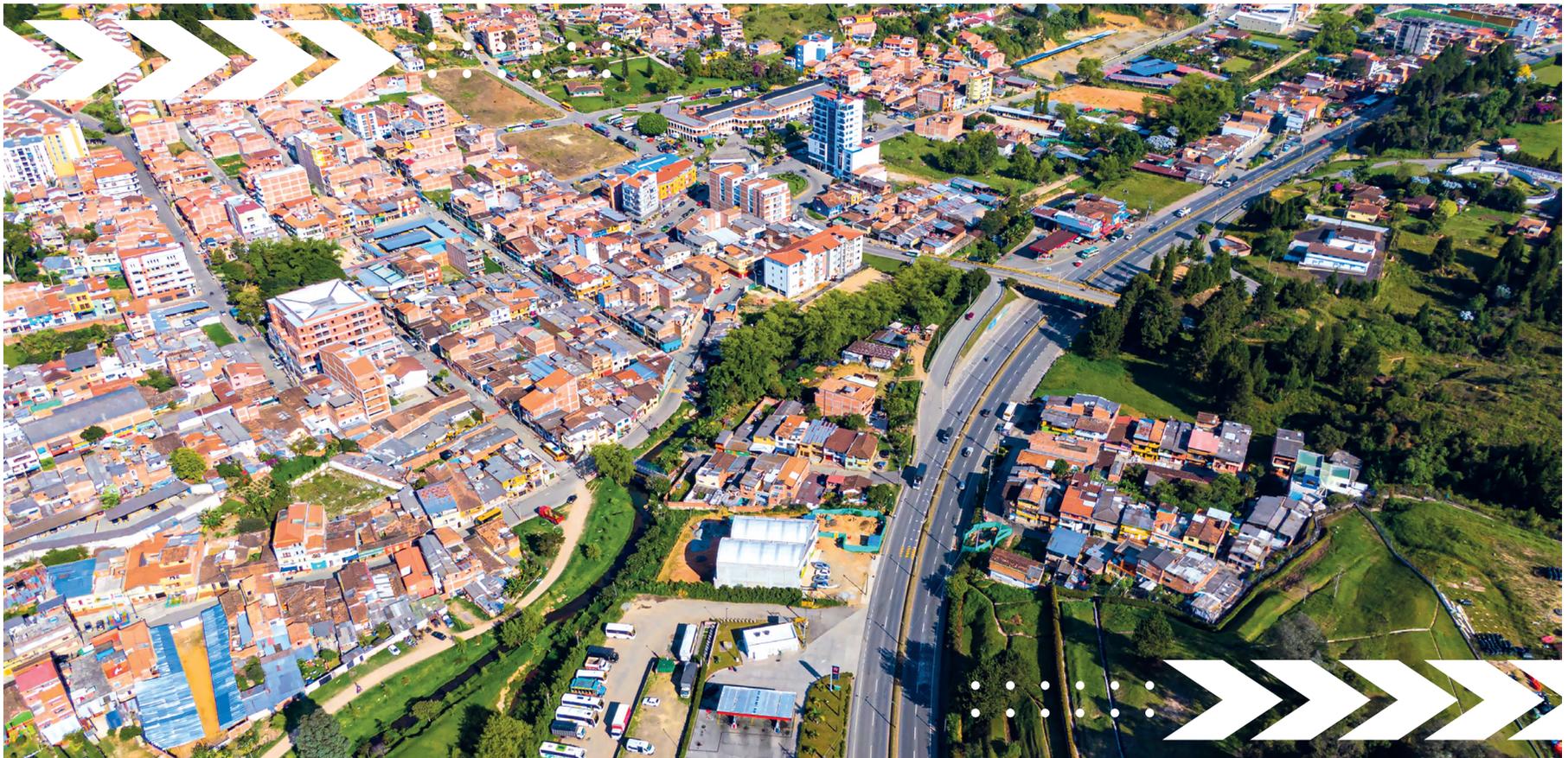


La Prensa[®] Oriente



www.laprensaoriente.info



Movilidad 
: : : *Conectividad*
: : : *y Desarrollo*


: : : **Edición**
: : : **Especial**




Escanee el código QR
y lleve el ejemplar digital
de la **Edición Especial**
de **La Prensa Oriente**.

Año 5
ISSN 2745-2689

Desarrollo vial del Oriente Antioqueño

LA TRANSFORMACIÓN VIAL UN IMPERATIVO EN LA SUBREGIÓN



Carlos Humberto Gómez Castaño
Director Periódico La Prensa Oriente

Mejorar las vías de comunicación para facilitar el transporte de personas, productos y mercancías es crucial para el desarrollo económico y social de los territorios. Para enfrentar esta situación, se requiere una transformación integral que permita modernizar la infraestructura de transporte, fomentar la inversión y mejorar la calidad de vida de los habitantes. Esto implica la construcción de nuevas vías, la rehabilitación de las existentes, la implementación de sistemas de transporte público eficientes y el fortalecimiento de campañas para la seguridad vial.

Esta transformación debe ir de la mano con una estrategia supramunicipal de desarrollo regional, que incluya un ordenamiento concertado y políticas públicas que prioricen el peatón, el transporte multimodal y la protección del medio ambiente. Solo así se logrará un crecimiento sostenible, una respuesta al desarrollo comercial, industrial y agropecuario para una mejora en la calidad de vida de la población. La transformación vial es un imperativo en la subregión. Modernizar la infraestructura de transporte permitirá mejorar la movilidad y los tiempos de desplazamiento y entre otros, lograr un tránsito seguro con bajas tasas de accidentalidad y con ello de mortalidad.

Hace tres décadas, la conectividad, la movilidad y la operación de infraestructura vial dio un gran paso en la subregión. Entramos en la época de las concesiones viales, la operación de un aeropuerto internacional y la consolidación de proyectos habitacionales, empresariales y de comercio que alertaban la inminente transformación y desarrollo de la subregión, especialmente del valle de San Nicolás.

Hitos como la puesta en operación de una nueva Autopista Medellín-Bogotá y la entrada en funcionamiento del segundo terminal aéreo más importante del país, establecieron nuevas dinámicas en el territorio. Por un lado, confirmaron que esta sería la zona de mayor crecimiento económico y poblacional de Antioquia y quizás del país.

Y claro; no pasó mucho tiempo para que nuestras vías intermunicipales, urbanas y rurales se quedaran obsoletas, peligrosas y en permanente colapso. Basta recordar los 20 km/h. de velocidad promedio en la vía Llanogrande-Don Diego en fines de semana, puentes festivos y temporadas. Era cuestión de cerrarle el paso a la indiferencia y a no solo dejar la intención, en los programas de gobierno de los candidatos, sino llevarlo a la práctica.

Pasaron al menos cuatro períodos de mandatos donde un escenario como la mesa de movilidad del Oriente convocó a buena parte de la institucionalidad regional y nacional, gremios, asociaciones, corporados, mandatarios, funcionarios, congresistas, concesionarios, dirigentes y un número muy plural de líderes y lideresas que llamaban la atención por soluciones que no se concretaban.

Fueron muchos los encuentros y desencuentros. Los debates y consideraciones para llegar a concluir cuáles eran las obras priorizadas en la subregión. Con el liderazgo de Masora, la Cámara de Comercio, la Corporación Empresarial del Oriente, las Universidades y con el concurso de otros actores públicos y privados se fueron poniendo de acuerdo. Se hicieron ingentes esfuerzos para transformar uno de los asuntos prioritarios en la agenda. Dobles calzadas, transversales, infraestructura ciclista, movilidad sostenible y seguridad vial fueron algunos de los temas que permanecieron en el orden del día.

En 2015, se priorizaron 19 obras de infraestructura vial para la subregión. El paso de los gobiernos de 2015 a 2016 le dio freno de mano a las decisiones y finalmente, fueron otras las prioridades. Posteriormente algunas se retomaron, alcanzaron su estructuración, el cierre financiero y finalmente en su ejecución.

Una doble calzada a Llanogrande, transversales que conectan vías nacionales, un proyecto de ciclo rutas urbanas, puentes peatonales, entre otras se fueron materializando. Otras aún inciertas como glorietas o intercambios como ejemplo, en la denominada zona de industriales donde termina la vía El Tranvía que conecta Rionegro con la Autopista Medellín-Bogotá y la de ingreso al Aeropuerto José María Córdova, que hasta ahora se definen en un proyecto concreto. También siguen pendientes unas vías de mejores especificaciones para la ruta a Embalses y la denominada Ruta del Agua, desde El Santuario hacia Magdalena Medio, unos proyectos de conexión de los Valles de Aburrá y San Nicolás, como la Doble Calzada Oriente DCO, esta última en trámite, pero con exigencias pendientes por cumplir con las autoridades ambientales. Y una no menos importante, como la materialización de licitación para la vía del Renacimiento en jurisdicción del Oriente de Caldas y el Suroriente de Antioquia, donde los habitantes y usuarios del corredor vial Nariño-Sonsón, serían unos de los más beneficiados por esta obra. Igualmente, la vía El Carmen-El Santuario que inició su construcción y espera entregarse en 2024.

