



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

ANEXO





Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Versión 3, mayo 2026



ANEXO 19

Diagnóstico de la infraestructura vial del corredor del río

Revisión de mediano plazo Del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín

Departamento Administrativo de Planeación

2026



Diagnóstico General del Estado Actual del Corredor del Río Medellín

El presente diagnóstico se desarrolla como parte de los insumos técnicos requeridos en el marco de la revisión de mediano plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, con el propósito de identificar la configuración espacial y características de la infraestructura asociada al corredor del río Medellín a lo largo del Distrito.

El corredor del río constituye uno de los principales elementos estructurantes del subsistema de movilidad y del ordenamiento territorial distrital y metropolitano, configurándose como un eje longitudinal de articulación urbana, cuya conformación física concentra infraestructuras viales, sistemas de transporte, espacio público y elementos asociados a la estructura ecológica e hidráulica del río Medellín, generando dinámicas de relación entre el sistema natural y el entorno urbano consolidado.

Debido a su relevancia estratégica, las condiciones físicas, espaciales y operacionales del corredor requieren procesos permanentes de evaluación y seguimiento que permitan identificar oportunidades de mejoramiento en términos de movilidad, conectividad, accesibilidad e integración urbana.

A continuación, se da una descripción del corredor y su composición y funcionamiento actual.

Costado Oriental

Calle 18C Sur (Quebrada Zúñiga) - Calle 4 Sur (Puente Gilberto Echeverry)

La carrera 49 entre las calles 18C Sur y 4 Sur se encuentra conformada por la vía travesía (VT) y la vía arteria (VA), con 3 carriles de circulación cada una, así como la carrera 48C, vía de servicio (VS), con 2 carriles de circulación, con ocasiones en las que uno de los costados opera con celdas de parqueo. Está pendiente la ejecución de la VS a la altura de la calle 4A Sur y su conexión con la calle 4 Sur.



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Versión 3, mayo 2026



Figura 1 VS del Sistema Vial del Río a la altura de la calle 11C Sur

Calle 4 Sur (Puente Gilberto Echeverry) - Calle 30

En este tramo, el corredor del río se encuentra conformado por la VT y la VA, con 3 carriles de circulación cada una, así como la vía de servicio (VS) con 2 carriles de circulación, donde se ubica un acopio de taxis a partir de la calle 7 hasta la calle 10, al igual que en la zona del centro comercial Monterrey. Se encuentra pendiente la ejecución y/o puesta en operación de la VS entre las calles 16A y 19A, así como entre las calles 24 y 25.



Figura 2 VS del Sistema Vial del Río a la altura de la calle 7

Calle 30 - Calle 33

La carrera 61 entre las calles 30 y 33 se encuentra conformada por la VT y la VA, con 3 carriles de circulación cada una, paralelas a la continuidad de la carrera 48 (Av. Las Vegas), separándose ambas a partir de la Av. Ferrocarril. Está pendiente de ejecutar el lazo de incorporación a la Av. 33 (calle 37) hacia el oriente.





Figura 3 VA del Sistema Vial del Río a la altura de la calle 31

Calle 33 - Calle 44 (Av. San Juan)

En este tramo, la VT y la VA se desarrollan en configuración soterrada bajo Parques del Río, suprimiéndose el separador central y conformándose una plataforma vial unificada de seis (6) carriles de circulación. La VS se encuentra ejecutada a nivel.



Figura 4 VS del Sistema Vial del Río a nivel a la altura de la calle 41

Calle 44 (Av. San Juan) – Calle 67 (Av. Barranquilla)

La carrera 62 entre las calles 44 y 67 se encuentra conformada por la VT y la VA, con 3 carriles de circulación cada una, donde se ubica un acopio de taxis en la zona de la Plaza Minorista. Se encuentra pendiente la ejecución y puesta en operación de la VS entre las calles 64 y 65.



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Versión 3, mayo 2026



Figura 5 VS del Sistema Vial del Río a la altura de la calle 64

Calle 67 (Av. Barranquilla) - Calle 78 (Puente El Mico)

En este tramo, el corredor del río se encuentra conformado únicamente por la VT, con 3 carriles de circulación, y por la VA solamente en los bajos del puente del mico para efecto de las incorporaciones. Se encuentra pendiente la ejecución y puesta en operación de la VA y la VS en todo el tramo, estando libres las fajas para hacerlo en la zona de la Universidad de Antioquia y del Parque Norte.



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Versión 3, mayo 2026



Figura 6 VT del Sistema Vial del Río a la altura de la calle 64

Calle 78 (Puente El Mico) - Calle 94 (Puente Madre Laura)

La carrera 62 entre las calles 78 y 94 se encuentra conformada únicamente por la VT, con 3 carriles de circulación, y por la VA solamente en la aproximación al puente Madre Laura para efecto de la incorporación a este y a la Av. Carabobo. Se encuentra pendiente la ejecución y puesta en operación de la VA en todo el tramo y de la VS donde se requiere, espacio que se encuentra ocupado actualmente por asentamientos del barrio Moravia.



