

PROYECTO: MEJORAMIENTO Y
AMPLIACIÓN DEL CORREDOR PRINCIPAL
DEL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ,
PERMITIENDO LA INTERCONEXIÓN VIAL
CON LA DEPRESIÓN MOMPOSINA EN EL
DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR

DIAGNOSTICO Y JUSTIFICACIÓN

Contenido

Introducción	2
1. Localización del proyecto.....	3
2. Importancia e impacto del proyecto.....	3
3. Situación Actual.....	5
4. Descripción de la Alternativa seleccionada.....	8
4.1 Las mejoras de la infraestructura vial.....	9
4.2 Conexión a servicios públicos y urbanismo	10
5. Justificación de la alternativa.....	10

Introducción

El proyecto “Mejoramiento y Ampliación del Corredor Principal del Municipio de Magangué, permitiendo la interconexión vial con la Depresión Momposina en el Departamento de Bolívar” tiene como propósito fortalecer la movilidad urbana y regional a través de la Transversal de la Depresión Momposina, vía de primer orden a cargo del Instituto Nacional de Vías Invias (código 7802). Esta vía cumple un papel estratégico al interconectar la Troncal de Occidente con la Troncal del Magdalena, consolidándose como un eje articulador del transporte terrestre de carga y pasajeros en la región Caribe y la Depresión Momposina. Su intervención permitirá no solo mejorar la movilidad interna en Magangué, sino también optimizar la competitividad de los corredores logísticos nacionales que comunican los departamentos de Bolívar, Sucre, Córdoba, Magdalena y Cesar.

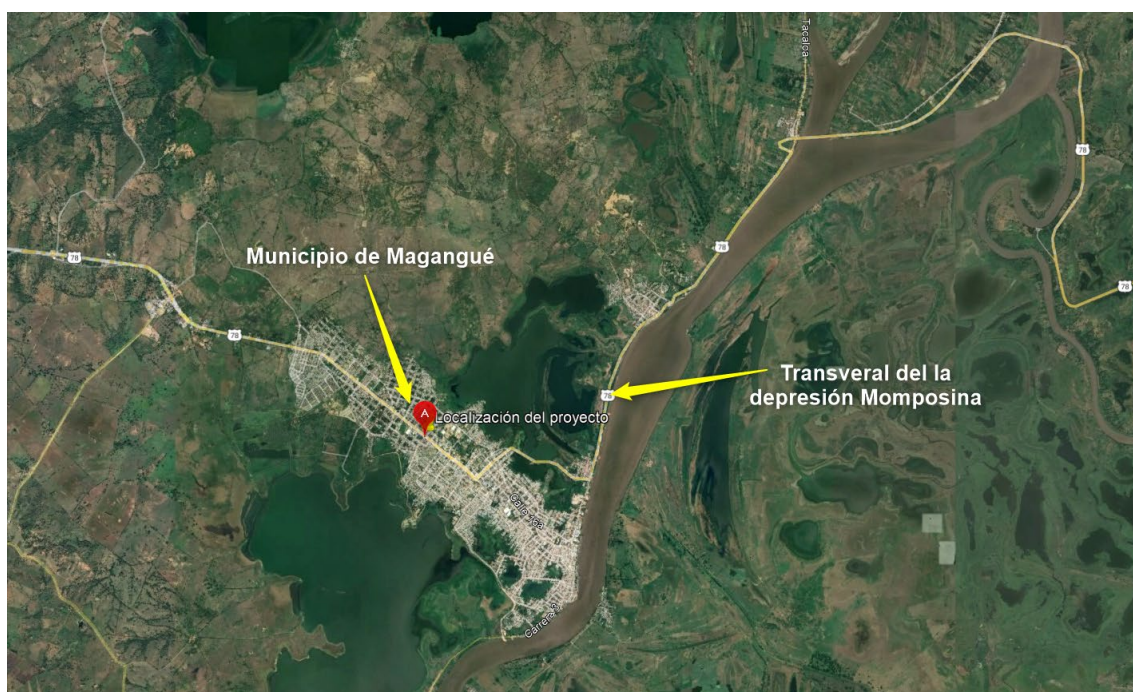
Este proyecto surge como una respuesta a la creciente demanda vehicular, la consolidación del sector comercial a lo largo del tramo y la carencia de infraestructura adecuada para peatones y personas con movilidad reducida, han generado problemas de congestión, inseguridad y deterioro del espacio público. Ante esta situación, surge la necesidad de mejorar y ampliar la sección vial, garantizando condiciones de seguridad, accesibilidad universal y fluidez en la movilidad.