Desarrollos que tuvieron en la inversión gubernamental, en las Alianzas Público Privadas APP y en la financiación por medio de peajes y

valorización, respuesta para la ruta del desarrollo que era inminente. Plausible las decisiones que se fueron haciendo realidad y mejor aún la materialización y cumplimiento en los planes de desarrollo, convertidos, aunque de forma no tan rápida, en planes de movilidad locales y regionales.

necesidades y como ello, genera una conexión en el territorio, es objeto de análisis en la planificación y debe armonizar la estructura espacial.

Para Estevan y Sanz (1996), “la movilidad” (...) es una variable cuantitativa que mide el número de viajes realizados por personas o mercancías en un sistema o ámbito socioeconómico. En la medida en que los espacios de un territorio, estén más conectados entre sí, será más fácil para las personas acceder a bienes y servicios, y la ocupación del territorio será más atractiva.

El componente de movilidad en los Planes de Desarrollo Municipales (PDM) y Planes de Ordenamiento Territorial (POT) entre el año 2010 hasta el año 2018, en los municipios de Rionegro, Marinilla, La Ceja, Guarne y El Carmen de Viboral, es el que mayor número de estrategias presenta, sin embargo, estas se han enfocado en mejorar la movilidad vehicular, a través de la pavimentación de vías y a accesibilidad rural con placa huella, y muy poco a la cooperación y coordinación con otros municipios para resolver los aspectos clave de la movilidad y el transporte. A excepción del municipio de Rionegro, no se observa en otros municipios, propuestas claras y ambiciosas de transporte público que contribuyan a brindar soluciones reales al problema de la movilidad en el Oriente antioqueño.

En este mismo período se observa, que los proyectos adelantados en la subregión, están concentrados en mejorar la conexión y disminuir los tiempos de desplazamiento entre el área metropolitana del valle de Aburrá y los municipios del Valle de San Nicolás, privilegiando el transporte privado y de carga, y muy tímidamente, en infraestructuras y obras que mejoren la movilidad entre los mismos municipios de la subregión, especialmente en lo referente al transporte público.

En el análisis de movilidad, realizado por el Centro de Estudios Territoriales de la Universidad Católica de Oriente en el año 2017, se observa que, en Antioquia, de los 20 municipios que tienen el mayor número de viajes, nueve son municipios del Oriente antioqueño; Rionegro, Marinilla, Guarne, La Ceja, El Santuario, El Carmen de Viboral, El Retiro, San Vicente Ferrer y el municipio de El Peñol, en la zona de embalses, en su conexión con Guatapé. Esto confirma su condición como un sistema de centralidades a diferentes escalas que requieren de una intervención inmediata de manera articulada¹.

La distribución de pasajeros por día entre el Valle de Aburrá y el valle de San Nicolás², para el año 2015, oscilaba entre 170,099 y 227,964, y para el año 2016, entre 193,083 y 260,351, para un promedio total de 227.077 pasajeros. Este flujo estaba distribuido así: el 6% Escobero, 17% Palmas, 46% Copacabana, 2% Santa Elena y el 29% para la proyección con el Túnel de Oriente, observándose un aumento aproximado del 12% en estos dos años.

Es de anotar que, en esta situación hay una relación directamente proporcional, es decir, en la medida en que se desarrollan más proyectos para la conexión entre estos dos valles, también los vínculos por las relaciones económicas, entre ellos aumenta. Un ejemplo de ello lo vemos precisamente con el túnel de Oriente, que para el año 2022,

Capítulo 1



LA MOVILIDAD EN EL DESARROLLO DEL ORIENTE ANTIOQUEÑO



María Isabel Gómez David
Doctoranda en Estudios Territoriales de la Universidad de Caldas

En memoria de **Rodrigo Salazar Pineda**

La movilidad sostenible un aspecto clave en el desarrollo del Oriente antioqueño

El desarrollo es un fenómeno que permite desplegar capacidades en un territorio para que crezca y progrese desde todos los ámbitos. A su vez, debe ser capaz de mantener un equilibrio entre la conservación del medio ambiente, los aspectos económicos y sociales. Desde el punto de vista sistémico, el desarrollo debe planificarse de modo que se produzca equilibradamente en todo el territorio y no se dé, de manera desordenada e insostenible. El instrumento por excelencia para esta Planificación es el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

El desarrollo desequilibrado desconecta, fragmenta el territorio; deja a las personas sin acceso a educación, cultura, salud, empleo, y demás servicios, generando conflictos y asimetrías.

Uno de los problemas de planificación más relevantes en las últimas décadas ha sido la movilidad; disponer de una oferta de infraestructuras, medios y servicios de transporte adecuados para satisfacer las necesidades de desplazamiento de las personas, los flujos de mercancías y los bienes de capital que circulan en un territorio, es fundamental. La forma como las personas se desplazan cotidianamente para suplir

¹ Análisis de movilidad del Centro de Estudios Territoriales Universidad Católica de Oriente, basado en datos del peaje Concesión DEVIMED y proyecciones túnel de Oriente, 2016

² Ídem

solamente en el paso por el túnel, el tráfico promedio diario de vehículos alcanzó 27.000, lo que desbordó la proyección que se tenía respecto al crecimiento vehicular por esta ruta.

Actualmente, uno de los macroproyectos territoriales más importante que tenemos en la planificación de Antioquia y el país, es el Plan Maestro de Transporte y Logística de Antioquia, proyección al 2040, que, si bien es un gran acierto para el desarrollo del país, este por sí solo, no resuelve el problema en el ámbito regional.

De acuerdo con lo que hemos analizado hasta este punto, es importante poner atención sobre los siguientes aspectos:

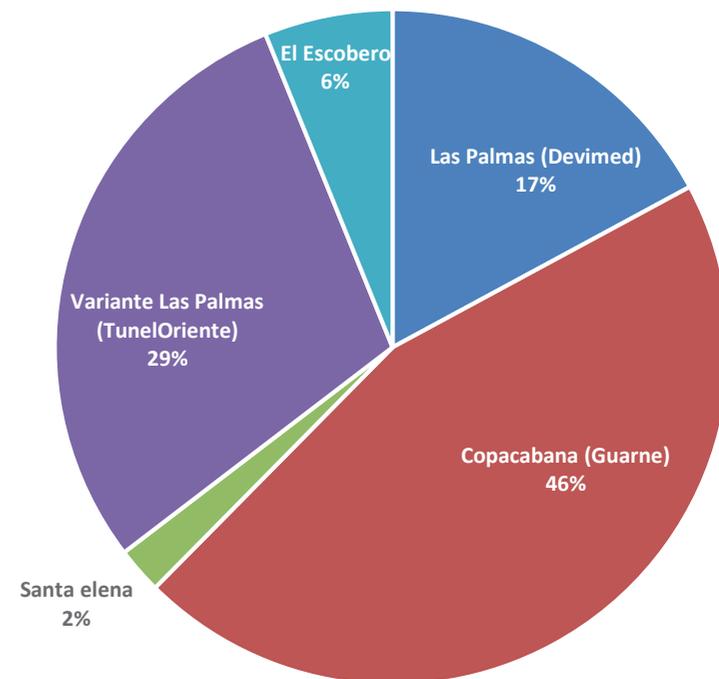
- Reflexionar sobre los proyectos que estamos diseñando. Al no tener la mirada macro de la planificación de largo plazo, los proyectos diseñados, no resuelven los problemas de la movilidad, sino el conflicto del momento, la necesidad puntual de congestión vehicular; se planifica con la proyección del escenario actual y no sobre aquel que prepare a la región respecto a la capacidad de recepción que tendría la subregión en el futuro.
- Construir infraestructura vial enfocados en la disminución de la congestión del transporte privado, traslada el problema, no lo resuelve; construir infraestructura de transporte para habilitar rutas, disminuye el uso del transporte privado. Podemos tomar la decisión de mejorar la infraestructura para que se transporten 127 vehículos o para que un bus articulado transporte 127 pasajeros en cada viaje.
- Es fundamental para la subregión, fortalecer las alianzas que permitan mejorar los puntos de conexión entre los municipios, que orienten sus esfuerzos para trabajar en acciones concretas, articuladas y concertadas para lograr infraestructuras y servicios de transporte público de mejor calidad; renovadas, ecológicas y automatizadas. En la medida en la que esto se logre, el espacio vial se optimiza, el tiempo de desplazamiento se reduce, el consumo de energía será más eficiente, la congestión y la contaminación disminuyen, y se brindará un mejor servicio de transporte, con más cobertura, seguridad y confort.
- Promover acciones de planificación conjunta, que contribuyan a una adecuada distribución del uso del suelo para la localización de infraestructuras de carácter regional y de los sistemas estructurantes, de modo que posibiliten la integración funcional y de esta forma, desarrollar el territorio, más allá de la simple jurisdicción, como un reto en la planificación y no un componente de ella; la movilidad sostenible como un aspecto clave en el desarrollo del Oriente Antioqueño.
- Hay que recordar que la jurisdicción se establece como una estrategia para facilitar la gobernabilidad, no para delimitar el espacio geográfico del territorio en su planificación.
- La comunicación entre los actores, como otro aspecto fundamental para planificar articuladamente el territorio.
- Reflexionar en torno a qué agentes se deben sumar, cuáles son aquellos que aún faltan en la mesa para conversar y discutir sobre esta problemática ahora se hace más necesario; trasladarla no la resuelve, no mejora las condiciones de vida y el bienestar de todos los que ocupamos el territorio.

