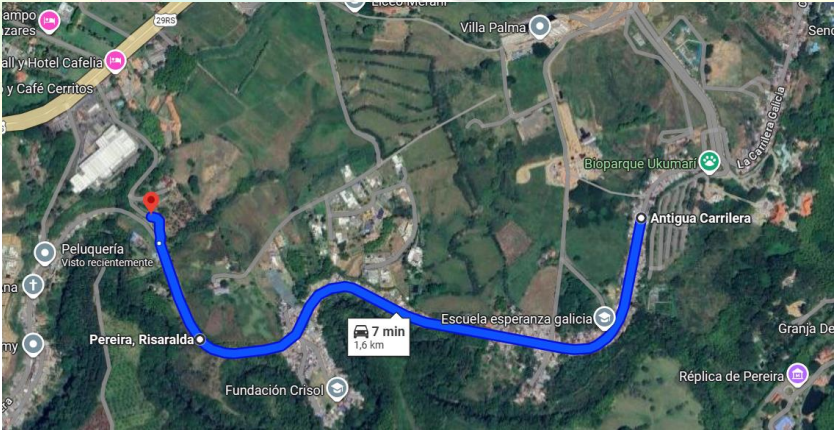




Versión:

Fecha de vigencia:

INFORMACIÓN GENERAL	FECHA Y HORA: 20 de septiembre de 2025		
	BARRIO/ VEREDA: Esperanza Galicia	COMUNA/ CORREG: Cerritos	
	DATOS DE LAS PERSONAS VISITADAS Y/O REPRESENTANTES DE LA COMUNIDAD (cuando aplica)		
	NOMBRE: No aplica	CARGO: No aplica	
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA VISITA	DIRECCIÓN: No aplica		TELEFONO: No aplica
	1. INFORMACION GENERAL El tramo objeto de revisión se localiza en el corregimiento de Cerritos, vereda La Esperanza Galicia, dentro del municipio de Pereira. De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial, corresponde a la red vial clasificada con los códigos 597 y 616, identificados como banca del ferrocarril, corredores que en su momento estuvieron bajo la administración de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Tras la liquidación de dicha entidad, estas franjas pasaron a ser bienes de la Nación, conservando su importancia como corredores estratégicos para la movilidad y la planeación territorial. La visita se realizó a solicitud del Coordinador de la Unidad de Vías de la Secretaría de Infraestructura, en atención a que el tramo reviste especial relevancia al encontrarse dentro de las proyecciones de obras que se pretenden ejecutar durante la presente administración municipal. La finalidad fue conocer las condiciones actuales de la vía, a partir de un registro fotográfico y una inspección visual, con el propósito de contar con un insumo de contextualización para la toma de decisiones respecto a futuras intervenciones.		
			
Imagen 1. Localización general de la vía de estudio			



Versión:

Fecha de vigencia:

2. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA

El recorrido de inspección se desarrolló sobre un tramo de vía no pavimentada comprendido entre las coordenadas 4.800821593141766, -75.81377299714354 y 4.800332464813777, -75.8236872911803, con una longitud aproximada de 1.6 km. La superficie de rodadura corresponde a un afirmado con presencia de material suelto y, en algunos sectores, con inclusión de escombros de construcción. El ancho de la vía es irregular a lo largo del recorrido, condición asociada tanto a la construcción desordenada de las viviendas como a la proximidad de taludes cuyas patas o coronas están inmediatamente ubicadas sobre los bordes de la vía, lo que genera una sección variable y restringida para la circulación.



Imagen 2. Sección vial

El entorno inmediato está conformado mayoritariamente por viviendas ubicadas a lado y lado de la vía, algunas de ellas construidas directamente sobre el bordillo, sin dejar espacio para estructuras peatonales ni franjas de protección. Se observan además postes de energía implantados en los bordes de la vía, lo cual constituye un aspecto que debe ser considerado en cualquier proceso de intervención por las limitaciones que impone a la sección vial.



Imagen 3. Sección vial



Versión:

Fecha de vigencia:

El tránsito observado corresponde a un uso mixto, con circulación de buses de transporte público, automóviles y motocicletas, siendo este último el modo predominante. El ancho variable de la vía, sumado a la inexistencia de bermas o andenes, genera condiciones de circulación restringida y expone a los usuarios a mayores riesgos de accidentalidad.

En cuanto al manejo de aguas lluvias, se identificaron cunetas en tramos aislados, sin continuidad a lo largo del recorrido y aunque existen sumideros en algunos puntos, a partir de la inspección visual no es posible establecer su capacidad ni el estado de la red que los recibe. Adicionalmente, se observó la presencia de viviendas localizadas por debajo del nivel de la vía, lo que incrementa el riesgo de afectaciones por escorrentías superficiales y posibles fallas en el drenaje. En consecuencia, el manejo de aguas lluvias deberá ser analizado en detalle durante la estructuración del proyecto, con el fin de garantizar un sistema de drenaje funcional y seguro que considere tanto la vía como las áreas aledañas.



Imagen 4. Sección vial

A lo largo del recorrido se identificaron muros de contención provistos de barandas metálicas. Las dimensiones y el estado estructural de dichos elementos no pudieron ser determinados con precisión debido a la presencia inmediata de viviendas y maleza. Para la formulación del proyecto se deberá estudiar el estado actual de estas obras, su comportamiento y condición estructural con el propósito de identificar posibles patologías y establecer el nivel de seguridad que ofrecen al corredor.

Finalmente, durante la inspección se observó una pérdida parcial de banca asociada a un movimiento en masa de pequeña magnitud, donde el material desprendido aún permanecía en el sitio. Este evento dejó al descubierto una tubería de gas y la tapa de una cámara de inspección de la empresa Aguas y Aguas de Pereira, situación que representa un riesgo considerable para la operación de los servicios públicos y para la estabilidad misma de la vía. Se debe dar especial consideración a esta pérdida de banca.