PROYECTO: MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL CORREDOR PRINCIPAL DEL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, PERMITIENDO LA INTERCONEXIÓN VIAL CON LA DEPRESIÓN MOMPOSINA EN EL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

1. Localización del proyecto.

El proyecto de mejoramiento y ampliación del corredor principal se localiza en el casco urbano del municipio de Magangué, departamento de Bolívar, específicamente sobre la calle 16, dentro de un tramo de la Transversal de la Depresión Momposina que atraviesa el casco urbano del Municipio de Magangué.

Figura 1. Localización específica del proyecto



Las coordenadas del centro de gravedad del proyecto son:

Norte: 2.580.296,990 m

Este: 4.806.699,861 m

Estas coordenadas están referidas al sistema geodésico Origen Nacional MAGNA-SIRGAS.

2. Importancia e impacto del proyecto

La importancia de este proyecto radica en su papel estratégico dentro de la infraestructura vial regional y nacional. Magangué es un municipio clave en el corredor de la Transversal de la Depresión Momposina, que conecta la Troncal de Occidente con la Troncal del Magdalena, facilitando la comunicación entre los departamentos de Sucre, Bolívar, Magdalena y Cesar (Ver Ilustración 1). Esta vía permite el tránsito de productos agrícolas, ganaderos, comerciales e industriales hacia centros de distribución y consumo, así como hacia puertos y centros logísticos del Caribe colombiano.

Ilustración 1. Contexto de importancia nacional

Transversal Momposina



Fuente: Ministerio de transporte

El tramo Magangué hace parte del eslabón occidental de esta transversal, y su intervención contribuye a la consolidación del corredor en su totalidad, permitiendo completar la pavimentación del eje Puerta de Hierro – El Burro, que atraviesa municipios como Cicuco, Mompos, Margarita, San Fernando, Guamal y El Banco, articulando las dinámicas productivas de la región (ver Ilustración 2). Esta conexión cobra mayor relevancia con la construcción de los puentes Roncador y Santa Lucía, y con la pavimentación de los tramos faltantes, con lo cual se espera cerrar definitivamente la conectividad vial de esta zona históricamente aislada.

Ilustración 2. Impacto regional



Fuente: Ministerio de transporte

En el contexto urbano, el proyecto permite mejorar la funcionalidad del tránsito intermunicipal en su paso por Magangué, ciudad que actúa como nodo logístico natural por su ubicación sobre el río Magdalena y su cercanía con corredores fluviales, férreos y terrestres. El mejoramiento de este tramo permite además descongestionar el tránsito urbano, ordenar el espacio público, garantizar la accesibilidad universal y mejorar la seguridad vial, beneficiando a residentes, comerciantes, instituciones y usuarios del corredor nacional.

Desde el enfoque regional, esta intervención contribuye a:

- Disminuir los tiempos y costos de transporte interdepartamental.
- Integrar territorios históricamente desconectados como la Mojana y la Depresión Momposina.
- Favorecer la logística de exportación de productos agroindustriales y pesqueros.
- Impulsar el turismo cultural, religioso y natural del sur de Bolívar y Magdalena.
- Generar empleo local y dinamizar la economía de obras públicas.

El fortalecimiento de este tramo urbano es, por tanto, esencial para que el corredor nacional funcione de manera continua, segura y eficiente, convirtiéndose en un habilitador clave para el desarrollo regional, la integración social y el cierre de brechas de infraestructura en el Caribe colombiano.

3. Situación Actual.

El tramo objeto de intervención se ubica dentro del casco urbano del municipio de Magangué, sobre la calle 16, correspondiente a un tramo de la Transversal de la Depresión Momposina. Este tramo corresponde físicamente a una calzada sencilla conformada por dos carriles de 3.0 metros de ancho cada uno, en algunos tramos con

bermas de 60 cm, sin separador central, y sin andenes peatonales en la mayoría del tramo. A los costados de la vía existen franjas de terreno de ancho variable, las cuales en algunos sectores permanecen libres y en otros han sido objeto de ocupación e invasión del espacio público mediante construcciones, terrazas y usos informales.

A lo largo de este tramo se encuentra una alta concentración de establecimientos comerciales como supermercados de cadena (Ara y D1), droguerías, ferreterías, restaurantes, hoteles y entidades financieras. También se ubican instalaciones deportivas como el Estadio Diego Carvajal y equipamientos institucionales como el Centro de Convivencia Ciudadana y la estación de Bomberos. No obstante, esta área carece completamente de andenes funcionales que garanticen la circulación peatonal segura, lo que representa un riesgo constante para los peatones, especialmente para personas con movilidad reducida. (Ver ilustración 3)

Debido a lo anterior se presenta múltiples problemáticas que afectan gravemente la movilidad urbana, la seguridad vial, la accesibilidad y el uso adecuado del espacio público. Entre los principales problemas identificados se destacan:

- Inexistencia de andenes de circulación peatonal: No se cuenta con infraestructura peatonal continua ni segura, lo que obliga a los transeúntes a movilizarse directamente sobre la calzada vehicular. Esta condición no solo representa un riesgo elevado de accidentalidad, sino que además impide cualquier tipo de accesibilidad universal, dejando por fuera de la movilidad segura a personas con movilidad reducida. (Ver ilustración 4)
- Congestión vehicular: Al tratarse de un tramo de calzada sencilla en un punto donde confluyen importantes vías del casco urbano, el volumen vehicular es elevado y se presentan cuellos de botella que afectan la circulación tanto a nivel urbano como intermunicipal. La situación se agrava durante horas pico y en eventos especiales en el sector. (Ver ilustración 5)
- Invasión del espacio público: Es frecuente la ocupación indebida del espacio público por parte de viviendas y locales comerciales que han construido terrazas o extensiones que reducen la sección vial disponible para peatones y dificultan la visibilidad y el flujo. (Ver ilustración 6)
- Inseguridad vial: La combinación de tránsito mixto, alta densidad peatonal, inexistencia de infraestructura adecuada y desorganización del espacio genera un ambiente propenso a accidentes, especialmente en zonas comerciales y de alto flujo peatonal.
- Ausencia de organización funcional del espacio urbano: No existe una jerarquización clara entre la calzada vehicular, las áreas peatonales, las zonas de acceso a equipamientos y las franjas de parqueo. Esta desorganización genera conflictos constantes entre modos de transporte y entre vehículos y peatones e inseguridad.
- Necesidad de bahías de parqueo en puntos críticos: Equipamientos como el Estadio Diego Carvajal y el Centro de Convivencia Ciudadana carecen de zonas definidas para el parqueo de vehículos particulares y buses, lo que incrementa la ocupación indebida de la calzada durante eventos o actividades institucionales.

Estas condiciones evidencian la necesidad urgente de una intervención integral que recupere la funcionalidad del tramo urbano del corredor vial, fortalezca la infraestructura

peatonal, mejore la movilidad vehicular y restituya el espacio público como entorno seguro y accesible para toda la población.

Ilustración 3. Estado actual de la vía



Ilustración 4. Los pocos andenes existentes se encuentran en mal estado



Ilustración 5. Alto flujo vehicular



Ilustración 6. Ocupación de espacio público con terrazas y falta de andenes



4. Descripción de la Alternativa seleccionada.

El proyecto contempla la ampliación de una sección vial existente ubicada en el casco urbano del municipio de Magangué, la cual actualmente corresponde a una calzada sencilla en pavimento flexible. El propósito es transformarla en una vía de doble calzada que integre condiciones técnicas adecuadas para el tránsito vehicular urbano e intermunicipal, garantizando seguridad vial, movilidad eficiente, accesibilidad universal y adecuada gestión del espacio público. Esta ampliación incluye 1226 m de vía a intervenir con carriles de 3.0 metros por sentido, separador central de 1.0 m, bahías de

parqueo de 3.0 m en sitios críticos, andenes en adoquín de 1.2 m con mecanismos para personas con movilidad reducida e iluminación.

A partir de este propósito general se evaluaron dos alternativas constructivas:

Alternativa 1: Pavimento rígido (no seleccionada) Esta opción contempla la ampliación de la calzada existente mediante una estructura en concreto rígido para ambos sentidos, incorporando separador central, andenes laterales en adoquín, bahías de parqueo en concreto y drenaje pluvial. Esta solución exige la demolición parcial de la estructura flexible existente, ya que el pavimento rígido requiere condiciones de fundación distintas, lo cual implica mayores tiempos de ejecución y costos más altos por el volumen de excavación, materiales y logística constructiva.

Alternativa 2: Pavimento flexible (seleccionada) Esta opción prevé la ampliación de la calzada sencilla existente a doble calzada utilizando estructura de pavimento flexible. La sección propuesta contempla una carpeta asfáltica de 15 cm, una base granular de 30 cm y una sub-base granular de 35 cm. La calzada existente, construida en pavimento flexible, presenta buenas condiciones estructurales, lo que permite su reutilización mediante la aplicación de una capa de nivelación. Esta condición reduce considerablemente los tiempos de ejecución, disminuye los costos de demolición y aprovechamiento de materiales existentes, y genera un menor impacto en la movilidad urbana durante el periodo de construcción.

La alternativa de pavimento flexible fue seleccionada por ser la más eficiente desde el punto de vista técnico, económico y operativo, y por permitir la continuidad de las características constructivas ya presentes en el corredor vial intervenido.