Las mesas están instauradas y hay convocatoria para ello, pero necesitamos a todos los actores, no la representación de algunos sectores. Seguramente, hay muchos visionarios en nuestra región con iniciativas y proyectos que aporten a resolver esta problemática, pero si éstos, no tienen representación; actores con poder y presencia en los órganos de decisión, será muy difícil que tengan eco y avancen en su ejecución.

Es necesario advertir que, sobre la movilidad en el Oriente, el tema no está agotado, y con esta entrega se busca dejar una reflexión e invitar a los distintos actores, para que lleguen a este espacio y con su conocimiento aporten nuevas visiones, desde los diferentes modos y medios dentro de los cuales nos movilizamos y desarrollamos el territorio. La discusión queda abierta.

Referencias

Piedrahita-Bustamante, M. J. (2023). *Análisis comparado de la garantía de derechos urbanos en la aglomeración urbana de Rionegro, oriente de Antioquia (2014-2018)*. *Territorios* 49, 1-26.



Tráfico y proyección de pasajeros entre Valles - María Isabel Gómez David

Capítulo 2



LO QUE HEMOS AVANZADO EN MOVILIDAD



Intercambio vial Manuel Vicente Zuluaga, doble calzada Llanogrande – Foto: La Prensa Oriente

La historia en la década de los 80's trajo consigo la construcción del Aeropuerto José María Córdoba, que impactó no sólo a Rionegro, sino a buena parte del territorio, especialmente el denominado Valle de San Nicolás. A la par, se fortaleció el turismo hacia la subregión, popularizándose “la Vuelta a Oriente” que tomaba rutas de la ciudad capital, usando la Avenida Las Palmas y recorriendo las vías de ingreso a estas localidades. Estaderos, comercios, parajes hicieron su parte para atraer turistas y nuevos habitantes, con la consabida demanda de bienes y servicios. La ruta de regreso se hacía por la autopista Medellín – Bogotá y viceversa y desde otras localidades del Oriente, al Altiplano.

Con ello se dio la necesidad de mejorar la infraestructura para la movilidad. Modernizar la red vial nacional por medio de concesiones, hizo carrera como una alternativa para la construcción de nuevas vías de mejores especificaciones. A partir del año 1995, surge la primera generación de concesiones viales en el departamento, las que requerían de empresas muy fortalecidas técnica y financieramente. Es de resaltar el sistema de concesiones y el rol que juega la empresa privada, lo cual ha impactado positivamente para la construcción de vías. De igual forma, cómo los recursos de excedentes de los peajes se convirtieron en la respuesta a proyectos de infraestructura vial en el oriente antioqueño. Ejemplo de ello, la vía doble calzada Jumbo - Llanogrande – El Tablazo, la primera fase de la doble calzada La Ceja – Rionegro y la construcción de puentes e intercambios viales.

Devimed la concesión del Oriente

Devimed opera la Autopista Medellín – Bogotá, desde Medellín hasta El Santuario. Además, la red nacional Las Palmas - Don Diego, Rionegro – El Carmen de Viboral, Llanogrande – Aeropuerto JMC, glorieta del aeropuerto a la autopista Medellín – Bogotá, Alto de Las Palmas – La Ceja – La Unión, El Retiro – La Fe y Rionegro – Marinilla.

La Concesión Desarrollo Vial del Oriente de Medellín —DEVIMED— se estructuró en el año 1995 y se adjudicó el contrato para operación en mayo de 1996, el cual se dividió en fases de diseños, de rehabilitación y construcción, y fase de operación y mantenimiento. Al terminar esa década, la Concesión cumplió con la entrega de una mejor malla vial, considerada en su momento como la mejor del departamento y quizás del país, con secciones viales muy generosas, con una doble calzada entre Medellín y Rionegro, lo que hizo el tránsito por este corredor seguro y rápido.

La dinámica económica se tornó en auge, mejoró el turismo entre centros poblados como San Antonio de Pereira y en sectores como Llanogrande en Rionegro, y de corredores viales de otras localidades del Altiplano. La cercanía entre la capital del departamento y el Oriente generó un mayor uso de las vías de la jurisdicción. El mantenimiento preventivo se adelantaba a los problemas de movilidad, a través de la concesión vial, así se logró la confianza de los usuarios y marcó un incremento notorio de los viajes hacia esta subregión, al igual que el incremento significativo en el recaudo de los peajes.

El plazo de la Concesión DEVIMED fue ampliado en 2012 hasta el 31 de julio del año 2026, la reversión se prorrogó no solo por el éxito de la operación sino por la demanda que Oriente estaba dando en sus principales vías.



Peaje Autopista (Copacabana) – Foto: Cortesía Devimed

Los excedentes de los peajes

El contrato con DEVIMED, establece que hay unos mínimos de recaudo por los peajes, a través de un otrosí los valores por encima de ese mínimo, se reinvierten dentro de la misma jurisdicción, contrario a lo establecido en otras regiones donde esos recursos son del orden nacional y la ANI los distribuye en cualquiera de las vías del país.

Estos excedentes provienen de las estaciones de peaje de Las Palmas y Copacabana que, a partir de lo incorporado al contrato, pueden utilizarse para la ejecución de obras complementarias. Con esto se lograron saldar deudas históricas con la subregión, las inversiones para mejorar las vías de ampliación a doble calzada Llanogrande, entre la calle de La Madera (Jumbo) y la vereda El Tablazo; y ahora el gobierno nacional anuncia que la figura se mantiene y será aplicada a otros proyectos como la continuidad en doble calzada de la vía La Ceja – Rionegro y la doble calzada entre la vereda El Tablazo y la glorieta del Aeropuerto JMC; esta última se estima tendría un costo de \$52 mil millones de pesos y su plazo de ejecución sería de aproximadamente 20 meses.

Los diseños presentados por DEVIMED para la construcción de la doble calzada entre la vereda El Tablazo y la glorieta del Aeropuerto JMC, están aprobados por la ANI y el Plan ambiental tiene permiso de CORNARE para ocupación de cauces y de aprovechamiento forestal.

Este proyecto requiere la recuperación de las fajas de terreno que requieren las obras que son propiedad de la nación y que, además, estén libres de redes de servicios públicos.

Puentes peatonales

Por el alto grado de accidentalidad en las vías adjudicadas, DEVIMED gestionó la inclusión en el contrato de operación la construcción de puentes peatonales que hoy están en jurisdicción de los municipios de Bello, Guarne, Rionegro, Marinilla, El Santuario y El Retiro, donde el diálogo con las comunidades permitió que fueran escuchadas por la ANI. De esto también fueron compromisos del Ministerio de Transporte, los localizados frente a Cornare en El Santuario, en la Ciudadela Artesanal en Marinilla, la vereda La Playa en Rionegro y el de Los Salados en El Retiro.



Puente peatonal y doble calzada Llanogrande vereda Chipre, Rionegro – Foto: La Prensa Oriente

En El Retiro, Devimed construyó en 2017, con recursos propios, un kilómetro de doble calzada entre el puente de La María y Puro Cuero. También, se iluminó el tramo entre San Antonio de Pereira y la Avícola Kakaraka y el tramo entre Don Diego y el Alto de Las Palmas y la iluminación del tramo entre Haras Santa Lucía y Don Diego; además del cambio del alumbrado público en la zona urbana del municipio de El Santuario, con tecnología Led.

