

DIAGNÓSTICO

MUNICIPIO DE QUIBDÓ DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ

**PAVIMENTACIÓN DE LA VIA PRINCIPAL DEL BARRIO
LOS ANGELES ENTRE EL AEROPUERTO Y EL
PROSOCIAL COMFACHOCÓ EN EL MUNICIPIO DE
QUIBDÓ, CHOCÓ.**

JULIO, 2019

INDICE

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA ESPECÍFICA DE LA ZONA DEL PROYECTO**
- 3. IDENTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD**
- 4. JUSTIFICACIÓN.**
- 5. INVENTARIO VÍAL**
- 6. NÚMERO DE PERSONAS DIRECTAMENTE BENEFICIADAS.**
- 7. CARACTERIZACIÓN SOCIO ECONÓMICA DE LA POBLACIÓN DIRECTA BENEFICIADA.**
- 8. ESTADO ACTUAL: DESCRIPCIÓN FÍSICA DEL LUGAR DEL PROYECTO.**
- 9. ALCANCE DEL PROYECTO.**
- 10. METAS FÍSICAS.**
- 11. IMPACTO SOCIAL QUE SE PRETENDE ALCANZAR CON LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO.**

1. INTRODUCCIÓN

El pavimento, es una estructura formada por una o más capas de material pétreo tratado, cuya función es la de proporcionar al usuario un tránsito cómodo, seguro y rápido, al costo más bajo posible.

El desarrollo que han ido experimentando las ciudades, posee un aspecto que muchas veces no es considerado por parte de la misma sociedad. Pues hablamos, de la pavimentación de calles y carreteras que conectan todos los lugares y cuán valioso es para los conductores poder contar con un camino que no dañe sus vehículos y no sea, causa de algún accidente de lamentable consecuencia.

El pavimento que posee mejores atributos tanto para los usuarios como para quienes lo instalen, debe contener un bajo costo anual, proporcionar confianza, que sea de sencilla construcción y alta capacidad, contar con un diseño aprobado, que no obligue a gastos importantes, que no sea necesaria una mantención constante y se comporte de forma idónea.

La pavimentación es la responsable de que podamos desplazarnos cómodamente por ciudades y pueblos, tanto a pie como sobre un vehículo, en nuestro puesto de trabajo y en la calle, así como de poder trabajar en unas instalaciones preparadas.

Las vías urbanas se encuentran en mal estado, intransitables o con restricciones de tránsito y el deficiente mantenimiento vial fueron las causas seleccionadas como las más probables de afectación.

En virtud de lo anterior, este proyecto constituye la construcción de pavimento rígido en vías urbanas, en busca de mejorar la movilidad tanto de peatones como de los vehículos, así como mejorar el paisaje urbano en el sector afectado, mediante el mejoramiento de las vías en mal estado.

Con este documento se pretende hacer un diagnóstico de la infraestructura vial urbana.

2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA ESPECÍFICA DE LA ZONA DEL PROYECTO

1. LOCALIZACIÓN GENERAL

Quibdó es un municipio colombiano, capital del departamento del Chocó y una de las poblaciones más importantes en la Región del Pacífico Colombiano.

La ciudad está ubicada en una de las regiones más biodiversas de Colombia, cerca de grandes reservas ecológicas como el parque nacional natural Emberá. También es una de las regiones con mayor número de reservas indígenas.

Quibdó se encuentra situado sobre la margen derecha del río Atrato, uno de los principales afluentes del país y una de las zonas con más alta pluviosidad del mundo. Se encuentra a una altitud de 43 m s. n. m. y tiene una temperatura cuyo promedio es de 28 °C. Dista de Bogotá 718 km.

La ciudad de Quibdó constituye el único centro departamental localizado entre la cordillera y el litoral. Por sus características, es el punto medio de enlace natural que existe entre los dos litorales colombianos, a través de los ríos Atrato y San Juan.