Versión:

Fecha de vigencia:



Imagen 5. Perdida parcial de banca

3. ANÁLISIS TÉCNICO

Del recorrido realizado se concluye que el tramo presenta limitaciones significativas en su operación. El ancho variable de la vía, la proximidad de taludes en los bordes y la ausencia de bermas o andenes generan una sección reducida y poco segura para la circulación. Además, cabe resaltar que, en un sector específico se evidenció una pérdida parcial de banca; si bien se trata de un evento localizado, evidencia la susceptibilidad del corredor a que puedan ocurrir situaciones similares en otros puntos.

En este contexto, para la estructuración del proyecto de mejoramiento de la vía, deberán adelantarse estudios y diseños técnicos indispensables, todos de conformidad con la normativa vigente, que permitan establecer las condiciones reales del corredor y definir las soluciones de intervención.

Se requiere un estudio de tránsito que caracterice la demanda actual y futura de vehículos, evalúe los niveles de servicio y justifique la capacidad necesaria. Con base en estos resultados se deberá desarrollar el estudio de suelos y pavimentos, que determine las características mecánicas del terreno y defina la estructura de pavimento más adecuada de acuerdo con las cargas de tránsito proyectadas.

De forma paralela será necesario realizar un levantamiento topográfico detallado, que servirá de base para el diseño geométrico del corredor, dicho diseño permitirá verificar la trazada existente y la determinación de la sección transversal, la cual deberá contemplar preferiblemente el uso bidireccional de la calzada; únicamente en caso de que las restricciones físicas y/o el equilibrio económico del proyecto se vean afectados, se deberá revisar la alternativa de una calzada de un solo carril, complementada con la señalización necesaria para la prohibición del tránsito en sentido contrario.

El estudio geológico y geotécnico deberá evaluar la estabilidad de los taludes contiguos, establecer condiciones de seguridad en cortes y llenos y recomendar medidas de estabilización donde sean necesarias. Adicionalmente, deberá tener en consideración las afectaciones generadas por la presencia de viviendas localizadas en el cuerpo de los taludes, con el fin de definir soluciones que mitiguen riesgos tanto para la infraestructura vial como para las edificaciones existentes.

El proyecto deberá incluir un estudio hidráulico orientado a diseñar y dimensionar las estructuras de drenaje, garantizando el adecuado manejo de aguas superficiales. Paralelamente, un estudio patológico de las estructuras existentes permitirá establecer su estado actual y la necesidad de reforzamiento o



Versión:

Fecha de vigencia:

reposición; en caso de proyectarse nuevas estructuras de contención, será necesario un estudio estructural que defina la solución más conveniente.

Asimismo, un estudio eléctrico deberá revisar la ubicación de las redes de energía presentes en los bordes de la vía, determinando posibles interferencias o la necesidad de reubicaciones. Se requerirá también un estudio predial que precise las afectaciones sobre propiedades colindantes, y un estudio ambiental que identifique impactos, defina medidas de manejo y adelante la gestión de permisos correspondientes.

Finalmente, el proceso de estructuración deberá contemplar volúmenes adicionales, entre ellos la evaluación financiera y económica del proyecto, así como otros estudios complementarios que resulten pertinentes, con el fin de garantizar la integralidad y viabilidad de la propuesta de mejoramiento del corredor.

4. ANOTACIÓN:

Es importante señalar que, si bien la Administración Municipal ha priorizado la realización de esta visita técnica, dicha acción no implica la ejecución inmediata de las obras de intervención dado que la viabilidad del proyecto está sujeta a la realización de estudios preliminares.

Es fundamental destacar que no todas las intervenciones tienen las mismas características técnicas y, por lo tanto, algunas solicitudes requieren un proceso más complejo que incluye estudios adicionales para garantizar una adecuada solución.

Con base en los resultados obtenidos, la Secretaría de Infraestructura evaluará las alternativas de intervención más viables, considerando los aspectos técnicos, administrativos, jurídicos y financieros, con el fin de definir la ruta de acción más adecuada para atender la problemática expuesta.

PERSONA QUE REALIZA LA VISITA: Ing. Esp. Natalia Agudelo



Versión:

Fecha de vigencia:

REGISTRO FOTOGRAFICO COMPLEMENTARIO



Imagen 1.



Imagen 2.



Imagen 3.



Imagen 4.



Imagen 5.



Imagen 6.



Versión:

Fecha de vigencia:

RECOMENDACIONES Y JUSTIFICACIONES DE LA POSIBLE SOLUCIÓN

Lo expuesto en este concepto corresponde a una inspección visual del tramo, por lo que las obras necesarias estarán supeditadas a la realización de los estudios y diseños señalados en el análisis técnico del punto 3, en concordancia con las disposiciones establecidas en el punto 4. No obstante, antes de iniciar la elaboración de dichos estudios y diseños, y con mayor razón la ejecución de obras, se sugiere verificar la competencia que tiene actualmente la administración municipal sobre esta vía, teniendo en cuenta que, tras la liquidación de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, esta pasó a ser de jurisdicción de la Nación.

En atención a la pérdida parcial de banca observada y a la exposición de una red de gas en el sector afectado, se da traslado a la Dirección de Gestión del Riesgo – DIGER de Pereira, con el fin de que valore técnicamente la situación, determine el nivel de amenaza para la población, las infraestructuras comprometidas y defina las medidas temporales y/o definitivas de mitigación a implementar.

PERSONA QUE REALIZA LAS RECOMENDACIONES:


Ing. Natalia Agudelo Orozco
Esp. En vías y transporte
Contratista