisión natural durante el proceso de extracción ( $\text{CO}_2$ , CO, grisú, mezcla explosiva de metano y aire), la emisión en voladuras, y la emisión en procesos directamente relacionados con la actividad explosiva combustión de carbón ( $\text{CO}_x$ ,  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_x$ ), pirometalurgia ( $\text{SO}_2$ ), lo que implica una aspersión significativa de partículas que alteran la normalidad del ambiente y el aire en particular.

## Conclusiones

Como se expresó en apartados anteriores, basados en la figura número 4 y la tabla 2, los atentados terroristas en contra de la infraestructura vial inician en el año de 1988 hasta el año 2012; dentro este rango de tiempo, el año con mayor intervención terrorista corresponde al 2000, donde se perpetraron 45 ataques, mientras que los años 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011 no recibieron ninguno. Dentro de este margen de tiempo, existieron 304 atentados únicamente a infraestructura vial. Esta situación permite contextualizar a la nación en una época de alta intervención terrorista con respecto a grupos armados tales como las Fuerzas Revolucionarias de Colombia-FARC y el Ejército de Liberación Nacional-ELN, donde su actuar consistía en generar temor y pánico a la población civil al generar altos daños a los bienes de constante uso.

Para puntos tales como el *modus operandi* de estos atentados, la figura 10 expresa que el 91,4% de estos, fueron desarrollados por medio de la técnica de sabotaje, la cual Leal (1989), afirma que corresponde a la intervención de actos en contra de infraestructura de alto valor para la ciudadanía, por medio de artefactos explosivos que desmejoran su habitabilidad o uso en cualquiera que sea su campo; en ocasiones, esta intervención criminal hace que queden totalmente defectuosos, logrando limitar su utilización para la población civil. Es claro que las otras formas como quema de vehículos, masacre, acciones bélicas, asesinato selectivo, quema de vehículos y ataque a propiedad, mantienen una intervención del 8,6% restante, lo que permite considerar que la forma más adecuada y eficaz para generar daño y sentimiento de inseguridad corresponde al sabotaje.

Con respecto a cantidades financieras, el Estado colombiano consigue intervenir 3.1 millones de dólares de acuerdo a la Dirección Nacional de Planeación (2003); si se lograra disminuir y finiquitar tales actos, ese porcentaje garantizaría la solución de necesidades masivas como el desempleo, la pobreza y la desigualdad, pues sería dinero orientado única y exclusivamente



a esas ausencias que verdaderamente necesitan ser atendidas con prioridad; no obstante, cuando ocurre cualquier accionar de tipo criminal o terrorista, el impacto es inmediato, recurriendo entonces a planes de acción de corto tiempo que en un futuro, se convierten en vacíos y déficit presupuestales para las finanzas de orden nacional. Así las cosas, el valor individual de obras comunitarias no sobrepasan lo que se debe invertir para la reparación y prevención de actos terroristas; construcciones tales como colegios y polideportivos extienden un presupuesto unitario de acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación (2015), de \$617.286.309, y \$482.473.839,70 respectivamente, siendo una inversión que impactaría de manera significativa sobre las necesidades básicas y sustentadas de la población colombiana.

De acuerdo a lo anterior, y precisando la lesión financiera que ha tenido el país a raíz de estos atentados terroristas, al desarrollar un paralelo entre los 3,1 millones de dólares (9.000.000.000 pesos colombianos aproximadamente) utilizados para la reparación de estas afectaciones y el valor unitario de un colegio y un polideportivo (1.099.760.148 pesos colombianos en total), se hubieran logrado construir 09 colegio y 09 polideportivos, para un total de 18 construcciones en pro al bienestar de la ciudadanía colombiana; lamentando entonces, que estas construcciones no lograron ser desarrolladas ni comprometidas por las afectaciones económicas dadas por los actos terroristas previamente expresados y argumentados.

Asimismo, es importante resaltar que cuando se trata de infraestructura, se está interviniendo en temas netamente beneficiosos, prioritarios y urgentes para el desarrollo de cualquier nación a nivel global, y al momento en que esta infraestructura se ve deteriorada, afectada y obsoleta, inician las limitantes para una población en común, disminuyendo los niveles de calidad y supervivencia de los mismos. En el caso de la infraestructura vial, esta es considerada como uno de los componentes de mayor importancia para el sostenimiento del Estado colombiano, situación que logra agravarse aún más por condiciones netamente bélicas y terroristas que son incitadas por

grupos concentrados en atacar la estabilidad e integridad de la nación. Los atentados terroristas más que una amenaza o afectación para la ciudadanía de un país, son actos que corroboran la falta de objetividad y sensatez de quienes componen sus filas, obstaculizando aún más el objetivo común de la población, el cual se enmarca en la supervivencia y superación como sociedad consolidada.