La alternativa seleccionada consiste en la ampliación de la calzada existente a una doble calzada con pavimento flexible, que incluye la construcción de un separador central, andenes laterales, bahías de parqueo en concreto y los respectivos sistemas de drenaje. La estructura del pavimento flexible se compone de una carpeta asfáltica de 15 cm, sobre una base granular de 30 cm y una sub-base granular de 35 cm. Esta alternativa permite un alto aprovechamiento de la infraestructura existente, ya que la calzada sencilla actual se encuentra en buen estado estructural y solo requiere una capa de nivelación, lo que reduce significativamente los tiempos de ejecución y los costos de intervención.

4.1 Las mejoras de la infraestructura vial.

El proyecto contempla la ampliación de 1.226 metros lineales de vía a doble calzada, cada una con carriles de 3.0 metros de ancho, separadas por un andén central de 1.0 metro construido en concreto. Se construyen andenes peatonales de 1.2 metros de ancho en adoquín, integrados con losetas podotáctiles que permiten la circulación de personas con discapacidad visual, promoviendo así una infraestructura urbana más inclusiva.

Adicionalmente, se proyectan bahías de parqueo en concreto rígido de 3.0 metros de ancho en puntos estratégicos como el Estadio Diego Carvajal y el Centro de Convivencia Ciudadana, con el fin de descongestionar la calzada principal y organizar el parqueo vehicular. También se prevé la instalación de señalización horizontal y vertical, demarcación de pasos peatonales tipo cebra, franjas de estoperoles, pintura de tráfico en bordillos, y la recuperación del espacio público mediante la adecuación de terrazas.

Como complemento indispensable a la ampliación vial, se incluye el traslado y ampliación de las estructuras hidráulicas existentes, lo que garantiza un adecuado drenaje pluvial y previene inundaciones y deterioro prematuro de la estructura del pavimento.

4.2 Conexión a servicios públicos y urbanismo

Respecto a las redes de alcantarillado, se construirá una nueva red en la transversal 29 y la carrera 30 con tuberías de PVC de 307 mm (12") y de 160 mm (6"), incluyendo pozos de inspección y registros unifamiliares conforme al plan maestro de alcantarillado vigente.

El proyecto también contempla intervenciones integrales en las redes de servicios públicos, necesarias debido a la modificación de la sección vial.

En materia de alcantarillado, se ejecutarán excavaciones, suministro e instalación de tuberías sanitarias de PVC doble pared de 6", 8" y 12", así como la construcción de pozos de inspección en concreto reforzado, registros domiciliarios y la adecuación de acometidas.

Para el acueducto, se incluye la instalación de tuberías PEAD de 110 mm, acometidas domiciliarias nuevas, válvulas de compuerta, hidrantes de seguridad y sus respectivos accesorios. Estas obras permiten renovar y optimizar la red de distribución de agua potable del sector.

En cuanto al drenaje pluvial, se construirán canales rectangulares en concreto con rejilla y tapa, sumideros y bordillos. Estos sistemas están diseñados para evacuar eficientemente las aguas lluvias, protegiendo la integridad del pavimento y reduciendo riesgos de inundación.

El componente de iluminación pública considera la instalación de postes, transformadores, cableado aéreo y subterrado, y luminarias LED de 30W de alta eficiencia. Todo ello bajo cumplimiento de normas RETIE y RETILAP, garantizando una infraestructura segura y energéticamente eficiente.

5. Justificación de la alternativa.

La alternativa seleccionada responde a criterios técnicos, económicos y sociales. En primer lugar, permite el aprovechamiento efectivo de la estructura vial existente, evitando demoliciones innecesarias y reduciendo el volumen de material a incorporar. Esta condición se traduce en menores costos y tiempos de ejecución, aspecto fundamental para reducir afectaciones a la movilidad durante la obra.

En segundo lugar, la propuesta garantiza una mejora sustancial en la funcionalidad vial urbana, al resolver el cuello de botella generado por el tránsito de la calzada sencilla hacia la doble calzada, organizando el parqueo, integrando modos de transporte y mejorando la seguridad vial.

En tercer lugar, el proyecto aporta a la recuperación del espacio público, mediante la construcción de andenes, zonas verdes, bahías y equipamientos complementarios, lo cual mejora la calidad del entorno urbano y la vida de los habitantes.

Finalmente, el impacto regional del proyecto es significativo. Magangué forma parte del eje logístico de la Transversal de la Depresión Momposina, y su consolidación como nodo articulador entre la Troncal de Occidente y la Troncal del Magdalena requiere infraestructura vial de calidad. Esta intervención urbana permite cerrar un eslabón fundamental en la cadena de movilidad regional, promoviendo la integración territorial, el comercio y el desarrollo económico.