

# Vías 4G:

## 12 años de una estrategia que transformó las venas del país

Por DIEGO VARGAS RIAÑO

**D**urante siglos, Colombia fue el país de las cordilleras indomables, fracturado por los Andes. Sus venas eran rutas lentas y tortuosas; un recorrido que hoy toma horas, antes podía tomar días. Pero, en los últimos doce años después de su concepción, el programa de Concesiones Viales de Cuarta Generación (4G) ha reescrito esa historia.

La estrategia, la más ambiciosa en la historia reciente de la infraestructura nacional, comprende una profunda transformación geográfica y económica. A la fecha, las vías 4G han movilizado cerca de \$65,60 billones en Capex (gastos de capital), que incluye la inversión directa en la construcción, túneles, puentes y rehabilitaciones. A esto se suman unos \$66,66 billones en Opex (gastos operativos), capital dedicado al mantenimiento, operación y servicios de las vías.

Esta monumental inyección de recursos ha sido acompañada por cerca de 30.000 empleos directos generados en la fase de construcción que beneficia a 19 departamentos, de acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

El objetivo es rehabilitar y construir cerca de 7.000 kilómetros de corredores estratégicos, de los cuales aproximadamente 1.370 kilómetros son de doble calzada. Pero la verdadera hazaña está en la alta ingeniería: 141 túneles que atraviesan las barreras naturales y 1.300 viaductos.

El principal impacto de las 4G se siente en el bolsillo y en el reloj. Las nuevas autopistas están diseñadas para disminuir en un 30% los tiempos de desplazamiento entre los grandes centros productivos del país y las terminales marítimas. Además, se estima un ahorro un 20% en los costos de operación vehicular y la logística de transporte de mercancías de importación y exportación, que en plata blanca serían unos \$8,3 billones, según las cuentas del Gobierno.

### Antecedente paísa

Detrás de estos megaproyectos hay grandes historias, como en Antioquia, que no había sido incluida

**UN AVANCE DE 91,93% HASTA AGOSTO** de este año registran estos proyectos en conjunto. De los 29, 15 están en operación, 11 están en construcción, dos se encuentran en preconstrucción y el restante en terminación anticipada.



Se estima un ahorro un 20% en los costos de operación vehicular y la logística de transporte de mercancías de importación y exportación gracias a las 4G.

FOTO CORTESÍA



De los 29 proyectos en total, la gran mayoría ya está operativa o a punto de culminar. 30.000 empleos directos se han generado en la fase de construcción.

FOTO MANUEL SILDARRIAGA



en las tres primeras generaciones viales. Para 2008, la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, encabezada por Lina Vélez, lideró –de la mano de empresarios y gremios– el proyecto Autopistas de la Montaña, una apuesta de \$5,6 billones financiada con dineros del sector público y el privado para cambiarle la cara al departamento.

La idea era duplicar la velocidad de las vías de Antioquia –que para ese entonces no superaba el máximo de 40 km/h–, y que pasara a ser de 80 km/h.

La exitosa apuesta comenzó con tertulias entre invitados del sector público y privado y derivó en un ambicioso proyecto de 1.251 kilómetros en el que ISA tuvo un rol clave en los estudios de estructuración, la elaboración de los diseños y costos. A la postre, Autopistas de la Montaña sentó las bases de la era de vías 4G que arrancó en 2013 en Colombia.



## Las venas del país

Doce años después de la adjudicación de las primeras olas, la red 4G le ha cambiado la cara al país, pero aún tiene camino por delante. Con corte al 30 de agosto de 2025, el programa muestra un avance promedio del 91,93%. De los 29 proyectos en total, la gran mayoría ya está operativa o a punto de culminar.

Así, según la ANI, 15 concesiones ya están en etapa de operación y mantenimiento. Conectando a la costa Caribe se destacan la Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, que también facilita el acceso a los principales puertos de esa región.

Además, en el corredor del Magdalena brillan proyectos como Honda – Puerto Salgar – Girardot y la IP Neiva – Girardot, claves para el transporte de carga.

En el caso de Antioquia resaltan la Autopista al Mar 1 y Vías del Nus, que han transformado la conectividad del centro del país con el Occidente y el Caribe; mientras que con las autopistas Conexión Pacífico 2 y 3 (que se complementarán con Pacífico 1), Medellín y el Eje Cafetero tienen una nueva alternativa para conectarse de manera más rápida con el Puerto de Buenaventura.

## Los pendientes

Luego vienen las 4G en fase de construcción. Allí, once proyectos se mantienen activos, con avances que oscilan entre el 99,78% y el 19,60%. La meta de culminación está a la vista para varios de ellos.