Las relaciones de centralidad convergen sobre la zona del istmo San Pablo, específicamente entre Quibdó e Istmina, y se explican por las relaciones de comunicación fluvial que existe entre los dos grandes ríos: Atrato y San Juan.



2. LOCALIZACION ESPECIFICA

El proyecto se encuentra localizado entre el barrio Ángeles y el barrio Jardín en Quibdó.



tramo a
pavimentar

3. IDENTIFICACION DE LA NECESIDAD

Las vías urbanas a intervenir, tienen una geometría desactualizada y presenta un alto grado de deterioro, afecta tanto a los mismos pobladores como a los transportadores y turistas.

Quibdó presenta un atraso en infraestructura vial, existen deficiencias o carencias en puentes, estructuras de contención y vías que le restan productividad y competitividad a la hora de enfrentar un mercado abierto al tráfico como capital Departamental. El municipio no podrá actualizarse sin un sistema vial de alta calidad.

La mayoría de las vías urbanas se encuentran en mal estado en general, que limitan la velocidad y la movilidad.

Todos sabemos que es Quibdó el centro de convergencia de las poblaciones, cuenta con una gran diversidad de recursos, por tal motivo, la infraestructura vial es un factor determinante en la economía ya que está implicada directamente en la formación de un mercado amplio y en la vinculación de las regiones aisladas de la geografía regional, lo que conlleva a realizar un esfuerzo por parte de la Administración municipal y Departamental para optimizar la relación que existe entre la disponibilidad de vías de comunicación terrestre y el nivel de desarrollo de la población.

4. JUSTIFICACIÓN.

Esta vía es de gran importancia para mejorar el tráfico en un sector tan importante como lo es el Aeropuerto El Caraño. Esta vía conectará lo que a futuro está denominada como la vía circunvalar y la salida hacia la ciudad de Medellín.

Actualmente existen vías con calzadas en terreno natural y secciones transversales mal definidas, la cual es necesario recuperar, identificando un eje de vía, teniendo en cuenta que la movilidad en estos tramos genera a su vez dificultad para los vehículos al tener que recorrer una vía afectada por huecos, baches y socavaciones que cada época de lluvias causa afectaciones en el terreno natural

No obstante, el mejoramiento de la vía será beneficioso tanto para los habitantes de la cabecera Municipal como para el sector turístico, comercial como de los mismos habitantes, motivo por el cual se hizo necesario proponer solución para que el tránsito sea seguro y evitar cierres en la vía. Esto constituye a brindar seguridad en el tránsito.

Las obras de infraestructura vial ayudan a reducir los costos en las actividades de integración de los mercados, lo cual estimula el comercio municipal e intermunicipal. La inversión en infraestructura vial es un eficaz instrumento de política para impulsar el crecimiento económico y reducir la pobreza.

Por lo anterior, es necesario que la ciudad disponga de vías en buen estado y mantenga en debidas condiciones las vías construidas.

5. INVENTARIO VÍAL

El inventario vial, busca recopilar la gran cantidad de información la cual nos permite conocer la ubicación de los principales componentes y obras que conforman la vía, el estado de los mismos y la necesidad de ciertos trabajos para mejorar las condiciones de operación de la vía.

Los alcances establecidos para el inventario vial son los que se describen a continuación:

1. Datos generales.

Las vías urbanas a intervenir se encuentran localizadas en Quibdó entre los barrios Angeles y Jardín. El punto de inicio es el K0+000 y el punto final es el K0+535.

1. Característica de la vía.

Las vías a intervenir poseen una pendiente aproximadamente del 6%, el punto de extracción de material esta equidistante de la zona de influencia del proyecto a 23 kilómetros, las zonas de necesidad de estructuras de contención se presentan en el informe de suelos y por consiguiente en el diseño estructural de muros.

