

Puente pumarejo, moderno paso sobre el Río

El emblemático puente Pumarejo además de formar parte de la arteria vial que integra a los departamentos de la Región Caribe, históricamente ha sido elemento fundamental del desarrollo de esta zona del país, asegura Carlos García Montes, director general del Invia.

Además, se constituye como la modernización del paso sobre el principal Río de Colombia de cara al futuro, que ofrecerá un corredor con mayores condiciones de comodidad y seguridad para los usuarios de la vía.

Las obras del nuevo puente, que tienen un costo de \$649.506 millones (incluyendo interventoría), estarán listas en agosto del 2018, de acuerdo con el compromiso que hizo el Consorcio SES Puente Magdalena, encargado de la construcción.

El nuevo puente será una estructura atriantada y se construirá paralela a la actual. La longitud será de 2.280 metros, con 29 luces de 70 metros en los accesos y 45 metros en los intercambiadores. Cuenta con una luz principal atriantada de 350 metros entre pilones con una altura de 80 metros y un gálibo vertical de 45 metros (distancia entre



CARLOS GARCÍA M.
Director Invia

"Con la construcción del canal Pasadena iniciaron las obras el 19 de agosto"

tablero y la lámina media de agua) y un gálibo horizontal de 380 metros. Tendrá tres carriles, una berma interna de 0,50 m, berma externa de 1,0 m, zona peatonal y ciclorruta de 1,50 m en ambos bordes o extremos de la sección.

En opinión de Leopoldo Pellón, gerente de Sacyr concesiones Colombia, una de las firmas que conforman el consorcio SES Puente Pumarejo, el nuevo puente no solo contribuirá a la integración regional del Caribe colombiano, sino que permitirá el desarrollo industrial de las zonas aguas arriba del río Magdalena.

La construcción del nuevo puente que ha despertado gran interés entre los habitantes de la Costa ya comenzó con la adecuación del canal Pasadena y los armados de aceros para la construcción de la estructura del canal por donde se encauzarán las aguas del actual caño. Recientemente, llegaron a la zona de la obra los equipos con los que se iniciará el pilotaje a finales de octubre.

Alfredo Reyes, procurador nacional de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, opina que esta obra, tal como lo hizo la original inaugurada en 1974, facilita la integración regional del Caribe colombiano y tiene un componente adicional muy interesante como es que posibilita la integración del Atlántico con el Magdalena a través del eje fluvial que quedaría habilitado con mayor capacidad de gálibo. "Indudablemente esto es un valor agregado para la modernidad con esa obra de infraestructura para la ciudad y los departamentos de Atlántico y Magdalena".

El puente existente fue bautizado como "Laureano Gómez", pero siempre fue denominado por la gente como "Pumarejo", es por ello que el presidente Juan Manuel Santos anunció que el nuevo viaducto recibirá oficialmente el nombre de

'Puente Pumarejo', en honor al dirigente barranquillero Alberto Pumarejo, quien promovió esa obra de comunicación entre el Atlántico y el Magdalena.

Actualmente por este puente pasa diariamente un promedio de 5.000 vehículos, pero con la nueva obra el flujo vehicular va a ser mucho más expedito y seguro.

José Ignacio Vengoechea, director ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, seccional Norte, considera que con el gálibo del nuevo puente que sobrepasará los 40 metros, se supera la limitación hacia arriba para el paso de buques tipo Handy, y se abre la posibilidad para nuevos desarrollos portuarios, logísticos e industriales en las dos riberas del río, tanto en el Magdalena como en el Atlántico.

Sin embargo, con ello también se hace imprescindible e inaplazable extender hasta Calamar las obras hidráulicas de profundización que actualmente se hacen en los primeros 22 kilómetros del canal de acceso al Puerto de Barranquilla, porque "nada haríamos eliminando la barrera superior, cuando el cauce del río Magdalena no permite el tráfico de buques aguas arriba por sus limitaciones de calado", dijo.