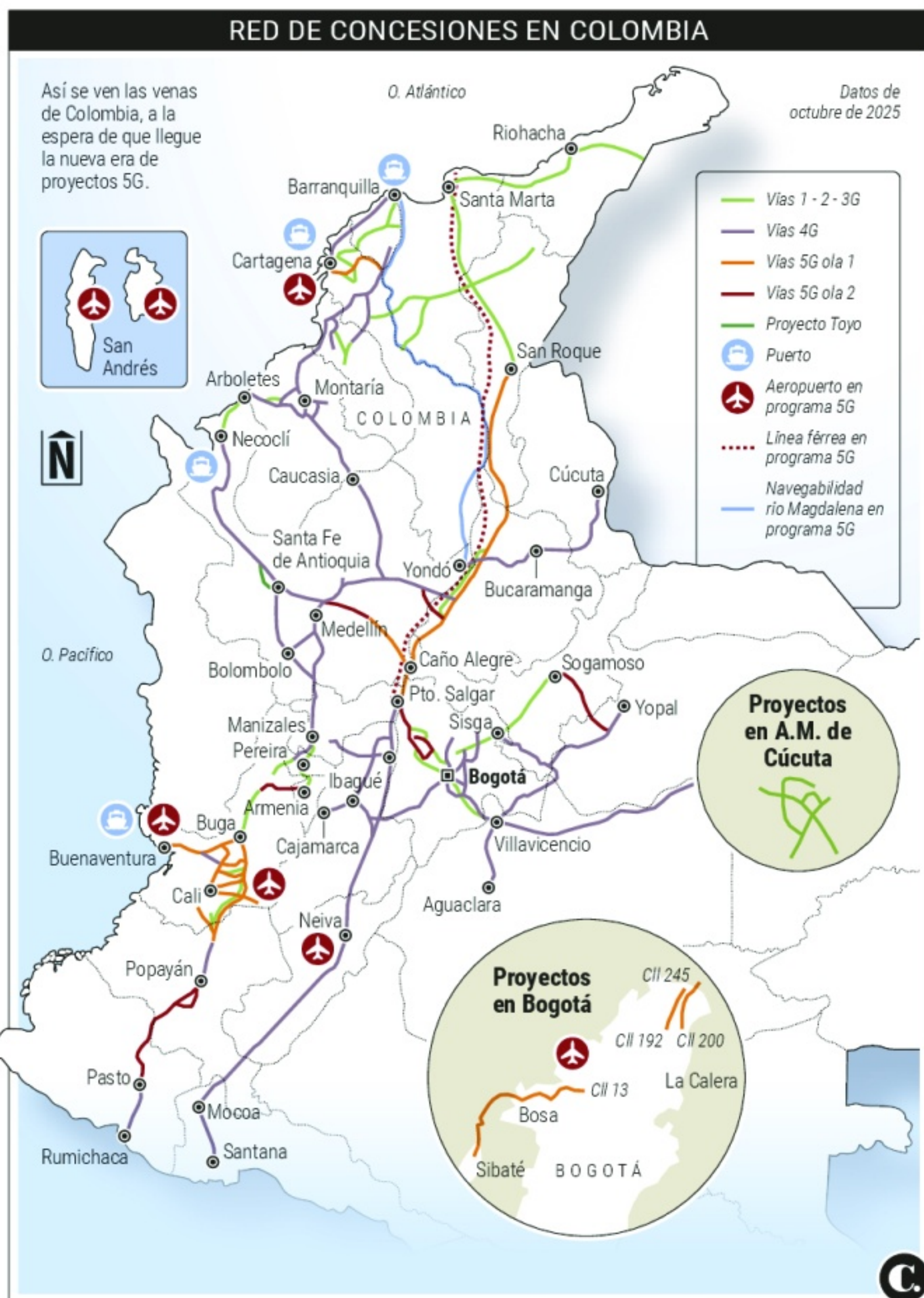
Es así como cuatro obras registran un avance superior al 95%, listas para sumarse al grupo de las operativas en los próximos meses: se trata de Autopista al Río Magdalena 2 (99,78%); Autopista al Mar 2 (99,32%); Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó (98,15%), y Autopista Conexión Pacífico 1 (96,94%).

Incluso, se prevé que el proyecto Autopista al Río Magdalena 2, un corredor clave de 144 kilómetros que articula el Magdalena Medio con la región Caribe, podría ser entregado a mediados de este mes, convirtiéndose en la 4G número 16 del país.

En el panorama general, sobresale el avance en corredores que en su momento estuvieron rezagados, pero que son claves para la integración nacional.

Por ejemplo, Santana – Mocoa – Neiva, que según la ANI es el nexo para el tránsito de personas y mercancías desde Ecuador y el Sur de Colombia hacia el Centro del país. Su avance pasó de un 20,48% en enero de 2024 a un 75,76% en agosto pasado.