A lo largo del tramo de los 535 metros lineales a intervenir en la conexión Jardín - Aeropuerto, se encuentra una vía sin pavimentar en alto grado de deterioro, el uso que se ha determinado en esta es residencial, comercial, turístico, institucional; cuenta con red de alcantarillado sanitario, red de acueducto, redes de energía eléctrica y alumbrado público.

Por su alto deterioro no está habilitada y se pretende aperturar para un solo sentido vehicular Jardín – Aeropuerto ya que quedaría de 4 a 4.2m de ancho. Para motocicletas si estaría en ambos sentidos

No se puede mostrar la imagen en este momento.



Redes eléctricas



Uso Residencial



Uso Comercial

No se puede mostrar la imagen en este momento.



Se requiere Muro



NÚMERO DE PERSONAS DIRECTAMENTE BENEFICIADAS.

Los beneficiarios de un proyecto son las personas que obtendrán algún tipo de beneficio de la implementación del mismo. Se pueden identificar dos tipos de beneficiarios: Directos e indirectos.

Beneficiarios directos: Los beneficiarios directos son aquéllos que participarán directamente en el proyecto, y por consiguiente, se beneficiarán de su implementación. Así, las personas que estarán empleadas en el proyecto, que los suplen con materia prima u otros bienes y servicios, o que usarán de alguna manera el producto del proyecto se pueden categorizar como beneficiarios directos.

Beneficiarios indirectos: Los beneficiarios indirectos son, con frecuencia pero no siempre, las personas que viven al interior de la zona de influencia del proyecto.

Con frecuencia es posible hacer únicamente estimados generales de los beneficiarios indirectos por dos razones: (a) es difícil trazar una línea clara de separación entre las personas que se beneficiarán del proyecto y aquéllas que viven más allá de la zona de influencia del mismo, pues los límites dependerán de cada persona y del grado de necesidad o de la importancia de la utilidad del proyecto.

La población beneficiaria directa en primer lugar corresponde a los habitantes de Quibdó

En cuanto a las personas beneficiarias indirectas, se estima que la repercusión del proyecto alcanzará a todos los habitantes de los corregimientos de acceso fluvial, y municipios que para desplazarse deben llegar al punto de convergencia Quibdó.

NÚMERO DE PERSONAS DIRECTAMENTE BENEFICIARIAS DEL PROYECTO

Beneficiarios Directos	91.316 personas
Beneficiarios Indirectos	24.894 personas

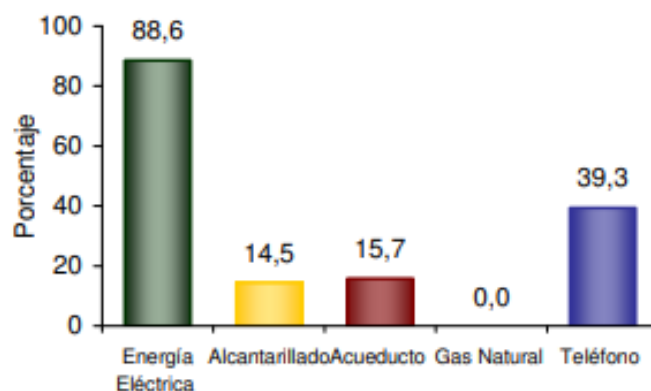
2. CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN DIRECTA BENEFICIADA.

1. FACTORES SOCIODEMOGRAFISCOS

En este punto se describen y analizan las variables sexo, estado civil, edad y grupo étnico de los habitantes de Quibdó.

Viviendas, Hogares y Personas				
Área	Viviendas Censo	Hogares General	Personas 2005	Proyección Población 2010
Cabecera	23.107	22.897	100.113	104.788
Resto	3.164	2.229	9.008	9.760
Total	26.271	25.126	109.121	114.548

Servicios con que cuenta la vivienda



En **QUIBDO** el 88,6% de las viviendas tiene conexión a Energía Eléctrica .

El 0,0% tiene conexión a Gas Natural .