También se han priorizado obras en las vías afectadas por altas velocidades, invasión de carril o giros a la izquierda. Es el caso del separador central que se construyó en la vía a San Antonio de Pereira, entre la glorieta de Somer y Casamía, con el cual disminuyó la accidentalidad. Se realizaron intervenciones para evitar giros a la izquierda en el sector de Don Diego, de La Fe y el colegio El Triángulo, en donde históricamente se presentaban los mayores picos de accidentalidad. En la vía Rionegro – El Carmen, que tiene especificaciones técnicas muy bajas y tenían un alto índice de accidentalidad, se instalaron 28 reductores de velocidad en los sitios donde había más accidentes.

Los acuerdos de DEVIMED con la ANI

En las obras a ejecutar este año, la Concesión construirá un puente peatonal en la vereda La Hondita de Guarne, cuyo costo estimado es de \$4.900 millones de pesos. Se prevé, además, la construcción de un retorno Guarne - Guarne antes de la Glorieta del Aeropuerto, el cual se complementa con el retorno Aeropuerto - Aeropuerto al frente de la planta de VaxThera y que incluirá obras de drenaje del retorno, señalización y separación de carriles entre los retornos, el valor de ésta sería de \$2,400 millones de pesos. Igualmente, se prevé la continuidad de la doble calzada La Ceja - Rionegro desde la glorieta Yegüerizo hasta el Centro Educativo María Estévez, la cual incluirá la construcción de una glorieta en la intersección con la vía de acceso a la vereda El Yarumo de La Ceja, obra que estima inversiones de \$38 mil millones de pesos.

Una de las obras modelo en el departamento por Alianza Público Privada - APP es la conexión vial Túnel de Oriente, que fue inaugurado en agosto de 2019. A la fecha, el total de inversión de la concesión en el territorio supera los 1.68 billones, incluyendo rehabilitación en doble calzada Palmas, pavimentación de 7 km. de vía e intervención de ocho puntos críticos en vía Santa Elena, intervención de 12 km. de vía El Carmen de Viboral - El Santuario, estudios y diseños e interventoría para construcción de la etapa 2 del Túnel, lo que será el intercambio vial sobre la glorieta - Aeropuerto JMC y un intercambio vial en sector Sancho Paisa - Alto de Palmas; según indicó el Secretario Regional y Sectorial de Desarrollo Territorial de Antioquia, Juan Pablo López Cortés.

Ahora se proyecta la construcción de una doble calzada adicional, donde se dará respuesta al requerimiento actual, dado que se dio un precipitado crecimiento de tráfico según explican los datos de la concesión de un promedio diario de más de 27.000 vehículos, es decir, según el estimativo, este número solo se esperaba alcanzar en 2032. Estos 10 años de anticipación, a abril de 2022, obligó a trabajar en la estructuración de la construcción de la segunda etapa, que comprende el plan de estructuración de los estudios y diseños de obra, modelos de financiamiento y trámites de licenciamiento para la apertura del segundo tubo y la construcción de los viaductos necesarios.

Capítulo 3

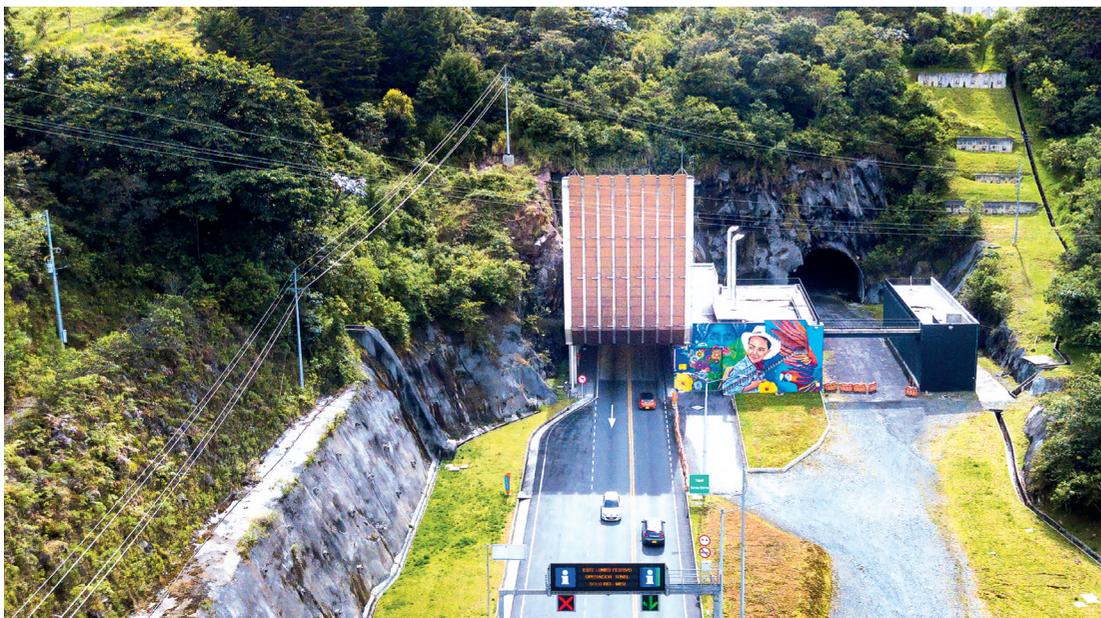


PLAN VIAL PARA ORIENTE

La agenda 2040 o plan estratégico territorial de la Gobernación de Antioquia, incluye proyectos que están en ejecución y otros que prevén como mejorar la conectividad de los valles de San Nicolás y Aburrá; además de inversiones en los denominados circuitos estratégicos de desarrollo, competitividad y conectividad. La gestión de recursos del ente departamental sugiere un espaldarazo del gobierno nacional para apalancar los proyectos que dejarían al término del período administrativo.

Sobre la glorieta de ingreso al terminal aéreo, se proyecta la construcción de un intercambio vial de dos niveles tipo "trébol" y dos vías a desnivel. A nivel, la conexión Llanogrande - Guarne, a desnivel, la conexión Las Palmas - Aeropuerto JMC en doble calzada.

Túnel de Oriente



Túnel de Oriente, sector Sajonia - Foto: La Prensa Oriente

El Túnel de Oriente redujo en un 55% los tiempos de desplazamiento y en un 23.3% la tasa de accidentalidad por millón de vehículos

En abril 2022 se cumplió el indicador de tráfico para el inicio de la estructuración de la segunda etapa del Túnel de Oriente. Se estima que 30.000 vehículos actualmente pasan el túnel.

Fuente: Informe de gestión 2022, Concesión Túnel Aburrá Oriente



MINISTERIO DE TRANSPORTE

 |   
#618 | @Devimed

Yo también soy actor vial

¡Te cuidado,
me cuidas!



VIGILADO SuperTransporte



Agencia Nacional de Infraestructura

Capítulo 4



PROYECTOS VIALES QUE ESPERAN LOS ORIENTALES

Vía El Carmen – El Santuario



Vereda La Aurora El Carmen de Viboral - Foto: La Prensa Oriente

En el marco de la Concesión Vial Túnel de Oriente, también se rectificará y pavimentará la vía El Carmen de Viboral – El Santuario, la obra tendrá una longitud de 11.9 kilómetros, desde el sector San Fernando, en la zona urbana de El Carmen, hasta la autopista Medellín – Bogotá a la entrada de El Santuario, proyecto que demandará inversiones por 99.563 millones de pesos.

Este proyecto, está contemplado dentro de las obras complementarias que debe ejecutar la Concesión Aburrá Oriente, que se financiarán con los excedentes del peaje del Túnel de Oriente. Esta vía será también, una alternativa para conectar al municipio de La Ceja con la autopista Medellín – Bogotá.

Vía a Embalses



Vía Marinilla (Sector La Dalia) – Foto: Cortesía Devimed

La conexión a esta zona que incluye límites con jurisdicción de 10 municipios, es uno de los retos en materia de conectividad. La intervención en la malla vial y la construcción de obras de ampliación y mejoramiento han planteado históricas soluciones que no dieron finalmente cierre financiero y ahora descartan que sea en doble calzada, por lo menos en el mediano plazo. La apuesta gubernamental para darle solución provisional a la alta demanda de vehículos en tránsito hacia la zona de embalses es poner a punto, circuitos viales intermunicipales que hoy hacen parte de las vías terciarias a cargo del departamento.

Según el Secretario Regional y Sectorial de Desarrollo Territorial de Antioquia, Juan Pablo López Cortés, presentó lo que sería este proyecto, que busca mejorar la movilidad en esta zona y que tendría un valor cercano a los 2 billones 440 mil millones de pesos, e involucraría los corredores viales Marinilla – San Rafael - Marinilla – El Peñol; más una variante en el municipio de El Peñol, la rehabilitación desde la Autopista Medellín – Bogotá a Granada y Guatapé y San Vicente – El Peñol.