También está marchando la vía Popayán – Santander de Quilichao, crucial para modernizar la Vía Panamericana en el Suroccidente. Su ejecución pasó del 18,56% a un 41,41% entre los periodos mencionados.



## El rezago

A pesar del 91,93% de avance promedio, la historia de las 4G tiene capítulos que no cierran. Los proyectos más rezagados o detenidos representan cuellos de botella para la competitividad que se prometió en el 2013.

En ese grupo entra el proyecto IP Autopistas del Caribe, una iniciativa para integrar la red vial entre Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. A hoy, este corredor se encuentra sin avance físico y su ejecución se proyecta hasta el año 2029. La demora impacta directamente la eficiencia logística del triángulo portuario más importante del país.

Preocupa también el tan sonado tramo Mulaló – Loboquero. Su misión es conectar directamente el Puerto de Buenaventura con Cali, abriendo un corredor vital para el comercio exterior. No obstante, la ejecución física sigue pendiente.

La parálisis de esta obra es un compendio de dificultades históricas: la licencia ambiental tardó más de seis años en ser aprobada, se enfrentaron oposiciones de comunidades, y, en última instancia, el freno principal ha sido la aproba-

**7.000**

kilómetros se buscan rehabilitar y construir con las Vías de Cuarta Generación.

**30%**

bajan los tiempos de desplazamiento entre los centros productivos y los puertos.

**11**

proyectos están en construcción con avances entre 99,78% y 19,60%.

ción de las vigencias futuras. A pesar de la disposición de la concesionaria, la vía, estratégica para el Pacífico, sigue en el limbo.

Un caso doloroso es la Perimetral de Oriente de Cundinamarca, que está en terminación anticipada. La apari-

ción de más de 70 acuíferos en su trazado original hizo inviable la continuación de las obras, lo que derivó en un laudo arbitral multimillonario. Al final, la Nación perdió un pulso por \$1,3 billones que fue favorable al concesionario, hecho que recuerda los riesgos geológicos y contractuales inherentes a la infraestructura del país. Por ahora, se buscan alternativas para no tener que pagar la millonaria indemnización.

## Ojo al futuro

Más allá de los problemas de ejecución en algunos proyectos, un reto estructural amenaza la continuidad no solo de las 4G, sino también de la futura generación 5G: la plata de las vigencias futuras.

Estas son, en esencia, un “vale” que el Estado entrega a los inversionistas y contratistas. El mecanismo garantiza que recibirán el dinero pactado a lo largo de los próximos años para financiar obras de gran envergadura, sin importar los cambios de gobierno o los ajustes presupuestales anuales. Es la piedra angular de la confianza inversionista en las Asociaciones Público-



**LINA VÉLEZ**  
Presidenta Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia.

Privadas (APP).

Sin embargo, el panorama fiscal apretado de la Nación —marcado por la presión sobre las finanzas públicas, la reducción de ingresos y el aumento de la deuda— ha llevado a que el actual Gobierno se planteé redistribuir las vigencias futuras ya aprobadas y reorientarlas a otras iniciativas prioritarias.

Al respecto, Juan Martín Caicedo, presidente ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), ha sido enfático, señalando que las vigencias futuras “deben preservarse como fuente de financiación”. Una posición que fue respaldada por un control de advertencia emitido por la Contraloría General de la República, que reiteró la necesidad de preservar estos recursos para su destinación única y específica.

## ¿Y después?

Mientras se terminan los proyectos 4G, el país enfrenta a un temido “valle” en la estructuración de nuevas iniciativas. Luis Carlos Sarmiento Gutiérrez, presidente de la junta directiva del Grupo Aval, manifestó esta preocupación en una entrevista con EL COLOMBIANO, señalando la demora inherente a los proyectos de infraestructura.

“En un proyecto de infraestructura, entre que se identifica y se empieza a construir, pasan fácilmente dos años”, explicó Sarmiento. Esto —continúa— crea un hueco de tiempo donde las obras se terminan, dejando de producir utilidades y empleo en el sector, sin que los nuevos proyectos de 5G o iniciativas regionales estén listas para arrancar.

Según el empresario, el esfuerzo actual de la industria por llenar este “pipeline” con nuevas oportunidades, incluso hablando con las regiones para que sean el “driver” de la inversión, subraya que la transición entre una generación de infraestructura y la siguiente no es automática.

Así las cosas, Colombia avanzó doce años en una transformación histórica a través de las 4G, borrando las antiguas fronteras geográficas con túneles y dobles calzadas, pero la meta es proteger lo que se ha logrado y asegurar que los problemas de caja del Estado y la burocracia no detengan esta nueva era.