

TRANSPORTE



PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL 2020-2023



TABLA DE CONTENIDO

DIAGNÓSTICO	4
SECTOR TRANSPORTE.....	4
1. CRECIMIENTO DE IDC EN EL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA VIAL	4
1.1 Caracterización Del Sistema Departamental De Transporte	4
1.1.1 Transporte Aéreo	5
1.1.3 Transporte Ferroviario.....	6
1.1.4 Transporte Marítimo y Fluvial	7
1.2 Plan Vial Departamental.....	7
1.2.1 Movilización De Carga Y Pasajeros	7
1.3 Descripción de la Red Vial del Departamento	8
1.3.1 Red Vial Primaria	9
1.3.3 Red Vial Terciaria.....	13
1.4 Conectividad Vial.....	15
1.4.1 Evaluación Costos De Transporte	15
1.4.2 Incidencia de la Red Vial en Zonas Protegidas.....	16
1.4.3 Incidencia de las Vías en las Zonas De Riesgo.....	16
1.5 Incidencia del estado de las vías en el desarrollo departamental	17
1.6 Análisis de los Recursos Físicos	18
1.6.1 Maquinaria y Equipo (Parque Automotor Institucional).....	18
1.7 Priorización de los Ejes Viales Estratégicos.....	19
1.8 Estado Red Vial del Departamento.....	20

ÍNDICE GRÁFICAS

Gráfica 1 . Transporte de carga en el Departamento.....	7
Gráfica 2. Transporte de pasajeros en el Departamento	8
Gráfica 3. IDC Sector Infraestructura Vial.....	9





Gráfica 4 . Red Vial Primaria	10
Gráfica 5 - Red Vial Secundaria.....	11
Gráfica 6 . Red vial secundaria pavimentada por área	11
Gráfica 7 . Porcentaje de vías secundarias pavimentadas	12
Gráfica 8 . Índice De Competitividad Sector Infraestructura Vial	12
Gráfica 9 . Red Vial Terciaria.....	13
Gráfica 10 . Transporte de Pasajeros en el Departamento	14
Gráfica 11 . Red Vial Pavimentada (Km).....	14
Gráfica 12 . Vías En Las Zonas De Riesgo (%).....	17
Gráfica 13 . Estado Red Vial.....	20

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 . Inventario Maquinaria y Equipo	18
Tabla 2 . Vías por Rangos de Importancia	21



DIAGNÓSTICO

LÍNEA ESTRATÉGICA TERRITORIO, AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

SECTOR TRANSPORTE

El departamento a través de la Secretaría de Aguas e Infraestructura tiene por objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura de la Red Vial Departamental de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte. El objetivo principal de su gestión se enmarca en mejorar la calidad de vida de los habitantes del departamento del Quindío, aumentando la competitividad, reduciendo los tiempos de viaje y reduciendo los costos de operación en los vehículos que circula sobre los ejes viales a su cargo.

4

Mediante estrategias institucionales que comprenden el mejoramiento en el abastecimiento en el entorno agrícola, turístico y comercial, construcción de cultura ciudadana y la oferta de servicios integrales de transporte en condiciones de eficiencia, seguridad y confort, se busca mejorar las condiciones de la infraestructura de transporte mediante actividades tales como el mantenimiento y mejoramiento de la red vial del Departamento, tanto en su estructura propiamente dicha, como en sus obras complementarias, construcción de pavimentos nuevos, así como la atención y mitigación de emergencias. Orientar eficientemente las inversiones en la red vial del departamento, respondiendo a criterios de priorización contenidos en el Plan Vial Departamental 2019 – 2029, proponiendo los mecanismos de gestión más adecuados para su implementación y ejecución.

1. CRECIMIENTO DE IDC EN EL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA VIAL

1.1 Caracterización Del Sistema Departamental De Transporte

El departamento del Quindío cuenta con un sistema de transporte moderno que permite la movilización de carga y pasajeros con prontitud y facilidad. Operan en el departamento diferentes empresas de transporte de carga y de pasajeros que brindan un servicio continuo y permanente.



Se configuran en el departamento varios de los sistemas de transporte existentes, como los son: aéreo y terrestre (carretero – férreo)

1.1.1 Transporte Aéreo

En el sector de transporte aéreo, el departamento cuenta con los servicios del aeropuerto internacional El Edén, en proceso de remodelación, el cual cubre las necesidades de la demanda actual para el transporte de pasajeros y del insipiente transporte de carga.

Actualmente el aeropuerto cuenta con una pista asfaltada de 2.320 metro de longitud y 36 metros de ancho.

El aeropuerto es operado por la Aerocivil, y mueve aproximadamente 500.00 pasajeros al año. Fue elevado a la categoría de internacional el 13 de marzo de 2009. La aerolínea Spirit Airlines, empezó a operar hacia este terminal desde Fort Lauderdale, Florida Estados Unidos, el 13 de noviembre de 2009.

Con la intervención actual, la terminal internacional tendrá un área aproximada de 4.800 metros cuadrado y estará en operación para el segundo semestre del 2020

La plataforma internacional aumentará su área disponible y pasara de 17.000 a 31.700 metros cuadros, incrementando la capacidad del aeropuerto.

Adicionalmente, el aeropuerto ofrece grandes oportunidades para los comerciantes del país, ya que se encuentra próximo a la zona franca o puerto seco del municipio de La Tebaida, con lo cual el ingreso y salida de mercancías desde y hacia el exterior favorecerá el comercio local y nacional, dadas las ventajas arancelarias que allí se establecerán; en esta última zona, es decir el puerto seco, sería conveniente la construcción de un patio de contenedores que le daría posibilidades de volverse competitiva en un futuro ante las perspectivas del TLC.



1.1.2 Transporte Carretero

Se constituye en el principal modo de transporte de la región. Las vías de orden Nacional (121 km) y Departamental (343 km) no presentan restricciones de carga hacia ninguna de las cabeceras municipales, las cuales están limitadas únicamente por la topografía propia de la vía de acceso al municipio.