Para la financiación y lo planteado en el Plan de Desarrollo Nacional 2022-2026, se han propuesto varias fuentes alternativas para la obtención de recursos, como recaudo de peajes con tarifas diferenciadas, derrame de valorización, aportes de los gobiernos nacional y departamental y líneas de crédito. Al respecto, el exministro de Transporte, Guillermo Reyes González, se comprometió en su momento con impulsar estos proyectos y aseguró que, para ello se requería hacer sociedad con la Gobernación de Antioquia y los entes municipales. El nombramiento de William Camargo como nuevo jefe de esta cartera, no deja certidumbres en las decisiones del gobierno nacional, según lo expresó recientemente ante la comisión sexta del Senado donde, además permite entrever que son decisiones por tomar en el mediano plazo.

Conectar cabeceras municipales y Circuitos Estratégicos

En 2023, se confirmará si la propuesta del gobierno de Antioquia dejará terminadas o en ejecución las obras que ha previsto para conectar las 23 cabeceras municipales que no estaban pavimentadas, entre ellas cinco del Oriente y en una segunda etapa, los denominados Circuitos Estratégicos, que mejorarán la conectividad intermunicipal; según afirmó el Secretario de Infraestructura Física de Antioquia, Santiago Sierra Latorre. Para pavimentaciones municipales, se intervendrán más de 150 kilómetros de vías urbanas y rurales. Dentro de estos circuitos estratégicos, está incluida la pavimentación de cuatro kilómetros de la vía Cocorná – El Ramal.

En materia de red vial departamental el énfasis es la pavimentación de las vías que comunican a cinco cabeceras municipales, dentro de las cuales están Barbosa – Concepción y Sonsón – Argelia, con unas inversiones por 34.000 millones de pesos. También la pavimentación de la vía Concepción – Alejandría, más la estabilización de taludes y seguimiento detallado a la pavimentación de la vía Granada – San Carlos, un contrato para 9.4 kilómetros, con inversiones por 18.000 millones de pesos, que debe estar terminada en 2023.

La vía La Quebra – Nariño, se declaró incumplimiento en el contrato, para el puente sobre el río Negrito y un kilómetro de pavimentación, el cual ya cuenta nuevamente con acta de inicio de obras, lo cual dio vía libre a esta obra. También la pavimentación de los primeros seis kilómetros de la vía San Luis – Chocó.

Vía del Renacimiento: “La Esperanza del Sur Oriente”

El 12 de abril de 2023, desde la Secretaría de Infraestructura del departamento de Caldas, el gobernador Luis Carlos Velásquez, anunció el punto de partida de lo que responde a la esperanza del sur oriente, la licitación por 100 mil millones de pesos para la construcción de 36 kilómetros en la vía del Renacimiento entre La Dorada y Sonsón. Este es un convenio entre la Gobernación de Antioquia y la Gobernación de Caldas, con el Instituto Nacional de Vías – Invías, por 210 mil millones de pesos que en su primera fase ejecutará 100 mil millones en el mejoramiento y rehabilitación de 36 kilómetros.

Serán alrededor de 200 mil personas que habitan en los municipios de La Dorada, Norcasia y Samaná, en Caldas; Nariño y Sonsón, en Antioquia, quienes se verán beneficiadas con el proyecto, que contempla el mejoramiento de la transitabilidad por este importante corredor vial, el cual durante años estuvo olvidado y donde actualmente existe una importante dinámica agrícola y turística.

A partir de ahora, no habrá incertidumbre por parte de los habitantes de Antioquia y Caldas con la construcción de la vía del Renacimiento, que veían lejana la puesta en marcha de un proceso contractual que reuniera las voluntades de dos departamentos y sumara a la expectativa de los habitantes de esta jurisdicción. Será una buena oportunidad para la reactivación económica, el mejoramiento de las condiciones de seguridad y de promoción del turismo para la región.

Capítulo 5



PENDIENTES DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI–



Vía Glorieta Aeropuerto JMC - Autopista, Guarne - Foto: La Prensa Oriente

Intercambio vial en la vía El Tranvía

Un intercambio vial sobre la Autopista Medellín-Bogotá, requiere la gestión que hagan las administraciones municipales de Marinilla y Rionegro para esta obra, y que las mismas se comprometan en entregar las fajas de terreno libres de redes de servicios públicos. Es una decisión en manos del gobierno nacional, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-.

El tema se ha retomado en los últimos meses y se gestiona con la ANI para que parte de los excedentes de los peajes se inviertan en ese intercambio, en cuyo caso Devimed actualizará los estudios y diseños. Se ha planteado construir dos puentes para darle continuidad a la autopista Medellín – Bogotá y debajo, la glorieta de acceso y salida de la vía El Tranvía. Ese intercambio sería una de las obras que más impacto generaría en el Oriente, porque facilitaría el acceso a un corredor estratégico que empalmaría la avenida Juan de Dios Morales en Rionegro, con las vías de Llanogrande y la que conduce al municipio de La Ceja.

Vía nueva El Santuario – Caño Alegre

A la fecha, está pendiente la revisión de los estudios del informe final presentados por el evaluador en diciembre de 2022, de proyecto de iniciativa privada “IP Ruta Del Agua”, presentado por DEVIMED, el cual prevé la construcción, operación y mantenimiento de una vía nueva en calzada sencilla entre los municipios de El Santuario y Caño Alegre en Puerto Triunfo.

Este proyecto tendría una longitud aproximada de 54 Km. Además, incluye la construcción, operación y mantenimiento de un (1) túnel de 2 tubos con 3.03 Km de longitud y la construcción, operación y mantenimiento de 13.4 Km de viaductos, más la construcción de variantes en El Santuario y Doradal de 3,26 Km y 4,85 Km, respectivamente. El proyecto que se encuentra en Etapa de Factibilidad, comprometería la constitución de una APP Privada, sin recursos públicos con una duración estimada para la construcción de 7 años y un término de la concesión de 40 años. El costo de la obra se estima en \$2,59 billones.



Vía Autopista Medellín – Bogotá, Cocorná – Foto: Héctor Hernán Gómez

La propuesta de Devimed sobre la “Ruta del Agua”, sería una vía sencilla de dos carriles, debido a que la cantidad de vehículos que transita por este tramo es reducida y no permitiría un cierre financiero para una doble calzada. Así lo explica el alcalde de San Francisco, Diego Duque Valencia, “está claro por qué no es viable una doble calzada, por lo pronto el mejoramiento de la vía cumple los propósitos de hoy y eso es lo importante. Permitirá un gran impacto económico sobre los asentamientos poblacionales y comerciales que hoy tiene la autopista entre El Santuario y Caño Alegre, de manera que con este proyecto todos ganan.”

Capítulo 6



Doble Calzada Oriente – DCO



Render Doble Calzada Oriente – Cortesía DCO
Glorieta El Tablazo – Foto La Prensa Oriente

La Doble Calzada Oriente es un proyecto pionero en cuanto a la conformación de Alianzas Público-Privadas APP de origen departamental, para la ejecución de grandes obras, esquema que se está utilizando a nivel nacional para la construcción de las troncales 4G y 5G orientadas a unir las principales regiones con las costas Pacífica y Atlántica.

Según la Gobernación, la Doble Calzada Oriente ahorraría un estimado de tiempo de 20 minutos a los usuarios.

La vía que ocuparía jurisdicciones de Envigado, El Retiro y Rionegro, tendrá una longitud de 13.7 kilómetros, con 19 viaductos y cuatro retornos y su construcción demandará inversiones aproximadas a los 1.1. billones de pesos, para generar una conexión eficiente entre los Valles de Aburrá y San Nicolás, con una vía de cuatro carriles que va desde Las Palmas hasta el cruce de la vía al Aeropuerto José María Córdova, con la entrada a la vereda El Tablazo.

El proyecto busca conectar desde Sancho Paisa, cerca al peaje Las Palmas, con una vía en doble calzada, para una circulación a 80 kilómetros por hora, y estima conectar en 10 minutos con El Tablazo, en Rionegro, la cual va a permitir descongestionar el tráfico que se presenta por el crecimiento en el Oriente, teniendo una conexión más. Aunque hay varias hacia el Oriente desde el Valle de Aburrá, el crecimiento que presenta la región, está por encima del crecimiento nacional y lo que se avizora, es la necesidad de infraestructura vial que responda al mismo.

Desarrollo del proyecto

Andrés Leguizamón, Gerente de DCO recordó que el contrato para formalizar la APP se firmó en febrero de 2021 y el acta de inicio se dio en el mes de octubre del año 2022. A partir de ahí, comienzan los 30 años de Concesión y al final de ese tiempo, la vía es revertida a la Gobernación de Antioquia. “Iniciamos una etapa de preconstrucción, la cual se calcula que tardará tres años y a partir de ahí, se inicia la operación de la nueva vía. Tendríamos 26 años para la operación y mantenimiento de la misma, cumpliendo con estándares de calidad, con una vía de altas especificaciones, con servicios de patrullaje y de ambulancia, las 24 horas, todos los días”, indicó el directivo.