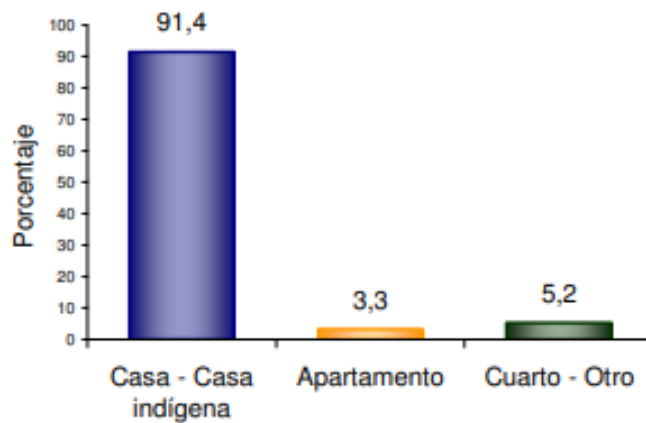
Personas en NBI (30 Junio 2010)

Área	Prop (%)	Cve (%) *
Cabecera	90,46	1,14
Resto	78,54	-
Total	89,47	1,06

El guión (--) significa que al 100% de las personas se aplicó esta pregunta por tanto no tiene Cve.

1. Módulo de Viviendas

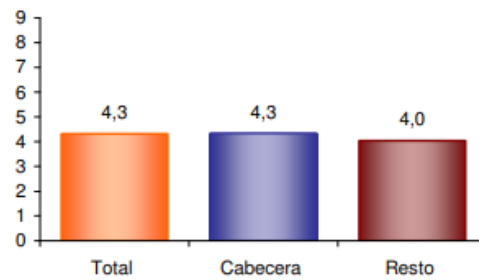
Tipo de vivienda



El 91,4% de las viviendas de **QUIBDO** son casas.

2. Módulo de Hogares

Promedio de personas por hogar



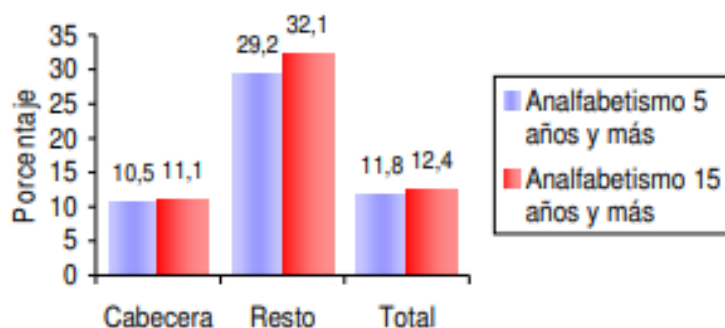
El Promedio de personas por hogar en **QUIBDO** es de 4,3.

Hogares Con actividad Económica

2. EDUCACIÓN

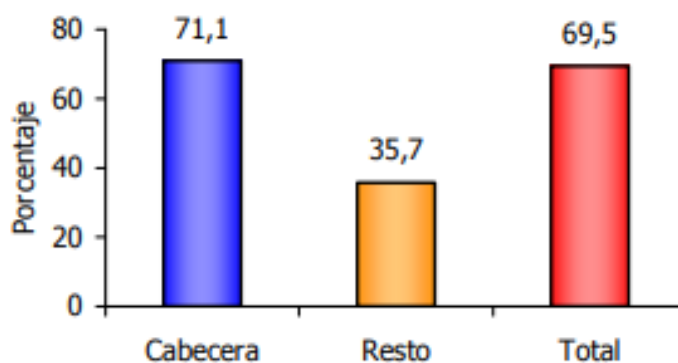
En este apartado se analizan los siguientes aspectos: Tabla de analfabetismo, asistencia escolar, y nivel educativo.