De acuerdo al diagnóstico presentado en el Plan Vial Departamental para el periodo 2019 – 2029, mediante este sistema se moviliza el 90% de la carga que se genera desde el departamento hacia el resto del país, que se estima en 21 millones de toneladas al año.

Igualmente, de acuerdo a la información de la empresa de transporte, en el departamento se movilizan por este sistema 1.335.170 pasajeros al año, eso equivale al 73.62 % del total del transporte de pasajeros.

1.1.3 Transporte Ferroviario

Actualmente la línea férrea solo se encuentra habilitada entre el municipio de La Tebaida y el Departamento del Valle con una longitud de 14.1 Km., haciendo parte de la red férrea del Pacífico, la cual cubre los cuales esta rehabilitados y aptos para el transporte de carga desde el puerto de Buenaventura hasta el puerto seco de La Tebaida.

La red férrea del Pacífico tiene una longitud de 498 km y cubre los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca. El concesionario es Sociedad Concesionaria de la red ferres del Pacífico S.A. Tren de Occidente S.A, el cual tiene por objeto, rehabilitar, reconstruir, conservar y operar el corredor férreo a cargo. Duración de la concesión 30 años, la cual inició el 14 de marzo de 2000

Con esto, el departamento cuenta con un importantísimo medio para el transporte de carga directamente desde el exterior a la región, con lo cual se favorece el comercio internacional y la económica del sector productivo, incrementando los beneficios que el departamento brinda al país.

Igualmente, con el proyecto del tren turístico con el norte del Valle incrementará las potencialidades de este renglón de la economía.





1.1.4 Transporte Marítimo y Fluvial

El transporte fluvial en el Departamento del Quindío no constituye un renglón importante dentro del sector transporte dado que éste se limita a la explotación de materiales y al balsaje por el río La Vieja en recorridos que se hacen desde Puerto Samaria en el municipio de Montenegro, y Puerto Alejandría en el municipio de Quimbaya.

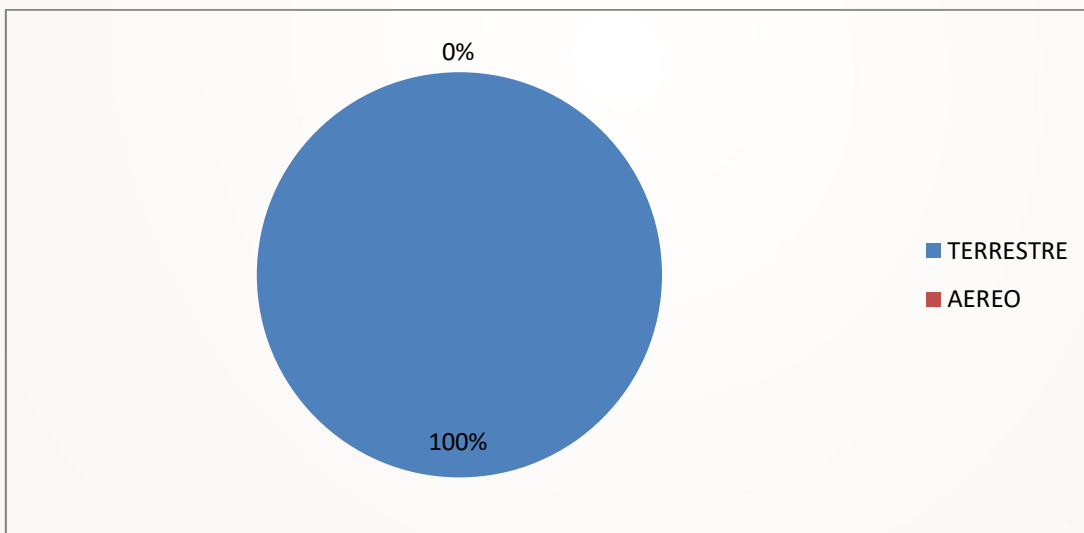
Por lo tanto, este servicio es considerado una actividad informal muy ligada al sector turístico por lo que sería interesante implementar una infraestructura Portuaria sobre el río La Vieja, que genere movilidad y active esta importante vía fluvial como posible ruta de Biodiversidad.

7

1.2 Plan Vial Departamental

1.2.1 Movilización De Carga Y Pasajeros

Gráfica 1 . Transporte de carga en el Departamento

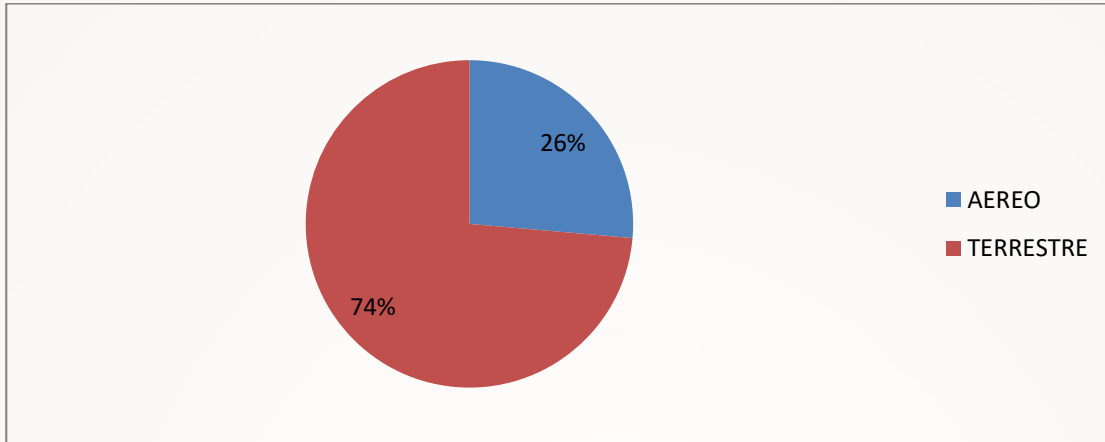


Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura

Se puede evidenciar en la gráfica anterior que el transporte de carga en el Departamento es 100% terrestre, lo que significa que las vías deberán tener un buen estado para un óptimo y eficiente transporte.



