INFORME DE VISITA DE CAMPO A LA RED VIAL DEL MUNICIPIO DE HATO COROZAL

RESUMEN EJECUTIVO

Durante el año 2026 se llevaron a cabo labores de campo orientadas a realizar la revisión técnica y evaluación del estado de las vías terciarias del municipio de Hato Corozal. Estas actividades tuvieron como propósito identificar y caracterizar las condiciones actuales de los diferentes tramos viales, determinando su longitud desde el punto inicial hasta el punto final de cada segmento, así como los sectores que presentan mayores afectaciones y requieren intervenciones de mejoramiento, más allá de las actividades de mantenimiento rutinario.

Los recorridos de campo se realizaron aplicando criterios técnicos de priorización, permitiendo identificar los puntos críticos que afectan la transitabilidad y conectividad de las comunidades rurales, especialmente aquellos sectores que presentan mayores dificultades durante la temporada de lluvias, generando restricciones para el tránsito vehicular y afectaciones en el acceso a las diferentes veredas del municipio.

La información recopilada permitió establecer una caracterización general de las condiciones de la red vial terciaria, identificando los tramos que requieren atención prioritaria y proporcionando elementos técnicos para la planificación y formulación de futuras intervenciones de mejoramiento vial.

De igual manera, la recopilación de información relacionada con la longitud de los tramos, condiciones de la superficie de rodadura, estado de la vía, puntos críticos y características del terreno constituye un insumo fundamental para la estructuración de proyectos y la definición de acciones encaminadas al mejoramiento de la infraestructura vial terciaria del municipio, contribuyendo a garantizar una adecuada movilidad, conectividad y acceso de las comunidades rurales durante las diferentes épocas del año.

INTRODUCCIÓN

Hato Corozal cuenta con 5.500 Km2 de extensión de superficie y cuenta actualmente con cerca de los 20Km red de calles urbanas y aproximadamente 1047 Km de red vial terciaria que intercomunica las 64 veredas y dos resguardos indígenas con el casco urbano, de los cuales 670 Km no se encuentran en condiciones óptimas para ser transitadas, puesto que son caminos carreteables que no se encuentran con estructura definida, pero son el medio de comunicación entre el área rural y urbana. La malla vial rural distribuida en condiciones geográficas y topológicas diferentes que van desde terreno plano con pendientes longitudinales y transversales menor a 20 grados, hasta terreno montañoso con pendientes e inclinaciones superiores a los 45 grados en las veredas de piedemonte y sobre la derivación de la cordillera Oriental.

El sistema vial municipal está conformado por la vía primaria (marginal del llano), vías de orden departamental y vías de orden municipal; siendo las vías departamentales y municipales, las que facilitan la conectividad en el área rural y desde las comunidades rurales hacia el casco urbano Municipal. Sin duda, existen grandes dificultades de conectividad por vía terrestres entre distintos sectores del área rural, y desde las veredas y centros poblados hacia el casco urbano. Los problemas de conectividad, afectan de manera directa la calidad de vida de los habitantes del área rural, dado que dificulta el acceso a servicios sociales e institucionales que ofrece el Municipio y que en muchas ocasiones deben ser obtenidos en otros municipios; así mismo se afecta la dinámica económica del Municipio, dado que la actividad productiva permanece estancada y los beneficios terminan desplazándose municipios cercanos y de más fácil acceso.

Se estima, que en cuanto a las vías departamentales en el municipio se cuentan con 199,6 km, que corresponden:

- Vía Hato Corozal- Puerto de San Salvador con 18 km (Pavimentado)

- Vía Hato Corozal – Puerto Colombia con 102.6 km de los cuales 63 km están conformados en tierra, lo cual, dificulta el tránsito en época de invierno; 21 km se encuentran en afirmado, permaneciendo intransitable cerca de 7 meses al año

- Vía Santa Rita - San José - La Chapa, con 51 km que se encuentra en mal estado.

La malla vial del Municipio presenta deficiencia en su infraestructura, existiendo limitaciones por falta de obras como (Puentes, Obras de Arte, Obras de Protección, reposición de afirmado, mejoramiento de vía, conformación de la banca, pavimentación, construcción) y el deterioro de esta (se requiere mantenimiento, rehabilitación, adecuación y mejoramiento).

Se estima, que el 30% de las vías terciarias se encuentran a nivel de afirmado, el 68% en terreno natural y solamente el 2% de las vías se encuentran pavimentadas (La Marginal - Santa Rita – San José- La Chapa). En términos generales, se estima que el 85% de las vías terciarias en afirmado se encuentran en regular estado, mientras que el 15% de las vías en afirmado se encuentran en mal estado.

El diagnóstico de las vías rurales en el municipio de Hato Corozal muestra una situación preocupante en cuanto a la calidad y estado de la infraestructura vial. Actualmente, sólo el 1.38% de las vías están pavimentadas, proporcionando una cobertura limitada y, en consecuencia, una escasa facilidad de tránsito para los residentes. La mayoría de las vías, un 37.13%, están en afirmado, pero más del 90% de estas se encuentran en estado regular, mientras que un 10% están en condiciones malas, lo que afecta significativamente su funcionalidad y seguridad. En cuanto a

las vías de tierra, que representan el 60.79% de la red vial, más del 60% se encuentran en mal estado, con problemas severos que afectan su transitabilidad, mientras que el 40% restante está en estado regular. Este panorama revela una necesidad crítica de intervención para mejorar y mantener las vías rurales, a fin de garantizar una red vial eficiente y segura que favorezca el desarrollo y la movilidad en el municipio.