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Versión 3, mayo 2026



Figura 7 VS del Sistema Vial del Río a nivel a la altura de la calle 90

Calle 94 (Puente Madre Laura) – Calle 123

En este tramo, el corredor del río se encuentra pendiente de ejecución y puesta en operación debido a los asentamientos que existen en dicho sector y costado del río. El proyecto vial 04-2021-01 planteó el trazado y la configuración del sistema vial del río que incluye el planteamiento para la Av. Carabobo, el soterrado de la VT y la VA, así como el parque público a nivel.

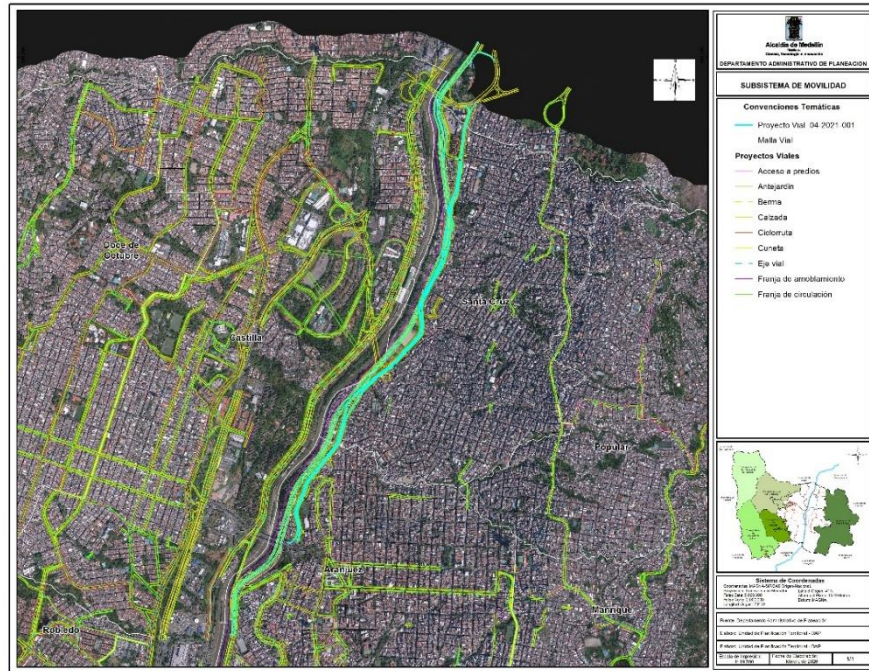


Figura 8 Proyecto vial 4-2021-1

Calle 123 - Calle 126

En este tramo, el corredor del río se encuentra conformado únicamente por la VT, con 3 carriles de circulación, uno (1) de los cuales opera en contraflujo. Se encuentra pendiente la ejecución y puesta en operación de la VA y la VS en todo el tramo, estando libres las fajas para hacerlo.



Figura 9 VT del Sistema Vial del Río a la altura de la calle 123

Costado Occidental

Calle 120 (Quebrada la Madera) - Calle 94 (Puente Madre Laura)

Actualmente, en este tramo la carrera 63 funciona como la continuidad del corredor del río al costado occidental, conformado por dos calzadas de dos carriles cada una, las cuales se encuentran funcionando como vía de travesía en sentido norte-sur y sur-norte, considerando que en el costado oriental aún no se cuenta con el corredor, sin embargo, desde el Plan Vial del Distrito se cuenta con el proyecto vial 05-1989-19, cuyo alineamiento propuesto para consolidar la totalidad de la sección pública en este costado se plantea, sobre el asentamiento informal hacia el oriente, conocido como "La Paralela". En dicho proyecto en esta zona se plantea la posibilidad de implementación del Sistema Férreo Multipropósito, el cual actualmente no tiene diseño definitivo aprobado, por lo tanto, se considera de gran importancia conservar la faja para su construcción, o como zona verde asociada al río.



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Versión 3, mayo 2026

En tal sentido, el distrito deberá realizar un reasentamiento de la población ubicada en este sitio o generar una modificación al trazado una vez este sea priorizado para su ejecución, en cualquier caso, no se debe renunciar a la implementación de la infraestructura asociada al Sistema Vial del Río, teniendo en cuenta su gran importancia como corredor de conexión metropolitano y regional.