Gráfica 2. Transporte de pasajeros en el Departamento



Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura

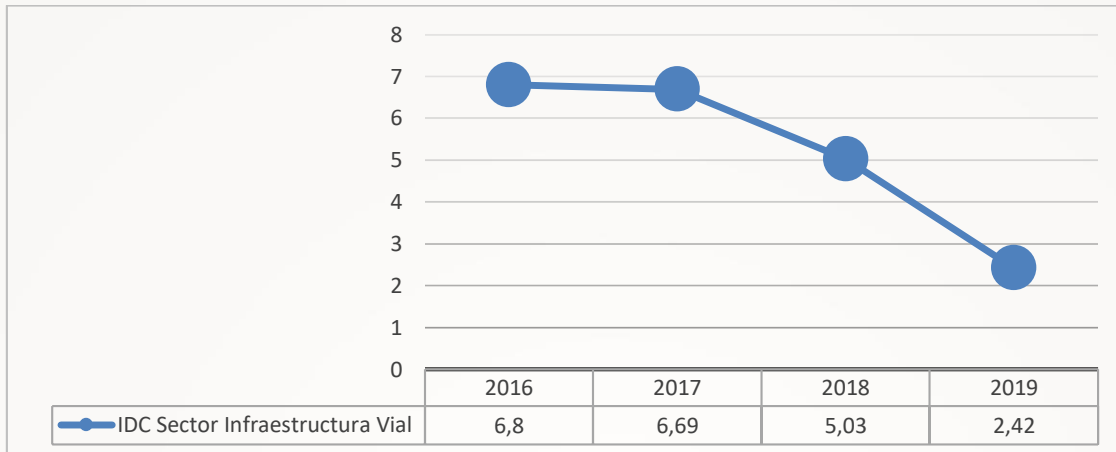
Igualmente, el transporte de pasajeros tiene una gran representación con un 76% frente a un 26% del transporte aéreo, reiterando la importancia de contar con vías terrestres adecuadas y en óptimo estado.

1.3 Descripción de la Red Vial del Departamento

Tomando como referencia el Índice Departamental de Competitividad (IDC), específicamente en el sector de infraestructura vial, se realiza un análisis de las cifras de este componente comparando el comportamiento de las cifras del departamento en los últimos años.



Gráfica 3. IDC Sector Infraestructura Vial



9

Fuente: Gráficos elaborados a partir de las cifras suministradas por el IDC Sector Infraestructura Vial

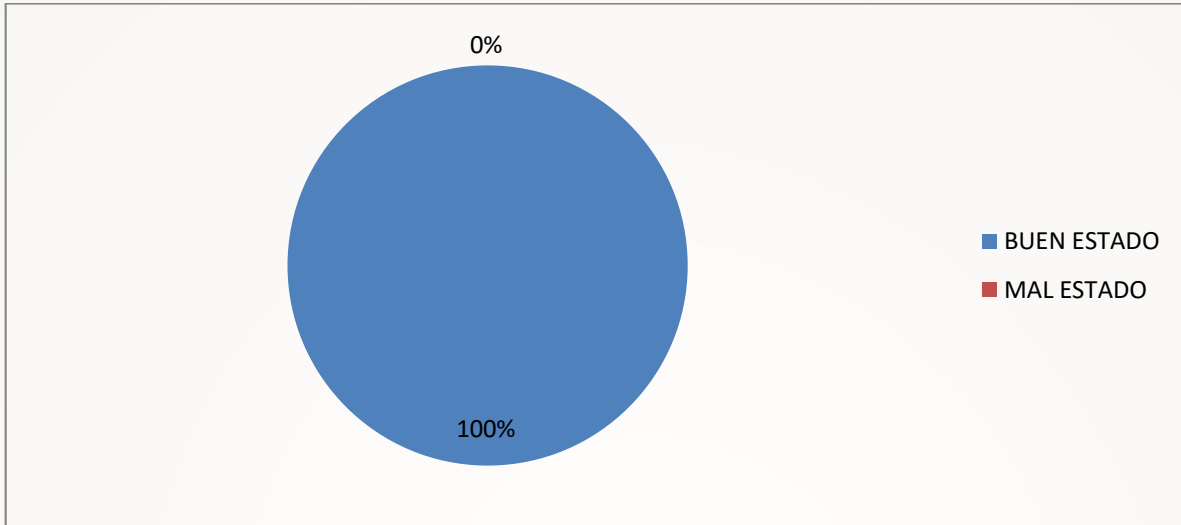
Se puede observar que en los últimos años ha decrecido el índice del sector de infraestructura vial, quedando en el puesto 19 a nivel nacional. Este sector está conformado por los siguientes componentes los cuales se analizarán a continuación. Red vial primaria pavimentada por cada 100 mil habitantes, Red vial primaria pavimentada por área, Porcentaje de vías pavimentadas en buen estado, Red vial secundaria pavimentada por cada 100.000 habitantes, Red vial secundaria pavimentada por área y Porcentaje de vías secundarias pavimentadas.

1.3.1 Red Vial Primaria

La red vial Nacional está constituida por 121,61 Km., equivalentes al 5.77 % del total de la malla vial departamental. Esta red esta pavimentada en un 100 % y se encuentra en buen estado.