Tasa de Analfabetismo, población de 5 años y más y 15 años y más, cabecera resto



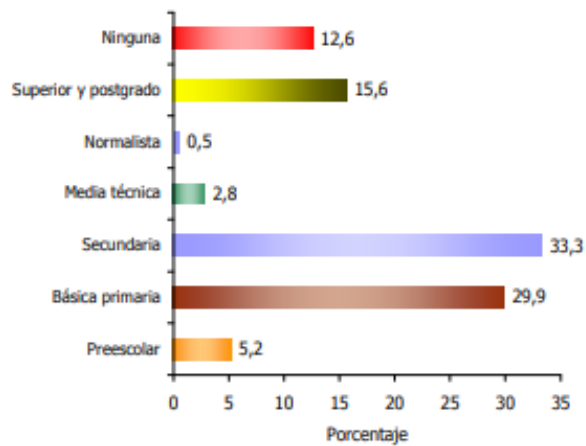
El 11,8% de la población de 5 años y más y el 12,4% de 15 años y más de QUIBDO no sabe leer y escribir.

Asistencia escolar, población de 3 a 24 años



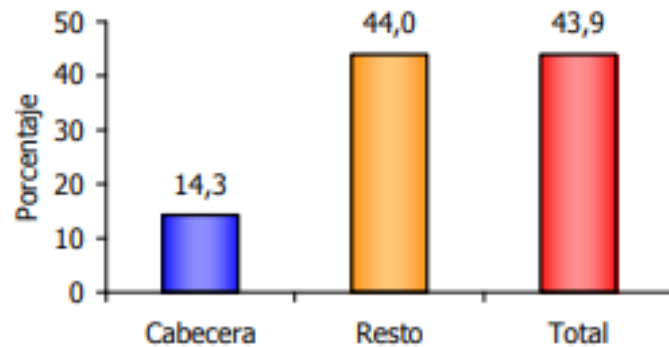
El 71,1% de la población en cabecera de 3 a 24 años asiste a un establecimiento educativo formal.

Nivel educativo



El 29,9% de la población residente en **QUIBDO**, ha alcanzado el nivel básica primaria; el 33,3% ha alcanzado secundaria y el 15,6% el nivel superior y postgrado. La población residente sin ningún nivel educativo es el 12,6%.

Asistencia escolar, población de 3 a 24 años



El 14,3% de la población en cabecera de 3 a 24 años asiste a un establecimiento educativo formal.

3. ESTADO ACTUAL: DESCRIPCIÓN FÍSICA DEL LUGAR DEL PROYECTO.

El estado de las calles en Quibdó va en un creciente deterioro, ya que se han visto afectados por problemas de distinta índole, producto de la falta de mantenimiento a las mismas, que ha traído como consecuencia malestar en los transeúntes y daños en los vehículos que circulan por esta zona.

La vía urbana a pavimentar presentan mal estado asociado al alto grado de deterioro en la superficie de rodadura, baches generados por las depresiones producidas más o menos circular volviéndolo vulnerable a la acción del tránsito, existencia cabezas duras que ocurren por la presencia de sobretamaños y discontinuidades en la granulometría de la grava, los palos utilizados para estabilización del terreno se encuentran a la vista, además hay presencia de vegetación e inexistencia de drenaje de aguas lluvia.

La vía de la Calle del Aero puerto hacia la variante (salida a Medellín) , presenta una geometría desactualizada y presenta un alto grado de deterioro, afecta tanto a los mismos pobladores como a los transportadores y turistas.

A continuación se muestra el estado en que se encuentra el lugar donde se construirá el proyecto:

Deterioro en la carpeta de rodadura, presencia de vegetación



Cabezas duras, presencia de vegetación, palizada a la vista



4. ALCANCE DEL PROYECTO.

Mediante el análisis del sector y las condiciones propias de la región se realizaron los estudios de Levantamiento Topográfico, Estudio de Suelos, Diseño de Pavimentos, Trazado y Diseño Geométrico, Cálculo Estructural, Informe Hidrológico e Hidráulico, y Presupuesto General de la obra, a fin de mejorar el tránsito vehicular en la zona urbana del Municipio, al disponer de la infraestructura vial adecuada, identificando como solución la **CONSTRUCCIÓN DE 535 METROS DE PAVIMENTO RÍGIDO EN BARRIO LOS ANGELES SECTOR CONDOTO EN EL MUNICIPIO DE QUIBDÓ. CHOCO.**

