

ISSN: 2248-4833

# MINIMOS acerca

Revista del Instituto Nacional de Vías-INVÍAS  
Bogotá - Agosto de 2018

- *Región Pacífico respira aires de progreso*
- *El Suroriente se impone*



*Intercambiador Atalaya, Cúcuta*



**MINTRANSPORTE**

# 7 EDICIÓN IMPRESA

## Agosto 2018



### COMITÉ EDITORIAL

Director General  
Carlos Alberto García Montes

Coordinadora Grupo de Comunicaciones  
Sandra Jeannette Cortés Mora  
scortes@invias.gov.co

Directora Editorial  
Karen Alexandra Jiménez Zubiría  
kjimenez@invias.gov.co

Equipo Editorial  
Sandra Jeannette Cortés Mora  
Karen Alexandra Jiménez Zubiría  
César Serrano Rueda  
Edward Chacón González  
William Alonso Gutiérrez Rojas  
Carolina Guerrero Morales

Diagramación y Diseño  
Carlos Betancourt González

Fotografía  
Alejandro Román Cantillo  
John William Mosquera  
William Alonso Gutiérrez Rojas  
Alfonso Bonilla Esmeral  
Grupo comunicaciones Invias

Impresión  
Fenix Media Group  
info@fenixmediagroup.com.co

MINISTRO DE TRANSPORTE  
Germán Cardona Gutiérrez

DIRECTIVOS INVÍAS  
Director General  
Carlos Alberto García Montes

Secretaría General (E)  
Amparo Lotero Zuluaga

Dirección Operativa  
Ernesto Correa Valderrama

Dirección Técnica  
Jorge Eliecer Rivillas Herrera

Dirección de Contratación (E)  
Juan José Oyuela Soler

Subdirección Red Nacional de Carreteras (E)  
Juan José Oyuela Soler

Subdirección de Estudios e Innovación  
Carlos Alberto Valencia Escobar

Subdirección Medio Ambiente y Gestión Social  
Daniel Vélez Parra

Subdirección de Prevención y Atención de Emergencias  
Hugo Hernán Herrera González

Subdirección Red Terciaria y Férrea  
Froilan Morales Cantillo

Subdirección Marítima y Fluvial  
Luis Fernando Ariza Jiménez

Subdirección Administrativa (E)  
Ludwing Enrique Téllez Moreno

Subdirección Financiera  
Nulbis Estela Camargo Curiel

Oficina Asesora de Planeación (E)  
Germán Peña Mateus

Oficina Asesora Jurídica  
María Eugenia Vera Castro

Oficina de Control Interno  
Darío Orlando Briceño Alvarado

## ÍNDICE

Editorial Director <i>La Obra pública para la paz</i>	3
Editorial Ministro <i>El Pacífico, la puerta al oriente del país</i>	4
Tema central: • Región Pacífico respira nuevos aires • El Suroriente se impone	6 10
Avanzan estudios para impulsar el desarrollo portuario de Barranquilla	14
El renacer de la carrera 38	18
Contrato Plan llega como solución para 33 municipios de Santander	20
Corredor de Las Palmeras acerca al Guaviare	22
La nueva cara de la vía al Aeropuerto Perales	25
Así van los dragados del nuevo Puerto de Tumaco	26
La nueva estación férrea de Obando	27
Contratar con Invias siempre será mejor	29
Las rutas verdes del Invias	31
Cátedra para la juventud	33

# La Obra pública para la paz



**Carlos García Montes**  
Director General Inviás

Territorios antiguamente azotados por la violencia, testigos de la pobreza y el atraso, con una infraestructura vial incipiente, respiran hoy nuevos aires con la puesta en marcha de proyectos viales que viene ejecutando en todo el país el Instituto Nacional de Vías, a través de distintos programas.

Son más de \$1,5 billones de pesos en inversiones que abarcan proyectos en la red nacional y secundaria, favoreciendo la comunicación de las regiones afectadas por el conflicto en Antioquia, Arauca, Bolívar, Cauca, Caquetá, Córdoba, Chocó, Guaviare, Nariño, Norte de Santander, Sucre, Tolima y Putumayo, con los que contribuiremos a la generación de la paz y la reconciliación.

Así, en la vía Granada-San Carlos (Antioquia), el primer territorio libre de minas antipersona del país, el Inviás ejecuta la pavimentación de 6,5 km y la construcción de 3 puentes beneficiando a los sectores hidroeléctrico, ganadero, agrícola y el transporte turístico. Los trabajos permitirán además, una reducción en tiempo de viaje de hasta en 35 minutos, entre San Carlos y Medellín.

Otras obras que se convierten en símbolos de paz están ubicadas en los límites entre Antioquia y Córdoba y entre el Chocó, Antioquia y Risaralda. En el primer caso, se trata de la vía K15-Tierralta, donde culminamos la rehabilitación y ampliación de 14 kilómetros de vía, así como la atención de varios sitios críticos, con los que se generaron 340 puestos de trabajo durante año y medio de obras.

Mientras, en el Chocó, los proyectos comprenden el destronque, ya finalizado, del río Jiguamiandó, con el que se mejoró su navegabilidad, beneficiando a la población afrodescendiente del Carmen del Darién.

En este departamento, con el que está muy comprometido el gobierno nacional, también se pavimentan 11 km entre Quibdó y La Mansa, permitiendo a las comunidades de Quibdó, Tutunendo y Ciudad Bolívar comunicarse de manera expedita con los centros educativos, hospitalarios y de comercio. Así mismo, se llevó a cabo la pavimentación de 27 km en el corredor Quibdó-La Virginia, con los cuales se beneficiarán los sectores minero, agrícola, maderero y turístico y 23,5 km en la Transversal Medellín-Quibdó (sector El Dieciocho-Ciudad Bolívar).

Actualmente, honrando los compromisos establecidos con la comunidad chocona y con recursos del programa Vías para el Choco, adjudicamos 3 licitaciones por \$440.000 millones con las cuales continuaremos el proceso de mejora de la Transversal Medellín-Quibdó y del corredor Quibdó-La Virginia, para lograr así dar mayor impulso al desarrollo de este departamento.

## Generación de empleo

De otro lado, en la parte alta del Magdalena Medio, los habitantes del Carmen de Bolívar también muestran su satisfacción por los trabajos en la Transversal Montes de María (entre Macayepo y Chinulito), donde se construye un paso elevado y se pavimentan 10 kilómetros de una vía en la que se han venido haciendo otras intervenciones que permitirán a los campesinos asentados en zona de alta montaña comercializar sus productos sin necesidad de tener que bajar hasta la cabecera municipal, pues hoy lo pueden hacer a las puertas de sus parcelas.

En el nororiente, en la zona del Catatumbo, cumplimos con la rehabilitación de 6 kilómetros del corredor Astilleros-Tibú y

la construcción de 2 puentes. En la vía Tame-Arauca (Arauca) rehabilitamos 27 kilómetros y en el corredor Puente Nowen- San José (Guaviare), se mejoraron otros 4 kilómetros más. Estos tres proyectos representaron mejoras en el transporte y comercio de petróleo e hidrocarburos, especialmente, brindando una nueva oportunidad de desarrollo económico a la zona y mejores condiciones de vida para los pobladores.

En el sur del país, con altos niveles de pobreza, ejecutamos proyectos que generan 1.300 empleos en las vías Totoró-La Plata (Cauca), donde se atienden 5 puntos críticos y se pavimentan 8 km de vía. Así mismo, concluimos los trabajos de mantenimiento y pavimentación del corredor Ataco-Planadas (Tolima) y estamos a punto de terminar en el departamento del Caquetá, los puentes La Yumal y San Pedro, entre Villagarzón-San José del Fragua; y Neme y Margaritas, entre Florencia y Puerto Rico, donde ya pavimentamos 11 km de vía.

Finalmente, en el Putumayo, las obras de pavimentación de 96 km en el denominado 'Corredor del Sur' representan ahorros en tiempos de desplazamiento de 5 horas y con los que se contribuye al desarrollo comercial, turístico y agrícola del departamento, dinamizando la economía de la zona.

Sabemos que mejorando la capacidad de la infraestructura física de transporte, a través de una red vial moderna, de alta calidad estimularemos el crecimiento económico sostenido de estos territorios en los que se combina la fortaleza agrícola, industrial y comercial. Así generaremos más equidad y educación propiciando condiciones para la cimentación de la paz en el territorio nacional.



*Transversal Montes de María, Vía Macayepo-Chinulito*

# El Pacífico, la puerta al oriente del país

Cada región del país se caracteriza por diferentes contrastes geográficos, naturales y culturales que las hacen únicas y a la vez, parte de un maravilloso mosaico que es Colombia. De oriente a occidente; desde Las selvas del Pacífico, pasando por los llanos orientales, hasta la selva del Amazonas, cada lugar y cada región, reflejan un matiz de nuestra identidad.

La región Pacífico es la puerta al Oriente de nuestro país. Es una de las regiones con mayor biodiversidad del planeta, un paraíso natural donde encontramos la mayor representación de la raza afrocolombiana y diversas etnias indígenas con un gran legado cultural. Aquí encontramos una conexión natural con la otra mitad del mundo, los mercados asiáticos.

El mayor reto de esta región es potenciar y fortalecer su vocación hacia el Oriente. Por eso, se ha desarrollado infraestructura clave para lograr estos objetivos: la región tiene el principal puerto colombiano sobre el Océano Pacífico: Buenaventura, el segundo aeropuerto internacional más importante del país, cinco aeropuertos complementarios, un Ferrocarril de carga en funcionamiento, y varias concesiones portuarias.