Gráfica 4 . Red Vial Primaria



10

Fuente: Secretaría de Aguas e infraestructura

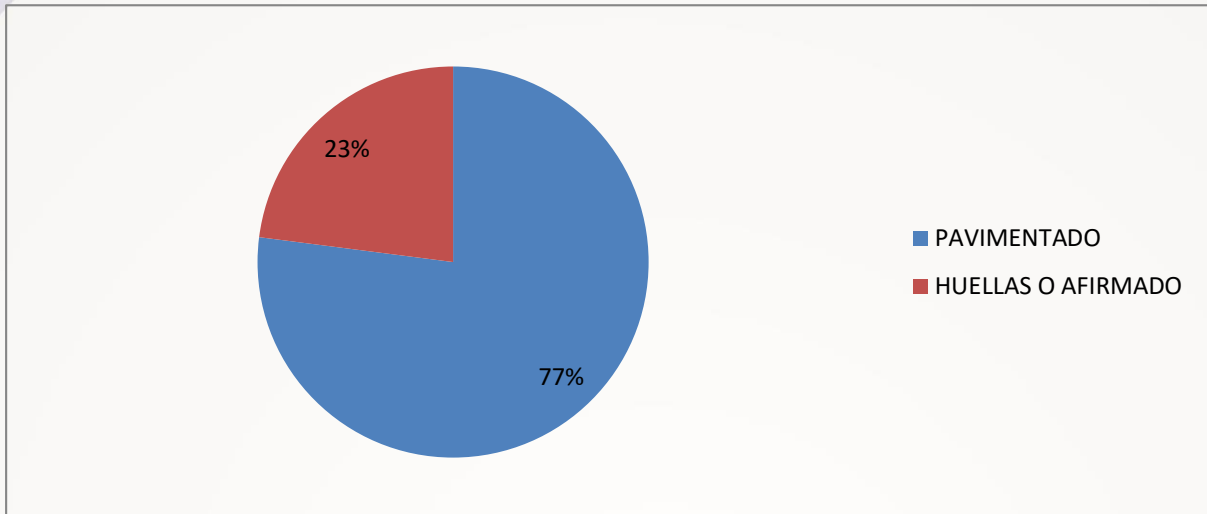
1.3.2 Red Vial Secundaria

Está conformada por 343,68 Km. de vías que equivalen al 16.32 % del total de la malla vial del departamento; de los cuales 264.72 Km. (el 77.03 %) están pavimentados y 78.96 Km. (el 22.97 %) están en huellas o afirmado.

Esta red permite la comunicación de las cabeceras municipales con la capital del departamento y constituyen el sistema arterial que intercomunica la red vial departamental con la red nacional.



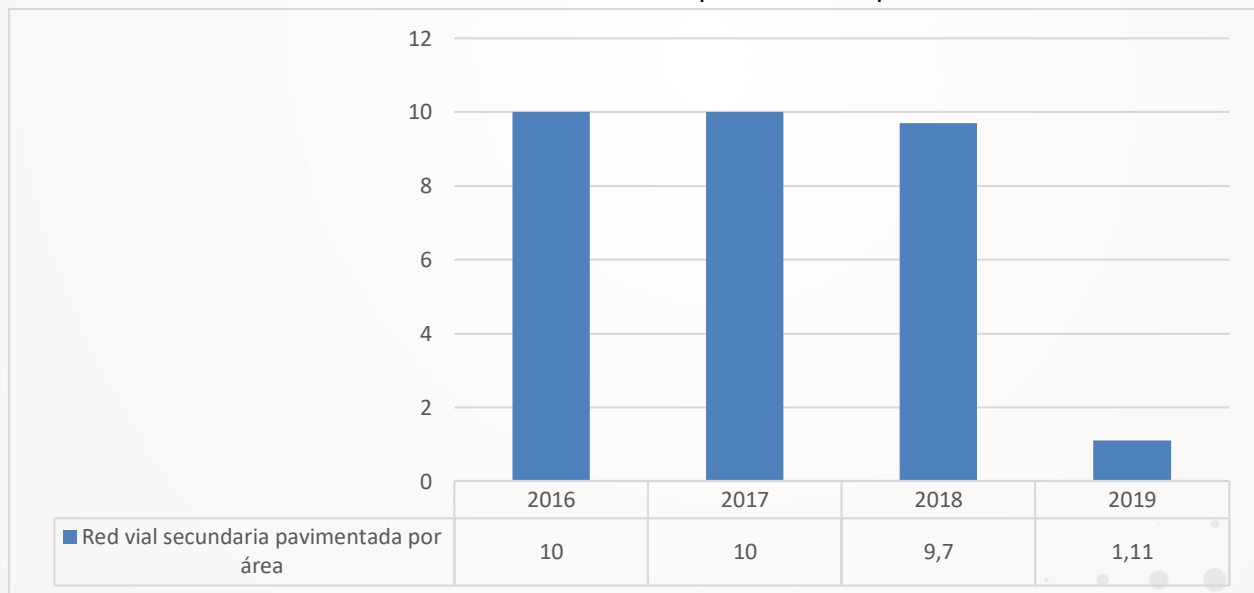
Gráfica 5 - Red Vial Secundaria



11

Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura

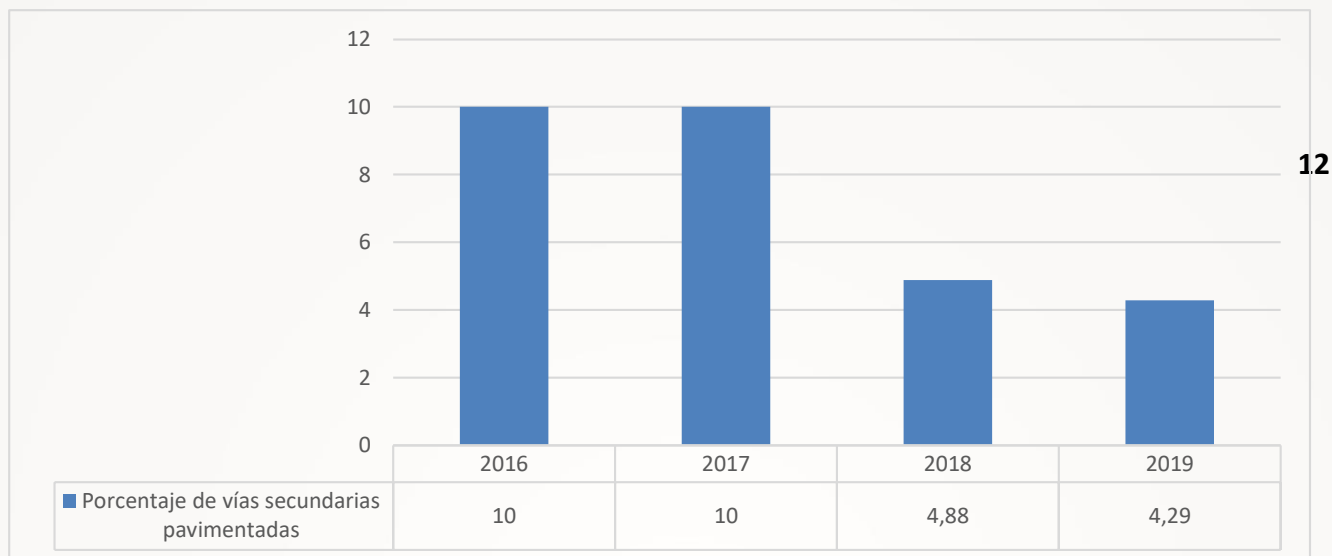
Gráfica 6 . Red vial secundaria pavimentada por área