El alcance del proyecto:

1. pavimentación en concreto rígido de 535 metros lineales.
2. La vía posee, con 4,20 m de ancho doble carril y confinado con sardineles en ambos extremos.
3. Placa de concreto con 20 cm de espesor y con resistencia a la compresión de 3.8Mpa
4. Sub base granular de 20 cm
5. Pendiente de bombeo del 2%
6. Juntas transversales cada 4,3 m y una junta longitudinal en el centro de la calzada.
7. Las juntas tendrán dovelas y barras de anclaje.
8. Muro en concreto reforzado de 2 metros de alto en varios sectores

METAS FÍSICAS.

1. Se intervendrán 535 metros lineales de vía
2. Pavimento en concreto rígido MR 3.8 Mpa, con un espesor de 20 cm, losas con 4.20 metros de ancho y 2,10 metros de ancho de carril

3. IMPACTO SOCIAL QUE SE PRETENDE ALCANZAR CON LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO.

Las obras mejoran las condiciones de vida de la gente son aquellas que les sirven, porque les son útiles. En las comunidades, su impacto no está a discusión, porque se relacionan con una vida saludable, con el bienestar de las personas. En el barrio o en el poblado, las obras de infraestructura son necesarias para ofrecer servicios básicos.

El abastecimiento de agua potable, el alcantarillado y la pavimentación de vías son sistemas indispensables para el desarrollo de las localidades, así como el alumbrado público y la red de distribución de energía eléctrica. Estos servicios mitigan el rezago y las disparidades sociales, favoreciendo una vida digna. Generan condiciones para un mejor nivel de desarrollo,

al reducir las enfermedades y aumentar la calidad de vida. Son, sin duda, aportes al bienestar social.

Los recursos públicos se invierten bien cuando favorecen la atención de demandas específicas de la población, como el agua potable, el drenaje sanitario y la electricidad, que elevan los niveles de confort en los hogares, o como las banquetas, los pavimentos y los alumbrados, que acrecientan los niveles de seguridad.

Cualquier cambio o modificación en el espacio y en la infraestructura física, produce cambios en el medio socioeconómico y por ende en el comportamiento humano.

Los impactos, son de carácter positivo o negativo, dependiendo de las diferentes acciones que se realizan para llevar a cabo la ejecución de la obra, teniendo en cuenta las fases del proceso como son: durante la construcción de la obra y después de terminada la misma.

Las obras que se tienen proyectado ejecutar, producen un impacto negativo durante la fase de construcción, pero una vez terminadas, los impactos se tornan positivos, tanto para los propietarios de predios de la zona de citación como para la ciudadanía en general de Istmina

Dentro de los principales impactos que se pretenden alcanzar con la ejecución del proyecto son los siguientes:

1. La mejora de la calidad urbana de los habitantes del sector en razón de la facilidad para el acceso a los servicios públicos., la atracción demográfica y de actividades.
1. El goce y disfrute del espacio público por parte de los habitantes de la ciudadela.
2. Valoración de los predios.
3. El mejoramiento del tráfico vehicular pues las viviendas tendrían acceso directo.
4. La disminución de las infecciones gripales a causa del polvo o el pantano.
5. La disminución de la vulnerabilidad al deslizamiento de la zona al tener una buena superficie para la evacuación de las aguas lluvias.
6. Permite una mayor movilidad vial que redundará en un ahorro de combustible y menor desgaste para los vehículos.
7. Disminuye el tiempo habitual de recorrido entre la zona y el centro de la ciudad, posibilitando de esta forma el desarrollo de otras actividades laborales, de capacitación y de esparcimiento.