

Logros actuales, promesas futuras

El Inviás hoy se ocupa de la modernización de la red nacional con importantes proyectos, como son el túnel de la Línea y las dobles calzadas Buenaventura-Bogotá, Ancón Sur-Primavera, Manizales-Honda, Bucaramanga-Pamplona, entre otras, así como los 18 proyectos de Corredores Arteriales de Competitividad, que integran

transversalmente el país. Se han entregado al Instituto Nacional de Concesiones, Inco, 4.041 km de la Red Nacional de Carreteras, el cual, a través de los concesionarios y aportes privados, los convierte en los Corredores de Competitividad, que luego regresarán al Inviás. Desde 2002 hasta 2009 la entidad ha

ejecutado por medio del Programa de Corredores de Mantenimiento Integral la repavimentación a 811,67 km y el mantenimiento periódico a 829,34 km; a través del Programa de Rehabilitación, la intervención es de 204,44 km, y en la red terciaria se han intervenido 36.519 km. Esto se acompaña de la construcción de 61 puentes.

36.519

kilómetros de red terciaria vial han sido intervenidos por Inviás, entre 2002 y 2009. Este trabajo ha permitido que regiones apartadas estén más cerca de los centros urbanos del país.

Inviás

Habla el Director General del Instituto Nacional de Vías

Un recorrido con mucho camino

El nacimiento de Inviás marcó el inicio de un nuevo camino en materia vial y de desarrollo para Colombia.

Miles de kilómetros de vías son los que el Instituto ha abierto en estos 15 años, incluyendo los caminos fluviales.

REDACCIÓN ESPECIALES

En su cumpleaños número 15, el Instituto Nacional de Vías (Inviás) celebra con mucho entusiasmo el trabajo constante por el desarrollo del país y el futuro prometedor que se visualiza con las grandes obras de infraestructura que le darán a Colombia una nueva posición en cuanto a la calidad de vida de sus habitantes y el comercio internacional. Su director general, Enrique Martínez, cuenta cómo se ha construido este proyecto, que tomó forma el 1º de enero de 1994.

¿Cómo nace Inviás?

Antes de 1992, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte dictaba las políticas en materia de infraestructura vial y ejecutaba los proyectos, mediante contrato de obra pública o de manera directa, a través del Fondo Vial Nacional. Con la reestructuración del Ministerio en el año 1992, se creó el Instituto Nacional de Vías (Inviás), como una institución especializada, técnica y moderna que respondería a las falencias de construcción vial que demandaba el país para aquel entonces, con la ejecución de obras sobre la Red Nacional de Carreteras. Como resultado de este proceso, la entidad entra en funcionamiento el 1º de enero de 1994, encontrando como prioridad la terminación de proyectos que venían en ejecución desde hacía aproximadamente 24 años.

¿Cómo empezó el trabajo del Instituto?

La entidad inicia con la ejecución de obras para los primeros cuatro años, construyéndose y pavimentándose 1.148 km y rehabilitándose 1.685 más. Para el siguiente cuatrienio se construyeron y pavimentaron 390 km, y se rehabilitaron 434, y en los últimos siete años, hasta el mes de



El director general de Inviás, Enrique Martínez, habla de importantes avances del país en infraestructura vial terrestre y fluvial. Vienen grandes obras. / Cortesía Inviás

septiembre de 2009, se han pavimentado 4.683 km y se empezó la cimentación de dobles calzadas.

Con la reestructuración del sector transporte en 2003, el Inviás recibe del Fondo Nacional de Caminos Vecinales 27.577 km, a los cuales se le ha realizado mantenimiento periódico, permitiendo así la salida de los productos de las regiones más apartadas del país a los centros de consumo.

¿En estos 15 años han cambiado los campos de acción de Inviás?

Hoy el instituto, aparte de ejecutar las obras sobre la Red Nacional de Carreteras, también tiene a su cargo la adecuación de los canales de acceso a los puertos públicos de la Nación y la construcción y adecuación de muelles, donde se realizan obras de protección y rehabilitación en los canales navegables de los ríos a cargo, permitiendo la movilización de personas y mercancías en las regiones apartadas del país.