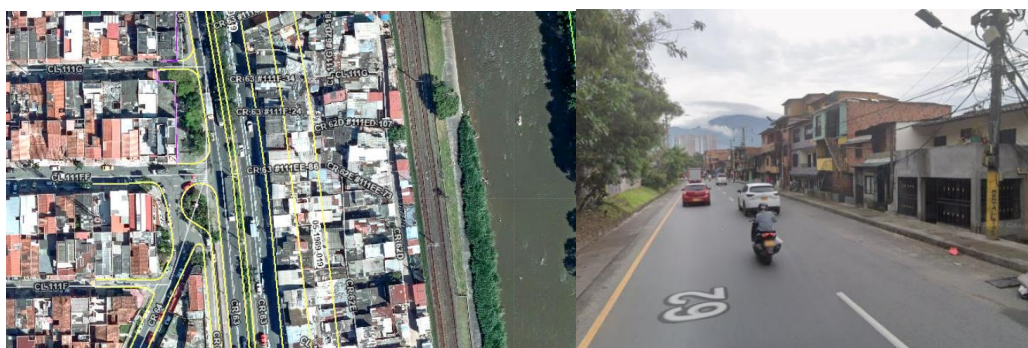


Figura 10 Proyecto vial 05-1989-19 sobre asentamiento "La Paralela"

Calle 94 (Puente Madre Laura) - Calle 44 (Av. San Juan)

En este tramo, el corredor del río se encuentra conformado por la VT y la VA, cada una con una sección vial variable entre dos y tres carriles. Por su parte, aunque la VS hace parte de los elementos que estructuran el corredor, esta presenta discontinuidades a lo largo del tramo.



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Versión 3, mayo 2026



Figura 11 VS del Sistema Vial del Río a la altura de la calle 49

Calle 44 (Av. San Juan) - Calle 33

En este tramo, la VT y la VA se desarrollan en configuración soterrada bajo Parques del Río, suprimiéndose el separador central y conformándose una plataforma vial unificada de siete carriles de circulación. Posteriormente, la infraestructura vial retorna a una configuración a nivel y se canaliza nuevamente a la altura de la calle 34, continuando con separador hasta donde se localiza el lazo de incorporación de la avenida Guayabal.



Figura 12 Soterrado “Parques del Río”

Calle 33 - Calle 30

En este tramo, en la carrera 50 que conforma el corredor del río, se suprime el separador central y se conforma una plataforma vial unificada de seis carriles de circulación.





Figura 13 VT y VA del Sistema Vial del Río a la altura de la calle 31

Calle 30 - Calle 12 Sur

En este tramo, el corredor del río se encuentra conformado por la VT y la VA, cada una con una sección vial variable entre dos y tres carriles. Por su parte, aunque la VS hace parte de los elementos que estructuran el corredor, esta presenta discontinuidades a lo largo del tramo.



Figura 14 VT y VA del Sistema Vial del Río a la altura de la calle 4

Conclusiones

En cuanto a la configuración espacial y vial, la faja del corredor del río presenta una conformación diversa a lo largo de la longitud del Distrito; las condiciones observadas en algunos tramos evidencian variaciones frente a la configuración mínima definida para el corredor, asociadas principalmente a restricciones físicas existentes y transformaciones urbanas derivadas de las dinámicas de crecimiento y consolidación de la ciudad.



Asimismo, se observó que algunos sectores presentan ocupaciones asociadas a cerramientos, estructuras auxiliares, intervenciones de contención y otros elementos que modifican la disponibilidad efectiva del espacio y generan transformaciones en la configuración físico-espacial del corredor. Adicionalmente, existen sectores con ocupación informal, asentamientos transitorios y apropiación indebida del espacio público, las cuales significan un reto para el distrito en términos de recuperación de la faja del corredor.

Desde la perspectiva físico-espacial, el corredor del río presenta una configuración heterogénea a lo largo de la extensión del Distrito, evidenciando variaciones en las secciones viales, la ocupación de las franjas laterales, así como diferencias en las condiciones de continuidad espacial y disponibilidad de áreas asociadas al corredor. Estas condiciones reflejan los procesos de transformación urbana y adaptación funcional que históricamente han incidido sobre la consolidación física del corredor y sus áreas adyacentes, por lo que resulta necesario avanzar en estrategias orientadas a preservar las condiciones espaciales requeridas para garantizar la capacidad, continuidad y funcionalidad de este eje estructurante dentro del modelo de ocupación del Distrito y del ámbito metropolitano. En este sentido, cualquier evaluación o intervención futura sobre el corredor deberá abordarse desde un enfoque integral.

En este contexto, resulta relevante señalar que la consolidación integral del corredor aún presenta retos asociados a la continuidad y completitud de algunos tramos de la infraestructura proyectada, especialmente en la zona norte, donde persisten sectores pendientes por desarrollar para garantizar la continuidad funcional y espacial del sistema vial y su adecuada articulación con las dinámicas urbanas y metropolitanas del territorio.