El dirigente sostuvo que años atrás, el Ministerio de

Transporte ya había contemplado, dentro de su programa de canales de acceso a puertos, la profundización del sector entre Bocas de Ceniza y Calamar, lo que ahora se hace no solo viable sino necesario con la construcción del nuevo Puente Pumarejo.

Vengoechea dice que hay que revisar la propuesta de algunos sectores de construir lo que se ha llamado el Puente de la Hermandad, en el Magdalena, con Puerto Giraldo, en el Atlántico, porque tendría que ser bajo una solución de diseño que no genere una nueva limitación para el tráfico de grandes buques y por ende para el desarrollo portuario y comercial de municipios como Sitionuevo y Plato, en la otra orilla del río.

Por otra parte, agrega, hay que pensar en qué uso darle al actual puente Pumarejo, recogiendo iniciativas como las de eliminar su luz central no solo por la poca altura que tiene sino porque su ancho no permite el paso en doble sentido de las grandes embarcaciones. Pero eliminado ese obstáculo, bien podrían generarse zonas turísticas, lúdicas, de restaurantes y de pesca artesanal desde ambos lados, tanto en el de Barranquilla como en el de Palermó.



36, 7 kms de vías para la Prosperidad en Atlántico

La construcción de una vía con las más modernas especificaciones técnicas y que comprende la rehabilitación, construcción, ampliación y mantenimiento de 146,6 kilómetros, es otro de los proyectos de cuarta generación que contempla el gobierno nacional para el Atlántico y Bolívar.

Se trata del corredor vial Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad dividido en dos tramos. El primero Cartagena - Barranquilla de 109,9 kilómetros y el tramo dos Circunvalar de la Prosperidad de 36,7 kilómetros entre Malambo y Las Flores. Para un total de 146,6 kilómetros.

Esta obra, que demandará una inversión estimada en 1,7 billones de pesos, contará con viaductos, intersecciones, dobles calzadas y otras obras que beneficiarán a pobladores y visitantes de la Región Caribe y se constituirá en un importante hito para su desarrollo y para la expansión del comercio exterior y el turismo en Colombia.

José Ignacio Vengoechea, director ejecutivo de la Cá-

Vías para el Atlántico



ma Colombiana de Infraestructura, seccional Norte, plantea la posibilidad de que la vía sea construida con un ancho no inferior a los 120 metros, y no con los 65 que se plantean en la Concesión Costera. Argumenta que con ello se generaría un amplio separador central que pueda en el futuro abarcar previsible desarrollos, como el tendido férreo del

Tren de Cercanías entre Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, una futura fase del Transmetro, y hasta una ciclorruta que enlace los cinco municipios que constituyen el Área Metropolitana de Barranquilla.

De esa manera, la Circunvalar de la Prosperidad se constituiría en un punto de convergencia único en la Región de esta magnitud

y características y serviría de organizador del tráfico generado por las vías nacionales en su acercamiento a Barranquilla.

IMPACTO. Permite superar las limitaciones del Área Metropolitana de Barranquilla, AMB, para desarrollar nuevos asentamientos industriales por falta de tierras.

Posibilita la ampliación de la zona industrial en el AMB y en el Atlántico, donde están en marcha desarrollos empresariales de alto impacto en la generación de empleo formal.

Vincula a la actividad productiva de la Región, aproximadamente 5.000 hectáreas comprendidas entre las carreteras La Cordialidad (Transversal 90), del Algodón (Carrera 38), la Vía al Mar (90 A), la Oriental (Troncal de Occidente o Ruta 25) tierras que se encuentran sub-utilizadas y no están generando ingresos significativos ni al departamento ni a los municipios a los cuales pertenecen.

Articula los principales focos de desarrollo industrial y logístico de la banda oriental del Atlántico con los de Soledad, en la Calle 17, y los de Barranquilla, en la Calle 30, la Vía 40, la Circunvalar, Juan Mina y la Cordialidad (Transversal 90).

Integra los municipios de Soledad, Malambo, Sabanagrande, Santo Tomás y Palmar de Varela, con Puerto Colombia, Tubará, y Galapa.