Este proyecto atraviesa por una zona de reserva forestal, corresponde al Ministerio del Medio Ambiente autorizar el cruce de la vía. Al respecto, el Gerente explica que la afectación que tiene el proyecto DCO es del 0.5% de la Reserva del Río Nare. “Presentamos la solicitud de sustracción de una parte de esa Reserva, con todos los mecanismos de protección asociados, con la construcción de viaductos para evitar cualquier afectación desde el punto de vista ambiental. Aquí vamos a construir infraestructura vial sostenible, generando desarrollo y cuidando el medio ambiente”. El directivo destacó que este proyecto es atractivo porque es una iniciativa privada, que no requiere recursos públicos, considerando las restricciones presupuestales que hay en el país, por lo cual los proyectos con inversión estatal son escasos, mientras que la Doble Calzada Oriente la financian totalmente los particulares.

Se tienen estimaciones de que por la nueva vía podrían circular 15.000 vehículos diariamente, al inicio de su operación.

En la etapa de construcción se generarán unos 1.800 empleos, entre directos e indirectos, sin contar los empleos que se van a tener durante los 26 años de la concesión

Capítulo 7

PROYECTO DE REGIÓN AEROPORTUARIA Y LA CONECTIVIDAD



Glorieta Aeropuerto José María Córdova – Foto: La Prensa Oriente

Uno de los ejes estratégicos del proyecto Región Aeroportuaria es la conectividad vial y los sistemas para movilizar pasajeros desde y hacia el Aeropuerto. “Para ello, se han identificado varios megaproyectos viales que son fundamentales para el propósito de una adecuada movilidad regional”, explica Alcides Tobón Echeverri director del proyecto.

El Aeropuerto José María Córdova es el eje de la Región Aeroportuaria de la región, por tanto, debe tener una conectividad ágil con los municipios del Oriente antioqueño, con el Área Metropolitana de Medellín, con el país y con los Puertos que se construyen en Urabá. Por estas razones, la Región Aeroportuaria se convierte un proyecto de dimensiones departamentales, nacionales y hasta internacionales.

Dentro de esa idea surgen dos necesidades: poner en servicio el segundo tubo del Túnel de Oriente y construir los viaductos necesarios que van a desembocar en el sector de San Diego en Medellín. De igual manera, se encuentra la construcción de un puente elevado sobre la glorieta del Aeropuerto, que busca unir el Túnel de manera directa con el terminal aéreo para evitar las congestiones que se presentan actualmente.

mostrando todas las modalidades. No es que se pierda la opción del taxi o de la buseta, pero es necesario un sistema masivo para atender el crecimiento en la cantidad de pasajeros, dándole más opciones de transporte. Mientras tanto, seguimos trabajando en establecer destinos nuevos y en conseguir aerolíneas que se asienten en el Aeropuerto, para brindarle a todos los antioqueños y colombianos opciones de más destinos y horarios”.

“Una primera inversión es hacer la ampliación y adecuación de la terminal aérea que hoy existe, para lo cual hay 67.000 millones de pesos; la segunda inversión, sería la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto, para definir las obras que requiere el terminal aéreo y los predios, a adquirir y el tercer momento, sería la construcción de la segunda terminal y de la segunda pista.”

Esteban Quintero - Senador de la República

Las ampliaciones

Los diseños de las obras de ampliación de la terminal que han propuesto al gobierno nacional, indican que con los primeros 45.000 millones de pesos que se destinarían para las obras, se hagan unas ampliaciones de los puntos críticos del terminal aéreo, comenzando por la ampliación de salas, colocar más filtros y mejorar la tecnología.

Alivianando un poco esa carga, se podría atender al menos un millón de pasajeros más, de manera que la capacidad pasaría de 11 a 12 millones de pasajeros por año, aunque el 2022 se cerró con 13 millones, lo que muestra que las obras que se van a ejecutar no son suficientes para el movimiento de usuarios que está teniendo el José María Córdoba, de manera que sigue siendo urgente la construcción de la segunda terminal.

Igualmente, alrededor del Aeropuerto se ha generado una economía significativa con los asentamientos industriales y comerciales. Este terminal, es el segundo del país en movimiento de carga, que es un renglón muy importante para el José María Córdoba, pues se movilizan alrededor de 120.000 toneladas anuales, de las cuales el 80% son exportaciones de flores.

Capítulo 8

OBRAS COMPLEMENTARIAS



Proyecto de intercambio vial en doble calzada tipo **trébol**, con vías a desnivel para conexión Llanogrande - Guarne y Las Palmas - Aeropuerto JMC - Render: Gobernación de Antioquia.

El Túnel de Oriente se convirtió en una obra que contribuye al desarrollo del Oriente antioqueño, pero en su momento fue un factor de integración y de unidad regional, cuando desde el gobierno departamental se anunció que para financiar parcialmente el proyecto, se iba a decretar una contribución de valorización en los municipios de esta región, que fue una situación compleja, sumada a las amenazas que tenía el Oriente por parte de las empresas inmobiliarias que estaban desarrollando grandes proyectos urbanísticos, con una infraestructura vial precaria.

El director ejecutivo de los Municipios Asociados del Altiplano del Oriente Antioqueño, Masora, Fabio Ríos Urrea, recuerda que “Se iba a hacer un derrame de Valorización por esa obra a todos los orientales, especialmente en los municipios del Altiplano. Dimos la discusión y ahí nació la Mesa de Movilidad del Oriente, dijimos “Si al Túnel de Oriente, No a la Valorización”, con la asociación al frente de esa campaña, rodeada de los alcaldes de entonces y los gremios”.

El Plan Vial de Rionegro fue actualizado en el año 2017, e incorporado como norma urbanística al Plan de Ordenamiento Territorial, por el Acuerdo 02 de 2018, es la guía, de cómo debe ser la infraestructura de movilidad del municipio, incluye todos los sistemas de movilidad: la peatonal, en bicicleta, la movilidad multimodal o de mediana capacidad de pasajeros, la movilidad vehicular; pero, desde la planificación da pautas también para los futuros desarrollos urbanísticos.

Según el alcalde Rodrigo Hernández Alzate, el Plan Vial de Rionegro en esta administración está ejecutando 25 kilómetros y permite pensarse 70 años hacia adelante. Además, se está generando una movilidad de

manera transversal y longitudinal, lo cual significa que las personas pueden pasar rápidamente desde San Antonio de Pereira hasta el barrio El Porvenir, por ejemplo.

Este es un proyecto financiado, parcialmente, con la contribución de valorización, que hoy tiene un recaudo superior a los 350.000 millones de pesos. En vías rurales de Rionegro, se avanza en la pavimentación de unos 25 kilómetros de vías veredales, que permiten que la ciudad quede cubierta en un 100% con vías rurales pavimentadas y conectadas con las vías principales del municipio, del departamento y de la nación.



Variante vía Tanque – La Poceta – Foto: Cortesía Alcaldía de Rionegro

Ocho obras ejecutadas por Valorización

- El tramo 13 y 13.1 o variante San Antonio: (Ipanema- Libertadores y Libertadores Casa Mía). Con esta obra de modernización vial, se evita pasar por el parque principal de San Antonio, lo que permite una considerable disminución de tiempo, teniendo en cuenta el alto flujo vehicular que se presenta en este sector.
- Las transversales 1 o El Porvenir- Gualanday; Alto Vallejo - Comando de El Porvenir, Tanque - Comando o Pedro Pablo Jaramillo; Transversal 2 o Alto Vallejo - Empanadas Caucanas son vías entregadas al 100%. Permitiendo la conexión con el sector de Barro Blanco – El Porvenir y Llanogrande. Ofrece un ahorro en tiempos de viaje del 50%, la cual se convierte en una ruta directa para dos sectores de importante desarrollo en el municipio.
- Tramo 8-12: Belén - Postobón, Postobón – Fiscalía, ejecutadas al 100%. Dadas las nuevas características de la vía donde se tiene una sección en doble calzada y una velocidad de diseño mayor,

los usuarios tienen un tiempo de viaje promedio de 5 minutos, mejorando la movilidad en la principal entrada al municipio de Rionegro.