A pesar de estar históricamente rezagada, la infraestructura vial del Pacífico ahora cuenta con importantes proyectos como: el Corredor Buga - Buenaventura, una de las vías más estratégicas para el país; Ansermanuevo – La Virginia que conecta la Concesión Pacifico III con el Valle del Cauca; la Transversal Medellín – Quibdó, que conecta el departamento del Chocó con Antioquia y el resto del país; el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Palmira que es el principal aeropuerto del departamento y el segundo en el país; el aeropuerto El Caraño de Quibdó, que llevó además un centro de servicios con centro comercial, hotel y biblioteca pública para beneficiar a la comunidad; entre otros.

En la otra orilla de Colombia, en la región oriental, encontramos las fronteras naturales con el continente, con Venezuela, Perú, Brasil y Ecuador. Adicionalmente, se trata de una región de gran riqueza natural y cultural y tiene un rol central para la consolidación del posconflicto en nuestro país. Esta región, que históricamente ha sido protagonista del conflicto armado, ahora debe integrarse a la transformación productiva que significa la conectividad con el resto del país.



**Germán Cardona Gutiérrez**  
Ministro de Transporte

De un lado, la Orinoquía se caracteriza por la predominante cultura llanera de los departamentos de Arauca, Casanare, Meta y Vichada. Gracias a la Revolución de la Infraestructura, esta región es hoy un verdadero motor de desarrollo, a partir de sus abundantes recursos naturales y de su privilegiada conexión con Venezuela.

Proyectos como la vía Villavicencio a Bogotá, la principal arteria entre los Llanos Orientales y el centro del país; los túneles entre Bogotá y Villavicencio que beneficiarán más de 500.000 habitantes; el corredor férreo La Dorada – Chiriguana; el aeropuerto internacional Camilo Daza de Cúcuta y aeropuerto Palonegro de Bucaramanga que complementan la movilidad de carga y pasajeros desafiando la compleja geografía de la región.

Por su parte, la región Amazónica que limita al este con Venezuela, al sureste con Brasil, al sur con Perú y al suroeste con Ecuador, comprende cerca del 50% del territorio nacional y es la zona menos poblada del país.

En esta región, la complejidad de las cuencas hidrográficas dificulta la construcción de vías terrestres. No solo por la gran humedad de la región, sino por el temor a un impacto ambiental negativo. No obstante, el sur del país está llamado a ser un eje de desarrollo en la era del posconflicto para la consolidación del nuevo país.



*Rendición de cuentas, región oriental*

En este contexto, proyectos como el Aeropuerto Internacional General Alfredo Vásquez Cobo tiene una gran relevancia; los puentes Montecristo, Nermal, San Pedro, Guamuéz, Ortegaza y Putumayo, conectan los departamentos del sur del país con el Huila y el centro del país; el corredor Florencia - La Fragüita; el paso nacional del municipio de Belén de los Andaquíes; el proyecto de San Miguel – Santana que conectarán con las Autopistas de Cuarta Generación (4G) Santana-Mocoa-Neiva y Neiva-Girardot; entre otros.

Así, la Revolución de la Infraestructura del Gobierno Santos esta conectando a Colombia, oriente y occidente, derribando las murallas geográficas, económicas y sociales, para reunir las comunidades y seguir construyendo el desarrollo que necesitamos. Desde el Ministerio la vida del país pone en movimiento, trayendo desarrollo y construyendo un mejor futuro, con calidad, legalidad y seguridad para los colombianos.

En los otros modos de transporte, las inversiones en infraestructura aeroportuaria superan los 3,4 billones de pesos para 58 aeropuertos. En zonas portuarias hay más de 7 billones de pesos, puestos en las terminales portuarias de La Guajira, Cartagena, Santa Marta, Golfo de Morrosquillo, Tumaco, Buenaventura, San Andrés y Urabá. En infraestructura férrea el monto alcanza los 1,02 billones de pesos para habilitar la operación de cuatro líneas férreas. Esas iniciativas demuestran la apuesta de Colombia por impulsar el transporte multimodal, que representa un enorme potencial tanto para los pequeños productores como para las grandes industrias del país.

Los proyectos que ya se están ejecutando y los que se han estructurado, permiten comunicar las principales ciudades con las fronteras y los puertos de Colombia, y a su vez, facilitar la conexión de las grandes poblaciones con las más lejanas para reducir la brecha social y vincularlas a la economía del país.

Lo que planeamos hace 8 años, son proyectos que ya están en concreto. Son las vías, dobles calzadas, túneles, viaductos y aeropuertos, que mueven el desarrollo. Gracias a estos resultados Colombia ha mejorado en competitividad.

Este es, sin duda, un momento histórico. Estamos haciendo inversiones sin precedentes en la historia de Colombia en materia de infraestructura, no solo por los montos y la magnitud de las obras, sino por los beneficios en conectividad y competitividad que traerá a las diversas regiones.

Al finalizar este Gobierno estamos dejando un sector en marcha y con una política definida para su ejecución en los años que vienen. Esta revolución de la infraestructura continúa para bien de nuestro país porque somos la paz en concreto.



*El Presidente de la República y el Ministro de Transporte durante la entrega de la vía Granada-San José del Guaviare*

# Región Pacífico respira nuevos aires

*Un total de \$ 5,9 billones fueron destinados a Cauca, Chocó, Nariño y Valle del Cauca, entre el 2010 y el 2017, con los que se ejecutó la pavimentación en 409 km; rehabilitación y mantenimiento en 1.046 km de vías; la construcción de 79 puentes, de 16 túneles y de 31 kilómetros de segundas calzadas, así como el mantenimiento de 5.700 kilómetros de la red terciaria, entre otros.*



## REGIÓN PACÍFICO

Inversión Total 2010-2017

Total presupuesto Invías \$ 27,6 Billones

Departamento	Inversión
• Chocó	0,9 Billones
• Cauca	1,4 Billones
• Nariño	1,5 Billones
• Valle del Cauca	2 Billones
• <b>Total Región</b>	<b>5,9 Billones</b>

*Vía Loboguerrero-Buenaventura, Valle del Cauca*





*Vía Circunvalar Galeras, Nariño*

Estas son las obras más destacadas:

### Valle del Cauca

Están próximos a terminar los trabajos de la segunda calzada Loboguerrero-Buenaventura en una longitud de 39 kilómetros de la cual se destaca la construcción de 61 viaductos que suman 7 kilómetros y 16 túneles, con una inversión de \$1,6 billones de pesos. Con este proyecto tanto la comunidad como los transportadores de carga y de pasajeros se han beneficiado con ahorros en tiempo de viaje, en costos de operación así como de disminución de la accidentalidad.

En el Valle del Cauca, también se destaca la construcción de la vía Cruce de Dapa-Dapa, en una longitud de 12,6 kilómetros, y una inversión de \$33.000 millones así como el dragado del canal de acceso al puerto de Buenaventura por \$190.000 millones.



*Vía Anillo del Macizo colombiano*

Así mismo, se llevó a cabo el mejoramiento y rehabilitación de la vía Ansermanuevo-La Virginia en una longitud de 20 kilómetros. Los trabajos incluyeron la rehabilitación de la glorieta de Ansermanuevo (de 0,25 km), que conecta al Valle del Cauca con la Concesión Pacifico III. En esta obra se invirtieron recursos por el orden de \$46.956 millones con los que se logró un ahorro en tiempo de viaje de 15 minutos.

### Cauca

En el caso de las inversiones realizadas en el departamento del Cauca, se encuentran los proyectos Isnos –Paletará con inversión superior a \$120.000 millones con los que se construyeron de 25 kilómetros en concreto rígido y la Transversal del Libertador, con una longitud de 68 kilómetros y \$540.000 millones de pesos para su ejecución.

Entre tanto, el sur del departamento, se desarrolló el proyecto Anillo del Macizo Colombiano, que conecta a los municipios de Rosas-La Sierra-La Vega-San Sebastián-Almaguer-Bolívar hasta el punto denominado La Lupa, en un recorrido de 231 kilómetros, de los cuales se intervinieron 91 con una inversión de \$118.200 millones a partir de 2010.

### Nariño

En el departamento de Nariño se realizaron proyectos en el corredor Tumaco-Pasto-Mocoa, en una longitud de 272 kilómetros, en los que se invirtieron más de \$503.000 millones; la Troncal Norte de Nariño, 26 kilómetros, por valor de \$120.000 millones. Se construyeron los puentes binacionales Mataje y Rumichaca con inversión de \$4.000 y \$7.000 millones respectivamente.

Así mismo, través del Contrato Plan Nariño se invirtieron recursos del orden de \$600.000 millones en las vías Ipiales-Guachucal-El Espino, Tuquerres-Samaniego, Junin-Barbacoas, La Cruz-San Pablo-Florencia y Cumbal-Panan. A través de este

último proyecto se mejoraron las condiciones de transitabilidad de 10,25 km de vía, beneficiando a 40.000 habitantes de la zona y la conectividad de los municipios de Guachucal, Cumbal y el corregimiento de Panan, en la frontera con el Ecuador.

A estas obras se suman los trabajos realizados a través del programa Vías para la Equidad, en la Circunvalar del Galeras donde se garantizó la pavimentación total del 91 km que permiten una comunicación fluida entre la carretera Panamericana y los municipios de Cebadal-Yacuanquer, Consacá, Sandoná y Pasto así como el dinamismo en el comercio de productos agrícolas, ganaderos y artesanías.