Fuente: Gráficos elaborados a partir de las cifras suministradas por el IDC Sector Infraestructura Vial



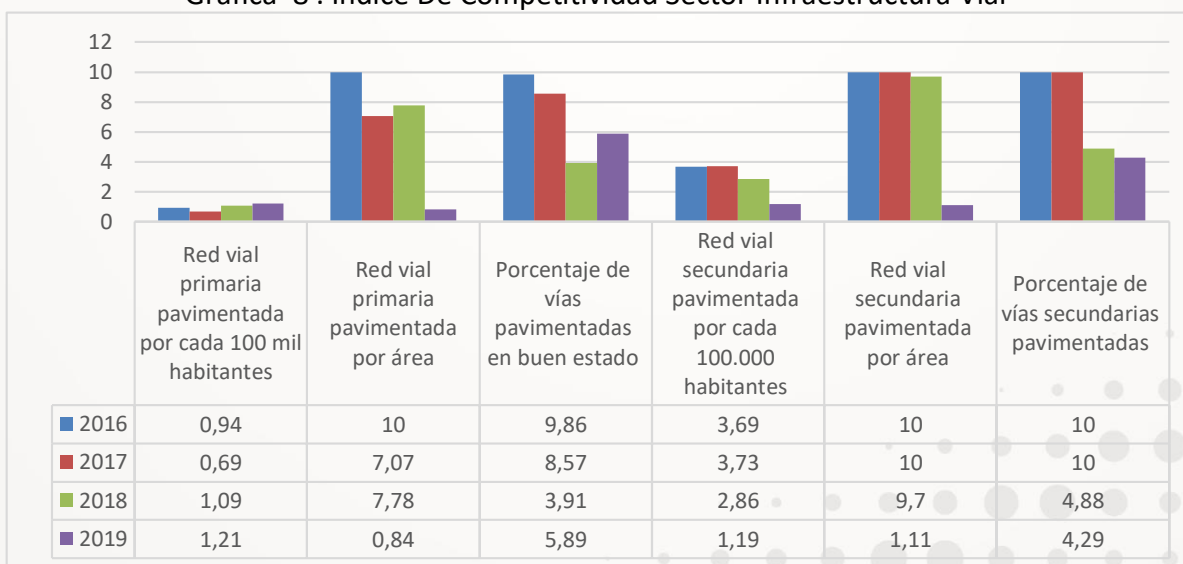
Gráfica 7 . Porcentaje de vías secundarias pavimentadas



Fuente: Gráficos elaborados a partir de las cifras suministradas por el IDC Sector Infraestructura Vial

Como se puede evidenciar en las gráficas 10 y 11, el puntaje de vías pavimentadas en el Departamento ha disminuido en comparación de los años 2016 y 2017; por lo que se vuelve imperativo mejorar este índice en estos 4 años.

Gráfica 8 . Índice De Competitividad Sector Infraestructura Vial



Fuente: Gráficos elaborados a partir de las cifras suministradas por el IDC Sector Infraestructura Vial





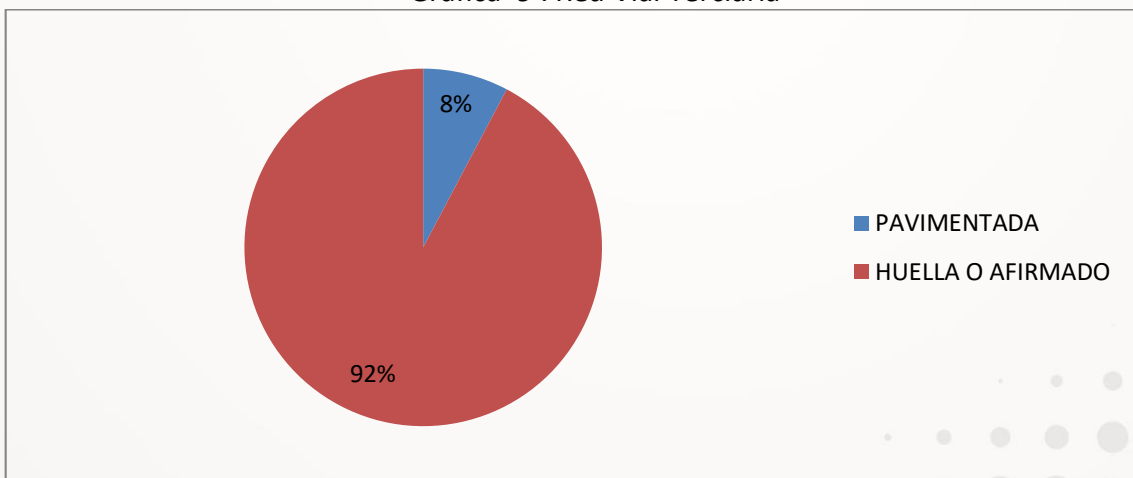
De acuerdo a lo expuesto en la gráfica 12, se puede evidenciar que el Departamento en los diferentes componentes que conforman el IDC del sector infraestructura vial, ha tenido en el último año una disminución considerable en el puntaje de este índice en comparación de los años anteriores. Siendo ésta una oportunidad para recuperar el índice que ostentaba el Departamento a nivel nacional en el tema vial, en años anteriores.

1.3.3 Red Vial Terciaria

La red vial terciaria está conformada por 1.640,73 Km. de vías que equivalen al 77.91 % del total de la malla vial del departamento; de ella 126.92 Km. (el 7.74 %) está pavimentada en buen regular o mal estado; 1513.81 Km. (el 92.26 %) está en huellas o afirmado en regular estado.