¿Por qué es importante una

institución como Inviás para Colombia?

El Instituto inició con la adjudicación de la primera generación de concesiones para la construcción, rehabilitación y conservación de nuestras carreteras. Hoy en día tiene a cargo la red no concesionada, realizando proyectos que permiten el crecimiento de la economía nacional, mejorando la infraestructura vial, generando empleos para muchos colombianos, situando al país en una posi-

ción cada vez más competitiva frente al mercado global.

Adicionalmente, Inviás está comprometido con "Colombia Profunda" (programa enfocado a ofrecer la comunicación rural entre pequeños núcleos de vivienda, mejorando las condiciones de trabajo, servicio, progreso y transporte de los habitantes de estos núcleos, con el fin de acortar distancias y disminuir los costos y tiempos de viaje), realizando el mantenimiento de la red ter-

Para unirse al mundo

Según Enrique Martínez, director general del Inviás, el país se proyecta en materia de comercio internacional con una infraestructura eficiente, preparada para el crecimiento económico y el desarrollo social, todo en busca de lograr una

cobertura universal que esté al alcance de la población y las empresas, que permita aprovechar las oportunidades de la globalización e integre a Colombia con el mundo en general, con el eje Panamá-Puebla y con Suramérica, en particular, mediante esquemas

empresariales eficientes, con creciente participación del sector privado y con un marco institucional y normativo que fomente la inversión, la eficiencia y la innovación.

Colombia ya empezó un proceso de cambio que la acerca al mundo.



El trabajo desarrollado en materia fluvial mejorará el comercio. / Inviás

ciaria, la construcción de muelles en los ríos alejados de los centros de consumo, así como la habilitación de éstos para garantizar su navegabilidad. En cuanto a comercio exterior, brinda la capacidad de los canales de acceso a los puertos públicos de la nación, mediante el dragado y obras hidráulicas para su mantenimiento.

¿Cuál debe ser a futuro el aporte del Instituto en la modernización estructural y el desarrollo del país?

Dadas las complejidades geográficas, Colombia deberá promover e incentivar el transporte multimodal con centros de transferencia en lugares estratégicos,

incluyendo los pasos de frontera. En carreteras, el país debe consolidar los grandes corredores de velocidad, por ejemplo, en sentido norte-sur con la Troncal de Occidente y la Troncal del Magdalena; en dirección occidente-oriente, el corredor Tuma-co-Río Putumayo, el corredor Buenaventura-Puerto Carreño, la Transversal del Pacífico, la Transversal de los Valles Fértiles y la Marginal del Caribe.

Colombia debe seguir mejorando la navegabilidad de sus ríos, pues ante la extensión territorial y los costos del transporte, se cuenta con muchas posibilidades para aprovechar el modo fluvial como medio de carga y pasa-

“Colombia debe seguir mejorando la navegabilidad de sus ríos, pues ante la extensión territorial y los costos del transporte, se cuenta con muchas posibilidades para aprovechar el modo fluvial”.

Enrique Martínez

jeros. Así, para 2019 el país deberá tener 80% de navegación mayor permanente en la red arterial fluvial (hoy sólo tiene 39%) y movilizar 10% de la carga (hoy sólo moviliza 3%).

¿Cuáles son los retos a cumplir en los próximos años?

Culminar las obras de ampliación de los canales de acceso a los puertos de Cartagena, Tumaco y Buenaventura, y estructurar profundizaciones adicionales en Buenaventura a 15 metros y Cartagena a 17 metros.

En la parte fluvial, avanzar en la segunda etapa de recuperación y navegabilidad del río Meta y continuar con otras cuencas que permitan acercar las zonas margina-

das del país a la economía nacional.

En cuanto a puentes, se deben realizar importantes obras como los viaductos del tramo Ibagué-Cajamarca y la modernización de los puentes sobre los grandes ríos de Colombia, así como los que brindan comunicación con zonas apartadas.

Uno de los mayores retos es llevar a feliz término el Corredor del Sur, que incluye la construcción de la variante de San Francisco-Mococo, además de continuar apoyando a los entes territoriales en el mantenimiento de la red municipal, como mecanismo para brindar una mejor calidad de vida.