### Chocó

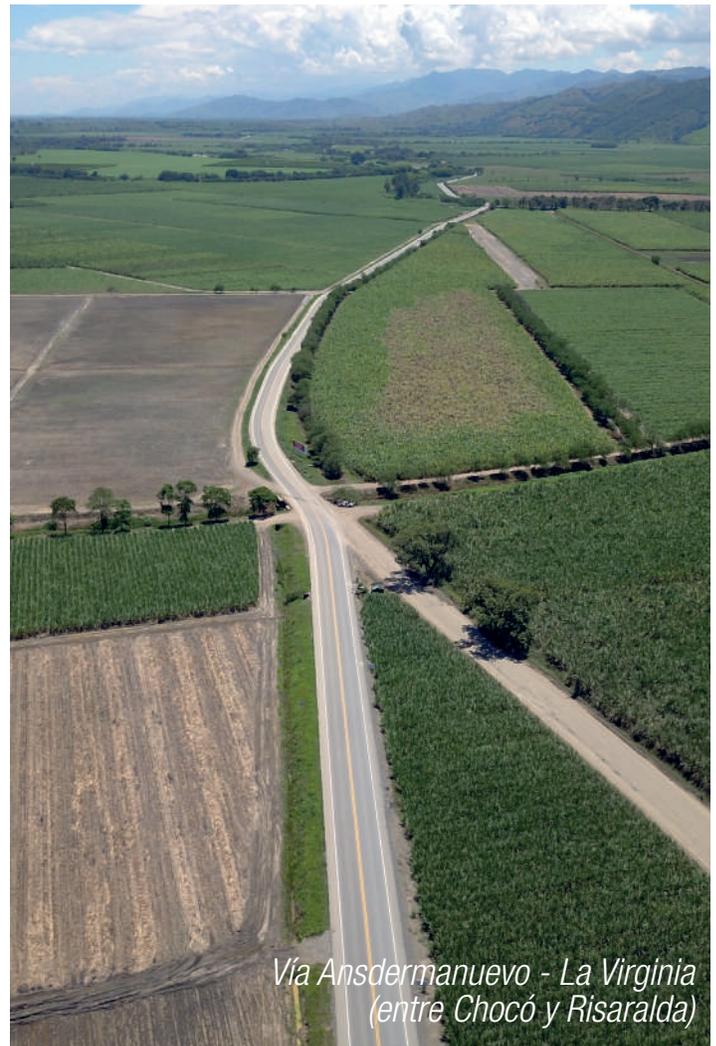
En el Chocó se adelantan dos importantes proyectos el primero está relacionado con la vía Medellín-Quibdó que comprende el mejoramiento y la pavimentación de 115 kilómetros. Este gobierno ha pavimentado 60 kilómetros y se encuentran en ejecución otros 34 km.

Adicionalmente, para esta vía se tienen previstos otros dos contratos, a través del programa Vías para el Chocó, para el mejoramiento entre los sectores el Dieciocho y el Doce y el Siete y el Doce, con un presupuesto total de \$346.500 millones y una ejecución de 64 meses de plazo.

El corredor hace parte de la Transversal Medellín – Quibdó, que comunica la ciudad de Quibdó (Chocó) con Ciudad Bolívar (Antioquia) pasando por los corregimientos de Tutunendo, El Siete y La Mansa.

El segundo proyecto corresponde a la carretera Quibdó-La Virginia, en el cual se pavimentaron 86 kilómetros entre 2010 y 2017 y se encuentra en ejecución la pavimentación de 14 km más.

Para esta vía se tiene un nuevo contrato con un presupuesto total de \$ 93.500 millones para continuar con el mejoramiento de la misma.



*Vía Ansdermanuevo - La Virginia  
(entre Chocó y Risaralda)*

El mejoramiento del corredor permitirá la conexión del departamento del Chocó en especial de su capital Quibdó con Pereira y el centro del país.



*Vía Medellín-Quibdó*

# El Suroriente se impone

*12 departamentos: Amazonas, Arauca, Casanare, Caquetá, Guainía, Guaviare, Meta, Norte de Santander, Putumayo, Santander, Vaupés, Vichada conforman esta pujante región*



## Consolidado obra física e inversiones 2010-2017

HITOS	TOTAL
• Construcción segunda calzada	8km
• Pavimentación	433 km
• Mantenimiento y/o rehabilitación	1.392 km
• Placahuella	297 km
• Vías terciarias intervenidas (mantenimiento)	8.285km
• Puentes terminados	75 UN
• Empleos generados	55.100
• Población beneficiada en millones de habitantes	3'941.000
Total inversión infraestructura	6,3 billones

*Las obras del puente binacional Tienditas ubicado entre Norte de Santander y el estado de Táchira, Venezuela, comprende los centros binacionales fronterizos CENAF*





Intercambiador El Bosque, Floridablanca, Santander

## San Miguel-Santana

Las obras de pavimentación de 101 km que se ejecutan en el denominado ‘Corredor del Sur’ son vitales para el Putumayo debido a la conectividad que tendrá con las Autopistas de Cuarta Generación (4G) Santana-Mocoa-Neiva y Neiva-Girardot. A su vez se constituirán en un corredor clave entre Ecuador y Venezuela permitiendo la entrada de productos al centro del país sin necesidad de cruzar la cordillera central. Con un ahorro en tiempos de desplazamiento de 5 horas y en costos de operación, la modernización del ‘Corredor del Sur’ contribuirá al desarrollo comercial, turístico y agrícola del Putumayo. Con una inversión de \$544.202 millones (2010 – 2017), en la zona también se han construido 11 puentes entre los que sobresalen el puente Putumayo con 340 metros y el Guamuéz de 220 metros.

## Intercambiadores

Generando una mayor movilidad en los corredores viales se dieron al servicio los intercambiadores de Mutis, San Francisco y El Bosque, en el departamento de Santander, y Atalaya, en Norte de Santander, con los que incentiva el crecimiento del país a través de las regiones. Así mismo en Cúcuta se adelantan los trabajos del intercambiador Benito Hernández, mejorando la comunicación vial en el área metropolitana del nororiente colombiano.

- **El Bosque:** El intercambiador de 83 metros, ubicado en Floridablanca, mejoró las condiciones de urbanismo, paisajismo y conformación del espacio público para la intersección vial, así como la accesibilidad y movilidad de los habitantes del sector suroccidental de este municipio hacia el centro de Bucaramanga.
- **Mutis:** Con una longitud de 27 metros, la construcción del intercambiador se llevó a cabo en convenio con el municipio de Bucaramanga. Se localiza en el costado occidental de

la capital santandereana y garantiza la continuidad del flujo vehicular y peatonal en ambos sentidos entre el viaducto la novena y la carrera 2w del barrio mutis, además se garantiza el acceso directo y la salida del barrio real de minas.

- **San Francisco:** Ubicado en el municipio de Piedecuesta y con una longitud de 17 metros, mejora y descongestiona la zona vehicular y facilita la conexión de la autopista Bucaramanga-Floridablanca-Piedecuesta así como la ruta 45 A Bucaramanga-Bogotá
- **Atalaya:** Este intercambiador se construyó en Cúcuta, en la salida hacia El Zulia mejorando los problemas de movilidad de la Intersección entre las avenidas las avenidas La Atalaya y Las Américas. Tiene una longitud de 160 metros.
- **Benito Hernández:** Ubicado en la capital nortesantandereana, facilita el tráfico de los vehículos que transitan entre las avenida séptima y primera. Tiene una longitud de 2,03 km.

## Puentes

Entre Putumayo y Caquetá se ubican los puentes Montecristo, Nema, San Pedro, Guamuéz, Orteguzza y Putumayo, con los que se genera una interconexión entre estos departamentos del sur del país con el Huila y se fortalece la transitabilidad hacia el centro colombiano, que se complementan con los puentes San Pedro y La Yumal, entre San José del Fragua y La Fragueta. Son más de 1,4 kilómetros de puentes construidos a los que se suman obras en ejecución entre Florencia y Puerto Rico, se trata de los puentes Neme, Margaritas y el viaducto La Paz que suman entre sí 170 metros.

- **Putumayo:** Se encuentra en el municipio de Santana (Putumayo), su estructura de 340 m de longitud garantizó el tránsito de los vehículos y la seguridad vial ya que antes de las intervenciones existía un puente de un carril.

- **Guamuéz:** Ubicado en el municipio el Tigre (Putumayo), tiene con una longitud de 220 m. Su construcción garantizó el tránsito de los vehículos y la seguridad vial ya que antes de las intervenciones existía un puente de un carril.

- **Orteguaza:** Ubicado en la vía Florencia-Montañita, Caquetá, tiene una longitud de 200 metros.

- **La Yumal:** Ubicado en la vía Villagarzón-San José del Fragua, Caquetá, con una estructura de 130 m.

- **San Pedro:** Ubicado en la vía Villagarzón-San José del Fragua, Caquetá, su extensión es de 240 metros

- **Montecristo:** ubicado en la vía entre Doncello y Puerto Rico, Caquetá, tiene una longitud de 140 metros.

- **Nemal:** ubicado en el corredor entre Doncello y Puerto Rico, Caquetá, con una longitud de 40 metros

- **San Pedro:** Ubicado en la vía entre Florencia y Montañita, Caquetá, tiene una longitud de 110 metros

Beneficios: Mayor frecuencia de rutas de transporte y aumento de la comercialización de productos y turismo

- **Puente binacional Tienditas:** Tiene una longitud de 280 metros, las obras incluyeron tanto las vías de acceso como el CENAF. Comunica a la frontera colombo venezolana entre el sector de Villa Silvania (Norte de Santander) y la población de Tienditas (estado Táchira, Venezuela). Beneficia a comerciantes de ambos países y contribuye a descongestionar los ingresos por las poblaciones de Ureña y San Antonio, así como a mitigar el contrabando.

*Puente Orteguaza, Caquetá*



*Puente La Yumal, Vía Villagarzón-San José del Fragua*

## Florencia-La Fragüita

En este corredor que hace parte de la Marginal de la Selva se pavimentaron 87 kilómetros desde Florencia hasta La Fragüita. Además se intervinieron 1,1 km en el paso nacional del municipio de Belén de los Andaquíes, gracias a una inversión de \$305.000 millones. Los trabajos representan un avance significativo en infraestructura para el sur del Caquetá y un importante ahorro en tiempo de viaje que alcanza las 6 horas.