Esta red comunica los puntos más distantes de la geografía del departamento con la red vial departamental, permitiendo el comercio de bienes y servicios, el cual se ve seriamente afectado en las épocas invernales, ya que por su condición de alta pendiente en algunos casos y la falta de mantenimiento y de huellas, se dificulta la normal movilidad de vehículos en los diferentes municipios.

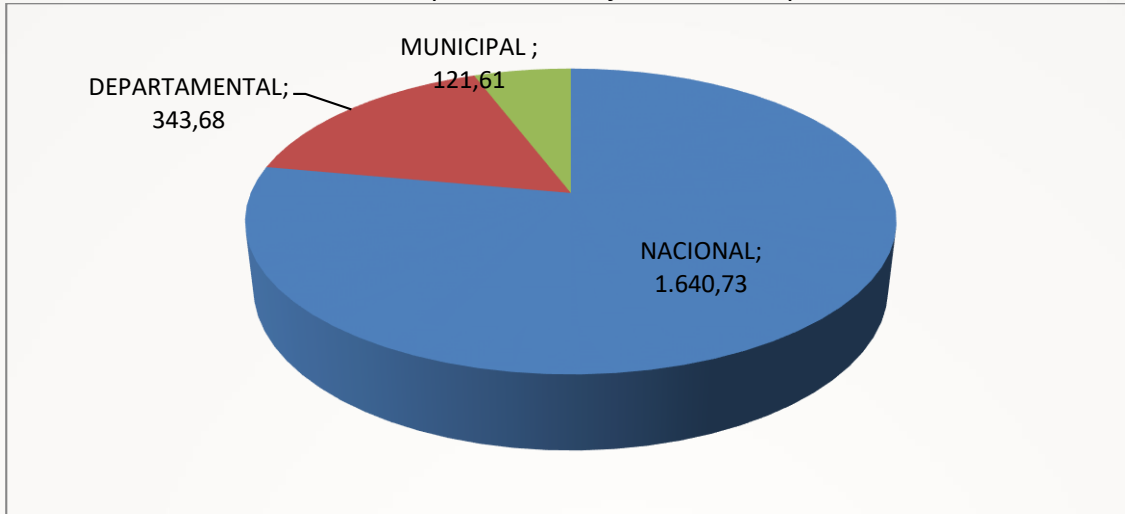
Gráfica 9 . Red Vial Terciaria



Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura



Gráfica 10 . Transporte de Pasajeros en el Departamento

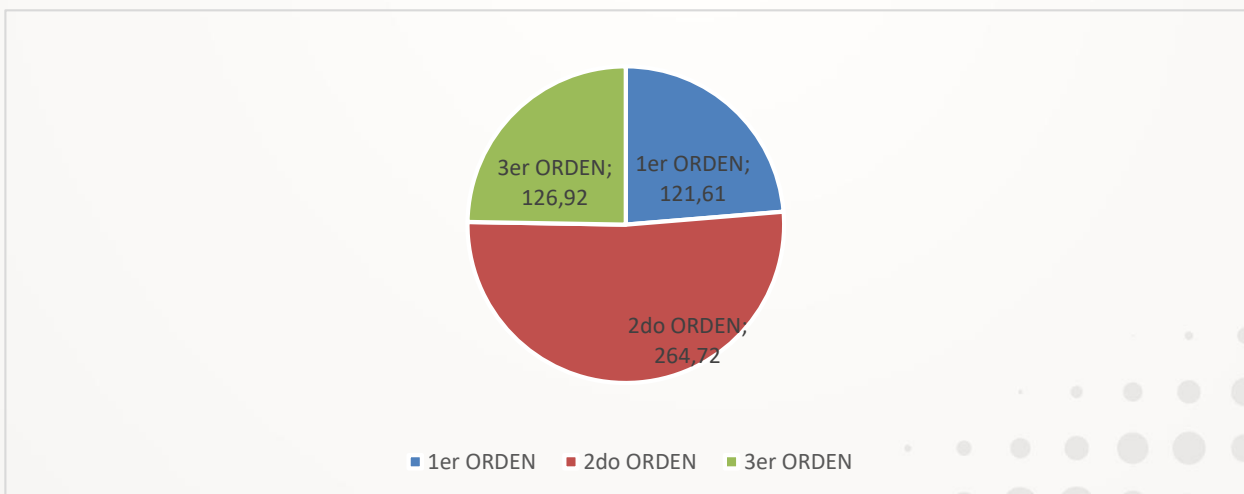


14

Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura


Mediante el análisis de transporte terrestre de pasajeros podemos evidenciar que el flujo más alto de pasajeros es en las vías nacionales, seguidas las Departamentales y municipales, teniendo presente que las vías nacionales del Departamento se encuentran en 100 % pavimentadas.

Gráfica 11 . Red Vial Pavimentada (Km)



Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura





Mediante esta gráfica podemos observar los kilómetros pavimentados en buen estado de las diferentes vías del Departamento del Quindío, que son Primarias con 121.61 Km, las secundarias con 264.72 Km y las terciarias con 126.92.

1.4 Conectividad Vial

15

Dentro de los aspectos geográficos y espaciales que deben ser considerados y evaluados en el contexto general de la red vial departamental, está la conectividad de las vías; ésta es la calificación que se le otorga a cada vía en razón de su longitud con relación a la longitud de las vías a las tiene conexión.

Este es uno de los múltiples factores que se determinan para la calificación y evaluación final de la malla vial, la cual es priorizada teniendo en consideración aspectos económicos, comerciales, demográficos, sociales, etc.

Evaluación de TPD Costos de transporte

Otro de los aspectos técnicos relevantes que se consideran al momento de la evaluación de la priorización de las vías, es el Tránsito promedio diario (TPD), el cual resalta la importancia de la vía en función del número de vehículos que por ella transitan.

1.4.1 Evaluación Costos De Transporte

Un factor importante en la evaluación de la priorización de las vías, es el servicio que presta al momento de permitir la conectividad para el transporte de productos agrícolas o industriales, desde las zonas de producción a los centros poblados. Estos traslados se reflejan en el costo final del producto al consumidor, por lo que su valor está directamente relacionado con la distancia de recorrido, por ello, es muy importante la ubicación geográfica, toda vez que permite un acceso rápido y eficiente, con menores costos de transporte.