PROCEDIMIENTOS REALIZADOS

Durante las labores de campo realizadas en el año 2026, se identificaron las principales problemáticas presentes en diferentes tramos de la red vial terciaria del municipio, estableciendo una priorización de las intervenciones de acuerdo con el nivel de afectación y las condiciones de transitabilidad. Cada tramo fue georreferenciado desde su punto inicial hasta su punto final, permitiendo identificar y caracterizar los puntos críticos que requieren atención prioritaria y que, de no ser intervenidos oportunamente, podrían generar restricciones o cierres de las vías durante la temporada invernal.

En los sectores rurales se evidenció la necesidad de ejecutar actividades de escarificación, conformación y nivelación de la banca, acompañadas del respectivo perfilado y sellado de la superficie de rodadura, con el propósito de recuperar las condiciones de transitabilidad y garantizar una adecuada estabilidad de los tramos intervenidos.

La información recopilada durante los recorridos constituye un insumo técnico para definir las vías terciarias que requieren intervención prioritaria y orientar la programación de actividades de mejoramiento, de acuerdo con las condiciones particulares de cada tramo y las necesidades de conectividad de las comunidades rurales del municipio.

ANÁLISIS DE DATOS

MATAPALITO – SAN RAFAEL – SANTA TERESA

Durante el diagnóstico técnico realizado a las vías terciarias Matapalito – San Rafael – Santa Teresa, se identificaron diferentes puntos críticos que presentan afectaciones asociadas principalmente a la acción de las lluvias, el tránsito vehicular y el deterioro progresivo de la superficie de rodadura. En estos sectores se evidencian pérdida de material granular, deformaciones, hundimientos y exposición de material pétreo, condiciones que afectan la transitabilidad y pueden agravarse durante la temporada invernal.

De acuerdo con las condiciones encontradas, se requiere ejecutar actividades de mejoramiento y recuperación de la banca vial, priorizando los sectores que presentan mayor deterioro. Las intervenciones contemplan la utilización de maquinaria y equipos disponibles por parte del municipio, tales como motoniveladora, retrocargador y volquetas, para las actividades de escarificación, cargue, transporte, extendido, conformación y perfilado del material.

No obstante, para garantizar la adecuada ejecución de las actividades y obtener las condiciones requeridas de compactación y estabilidad de la superficie intervenida, se hace necesario complementar la capacidad operativa existente mediante la disponibilidad de un vibrocompactador y un carrotanque de agua.

El vibrocompactador resulta necesario para realizar la compactación de los materiales incorporados y de la banca conformada, permitiendo alcanzar una adecuada densificación, estabilidad y capacidad de soporte de la estructura vial. Por su parte, el carrotanque de agua es requerido para efectuar el riego y control de humedad del material durante las actividades de conformación y compactación, condición fundamental para obtener una compactación adecuada y evitar el deterioro prematuro de los tramos intervenidos.

Las actividades previstas comprenden principalmente:

Escarificación de los sectores afectados.

Suministro, cargue y transporte de material pétreo mediante las volquetas disponibles.

Extendido, nivelación y conformación de la banca mediante la motoniveladora.

Humectación del material mediante carrotanque de agua.

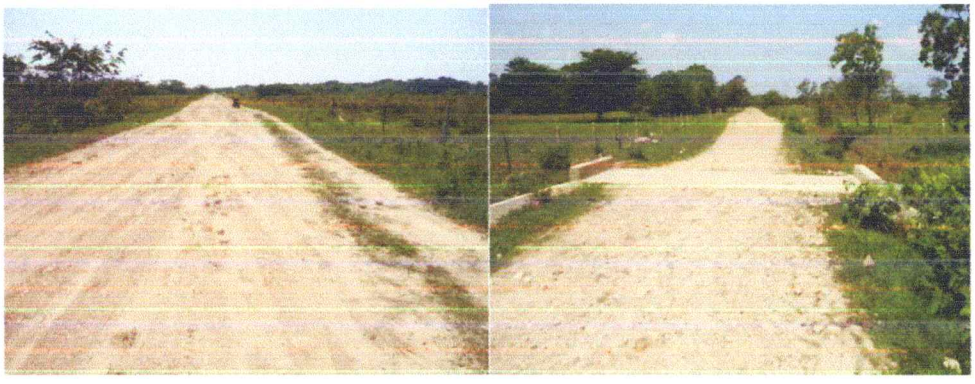
Compactación mediante vibrocompactador.

Perfilado y conformación final de la superficie de rodadura.

En consecuencia, la disponibilidad conjunta de la motoniveladora, retrocargador y volquetas con que cuenta el municipio, complementada con el vibrocompactador y el carrotanque de agua, permitirá desarrollar de manera integral las actividades requeridas para la recuperación de los puntos críticos identificados en las vías terciarias Matapalito – San Rafael – Santa Teresa, contribuyendo a restablecer la transitabilidad, mejorar las condiciones de movilidad de las comunidades rurales y reducir el riesgo de afectaciones mayores durante la temporada de lluvias.







ANGIE PAOLA DELGADO MEDINA
Secretaria de Planeación y Política Sectorial

Proyecto: Jeferssón Núñez
Profesional de Apoyo SPPS