## Granada-San José del Guaviare

La pavimentación de 44 km del corredor de ‘Las Palmeras’ y la construcción de 2 puentes en esta vía representan un ahorro en tiempo de viaje de cerca de 2,5 horas y garantizan la conexión permanente entre los departamentos del Meta y del Guaviare. Incentiva el comercio agrícola, pecuario y forestal de esta región. Facilita la movilidad entre Villavicencio y San José del Guaviare.

Las obras incluyen la ejecución de dos proyectos, uno denominado carretera de la Soberanía y otro conocido como la Transversal de La Macarena. A través de este último se pavimentaron, en conjunto con el Ejército Nacional, 20 km y se ampliaron 2 puentes entre el cruce de San Juan de Arama y Mesetas, con los que se beneficiaron principalmente los sectores agrícola y ganadero.

*Puente Putumayo*



*Puente Guamuéz, municipio El Tigre, Putumayo*

# Avanzan estudios para impulsar el desarrollo portuario de Barranquilla

César Serrano  
*caserrano@invias.gov.co*



*Subdirector Marítimo y Fluvial del Invias, Luis Fernando Ariza*

*Con el fin de potenciar y fortalecer la capacidad del puerto de Barranquilla, aumentar sus condiciones de competitividad dándole cabida a todo tipo de embarcaciones brindando niveles de servicio óptimos, el Instituto Nacional de Vías adelanta los estudios y diseños para el mejoramiento en su infraestructura y navegación.*

*En diálogo con Kminos, el subdirector Marítimo y Fluvial del Invías, Luis Fernando Ariza, anotó que los estudios han tenido buen recibo entre el sector portuario y los gremios empresariales del Atlántico y explicó que una vez éstos finalicen, los resultados les serán entregados a Cormagdalena, entidad encargada de tomar las acciones necesarias para la operatividad del canal y el desarrollo de la actividad portuaria.*

***¿En qué consisten estos estudios y cuál es la inversión que se viene adelantando?***

El Instituto Nacional de Vías, con una inversión de más de 6.200 millones de pesos, y en el marco de un convenio con Cormagdalena, contrató la consultoría para verificar las condiciones del canal de acceso al puerto de Barranquilla y las alternativas para el mejoramiento, donde se establecerán, entre otras, las causas de la sedimentación que se ha presentado en la zona de Bocas de Ceniza en los últimos años; la viabilidad de profundizar el canal que actualmente tiene 40 pies; determinar las condiciones de diseño en la zona de aproximación marina; los efectos de la construcción del nuevo puente Pumarejo; las condiciones para una canal de diseño hasta el kilómetro 38 aguas arriba del Pumarejo, sector puerto Pimsa; y las soluciones los puntos críticos de navegación y las condiciones de las estructuras hidráulicas que componen el canal de acceso al puerto, las cuales son el tajamar oriental y el tajamar occidental.

Todo esto teniendo como contexto, los niveles de sedimentación que se han presentado en el canal de acceso al puerto de Barranquilla en el último año, más exactamente en la zona Bocas de Ceniza, consideradas como anormales.

***¿Qué significa para el puerto de Barranquilla que se realicen este tipo de estudios y qué diferencia tiene esta investigación con otras que se han adelantado antes?***

Estos estudios son fundamentales para el desarrollo del puerto de Barranquilla, ya que las situaciones presentadas están disminuyendo la competitividad del puerto al no poder contar todo el año con su calado operacional y sus condiciones de diseño.

Hay que recordar que el puerto de Barranquilla contaba con el Laboratorio de Estudios Hidráulicos de Cormagdalena, en donde se adelantaron algunos estudios acerca de las condiciones del canal, sin embargo, la actividad que estamos

realizando ahora, está enfocada en mejorar las condiciones de navegación y en particular en entender las causas de la alta sedimentación que se ha presentado en la zona de Bocas de Ceniza, especialmente entre el kilómetro cero y la zona de aproximación marina, que ha obligado a adelantar labores de dragado en varias ocasiones durante el último año.

Es importante señalar que se han presentado 3 eventos donde hubo restricciones a la navegación muy seguidas y consideradas anormales, con respecto a lo que han sido las condiciones del canal de acceso en los últimos 5 años.

Por eso mismo también estamos estudiando el impacto de la construcción del nuevo puente Pumarejo, aunque ya los especialistas nos han informado que es poco probable que las obras y las pilas de la nueva estructura estén ocasionando la sedimentación en el canal de acceso.

Entonces lo que necesitamos definir es qué tipo de obras hidráulicas son las requeridas para manejar la sedimentación y llegar a las condiciones normales de navegación con que cuenta el canal.

Del mismo modo, tenemos que revisar las condiciones de estabilidad de los tajamares y garantizar así su funcionamiento.

***¿Cómo se va a potenciar la zona portuaria de Barranquilla y del departamento del Atlántico?***

Lo que busca el Gobierno es, primero verificar si efectivamente el canal de acceso puede profundizarse. Este es uno de los cuestionamientos que lleva años en discusión, ya que estudios diversos que se han realizado, han concluido a favor y en contra de la profundización del canal.

Entonces, si esta investigación que estamos adelantando establece que sí es posible la profundización, también dirá qué tipo de embarcaciones son las que podrán ingresar al puerto de acuerdo con esas nuevas condiciones de diseño. Y con todo esto, indudablemente vamos a potenciar el desarrollo portuario en la ciudad. De no ser viable la profundización se presentarán las soluciones a los puntos críticos de navegación del canal de acceso.

Además, con el nuevo puente Pumarejo que tendrá un gálibo de 45 metros, también se busca que haya un desarrollo portuario aguas arriba del puente. Por eso estamos diseñando un canal que vaya hasta el kilómetro 38 y así incentivar el sector en la región, aprovechando precisamente la altura de la nueva estructura.

***¿Desde cuándo iniciaron los estudios y cuál es el estado de avance?***

Los estudios iniciaron en septiembre de 2017 y van hasta septiembre de este año, pero la idea es que vayan hasta diciembre, de modo que se pueden llevar a cabo las mediciones en aguas mínimas, aguas medias y aguas altas, que son las tres condiciones del río y así contar con un modelo ajustado a la realidad.



*Los estudios determinarán la viabilidad de profundizar el canal de acceso del actual Puerto de Barranquilla*

En este punto van los estudios. Actualmente ya finalizaron las dos primeras campañas de medición y se espera iniciar la última, que es la que corresponde a la de aguas altas y terminar de ajustar el modelo.

***¿Qué opinión tiene el sector portuario de Barranquilla frente a estos estudios?***

Desde que iniciaron los estudios se han venido realizando reuniones periódicas con el sector portuario, los gremios y autoridades, quienes ven con buenos ojos los estudios y le han manifestado al Invías que están de acuerdo con la ampliación de los tiempos para la toma de mediciones, de modo que se logre un modelo ajustado a la realidad del canal.

***¿Cuántas campañas de dragado ha adelantado el Invías en los últimos años en el puerto de Barranquilla?***

Inicialmente se hizo un dragado de mejoramiento del kilómetro 20-700 al 21-500, donde se removió un material rocoso. En esa zona el calado de diseño estaba en 8 metros y se llevó a 12 metros.

Después se hizo un dragado por emergencia en el sector de Bocas de Ceniza. Y finalmente se hizo un dragado de mantenimiento que finalizó en febrero de este año.

Hay que recordar que Cormagdalena, entidad responsable del canal de acceso, dragó en el mes de marzo de 2017 y después en mayo, el Invías tuvo que dragar también.

Desde 2015 a 2018 se han invertido más de 36.000 millones de pesos en el puerto de Barranquilla.

***¿Una vez finalicen los estudios qué es lo que tiene planeado el Gobierno?***

Lo primero es tener una conclusión sobre el problema de sedimentación en Bocas de Ceniza, porque no se puede continuar con esas altas inversiones en dragados de más de 15.000 millones de pesos en una sola zona del canal, cuando antes se realizaba una o dos veces en el año. Lo que sucedió en 2017 y lo que va de 2018 es un situación totalmente atípica en el canal de acceso.

Una vez finalicemos, entregaremos los resultados a Cormagdalena, como entidad responsable del canal de acceso al puerto de Barranquilla, para que ellos puedan tomar las acciones necesarias para la operatividad del canal y el desarrollo de la actividad portuaria.

Estamos esperando que los resultados de los estudios le sirvan a la ciudad para su competitividad, dada la vocación portuaria de Barranquilla y que el canal de acceso es muy importante para la dinámica industrial de la ciudad, ya que el 80 por ciento de la carga que llega al puerto se queda en las industrias, las cuales procesan esa carga y la exportan nuevamente.

Adicionalmente deseamos que con la construcción del nuevo puente Pumarejo, se pueda impulsar el desarrollo portuario aguas arriba del puente por lo menos hasta el kilómetro 38.



# PARA UN #VIAJESEGURO

ENCUENTRA INFORMACIÓN PARA EL MOMENTO DE PLANEAR TU VIAJE EN



@NUMERAL 767



NUMERAL 767

## RECOMENDACIONES PARA UN VIAJE SEGURO



INICIA TUS  
DESPLAZAMIENTOS  
CON TIEMPO.



HAZ UNA REVISIÓN  
PREVIA TÉCNICO  
MECÁNICA DE TU  
VEHÍCULO.



LLEVA EL EQUIPO  
DE CARRETERAS  
COMPLETO.



NO ADELANTES A  
OTRO VEHÍCULO EN  
BERMA, TÚNEL,  
CURVA, PUENTES,  
PASOS A NIVEL Y  
CRUCES NO  
REGULADOS.



PERMITE EL PASO  
DE VEHÍCULOS DE  
EMERGENCIA.



ENCIENDE LAS  
LUCES EN EL DÍA Y  
EN LA NOCHE  
CUANDO  
CONDUZCAS POR  
CARRETERA.