Para su evaluación, se realiza un sondeo de mercado con los transportadores de la zona para tomar un valor estimativo por tipo de producto y por tonelada por kilómetro transportada.



1.4.2 Incidencia de la Red Vial en Zonas Protegidas

Las zonas protegidas del departamento que figuran en los registros de la Corporación Autónoma Regional del Quindío, no se ven afectadas por vías de primero o segundo orden.

Solo en algunos casos, vías de tercer orden de bajo flujo vehicular tiene acceso hasta ciertos puntos, limitados por la dificultad del estado de la vía, como es el caso de la vía Pijao – Páramo del Chili y Génova – Roncesvalles, que comunican con el departamento del Tolima.

16

1.4.3 Incidencia de las Vías en las Zonas De Riesgo

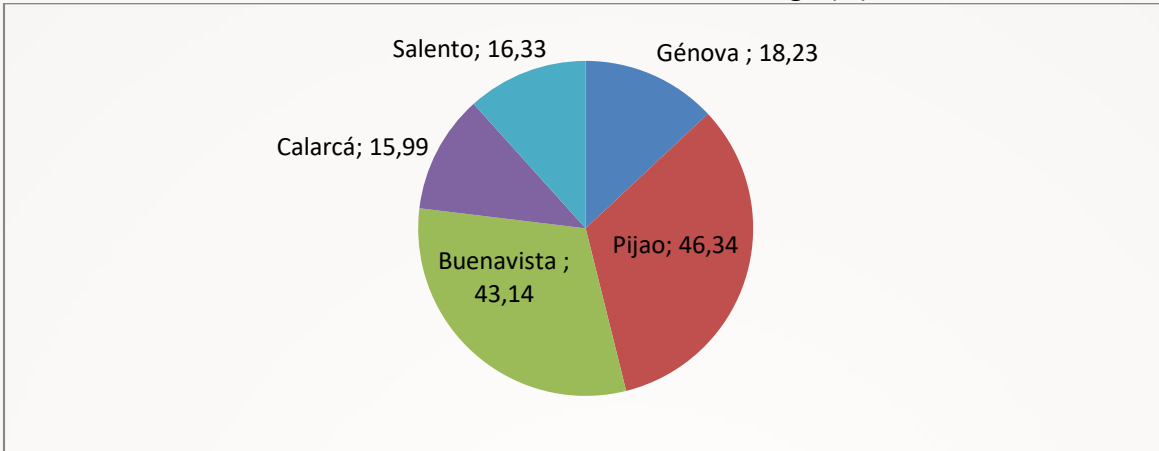
De conformidad con lo expuesto anteriormente, las zonas de riesgo en el departamento están caracterizadas por inestabilidad de taludes, que generan derrumbes, pérdida de la banca, etc. y están asociados básicamente a la alta pluviosidad en la temporada de lluvias, debido en parte por el uso inapropiado de los suelos.

En este escenario, resulta entonces que las vías de responsabilidad departamental que más eventos de afectación registran en el año corresponden a vías de los municipios cordilleranos de Génova (18,23%), Pijao (46,34%), Buenavista (43,14%), Calarcá (15,99%) y Salento (16,33%).

De conformidad con los registros históricos registrados, la malla vial del departamento registra una afectación del 10%, al año. Estas afectaciones se atienden con equipo a cargo de la Dirección Vial de la Secretaría de Aguas e Infraestructura y con el apoyo de los equipos de los municipios.



Gráfica 12 .Vías En Las Zonas De Riesgo (%)



Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura

1.5 Incidencia del estado de las vías en el desarrollo departamental

Las vías que permiten la interconexión con los demás departamentos, corresponden en su total a la malla vial de primer orden, la cual se encuentra en buen estado, brindando un buen servicio y excelentes condiciones para flujo tanto de carga como de pasajeros.

Algunas de estas vías se encuentran concesionadas por la Nación y son objeto de un rápido y oportuno servicio de atención de emergencias viales.

La red vial secundaria, que constituye o hace parte de los corredores estratégicos del departamento, se encuentra en general en buen estado, y su atención en época de invierno es también oportuna, favoreciendo la conexión hacia los demás municipios y zonas de desarrollo.

La red vial terciaria presenta mayores dificultades en cuanto al servicio que presta debido a la falta de obras de infraestructura que permitan su normal operación. A pesar del estado actual de esta red, que es la que intercomunica las diferentes zonas productivas con la red vial secundaria, su normal utilización resulta seriamente comprometida en época de invierno, en especial en la zona de cordillera.

En la actualidad el departamento del Quindío ha alcanzado un posicionamiento importante como destino para la práctica del turismo rural. Efectivamente el



departamento se ha convertido, a pesar de un lento decrecimiento de la demanda en el 2017, en el primer destino rural a nivel nacional.

Este crecimiento obedece en gran medida al nivel de servicio que ofrece la red vial que conduce a los diferentes parques temáticos y centros turísticos del departamento y que le brinda cobertura al creciente renglón del agroturismo y el turismo ecológico en los diferentes municipios turísticos, los cuales se vienen posicionando altamente en el extranjero.

18

Es relevante la importancia del mantenimiento y mejoramiento de la red vial para el crecimiento sostenible de uno de los renglones económicos con mayor desarrollo en el departamento.

1.6 Análisis de los Recursos Físicos

1.6.1 Maquinaria y Equipo (Parque Automotor Institucional)

El Departamento del Quindío, formalizó mediante acta de transferencia con el Fondo Nacional de Gestión de Riesgo de Desastres – Fiduciaria La Previsora S.A., el traspaso de los equipos destinados para que sean administrados por la Dirección Vial y Social, con el propósito de atender las emergencias viales en todo el territorio del departamento y apoyar las necesidades de mantenimiento de las vías del departamento, los cuales se relacionan a continuación.