- Tramo 16 o Jumbo - Transversal 2 obra que permite la conexión directa del sector de la Clínica Somer - Comfama, El Porvenir y Llanogrande, lo que permite una mejora en los tiempos de viaje, ya que en aproximadamente 4 minutos los ciudadanos pueden llegar desde o hacia el Porvenir y Llanogrande.
- Obras con recursos propios: Tanque - La Poceta: 100% Tramo 50: Comando - Éxito: 100%
- Vía La Herradura (Fontibón - Postobón): 65%
- Plan Vial de Rionegro 60 km de vías interconectadas: 40 km. rurales y 20 km. urbanos
- 70,6 km. de andenes y 28 km. de ciclorrutas

MÁS OBRAS PARA LA MOVILIDAD en Rionegro



Mejoramiento de vías rurales

Placa Huellas: 7 tramos al 100% - Veredas: Las Cuchillas, El Carmín (2), Cabeceras, La Laja, Abreo y Abreito. Vía Cabeceras - La Lucha Longitud 2 km aproximadamente.

Pavimentación vías rurales

Buen Genio- Jardines, La Pampa, Capiro - UdeA, La Convención, Transversal 3 (La Amalita - Barro Blanco), San Luis, Garrido - Corona, Mampuesto - Escuela Berracal La Laja - Fontibón, La Martina y Vilachuaga.

Repavimentación y rehabilitación de vías urbanas y rurales

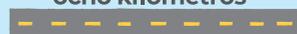
San Antonio, Calle 40 entre Carrera 65 y 63 - El Porvenir, Calle 41 entre Carreras 73 Y 77 - Cancha de Tejo, Las Playas, Avenida Galán, La Mosquita, Calle 41 entre Carrera 68A Y 68 (La Mota), Carrera 68 A entre Calles 41 Y 44 (La Mota), La Galería, Alto de la Capilla, Calle de las Carnicerías, El Hoyo, Olímpica, Juan de Dios Morales, Centro, El Tranvía y Cabeceras.

Calles conscientes y seguras

Proyecto Piloto Urbanismo Táctico

1. Carrera 48: desde la bomba Galaxia hasta el Hospital regional San Juan de Dios
2. desde el parque de San Antonio de Pereira y dos cuadras en la salida hacia La Ceja.

La actual Administración de Rionegro ha construido 6.2 kilómetros de andenes y la proyección es llegar a los ocho kilómetros



Infografía: La Prensa Oriente

Empresas descentralizadas

Edeso diseña y ejecuta obras, Somos actúa como Interventor y la ESO coloca el alumbrado público y las cámaras de seguridad, dando garantías en la aplicación de los recursos.

Los proyectos que se están haciendo en Rionegro en infraestructura vial se plantean y se ejecutan, a través de las empresas descentralizadas del municipio, como son la Empresa de Desarrollo Sostenible del Oriente "EDESOS", Somos Movilidad y la Empresa de Seguridad del Oriente "ESO".



Vía doble calzada Belén - Fiscalía - Foto: Cortesía Alcaldía de Rionegro



Vía rural La Martina, Rionegro - Foto: Cortesía Alcaldía de Rionegro

POR PRIMERA VEZ EN RIONEGRO

CONSTRUIMOS EL MAYOR NÚMERO DE KILÓMETROS DE VÍAS NUEVAS URBANAS

19km

COMANDO - ALTO VALLEJO

100%



ANTES

AHORA

ALTO VALLEJO - EMPANADAS CAUCANAS

100%



ANTES

AHORA

BELÉN - FISCALÍA

100%



ANTES

AHORA

TANQUE - LA POCETA

100%



ANTES

AHORA

EL PLAN VIAL DE RIONEGRO ES UNA REALIDAD

TANQUE - COMANDO

100%



ANTES

AHORA

COMANDO - ÉXITO

100%



ANTES

AHORA

JUMBO - TRANSVERSAL 2

95%



ANTES

AHORA

VARIANTE SAN ANTONIO

94%



ANTES

AHORA

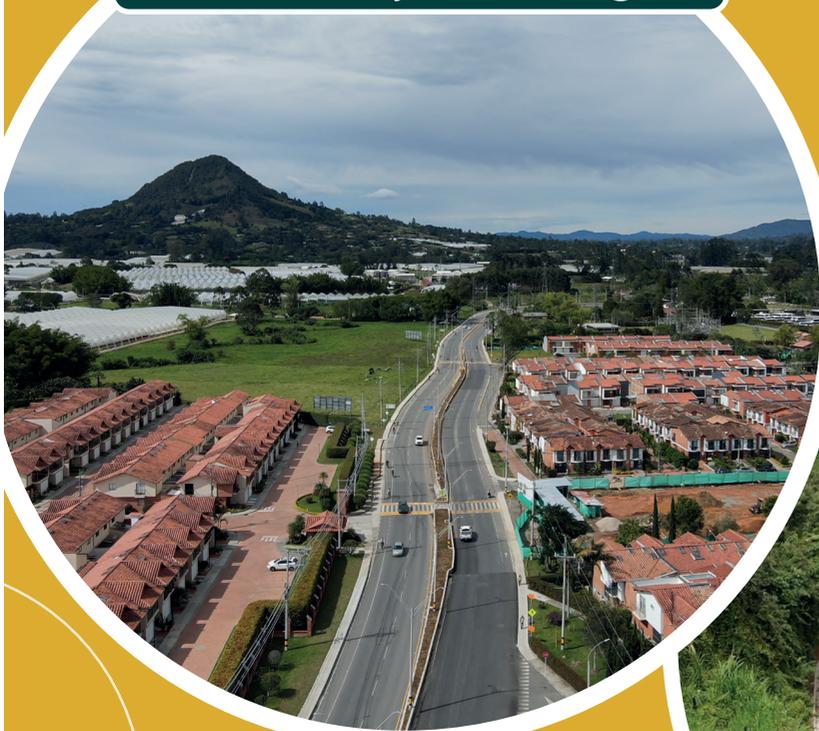
Rodrigo Hernández Alzáte
Alcalde

RIONEGRO
juntos avanzamos más

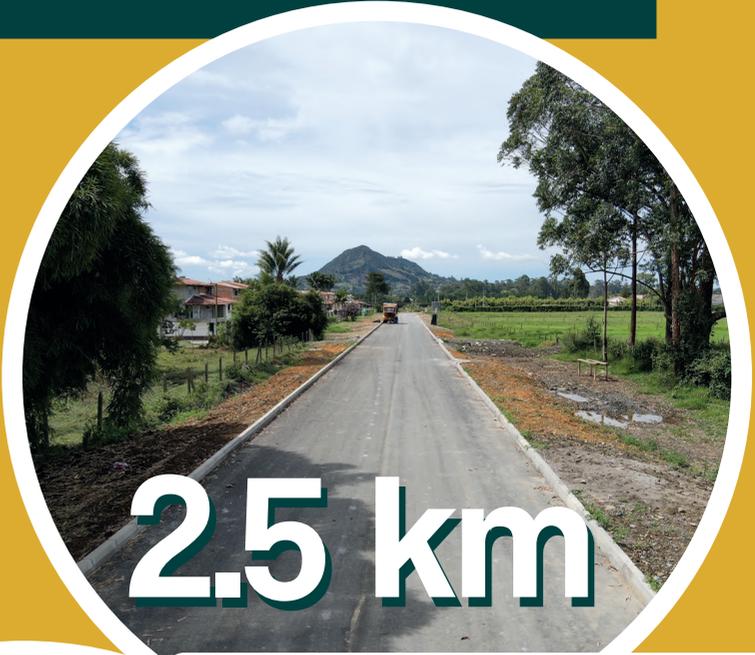
La Ceja *transforma* su infraestructura vial

1.4 km

de Doble Calzada
Vía La Ceja - Rionegro



Pavimentación
Último kilómetro



2.5 km

Pavimentación
Circunvalar Sur



Corregimiento
San José



Capítulo 11



MARINILLA MÁS ESPACIO PÚBLICO PARA LA FAMILIA



Andenes para la vida, sector La Dalia – Foto: Cortesía Alcaldía de Marinilla

Este municipio tiene una ubicación estratégica en el corredor vial de la autopista Medellín – Bogotá, es puerta de ingreso a la zona de Embalses. Su proyección va de la mano del desarrollo de infraestructura vial para la conectividad y de la construcción de equipamiento urbano y rural que hacen atractiva la estancia y el paso por la localidad.

El municipio de Marinilla se convierte en un epicentro, a través del cual se han previsto espacios amplios y adecuados para el uso y disfrute del habitante y el turista. Como lo define Gildardo Hurtado Alzate, alcalde del municipio “obviamente nuevas vías y nuevas oportunidades que permite el nuevo plan básico de ordenamiento territorial con una mirada prospectiva desde la sostenibilidad ambiental y por supuesto de movilidad”. Proyectos como el Parque de la Familia, es ejemplo de lo proyectado en su mandato “es la columna vertebral del Plan de Desarrollo Municipal, además hace parte del malecón turístico con todo el desarrollo que conduce como puerta de entradas a los embalses”.