EN CASO DE  
CONGESTIÓN,  
MANTÉN LA CALMA,  
CONSERVA LA  
DERECHA Y  
REPORTA LA  
SITUACIÓN AL #767.

UN MENSAJE DEL



**INVIAS**  
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

PARA UN #VIAJESEGURO

*Las obras representan beneficio para 145 mil habitantes de los barrios El Rubí, Las Terrazas, La Estrella, Campoalegre y Ciudad Jardín de Barranquilla*

# El renacer de la carrera 38

Karen Jiménez Zubiría  
[kjimenez@invias.gov.co](mailto:kjimenez@invias.gov.co)



*Los trabajos en la carrera 38 incluyen, entre otros, la pavimentación y el mejoramiento de 0,8 km. de vía*



*En la zona se realizan labores de empradización de 73 mil metros cuadrados para proteger el suelo de la erosión*

La última vez que los barranquilleros circularon por la carrera 38 fue hace 8 años. El fuerte invierno que trajo consigo el fenómeno de 'La Niña' aceleró el desprendimiento de una gran masa de tierra en la ladera occidental del barrio campo alegre. Desde ese momento no solo los habitantes del popular barrio, entre las calles 83ª y 84, tuvieron que abandonar sus viviendas sino que quienes acortaban camino para llegar por la 38 al norte de la ciudad dejaron de hacerlo. La vía había quedado completamente taponada dejando también un sitio crítico en la zona de El Rubí.

Ante la imposibilidad de asumir los costos que implicaba la recuperación de este corredor vial, el Distrito especial industrial turístico y portuario de Barranquilla suscribió un convenio interadministrativo a través del cual le entregó al Invías la infraestructura afectada para ejecutar los trabajos necesarios para estabilizar el sitio y rehabilitar el tramo de vía afectado.

El Invías asumió el reto al considerar la carrera 38 de vital importancia para el desarrollo de la ciudad puesto que genera una conexión directa entre la vía Circunvalar y la zona portuaria del Distrito de Barranquilla. De hecho, la carrera 38 comprende 8 kilómetros urbanos desde el corredor portuario, en el centro de la capital del Atlántico, hasta al Circunvalar y 7 km de expansión urbana desde la Circunvalar hasta el corregimiento de Juan Mina.

Las obras iniciaron con la estabilización del sitio crítico donde, a través de estructuras de contención (muros, pantallas de pilotes y gaviones) se evita un nuevo movimiento de tierra. Para lograr la estabilización de la ladera se han colocado cerca de 1.000 pilotes de concreto a 20 metros de profundidad. También se han llevado a cabo obras de drenaje y sub drenaje

con el propósito de evacuar el agua lluvia y evitar fenómenos de socavación del suelo.

El Director General aseguró que los trabajos de estabilización en la zona de El Rubí, avanzan a buen ritmo, superando las expectativas establecidas en el cronograma de obra. En efecto los trabajos en la zona de ladera alcanzan el 88% de ejecución. No obstante, el plazo para culminar los trabajos se extiende hasta el 2020.

Así mismo, se realizan trabajos de mitigación del impacto ambiental con el objetivo de compensar los daños ambientales y a su vez proteger el suelo de la erosión ocasionada por los fenómenos climáticos. En este sentido los trabajos en el sector incluyen la conformación de taludes, el recubrimiento con tierra orgánica para una posterior instalación del agromanto, y finalmente la empradización de 73.000 m<sup>2</sup> para los que se utilizarán semillas nativas. Adicionalmente, se tiene programada la siembra de 1.520 árboles, a los que se le realizará mantenimiento durante 3 años.

Los trabajos en la carrera 38 también incluyen la pavimentación de mejoramiento de 0,8 kilómetros de la vía y para ello se cuenta con recursos por \$97.382 millones.

Con estos trabajos que venimos realizando, estaremos presenciando muy pronto el renacer de esta importante arteria vial que además de beneficiar al distrito de Barranquilla y a su zona industrial y portuaria, favorece a cerca de 145.000 habitantes de los barrios aledaños (La Estrella, Campo Alegre, El Rubí, Las Terrazas y Ciudad Jardín) y facilita la conexión del norte de la ciudad con la Avenida Circunvalar, concluyó el Director General.

# Contrato Plan llega como solución vial para 33 municipios de Santander

William Gutiérrez Rojas  
[wgutierrez@invias.gov.co](mailto:wgutierrez@invias.gov.co)



Desarrollar la conectividad regional para consolidar así una red de transporte articulada y eficiente que integre la red vial nacional con las vías secundarias ha sido una de las banderas del gobierno nacional.

Para ello desde el 2014 adelanta, a través del Instituto Nacional de Vías, la estructuración e implementación de 7 proyectos de conectividad denominados 'Contratos Plan', en 8 departamentos

del país: Arauca, Tolima, Chocó, Antioquia, Boyacá, Cauca, Nariño y Santander, con los que lleva a cabo la atención de 520 kilómetros de la red secundaria, gracias a un presupuesto de 2,2 billones de pesos.

El trabajo se realizó de manera mancomunada con los departamentos en virtud de convenios que ponderaron el crecimiento socioeconómico, la generación de empleo, el aumento

de la productividad, el fortalecimiento de la competitividad y una mejora sustancial de la calidad de vida de los municipios involucrados.

Ejemplo de ello, es el Contrato Plan Santander con el que se benefician 33 municipios que integran las provincias de Guanentina, Comunera, Vélez, Soto y Mares, en donde se priorizaron 5 corredores en los que se realizan obras de mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y pavimentación de la malla vial, entre otras.

Los proyectos que cuentan con recursos por \$520.000 millones y se desarrollan en la red secundaria se ejecutan en el denominado Corredor Folclor Bocadillo 2 donde, a la fecha, se han pavimentado 2,8 km, se han construido 41 alcantarillas, 8 muros, 1.100 metros de placahuella y se han atendido 30 puntos críticos beneficiando a los municipios de Guavatá, Vélez, Chipatá y La Paz.

Así mismo, en el Corredor Estratégico, se han pavimentado 10,2 km de vía y se han construido 1 puente, 85 alcantarillas, 68 muros. Además se han atendido 17 puntos críticos, con los que se favorecen los municipios de Girón, Zapatoca, San Vicente de Chucurí.

En el Corredor Agroforestal y Energético se ejecuta la pavimentación de 34,5 km y se han construido 7 puentes, 356 alcantarillas, 163 muros, 8 km de placahuella. Así mismo se han atendido 75 puntos críticos, mejorando la movilidad de los municipios del Páramo, Gambita, Suaíta, Oiba, Guadalupe, Socorro, Simácota, Chima, Contratación, El Guacamayo, Santa Helena del Opón, El Carmen de Chucurí.

En las obras que se adelantan en el Corredor San Gil – Charalá – Límites, se destacan la pavimentación de 35 km, la construcción de 1 puente, de 286 alcantarillas y de 153 muros, favoreciendo a las poblaciones de San Gil y Charalá.

Por otra parte se culminaron las obras en el Corredor Folclor Bocadillo 1, en donde se pavimentaron 16,5 km y se construyeron 4 puentes, 36 alcantarillas, 37 muros y se atendieron 41 sitios críticos en los municipios de Puente Nacional, Jesús María y La Belleza.

De igual forma en el llamado Tramos complementarios, que hacen parte de estos 5 corredores, finalizaron los trabajos de 3,8 km de pavimentación, la construcción de 15 alcantarillas, 9 muros y la atención de 8 puntos críticos, con beneficios para los municipios de Encino, Puerto Parra, y Floridablanca.

A su vez, la Gobernación de Santander llevó a cabo, con recursos propios, obras en los municipios de Puerto Wilches, Bucaramanga, Matanza, Capitanejo y Charta.

Con todas estas obras el Gobierno Nacional logra una óptima conexión con las vías nacionales y las concesionadas, facilitando la movilidad de la carga de productos agrícolas e industriales, desde los centros de producción hasta las zonas de consumo.

# Contrato Plan Santander

## 5 corredores

- Corredor Folclórico del Bocadillo 1: Puente Nacional, Jesús María, La Belleza
- Corredor Folclórico del Bocadillo 2: Guavatá, Vélez, Chipatá, La Paz
- Corredor Estratégico: Girón, Zapatoca, San Vicente de Chucurí
- Corredor Agroforestal y Energético: Páramo, Gambita, Suaíta, Oiba, Guadalupe, Socorro, Simácota, Chima, Contratación, El Guacamayo, Santa Elena del Opón, El Carmen de Chucurí
- Corredor San Gil-Charalá-Límites: San Gil, Charalá

- **Beneficios** **33 municipios y 5 provincias**
- **Inversión** **\$ 520 Mil Millones**

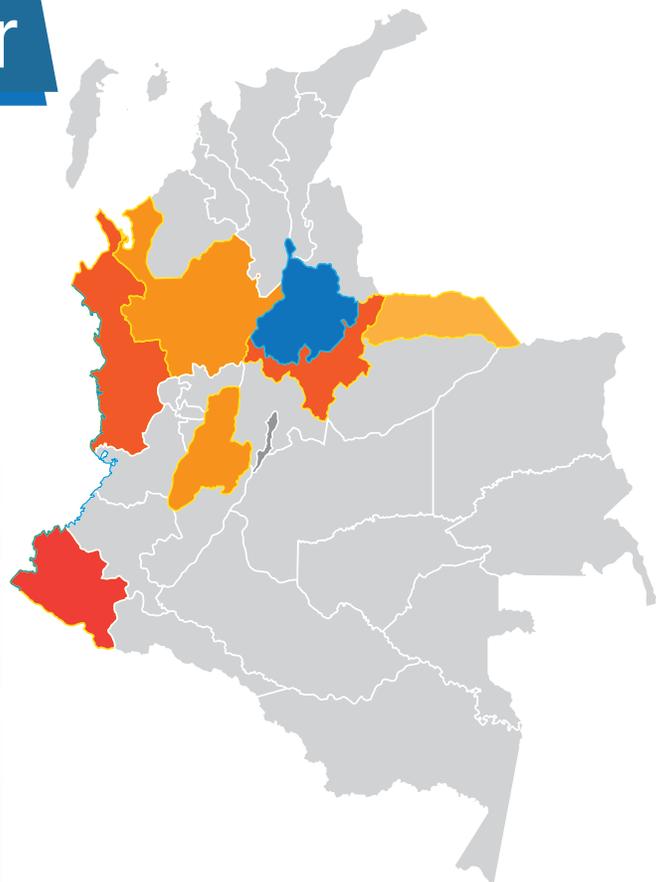
## Contratos Plan Nación (mapa)

### 7 proyectos

Departamentos:

- Arauca
- Antioquia (Gran Darién)
- Boyacá
- Cauca
- Chocó (Gran Darién)
- Nariño
- Santander
- Tolima

- **Kilómetros** **520**
- **Inversión** **\$ 2,2 Billones**



*Con infraestructura el Invías llega hasta el último rincón del territorio colombiano*

# Corredor de **las Palmeras** acerca al **Guaviare**

Edward Chacón González  
*[echacong@invias.gov.co](mailto:echacong@invias.gov.co)*



*La pavimentación de vías en el corredor Las Palmeras representa bajos costos de operación para transportadores y una reducción considerable en tiempos de viaje*



*Pinturas rupestres del parque nacional de Chiribiquete*

Hablar de las serranías de la Lindosa y Chiribiquete, las cuales se formaron a partir del famoso Escudo Guayanés conformado por las rocas más antiguas del planeta, o mencionar la Puerta de Orión, las pinturas rupestres y las transparentes aguas del caño Tranquilandia (vecino de Caño Cristales), es hablar del departamento del Guaviare.

Al llegar allí resulta imposible no disfrutar del maravilloso paisaje de fauna y flora sin igual, o convivir con decenas de indígenas Nukak, la última tribu nómada que existe en el país, que se funden en un perfecto paraíso verde.

Sin embargo, por mucho tiempo, todas estas maravillas pasaron desapercibidas para miles de turistas nacionales y extranjeros, ante la dificultad de transitar en condiciones normales los 203 kilómetros que separan a Granada (Meta) de San José del Guaviare, debido a las malas condiciones de la vía. Llegar o salir del casco urbano o de las zonas rurales del Guaviare era todo un calvario, afirman sus habitantes.

“Esta era una vía que estaba a medio hacer se habían hecho pedazos, por eso era importante que la intervinieran anota Magnolia Giraldo, habitante de San José del Guaviare.

En su momento el Presidente Juan Manuel Santos, se refirió al tema asegurando: “Hemos dicho siempre que las vías más costosas son las que quedan a medio hacer, por eso no hay mejor inversión que terminar las obras que se comienzan”.

Así, durante los últimos ocho años se pudo consolidar el sueño de los pobladores del Guaviare de tener una vía totalmente pavimentada. En ese lapso de tiempo y con una inversión de \$134.000 millones el Gobierno Nacional a través del Instituto Nacional de Vías contrató y ejecutó la pavimentación de los últimos 44 kilómetros y la construcción de 2 puentes.

Entre los múltiples beneficios que ha traído la terminación del denominado corredor de las Palmeras entre Granada (Meta) y San José del Guaviare, están la reducción del tiempo de viaje, lo que redundará en bajos costos de operación de los vehículos, beneficiando a grandes, medianos y pequeños productores que hoy acceden con gran facilidad a los centros de comercialización.

La economía del Guaviare se fundamenta principalmente en la agricultura, es un gran productor de plátano, yuca, cacao, caña miel y caucho, también dependen de la comercialización de la pesca y la ganadería, por lo que una vía en óptimas condiciones era fundamental para el desarrollo del departamento.

Uno de los aspectos que llamaron la atención a los pobladores y visitantes con la ejecución de la vía fue la calidad de los trabajos realizados en concreto rígido, lo cual garantiza su durabilidad. Así lo corrobora Libia Consuelo González, habitante de Puerto Concordia, quien recuerda las odiseas que significaban querer ir hacia Granada, Villavicencio o Bogotá cuando se gastaban hasta 15 días para llegar a su destino. “Hoy parece una autopista, da gusto recorrer esta vía y se anima uno para comprar el carrito con la seguridad que no se va a dañar como antes” señala.

Por estas razones el Guaviare y sus riquezas hoy están más cerca de todos.



*Paisaje de flora y fauna disfrutan los turistas nacionales y extranjeros que viajan por el Guaviare*

# *¡Planifique su Viaje!*

*Revise el estado de las vías  
en tiempo real*

Línea Gratuita **#767**



@numeral 767



numeral 767

- 1** EMERGENCIAS
- 2** ESTADO DE VÍAS
- 3** COMO CONDUZCO
- 5** RESTRICCIÓN DE CARGA
- 6** COMUNICARSE CON ASESOR
- 7** PICO Y PLACA NACIONAL
- 8** PETICIONES QUEJAS Y RECLAMOS

UN MENSAJE DEL



**INVIAS**  
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

PARA UN #VIAJESEGURO



**MINTRANSPORTE**



# La nueva cara de la **Vía** al **Aeropuerto Perales**

*Los 5 km. de segunda calzada favorecen el desplazamiento de viajeros así como de usuarios del sector industrial que se encuentran en los alrededores del proyecto*



Transitar por una calzada estrecha, en mal estado, esquivando huecos y baches, para evitar un pinchazo o una abolladura mayor en el carro se volvió costumbre para quienes recorrían los 5 kilómetros que separan al Aeropuerto Perales de Ibagué. Después de todo pasó casi una década para que el aspecto de esta importante vía cambiara.

No se trató de un simple maquillaje o reparacheo. El Instituto Nacional de Vías aceptó el reto de transformar esta calzada sencilla, bidireccional y con un alto grado de deterioro, en un corredor amplio, con buenas especificaciones, y con segunda calzada, que sirviera como conexión no solo al terminal aéreo sino a los municipios del norte y suroccidente del departamento.

Con ese objetivo en la mira y recursos por \$30.485 millones (de los cuales la alcaldía local aportó \$9.800 millones), puso en marcha un plan de trabajo que comprendió la rehabilitación de 5 kilómetros de la calzada existente, la construcción de una segunda calzada de 4,8 kilómetros y obras de drenaje en la misma extensión. Así mismo, pensando en el bienestar de la comunidad construyó una ciclo ruta de 4,7 kilómetros (Ver artículo las rutas verdes del Invias).

Los trabajos iniciaron en diciembre del 2015 y fueron entregados, en su totalidad, en febrero de este año con resultados

favorables. Las obras han sido bien recibidas por la comunidad, anotó el Director General del Invias, Carlos García Montes “pues sienten que favorecen también al sector industrial y residencial que se encuentra en los alrededores del proyecto”.

En efecto, los trabajos permitieron la conexión de la Avenida Pedro Tafur (en el sector Miro lindo) con el Aeropuerto Perales y con la Variante Chicalá. También favorecen el desarrollo urbanístico de Ibagué, pues se calcula que alrededor de la vía se construirán 36.000 soluciones de vivienda.

## **Mayor conexión**

Además beneficia la comunicación entre la capital musical de Colombia con Gualanday, Espinal y el cruce de la cordillera central impulsando al turismo, el comercio y la recreación con un importante ahorro de tiempo, pues en recorrido que antes tomaba entre una hora y/o 45 minutos hoy se hace entre 15 y 30 minutos dependiendo el tráfico.

Con todas estas obras que se complementan con la remodelación de la terminal aérea, a cargo de la Aerocivil, los ibaguereños muestran su satisfacción con las inversiones en obra pública que modernizan su capital y potencian el desarrollo de su departamento.

# Así va el dragado del nuevo puerto de Tumaco

Con una inversión de más de 6.200 millones de pesos, el Instituto Nacional de Vías adelanta un nuevo proceso de dragado de mantenimiento al canal de acceso al puerto de Tumaco en el departamento de Nariño, con el que se busca facilitar el tránsito seguro de las embarcaciones y lograr así que utilicen la totalidad del ancho del canal.

Estas obras de dragado, anotó el subdirector Marítimo y Fluvial del Invías, Luis Fernando Ariza están encaminadas a contrarrestar la sedimentación que se presenta en el canal, especialmente en la curva que tiene el alineamiento del canal en dirección a las instalaciones del puerto, donde se localiza una trampa de sedimentos. “Con el dragado que vamos a realizar se va a intervenir esta trampa, logrando así disminuir la frecuencia de los dragados”, explicó el subdirector Marítimo y Fluvial.

Serán unos 400.000 metros cúbicos los que se removerán con este dragado, llevando la profundidad a 7.30 metros. Con estos trabajos se mejorará la dinámica operativa del puerto, cuyo movimiento de carga en su gran mayoría es de comercio internacional, más precisamente de exportaciones de productos como aceite de palma e hidrocarburos.

Es importante recordar que el Gobierno Nacional ya había adelantado obras para el dragado del canal de acceso al puerto nariñense a finales de 2015, con inversiones superiores a los 6.000 millones de pesos, que permitieron mejorar la seguridad de la operación de ingreso y salida de embarcaciones y, con el dragado que se adelanta ahora, se logra mantener la competitividad del puerto, en una clara muestra del interés de fortalecer el comercio exterior y el desarrollo del sector portuario en el país.

- *El sitio donde se desarrolla el dragado se encuentra ubicado en el canal de acceso al Puerto de Tumaco, en el municipio de San Andrés de Tumaco, Departamento de Nariño.*
- *El canal de acceso al puerto de Tumaco tiene una longitud de 8.300 metros aproximadamente, y el efecto de sedimentación es notable en el sector conocido como ‘la barra de la curva’.*
- *La firma European Dredging Company Sucursal Colombia es la empresa encargada de adelantar los trabajos y la interventoría la adelanta la firma Ingeniería de Proyectos S.A.S.*

# La estación férrea de Obando se levanta de las cenizas

William Gutiérrez Rojas  
[wgutierrez@invias.gov.co](mailto:wgutierrez@invias.gov.co)



*En la restauración de la estación de Obando se tuvo en cuenta la gama cromática existente para devolverle al antiguo edificio el encanto perdido con el paso del tiempo*

Uno de los principales medios de transporte y de comunicación en Colombia a comienzos del siglo pasado fue el tren. El sistema ferroviario fue vital para activar el desarrollo socio económico del país, pues a través de él se abrió una nueva puerta hacia nuevas perspectivas de negocios.

Este desarrollo implicaba también tener una infraestructura que permitiera llevar a buen puerto la idea de que el tren fuera el piñón que comenzara a activar la economía del suroccidente colombiano. Requería que paralelo a la construcción de cientos de kilómetros de rieles, también se construyeran otras obras de infraestructura que fueran de vital importancia para el engranaje de éste sistema. Así surgieron las estaciones férreas, lugares donde comenzó el proceso expansivo tanto económico como cultural, en el que varias poblaciones del país, atravesadas por rieles lograron mover carga, esperanzas y, por qué no decirlo, hasta grandes amores.

El desarrollo del norte del Valle del Cauca está ligado a esta historia. En este departamento el café, la caña de azúcar (y sus derivados) comenzaron a conjugarse a partir de las líneas férreas y de sus estaciones al despuntar el siglo XX.

Una de esas estaciones fue la del municipio de Obando. Sus paredes fueron testimonio de la de activación de la economía vallecaucana. Del almacenamiento, cargue y descargue de productos e insumos así como de pasajeros y agentes viajeros que llegaban al departamento desde la capital. A mitad del siglo XX, la estación vivió su máximo esplendor.

No obstante, la llegada de nuevos modos de transporte: aéreo y terrestre más atractivo para los viajeros, opacaron brillo que en su momento tuvo el tren. Así, la estación de Obando, al igual que la mayoría de inmuebles pertenecientes al Ferrocarril del Pacífico, poco a poco fueron reemplazadas por los terminales de transporte y aeropuertos. Y a pesar de que la línea férrea

que pasaba por esa estación vallecaucana aún conserva su actividad, el servicio regular de pasajeros fue suspendido en 1992, con la liquidación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas (FERROVIAS), que tenía a cargo su manejo.

La subutilización de las estaciones férreas dio pie al vandalismo de las edificaciones que las albergaban y la indiferencia permitió que, en lugar de ser referentes de progreso, las estaciones fueran sinónimo de inseguridad y degradación.

En consecuencia la estación de Obando perdió la totalidad de su carpintería, cubierta y redes. Sólo quedó en pie una parte de sus muros y así se mantuvo por más de una década.

## Un nuevo aire

Pero la historia comenzó a cambiar en el 2008 cuando la desmantelada estación de Obando pasó a manos del Inviás, luego de la liquidación de FERROVIAS, y fue incluida dentro del Plan de Recuperación de las Estaciones Férreas.

Así se dio inicio a un proceso de consultoría de los estudios y diseños para su restauración, los cuales fueron aprobados por el Ministerio de Cultura, mediante Resolución 3353 de 2016. Las obras comenzaron el 11 de Agosto de 2017, gracias a una inversión de \$1.500 millones, y culminaron el pasado 30 de abril de 2018.

Dentro del proceso y ejecución de la restauración fue relevante el nivel de detalle y el cuidado con el que se trataron los diferentes elementos existentes, representados principalmente en el conjunto de muros en ladrillo cocido, los pañetes de zócalo, las molduras lisas de cornisas y los rebordes de vanos de puertas y ventanas, a lo que se sumó el establecimiento de una gama cromática (colores) a partir de los vestigios existentes que permitió devolverle al vetusto edificio los valores perdidos por el paso del tiempo e integrarlo a las dinámicas sociales y culturales que hoy vive el municipio.



*La estación consta de nuevos salones destinados al uso de las actividades de la comunidad*

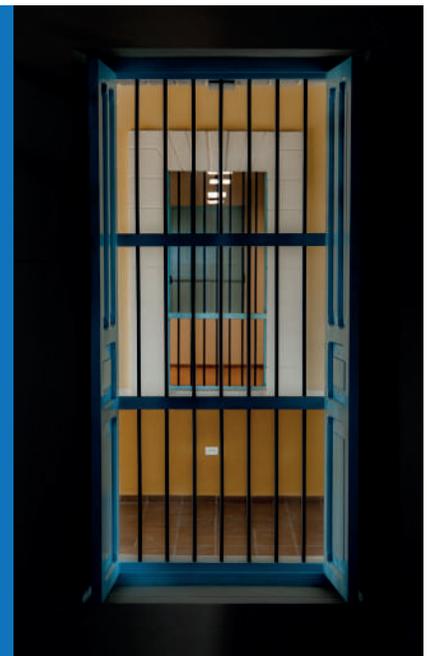
Así mismo, se ejecutaron trabajos de reforzamiento estructural del inmueble, los cuales se realizaron con apantallamiento en concreto del interior de los muros, evitando afectaciones a los elementos ornamentales y compositivos presentes en las fachadas exteriores.

La incorporación y adecuación de un nuevo sistema eléctrico, le permitirá al edificio ser funcional al contar con redes destinadas al uso de equipos y sistemas de computación, en un aula virtual localizada en el costado sur del inmueble. También de un sistema de iluminación interior diseñada para el uso de área expositiva en la zona central del edificio, así como la adecuación de una sala de uso múltiple en el costado norte de la edificación, además de un espacio que en el pasado sirvió como zona de espera y transición de pasajeros.

Hoy, el renacer de la estación de Obando devuelve las esperanzas a los lugareños, quienes podrán disfrutar de este espacio como un centro lúdico que les abra nuevos horizontes, como antes lo hizo con sus antepasados.

## Obras realizadas

- *Reposición y consolidación de elementos faltantes (cornisas y molduras).*
- *Reparación y limpieza de los elementos en piedra.*
- *Reposición de faltantes de mampostería.*
- *Desmonte y recuperación del pañete en cemento y arena 1:3.*
- *Renovación de pintura en general.*
- *Recuperar el zócalo original de las fachadas.*
- *Recuperación del sistema de ventilación cruzada .*
- *Sustitución y ampliación de redes eléctricas e hidrosanitarias.*
- *Recuperación del andén perimetral en concreto.*
- *Reconstrucción de la totalidad de la cubierta.*
- *Ejecución de baterías sanitarias.*
- *Reforzamiento estructural del inmueble.*



# Contratar con **Invías**, siempre será mejor

Edward Chacón González  
[echacong@invias.gov.co](mailto:echacong@invias.gov.co)

## LAS CIFRAS DE LA TRANSPARENCIA Hitos 2011-2017

● Procesos adjudicados	676
● Propuestas recibidas	más de 32.000
● Promedio de oferentes por licitación pública	48
● Valor de contratos adjudicados	\$ 9,3 billones



*La pluralidad de oferentes es reflejo de la transparencia con la que el Invías ejecuta los procesos licitatorios*

Transparencia, pluralidad, celeridad, pliegos tipo, cero anticipos, seguimiento y una adecuada ejecución del contrato adjudicado son, entre otros, algunos de los aspectos que han hecho que la confianza de las empresas de ingeniería nacionales e internacionales frente a los procesos de contratación que realiza el Instituto Nacional de Vías haya alcanzado un nivel superlativo.

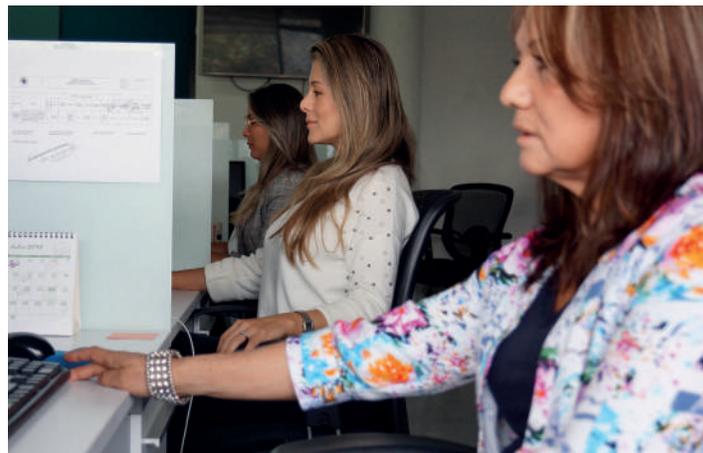
Un reflejo de ello tiene que ver con el estudio de contratación y transparencia realizado por la Cámara Colombiana de la Infraestructura, a través del cual se hace una revisión detallada de los pliegos de condiciones tanto en procesos de obra pública, como con los estudios, diseños e interventorías. El estudio colocó al Invías en los primeros lugares entre entidades del orden nacional y regional, por su implementación de buenas prácticas en la contratación en los años 2016 y 2017.

Para el Director General del Invías, Carlos García Montes, los buenos resultados del estudio tienen que ver con la implementación de los pliegos tipo en los procesos licitatorios. De esta manera la entidad ha logrado entre el 2011 y el 2017 obtener unas cifras nada despreciables que redundan en la adjudicación de 676 procesos para los que se recibieron más de 32.000 propuestas con un promedio de 48 oferentes por licitación pública y la adjudicación de contratos por valor de 9,3 billones de pesos.