Es claro que cualquier atentado, principalmente a la infraestructura vial, deteriora aquellas ramas del poder compuestas por la economía, la sociedad y el medio ambiente, pues la redirección de recursos para solventar necesidades incitadas de forma extemporánea afecta sectores tales como la educación, la salud y el empleo. Esta situación no logra personificarse de manera individual para el ciudadano que vive en zonas donde la violencia jamás se ha manifestado con tal fortaleza, sin embargo, al desconocer la redirección del presupuesto de la nación, es normal personificar juzgamientos a altos mandos por disminuciones presupuestales, escenario que debe ser expuesto, confrontado y desarrollado de manera conjunta con todos y cada uno de los individuos que componen la soberanía colombiana. Al lograr esta intervención, se posibilita una unión masiva que rechace rotundamente la actuación terrorista, respaldando a aquellas instituciones que trabajan día a día para la neutralización de los mismos.

Finalmente, una sociedad abatida y por muchos años afectada por la violencia de origen interno, logra enmarcarse en la sensación de inseguridad y falta de bienestar, siendo uno de los intereses y prioridades de orden nacional que ameritan el estudio, análisis e intervención de los entes de control de cada una de las naciones; por lo anterior, la seguridad y defensa nacional compone aquellas acciones de gobierno con objetivos de interés que surgen de decisiones sostenidas y respaldadas, teniendo en cuenta que la aplicación de la política necesita ser integrada y estructurada a todos los sectores de desarrollo económico, social, cultural y ambiental. Para que toda esta actividad realmente funcione, esta debe estar respaldada por actos y ocupaciones que protejan su correcto funcionamiento, y esto solo es posible lograrse mediante la aplicación,

planeamiento, obtención y difusión de la seguridad y defensa, conceptos individuales concebidos como fundamentales dentro de la ordenación de las naciones, exclusivas y sucesivas con una evolución constante al obtenerse una interrelación continua y periódica.

## Bibliografía

- Acosta, M. (2017). *Análisis de la cantidad y el estado de las vías terciarias en Colombia y la oportunidad de la ingeniería civil para su construcción y mantenimiento*, Universidad Católica de Colombia. 1(1-181). Consultado el 28 de Agosto del 2019, en: <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/15205/1/AN%C3%81LISIS%20CANTIDAD%20Y%20ESTADO%20V3%20COLOMBIA%20OPORTUNIDAD%20INGENIERIA%202010%2011%202017.pdf>.
- Álvarez, S y Rettberg, A. (2008). *Cuantificando los efectos económicos del conflicto: una exploración de los costos y los estudios sobre los costos del conflicto armado colombiano*. Revista No 67, 1(47-98)
- ARCGIS, (2012). *Vías terrestres principales de Colombia*. Consultado el 28 de Agosto del 2019, en: <https://www.arcgis.com/home/item.html?id=92324a02743941c399c88abfc8f8229f>.
- Arciniegas, L., Carrillo, J. y Molina, J. (2014). *Evaluación de las estadísticas de colapso de puentes en Colombia por cargas explosivas*. Ciencia e Ingeniería Neogranadina, 24 (2), pp. 157 - 175
- Asamblea General aprobó la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo, (2006). *Estrategia global de las naciones unidas contra el terrorismo*. Naciones Unidas. Consultado el 20 de Agosto del 2019, en: <https://www.un.org/counterterrorism/ctitf/es/un-global-counter-terrorism-strategy>.
- Autopistas del Café, (2019). Estado de vías. [Imagen]. Consultado el 20 de Mayo del 2019, en: <https://autopistasdelcafe.com/>.
- Bañón, L. y Bevia, J. (2000). *Manual de carreteras, elementos del proyecto*. RUA, 1(1-409).
- Boletín Oficial del Estado. (2016). Glosario de términos, Gobierno de España. 55(17866). Consultado el 20 de Agosto del 2019, en: [http://www.carreteros.org/normativa/trazado/31ic\\_2016/pdfs/glosario.pdf](http://www.carreteros.org/normativa/trazado/31ic_2016/pdfs/glosario.pdf).
- Castillo, L. (2006). Aplicación de un modelo numérico de flujos de escombros y lodo en una quebrada en el Perú (Tesis de pregrado inédita). Universidad Nacional de Ingeniería, Lima, Perú.

- Centro Nacional de Memoria Histórica, (s.f). *Base de datos daño a bienes civiles 1988-2012*. Consultado el 1 de Agosto del 2019, en: <http://www.centrodememoriahistorica.gov.co/micrositios/informeGeneral/basesDatos.html>.
- Cerquera, F. (2007). *Capacidad y niveles de servicio de la infraestructura vial*, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 1 (1-58).
- Chen, A. y Siems, T. (2003). *The effects of terrorism on global capital markets*, European Journal of Political Economy, vol. 20.
- Departamento Nacional de Planeación. (2003). *Atentados a puentes primer semestre 2001 – 2003*. Bogotá, Colombia: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2015). *Construcción y dotación de infraestructura educativa solución básica*. Ministerio de Educación de Colombia. 1 (1-50).
- Dirección Nacional de Planeación- DNP, (2014). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo (2014-2018)*, Gobierno Nacional de Colombia. 1(1-825).
- El Heraldo, (2016). *El alto costo económico y social del conflicto armado en Colombia*. Redacción el Heraldo. 1(12-19). Consultado el 15 de Septiembre del 2019, en: <https://www.elheraldo.co/economia/el-alto-costo-economico-y-social-del-conflicto-armado-en-colombia-287546>.
- Gómez, J. (2017). *Informe de Gestión Ministro 2016-2017*. Ministerio de Transporte de Colombia, Gobierno Nacional. 1 (1-369).
- González, R. (2010). *La violencia en Colombia. Una mirada particular para su comprensión. De cómo percibimos la violencia social a gran escala y hacemos invisible la violencia no mediática*, Investigación y desarrollo. 18, 2(1-16).
- Guzmán, A. (2015). *La red vial es imprescindible para el desarrollo y crecimiento de un país*. Universidad de Piura. Consultado el 15 de Septiembre del 2019, en: <http://udep.edu.pe/hoy/2015/la-red-vial-es-imprescindible-para-el-desarrollo-y-crecimiento-de-un-pais/>.
- Hernández, R. (2002). *Metodología de la investigación*. McGRAW - HILL interamericana de México, S.A. 1(1-518).
- Instituto Nacional de Vías- INVIAS. (2012). INVIAS trabaja para abrir paso provisional tras caída de puente en Caquetá. En: Oficina de Comunicaciones.
- Instituto Nacional de Vías-INVIAS, (2016). *Clasificación de las Carreteras*. Consultado el 15 de Agosto del 2019, en: <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-uncategorised/2706-clasificacion-de-las-carreteras>

- Lancheros, F. (2017). *Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII*, Universidad Nacional de Colombia. 1(1-188).
- Leal, F. (1989). *Estado y política en Colombia*. Siglo XXI Editores, edición aumentada.
- Meisel, A. Ramírez, T., y Jaramillo, J. (2014). *Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el período 1920-1950*. Banco de la Republica de Colombia, 34(1-57).
- Ministerio de Transporte, (2011). *Historia*. Publicaciones, Gobierno Nacional de Colombia. Consultado el 18 de Agosto del 2019, en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/40/historia/>
- Ministerio de Transporte, (2015). *La red vial primaria de Colombia frente al cambio climático, resumen ejecutivo*. Ediprint Ltda. 1(1-30).
- Muñoz, A. (2011). *Ética de la responsabilidad ciudadana: un camino para la paz*. Escuela superior de administración pública, 1 (1-379).
- Organización Nacional Indígena de Colombia, (2019). *Pueblos Indígenas de Colombia*. Organización. Consultado el 8 de Agosto del 2019, en: <https://www.onic.org.co/pueblos>
- Osorio, I. (2014). *Breve reseña histórica de las vías en Colombia*, Ingeniería Solidaria, vol. 10, n.º 17, pp. 183-187, en.-dic., 2014. doi: <http://dx.doi.org/10.16925/in.v10i17.880>.
- Pérez, G. (2005). *La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia*. Banco de la Republica de Colombia. 64 (1-73).
- Repara tu Coche, (2019). *Carreteras convencionales y sus características*. [Imagen]. Consultado el 15 de Agosto del 2019, en: <https://www.reparatucoche.com/blog/consejosreparatucoche/carreteras-convencionales-características>
- Urdaneta, F. (2017). *La infraestructura vial de Colombia: un reporte de la Cuarta Generación de Concesiones y la Ruta del Sol*, Universidad de los Andes, Supuestos revista económica. 1 (12-89).
- Valladares, F. (2014). *Restauración ecológica de áreas afectadas por infraestructuras de transporte*. Fundación Biodiversidad, Gobierno de España. 1(1-164).
- Vicepresidencia de Colombia. (2015). *Así van las Autopistas de Cuarta Generación en Colombia*. Consultado el 25 de Agosto del 2019, en: <http://www.vicepresidencia.gov.co/prensa/2015/Paginas/Asi-van-las-Autopistas-de-Cuarta-Generacion-en-Colombia-150325.asp>
- Wikipedia, (2019). *Rutas 1, 21, 25, 40 y 45*. [Imagen]. Consultado el 23 de Octubre del 2019, en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta\\_Nacional\\_1\\_\(Colombia\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_Nacional_1_(Colombia)).