Según manifiesta el mandatario, “este proyecto, es todo un equipamiento de espacio público de calidad, zonas de arte, cultura, emprendimiento y productividad.” Allí confluyen varios componentes, entre ellos el parque de la familia, la construcción de la plaza de mercado, los andenes para la gente que dan prelación al peatón y que convergen precisamente en el malecón turístico del municipio de Marinilla.”

El proyecto tiene una inversión de \$8 mil millones, para más de 8.000 metros cuadrados de espacio público mejorado. El Parque de la Familia es parte del Malecón Turístico, ubicado a un costado de la quebrada La Marinilla, desde la cancha de bicicross de la unidad deportiva hasta La Ramada, en la salida hacia el municipio de El Peñol, cuenta con senderos peatonales, teatro al aire libre, zonas de picnic, zona verde, jardín y unidades comerciales.

En su impacto ambiental, tiene el objetivo de recuperar los afluentes que cruzan el casco urbano del municipio y generar espacio público de calidad asociado a la adaptación al cambio climático. El convenio para este proyecto contó con recursos de la gobernación por \$4.500 millones; un aporte del municipio por \$1.700 millones; también de la Empresa de Vivienda e Infraestructura de Antioquia – VIVA por \$800 millones y por su parte la Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare – Cornare por \$991 millones.

Conectividad y movilidad

Se suman estas inversiones a lo que será el nuevo Parque Principal por valor de \$2.709 millones, donde se han priorizado espacios para el peatón y el uso familiar como sitio de encuentro “guarda relación con la movilidad y la circulación del peatón y la prelación de las personas”. También lo es la construcción de 3829 metros lineales de andenes en la Calle 27A, sector Centro, Carrera 34, barrios como La Dalia, María Auxiliadora, San Juan de Dios y el Cementerio.

Además, son 1170 metros lineales nuevos de Ciclorrutas, en la 27 A, y en el Parque de la familia. Construcción de cerca de 7 km. de placa huella en las veredas La Milagrosa, El Rosario, Las Mercedes, La Inmaculada, La Esmeralda, La Esperanza, Campo Alegre, Alto del Mercado, El Recodo, Chocho Mayo y Salto Arriba y cerca de 3 km de pavimentación en Los Giraldo, Carrera 39, Las Vegas, María Auxiliadora (Iglesia), Vereda Pozo, Ciudadela, Colvillas, San Juan de Dios, Las Acacias, María Auxiliadora y Calle 31.



Placahuella vereda Chagualo – Foto: Cortesía Alcaldía de Marinilla

En Marinilla CUMPLIMOS Nuestro COMPROMISO

 Pavimentamos vías urbanas

 Construimos **3.5km** de andenes

 Estamos reparando las vías de la zona urbana.

 Construimos un **Parque para la familia.**

 Construimos **Pasarelas para disfrutar el río.**

 Ahora tenemos mejores vías y más espacio público para todos los marinillos.



Gildardo Hurtado
Alcalde de Marinilla



Capítulo 12



MESA DE MOVILIDAD DEL ORIENTE ANTIOQUEÑO



Vía doble calzada Llanogrande – Glorieta El Tablazo
– Foto: La Prensa Oriente

La esencia de la Mesa de Infraestructura y Movilidad del Oriente es gestionar recursos y aunar voluntades en beneficio de los 23 municipios de la región y para el efecto, después de un receso motivado por la pandemia, volvió a reunirse para analizar las problemáticas y generar soluciones de movilidad para las zonas del Altiplano, Embalses, Bosques y Páramo, para promover el desarrollo, competitividad y fortalecimiento del territorio.

La Mesa ha tenido varios encuentros lo cual ha generado expectativas en diferentes entornos que necesitan gestionarse identificando cada problema, haciendo un mapeo de los proyectos actuales y futuros que los impacten, con la intención de favorecer la ejecución a partir del apoyo de las personas e instituciones participantes.

Juntos por el desarrollo vial

“Todo lo que se haga en materia vial para conectar territorios, para conectar poblaciones, queda faltando”, así lo dice el senador Esteban Quintero Cardona quien reconoce que el Oriente Antioqueño tiene unas necesidades enormes en materia de vías, especialmente en sectores rurales.

El Congresista rionegrero afirma que “el trabajo que se ha hecho con el liderazgo de los orientales en los sectores políticos, empresariales, administrativos y sociales, es importante y se reconoce que el Oriente es la subregión de Antioquia donde más se ha visto la inversión en materia de infraestructura vial, por parte del gobierno nacional, sobre todo, por el gobierno departamental y por parte de algunas Alcaldías”.



Glorieta La María - Jumbo - Llanogrande - Foto: Cortesía Devimed

Respecto a la doble calzada entre Jumbo y el Aeropuerto que se creía un sueño lejano, se hizo un debate de control político con la Ministra de Transporte y se logró que diera la autorización para que los excedentes de los peajes de la Concesión Devimed, se invirtieran en la construcción de la doble calzada entre el Aeropuerto y Jumbo. Esta fue una inversión importante, para el Oriente antioqueño, superior a 150.000 millones de pesos. También dijo “se logró que se incluyera ampliar un primer tramo para mejorar la conexión entre La Ceja y Rionegro en doble calzada y con los recursos gestionados se contrató un kilómetro para construir doble calzada entre Viva La Ceja y la glorieta de Yegüerizo, con una inversión de más de 12.000 millones de pesos”.

Proyectos pendientes

En materia de infraestructura vial como ya se dijo, el propósito es garantizar recursos para la continuidad de la doble calzada entre las glorietas de El Tablazo y el Aeropuerto José María Córdoba. Avanzar en las obras complementarias al Túnel de Oriente, la rectificación y pavimentación de la vía El Carmen de Viboral – El Santuario, la construcción de una vía entre el Aeropuerto y la autopista Medellín –

Bogotá a la altura de la empresa Sika, el intercambio vial en la autopista, a la altura de la vía El Tranvía, seguir con la ampliación de la vía Rionegro – La Ceja que según dice debería ejecutar el Departamento, pues Rionegro ya construyó la variante de San Antonio de Pereira, que era un proyecto que estaba contemplado como obra complementaria del Túnel de Oriente.

Capítulo Complementario



ACCIDENTALIDAD VIAL, UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA



Foto: Cortesía Bomberos Rionegro

Más de 1.3 millones de personas mueren cada año en el mundo y el 90 % de estas muertes ocurren en países de bajos y medianos ingresos. Es la principal causa de muerte de niños y jóvenes entre los 5 y los 29 años, se proyectan hasta 500 millones de muertes y lesiones por incidentes viales en todo el mundo entre el 2020 y el 2030.

Declaración de Estocolmo, Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial (2020)



Giros a la izquierda, puente Peatonal vereda La Mosquita –
Foto: La Prensa Oriente

En materia de seguridad vial, los índices marcan aumentos en accidentalidad y fatalidad. Según el observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en Antioquia el año pasado, murieron 1014 personas en accidentes de tránsito, un 9,48 % más que en el 2021. A nivel nacional, en el país murieron 8264 personas por incidentes viales en el 2022, un 13,67 % más que en el 2021, según esta autoridad nacional. De las víctimas, 4914 se movilizaban en motocicleta, mientras que 1799 eran peatones...



Escanea el código QR para ampliar la información sobre este tema.

GLOSARIO

ANI: La Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, es una agencia gubernamental, parte del Ministerio de Transporte, que está a cargo de las concesiones a alianzas público-privadas, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, y administración de la infraestructura de transporte en Colombia.

APP: Las alianzas público-privadas APP son un instrumento de vinculación de capital privado, que permiten el desarrollo de la infraestructura en el país, dadas las limitaciones de presupuesto en las distintas instancias gubernamentales para alcanzar objetivos de mediano y largo plazo.

DCO: La Doble Calzada Oriente, es una alianza público-privada que conectará el sur del Valle de Aburrá con el Valle de San Nicolás desde Sancho Paisa, cerca al peaje Las Palmas, con una vía en doble calzada hasta la glorieta de la vereda El Tablazo en Rionegro

CRÉDITOS

Coordinación y edición general:

Carlos Humberto Gómez, director de La Prensa Oriente.

Periodistas:

Julio César Jaraba Echavarría, Eva Cecilia Mendoza de la Rosa, María Paulina Iral Cardona, Viviana Cardona González.

Fotografía:

Devimed, Gobernación de Antioquia, Alcaldía de Rionegro, Alcaldía de Marinilla, Javier Ocampo Zuluaga, Héctor Hernán Gómez, La Prensa Oriente

Edición gráfica:

Divegráficas S.A.S.

Corrección:

Leidy María Arias.

Impresión:

El Colombiano.

Puede reproducirse citando la fuente. - La Prensa Oriente®