Tabla 1 . Inventario Maquinaria y Equipo

ITEM	VEHICULO	SERIAL	PLACA
1	CAMABAJA	3HSWYAHT2EN014429	OCH-743
2	VOLQUETA	9GDFTR34XDB035219	OKX-393
3	VOLQUETA	9GDFTR346DB035220	OKX-396
4	VOLQUETA	9GDFTR348DB035221	OKX-397
5	VOLQUETA	9GDFTR34XDB035222	OKX-398
6	VOLQUETA	9GDFTR341DB035223	OKX- 399
7	VOLQUETA	9GDFTR349DB035678	OKX - 400





8	MOTONIVELADORA	CAT0120KCSZN01622	NO APLICA
9	EXCAVADORA SOBRE ORUGAS	LBX210Q5NDHEX2167	NO APLICA
10	RETROEXCAVADORA SOBRE LLANTAS	CAT0416EVMFG08169	NO APLICA
11	RETROEXCAVADORA SOBRE LLANTAS	CAT0416ETMFG08178	NO APLICA
12	RETROEXCAVADORA SOBRE LLANTAS	CAT0416EPMFG08179	NO APLICA
13	VIBROCOMPACTADOR	1,01584E+11	NO APLICA
14	VIBROCOMPACTADOR	1,01584E+11	NO APLICA
15	CARROTANQUE	9GDFVZ346EB000172	OCH-744
16	CARROTANQUE	9GDFVZ342FB002082	OKX-406
17	MOTONIVELADORA	CAT0120KTSZN01623	NO APLICA

Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura

19

1.7 Priorización de los Ejes Viales Estratégicos.

En concordancia con los planes de desarrollo de la Nación y del departamento, se han definido 6 ejes viales estratégicos que favorecen el desarrollo económico y apuntan al fortalecimiento de la estructura productiva del departamento.

Para su constitución se han considerado aspectos como los volúmenes de carga y pasajeros que por ellos se transportan, así como la población que atienden, las áreas de desarrollo que comunica, su ubicación geográfica y su conectividad con los ejes de integración y la red vial que se conecta directamente al eje. No se tiene en cuenta su estado actual de conservación o su nivel de intervención. Ellos son:

- Montenegro - Pueblo Tapao – La Tebaida, Circasia – Montenegro.
- La Española – Río Verde – Barragán, Barragán – Génova.
- Cruces – Filandia, Filandia – Quimbaya.
- Calarcá – Córdoba – Pijao – Génova.
- La Cabaña – Buenavista, Buenavista – El Balso – Mina, Río Verde – Pijao.
- Arrayanal – Salento, La Nubia – Navarco – Salento, Armenia – Boquía.

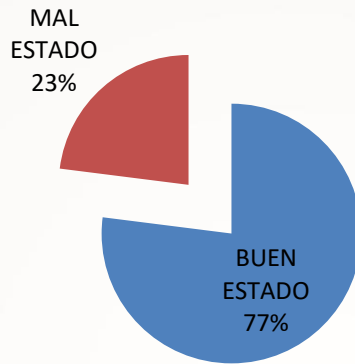


1.8 Estado Red Vial del Departamento

La red vial departamental se encuentra buena en un 77%, lo que representan una infraestructura apropiada para el impulso y desarrollo de la economía, pero es indispensable proyectar la pavimentación y rehabilitación de vías que están al servicio de la productividad y directamente relacionadas con el sector turístico.

20

Gráfica 13 . Estado Red Vial



Fuente: Secretaría de aguas e infraestructura



Tabla 2 . Vías por Rangos de Importancia

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD	RANGO
29BQN02	MONTENEGRO - PUEBLO TAPAO - LA TEBAIDA	1	ESTRATÉGICO
40QN04-1	LA ESPAÑOLA - RIOVERDE - BARRAGAN	2	
40QNA	CRUCE RUTA 40 (LA TEBAIDA) - EL EDEN - CLUB CAMPESTRE	3	
29BQN03	CIRCASIA - MONTENEGRO	4	
29BQN01	ARMENIA - PUEBLO TAPAO	5	
29QN02	CRUCE RUTA 29 (C.I CRUCES) - FILANDIA	6	
29BQN05	QUIMBAYA - PARAISO - FILANDIA	7	
29QN01	CRUCE RUTA 29 (Arrayanal) - SALENTO	8	
40QN10	ARMENIA - BOHEMA - CALARCA	9	
29QN03	ARMENIA - HOJAS ANCHAS - LA CRISTALINA	10	
40QN02	BARRAGAN-GENOVA	11	MEDIO
29BQN04	FILANDIA - MORELIA - MONTENEGRO	12	
40QN06	CRUCE VIA 40QN04 -1 (LA CABAÑA) - BUENAVISTA	13	
29BQN07	QUIMBAYA - LA MESA - PAVAS - CAJONES	14	
29QNB	CRUCE RUTA 29 (LA Y) - CIRCASIA	15	
40QN03	CRUCE VIA 40QN04-1 (RIOVERDE) - PIJAO	16	
40QN07	CRUCE RUTA 40QN03 (SARDINEROS) - CORDOBA (LA FRONTERA)	17	
29QNA	CRUCE RUTA 29 (LA MIRAGE) - CIRCASIA	18	
40QN12	ARMENIA - BOQUIA	19	BAJO
29BQN06-1	CRUCE RUTA 29BQN06 (KERMAN) - LA PALMERA (PANACA)	20	
29BQN06	QUIMBAYA - PUERTO ALEJANDRIA	21	
29BQN07-1	SANTA TERESA - ULLOA (LIM VALLE)	22	
29BQN02-1	BARAYA - PUERTOSAMARIA	23	
40QN09	CALARCA (SECTOR PUERTO RICO) - CORDOBA - PIJAO - GENOVA	24	
29QN02-1	FILANDIA - LA INDIA	25	
40QN11	CRUCE CALARCA - CHAGUALA - LA NUBIA	26	
29QN01-1	SALENTO - COCORA	27	
40QN06-1	BUENAVISTA - EL BALSO - LA MINA	28	
40QN09-1	PUERTO RICO - LA VIRGINIA	29	
40QN08	CRUCE RUTA 4002A (LA BELLA) - CRUCE VIA 40QN09 (LA CHICHONERA)	30	

Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura

