

Autopistas que están cambiando la geografía de Antioquia y el país

Los colombianos ya están comenzando a ver en su recta final, después de 18 años, las vías, puentes y túneles de las llamadas Autopistas de la Prosperidad. Así avanzan.

En el departamento de Antioquia está en plena marcha la construcción de 1.700 kilómetros de vías con las más modernas especificaciones, 366 puentes y 44 túneles, trabajados con lo último en tecnología, que permitirán conectar este departamento con las costas Pacífica y Caribe y con el centro del país.

Con una inversión de 28,5 billones de pesos, esas obras se están ejecutando a través de nueve concesiones en las que el sector privado, en la mayoría de los casos, está invirtiendo en la realización de los trabajos, para después de entregadas recuperar los dineros a través de vigencias futuras que aportará el Gobierno Nacional y el peaje que pagarán los usuarios de las vías una vez que entren en operación.

Llegar a este punto en el que muchos de los tramos de obra están listos y otros se entregarán entre el 2021 y el 2024 tomó casi dos décadas desde cuando se concibió el sueño de dotar a Antioquia de vías que permitieran mejorar la competitividad bajo el impulso del Grupo de Infraestructura para la Competitividad de la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia.

En 2003, cuando se concibió el proyecto, con el nombre de Autopistas de la Montaña, parecía una utopía. El departamento de Antioquia está cruzado por las cordilleras Central y Occidental, y eso hace de su relieve uno de los más escarpados del mundo, con cañones profundos y angostos. Hacer vías es un desafío de ingeniería del más alto nivel.

“La situación es así de simple: por lo montañoso del territorio antioqueño, la construcción de un kilómetro de carretera pueda valer hasta cinco veces más de lo que vale en otra región del país, con una topografía más amigable, más benévola”, afirma José Fernando Villegas, director de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI) en Antioquia.

Pero en el departamento se pusieron manos a la obra. Por su localización estratégica en el noroccidente de Colombia, con territorio en la región Andina y en las costas Pacífica y Caribe, dotarlo de vías es detonar el desarrollo de todo el país y el de los 125 municipios que se localizan en sus 62.150 kilómetros de extensión.

“Fueron los inicios de un proyecto que buscaba sacar a la región del rezago vial en el que estaba sumida por años, y que generara oportunidades para la región”, cuenta Lina Vélez, presidenta de la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia.

“Aquí teníamos unas carreteras que fueron construidas hace muchísimos años, a principios del siglo pasado, que eran básicamente la ampliación de unos caminos de herradura. Era impre-

LINA VÉLEZ DE NICHOLLS
Presidenta de la Cámara de Comercio de Medellín



“Cuando uno mira hacia atrás le parece mentira que ya han pasado 18 años, tenemos la certeza de que estas obras se van a culminar y serán un detonante de desarrollo para el país”.

ALEJANDRO NIÑO
Gerente Concesión Autopista Río Magdalena



“El hito más importante de la autopista, por encima de todos, es un puente de 1.350 metros de largo sobre el río Magdalena, en la variante de Puerto Berrío. Es la obra más significativa”.

RICARDO LÓPEZ
Gerente de la Concesión Vías del Nus



“Mi realización personal es haber podido participar en este proyecto. Muchas personas no dimensionan lo que está por venir, algo espectacular, que nos va a abrir muchas oportunidades”.

sionante, porque usted notaba cuando llegaba a Antioquia por la calidad de las carreteras”, comenta Villegas, de la CCI.

En esa época, en Antioquia entendieron que, si querían conseguir resultados, debían participar todos los actores: el Gobierno Nacional, el departamental y los municipios, pero además se necesitaba un trabajo en equipo con el sector privado.

El desafío no era menor: significaba atravesar las escarpadas montañas antioqueñas, diseñar nuevas vías eficientes que corten distancias, realizar conexiones viales con velocidades mínimas de circulación, implementar dobles calzadas para lograr tramos más amplios y seguros, desarrollar viaductos y túneles con trazados más planos y garantizar así el tránsito constante, desafiar la topografía y conectar a Antioquia con el resto del país y con el mundo.

Fue así como se estructuró Autopistas de la Montaña, en el gobierno del expresidente Álvaro Uribe Vélez y bajo el liderazgo del entonces ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego. Se le encomendó la tarea a ISA, que realizó los estudios y los diseños de las obras.

En el gobierno del expresidente Juan Manuel Santos se creó la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que le compró los diseños de las obras a ISA y le dio vida al proyecto llamado Autopistas de la Prosperidad.

Así, las obras han tenido el apoyo de tres presidentes (Álvaro Uribe, Juan Manuel Santos e

Iván Duque), el trabajo de los gobiernos departamentales y locales, el Congreso, la Asamblea de Antioquia, el Concejo de Medellín, concesionarios e inversionistas, la Cámara de Comercio en Antioquia y la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

Se concibió la ejecución de las obras a través de un modelo de concesiones. Por licitación pública le fue otorgada a nueve concesionarios la construcción de las autopistas de cuarta generación de Antioquia. “Tras 18 años de múltiples esfuerzos públicos y privados, de la participación de diversos actores que aportaron ideas, recursos y experticias, hoy podemos afirmar que las autopistas de cuarta generación ya se abren paso para todo el territorio antioqueño y para conectarnos con Colombia”, explica la presidenta de la Cámara.

“La gente se va a pegar una sorpresa espectacular apenas empiece a ver, a partir de ya, porque ya estamos entregando algunos tramos y algunas carreteras, pero en los próximos dos años se va a dar cuenta de la dimensión de lo que se estuvo silenciosamente construyendo durante estos años”, advierte Villegas, de la CCI.

“Ese modelo de las 4G que está funcionando en Colombia es la envidia del resto del mundo. Somos el ejemplo. O sea, hace muchos años nosotros miramos que el ejemplo por seguir era Chile. Hoy en día, el ejemplo por seguir es Colombia. Es el modelo por seguir por el mundo entero”, agrega Villegas.



Vía c
de 18
conc
Abaj
Pacíf
SANC-