En efecto, para la vigencia fiscal del 2017, el Instituto a través de la Dirección de contratación realizó 47 licitaciones de obra pública por valor de \$782.912 millones, recibiendo más de 5.000 propuestas, para un promedio de 107 ofertas por cada proceso. Igualmente se efectuaron 86 concursos de méritos para interventorías por \$69.982 millones, con más de 3.500 oferentes, equivalente a 41 ofertas en cada concurso.

La situación contrasta notablemente con lo que ocurre en algunos municipios que han resultado ser terreno fértil para la corrupción, anotó García Montes y en los cuales predominan los pliegos ‘tipo sastre’. “Sabemos que el 2015 en muchos municipios de cada 100 licitaciones que se realizaban, 83 tenían un único proponente y en los departamentos la situación era similar, pues de cada 100 procesos 53 registraron un solo oferente”, complementó.

Buscando que las buenas prácticas de contratación se difundieran por todos los entes gubernamentales, el Gobierno Nacional a través del Instituto Nacional de Vías instó a las entidades del sector público (gobernaciones, ciudades capitales y municipios) a adoptar los pliegos tipo, promoviendo



*Un equipo de abogadas revisan que las ofertas recibidas cumplan con los requisitos de ley.*

además la suscripción del pacto de transparencia y logrando que 28 gobernaciones, 27 ciudades capitales y cerca de 400 municipios se adhirieran a éste para cristalizar esta iniciativa.

La lucha por la transparencia en las obras públicas sigue siendo una importante bandera del Invías que con orgullo muestra que hasta junio de este año ha adjudicado 9 licitaciones para las que se recibieron 420 propuestas por valor de \$48.000 millones y 43 concursos de méritos por valor de \$21.300 millones con la participación de 2.163 oferentes, reiterando que siempre será mejor empleando buenas prácticas.



*El director operativo y el director de contratación supervisan los procesos licitatorios realizados por la entidad.*

Adjudicaciones 2018 *A junio	
● Licitaciones	9
● Propuestas recibidas	420
● Valor licitaciones	\$ 48.000 millones
● Concursos de méritos	43
● Número de oferentes	2.163
Valor concursos de méritos	\$ 21.300 millones

# Las rutas verdes del **Invias**

Marcela Martínez Falla  
[mmartinez@invias.gov.co](mailto:mmartinez@invias.gov.co)



*Ciclo ruta Apía - La Virginia, Risaralda*



*Ciclo ruta Florencia - Puerto Rico, Caquetá*

Colombia es un país en constante crecimiento, lo que genera una serie de dificultades que afectan principalmente a los ciudadanos. Una de ellas tiene que ver con la movilidad, la cual se ve afectada por factores como el tráfico lento, accidentes de tránsito, sedentarismo, sistemas de transporte masivo insuficiente, entre otros, generando un problema de movilidad de vehículos, y dificultades para los desplazamientos de los ciudadanos de un sitio a otro.

La bicicleta es un medio alternativo de transporte que -siempre y cuando cuente con la infraestructura adecuada- beneficia las condiciones de tránsito de una ciudad. No genera contaminación y es recomendable para la salud humana por el ejercicio que implica.

Cada día son más los usuarios de la bicicleta, no solamente en los centros rurales sino urbanos, ya que les permite movilizarse en forma eficiente, económica, recreativa y amigable con el medio ambiente.

Entendiendo esta necesidad, el Invías viene construyendo e implementando carriles exclusivos para bicicletas en los diferentes proyectos viales con las que adopta medidas de seguridad para prevenir accidentes que involucren a ciclistas y automóviles.

Así, en el marco del proyecto Anapoima-Mosquera, que se ejecuta en el departamento de Cundinamarca, gracias al programa “Vías para la Equidad”, y teniendo en cuenta la afluencia turística de la zona, se adelanta por seguridad de los peatones y bici usuarios la construcción de 3,5 kilómetros de vías exclusivas para los ciclistas.

Otro ejemplo lo encontramos en el corredor Armenia-Aeropuerto, en el departamento del Quindío, donde a la par de la construcción de una segunda calzada de 6 km que unirán a la capital quindiana con el terminal aéreo, se construyen 4,8 km de ciclo ruta de 3,5 metros de ancho.

Una situación similar a la del Quindío se presenta en el departamento del Tolima con el recién terminado proyecto de Vía de acceso al aeropuerto Perales, en el que se construyó una ciclo ruta de 4,7 kilómetros de longitud, que permite a los ibaguereños hacer uso de medios alternativos de transporte. Mientras, en el Chocó se planea la construcción de 280 metros

lineales de ciclorruta paralelos al malecón que actualmente se levanta en Quibdó, cambiando así la imagen paisajística del municipio.

Otras vías de uso exclusivo para ciclistas las construye el Invías bajo el proyecto de ‘Corredores Arteriales’, así como en virtud de convenios interadministrativos con los municipios.

Es el caso de los 2,2 km de ciclorruta entre Florencia y Puerto Rico (Caquetá), en la Marginal de la Selva, que se adelantan bajo la primera modalidad, abriendo un medio alternativo para la recreación y el deporte.

De otro lado, gracias a convenios interadministrativos para el mejoramiento de la seguridad vial en los municipios se construyeron:

- *280 metros de ciclo ruta en el paso por el municipio de Nueva Granada ubicado en la carretera que de Plato conduce a Pueblo Nuevo, en el Magdalena.*
- *2,9 km de ciclo ruta en entre los municipios de Fonseca y Distracción, en La Guajira*
- *246 metros entre Bogotá y Ubaté; 86,5 metros entre El Salitre y Guasca y 2,9 kilómetros, entre Los Patios y Guasca, en el departamento de Cundinamarca.*
- *5,5 kilómetros de ciclo ruta distribuidos en el Paso Nacional por La Virginia; la vía Apía-La Virginia y en el Corredor Viterbo-Asia, en Risaralda*
- *500 metros en el corredor Honda-Río Hermitaño, Tolima*
- *1,4 km en la vía de acceso al municipio de Granada, Meta*
- *1,5 km en el paso nacional de Supía, Caldas.*

De esta manera el Instituto Nacional de Vías construye espacios seguros, amables, accesibles, equitativos, que mejoran la movilidad y la seguridad vial, con los que se promueven sanas costumbres que benefician la salud, la recreación, el deporte y el transporte ecológico.

# La experiencia de la infraestructura en la academia

Carolina Guerrero Morales  
[cguerrero@invias.gov.co](mailto:cguerrero@invias.gov.co)



*En la Universidad de la Salle, el director operativo Ernesto Correa, durante una las cátedras*



Bajo el liderazgo de la Dirección Operativa en cabeza del ingeniero Ernesto Correa surgieron en el segundo semestre del 2017 las cátedras Invías, un espacio en el que el Instituto Nacional de Vías visibiliza en la academia los trabajos de infraestructura que ejecuta en el país.

En estos espacios, los estudiantes tienen la oportunidad no solo de escuchar las exposiciones sobre los temas planteados, sino de indagar sobre aspectos técnicos y contractuales de las obras que realiza el Invías. También pueden conocer quiénes intervienen en los distintos proyectos y qué trabajos se realizan para llevarlas a buen término, generando de esta forma un debate académico en torno a la infraestructura.

Otros objetivos de las cátedras, persiguen que los estudiantes que se están formando como futuros ingenieros, obtengan el conocimiento de primera mano de aquellos que viven el día a día su experiencia dentro de las obras, sin olvidar que entre los temas que maneja la entidad también abarcan la construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de corredores viales así como la construcción de puentes, túneles, viaductos; el dragado marítimo y fluvial y las obras de protección costera, entre otras.

Las primeras tres cátedras se dictaron en la Universidad de La Salle con muy buena acogida (un promedio de 100 a 150 estudiantes por cátedra), lo que permitió reanudarlas este año y sirvió como precedente para lograr que la Universidad Nacional, en sus sedes de Bogotá y Manizales, se uniera a esta actividad.

### *Las cátedras Invías se han dictado en Bogotá y Manizales*

Entre los expositores se encuentran tanto los directores como los subdirectores encargados de los proyectos, quienes en ocasiones también cuentan con la compañía de los interventores y contratistas con el objetivo de evaluar la gestión realizada pero de manera académica.

La selección de los temas a tratar se realizan luego de una discusión entre las directivas de la universidad (decanos y profesores) quienes eligen los más apropiados de acuerdo con las obras que actualmente realiza el Instituto y que pueden ser un aporte significativo para el aprendizaje de los estudiantes. Las principales inquietudes de los estudiantes tienen que ver con los avances de los proyectos, el desarrollo ambiental y predial, los desafíos que surgen dependiendo de cada obra, los aspectos técnicos a cargo del contratista y los temas contractuales que permiten el desarrollo del proyecto, entre otros.

A partir de estas cátedras han surgido otros proyectos, como el Primer Foro de Gestión del Riesgo y Adaptación al Cambio Climático desarrollado en la Universidad de La Salle, que tuvo una gran participación por parte de las entidades públicas quienes se sumaron a esta idea y que contó con una masiva asistencia de la academia, generando nuevos espacios de discusión.

## ***Temario de las Cátedras Invías-Universidad de La Salle y Universidad Nacional Sede Bogotá-Manizales***

- *Vías para la Equidad*
- *Construcción del nuevo Puente Pumarejo*
- *Tercer Carril Anapoima - Mosquera*
- *Corredor del Sur (San Miguel - Santa Ana)*
- *Cruce la Cordillera Central, Túnel de la Línea*
- *Estudio y diseño del dragado de profundización del canal de acceso al Puerto de Buenaventura*
- *Corredor Honda - Manizales*
- *Taller de sensibilización, gestión del riesgo y cambio climático en la infraestructura vial.*



# Activo EN LA RED



Mantente al día con la última información de obras y proyectos desarrollados por el Instituto.

## Síguenos en:



InviasOficial



@InviasOficial



@InviasOficial



#Invias

*Estación férrea de Obando, Valle del Cauca*

