

## **VII. ATRIBUTO VIALIDAD Y TRANSPORTE**

### **1.0 SISTEMA VIAL URBANO**

Los vínculos espaciales en el ámbito de la Cabecera Municipal, se facilitan por la existencia de 35.41 Km. de vías definidas, distribuidas en tramos asfaltados (3.17 Km.) que representa el 8.95% del total de la vialidad, Vía Pavimentadas (5.25km), con una participación de 14.83% y Vías destapadas (26.99 Km) representando el 76.22%). (Ver Mapa RED VIAL URBANA No. 33)

**CUADRO No. VII-1  
ESTADO VÍAS CABECERA MUNICIPAL**

<b>ESTADO VÍAS</b>	<b>LONGITUD KMS.</b>	<b>% PARTICIPACIÓN</b>
▪ Pavimento Asfáltico	3.17	8.95
▪ Concreto Rígido	5.25	14.83
▪ Vías Destapadas	26.99	76.22
<b>TOTAL</b>	<b>35.41</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Trabajo de campo – consultoría

Se observa que la Zona Urbana Municipal, es atravesada por la troncal de oriente en dirección Norte – Sur, tornando la denominación de carrera 5 dentro del sistema de Nomenclatura; ésta vía se encuentra en buen estado de conservación, cubierta por capas de asfalto, carece de la señalización correspondiente para orientar, informar y prevenir. Sus alrededores se encuentran invadidas por actividades de tipo Comercial y de Servicios, dado que los negocios ubicados al lado y lado de la vía, han extendido su ocupación hasta la iniciación de la zona de cunetas; privando de esta manera al peatón o transeúnte de espacios suficientes para una circulación segura y ágil, viéndose obligado a usar el escaso espacio que ofrece la berma o en la mayoría de los casos la propia calzada. En términos

generales este eje central que atraviesa la Zona Urbana tras un recorrido de 3.17 Km., no presenta actualmente las dimensiones y medidas físicas reglamentadas por el Ministerio de Transporte, se precisa de acometer las acciones necesarias para ir aprovisionando los espacios hasta lograr conseguir los 15 metros a cada lado del eje vial, para hacer más segura y funcional la circulación vehicular y peatonal por el mismo. El área construida con cunetas, se encuentra sobre los dos lados de la vía entre las calles 8 y 15B, para facilitar el acceso entre la calzada y la zona de viviendas se han construido pequeños puentes, que en su mayoría se hacen sin consultar las especificaciones técnicas del caso.

No se puede desconocer el influjo que sobre el modelamiento de la trama urbana ha ejercido la troncal de oriente y la Cabecera Municipal no ha escapado al patrón urbanístico que generalmente han adoptado los poblados de expandirse y consolidarse alrededor de un eje vial central; no obstante haber observado en el pasado una consolidación transversal respecto de lo que hoy es la carrera 5 o troncal de oriente conformada por las vías denominadas Boca de la Barra, Calle del Medio y la Palmarito.

La definición de vías internas que hoy alcanza el 91.15% del total de la vialidad de la Zona Urbana, se fue configurando en la medida en que se expandía urbanísticamente, mediante la conformación de barrios, la cual obedeció generalmente a procesos de invasión así:

- ❖ Indudablemente las debilidades observadas al interior del proceso de Planeación cuya dependencia empieza hacer parte de la estructura orgánica municipal, desde al año 1989, con la primera elección popular de alcaldes, influyeron en gran medida en el hecho de que hoy se observe una irregularidad en la ocupación del suelo, tanto por equipamientos residenciales, comerciales e institucionales, incidiendo en la presentación de desigualdades en las dimensiones y trazados físicos de la red vial urbana, en este sentido y se pueden observar calles y carreras que ven truncada su dirección afectando el logro de un encadenamiento aceptable de vínculos espaciales; los tramos viales que poseen estas características son las siguientes:

- ➔ Carrera. 5A definida entre Calles 1 y 7
- ➔ Carrera. 8A definida entre Calles 1 y 6

- ➔ Carrera. 10 definida entre Calles 1 y 14A con trazado irregular
- ➔ Carrera. 10A definida entre Calles 1 y 7 para luego continuar desde la Calle 14A hasta la Calle 19.
- ➔ En el Barrio San Luis la Cra. 4A se define entre las Calles 3 y 4, igualmente se puede decir que los Barrios San José y San Luis no logran un encadenamiento directo con los Barrios Becerril Plaza, Los Cámpanos, Sourdis, Divino Niño, mediante vías internas, necesariamente lo hacen por la carrera 5 Vía Nacional, dado que se interfiere la comunicación entre calles 4 y 9.

Existen dos asentamientos de reciente ubicación en la Zona Urbana Municipal como son los Barrios Alto Prado y Seis de Enero, no obstante tener definidas su red vial logran unos vínculos espaciales aceptables de oriente a oeste viéndose interrumpidos estos en sentido norte – sur, dada la existencia de equipamientos ubicados entre calles 7 y 9.

Debido a la inexistencia de un código de urbanismo, la generación de espacios para la gente (peatón) no ha sido notoria, el diseño para la construcción de pavimento sobre las internas, sacrificó la sección de zona verde entre la calzada y los andenes, se observa esta configuración en las calles 11, 10 entre carreras 5 y 10C, Calles 9 entre carreras 5 y 10C, 8 entre carreras 5 y 8, la carrera 6 entre calles 7, 6 los tramos pavimentados localizados en Carrera 5A, 7, 8, 9, 10 y 10A están desprovistos de la zona de andén, y son vías angostas.

Las obras de pavimento correspondiente a las calles 8, 9, 10 se encuentran en regular estado, así mismo el tramo de la carrera 6 entre calles 7 y 6, por un lado debido al deterioro como resultado del tráfico y además al tratamiento inadecuado originado en rupturas del pavimento para acometer obras de acueducto y alcantarillado y/o reparar en estos sistemas.

Ciertamente la zona de andenes, se encuentra abandonada y no ha sido sometida a acciones de mantenimiento periódico y rutinario que los haga funcionales para el tránsito peatonal.

El único tramo vial interno que ha sido sometido a tratamiento para facilitar el tránsito peatonal, dotándolo del equipamiento necesario (bancas, iluminación) es la

carrera 6 entre Calles 8 y 11; actualmente presenta requerimientos en materia de obras físicas y dotación tendiente a mejorar su funcionalidad.

En términos generales las vías carecen de una señalización eficiente informativa, orientadora y preventiva; existen en la actualidad algunos elementos de señalización que no cumplen con su finalidad de orientar el tráfico, dado el deterioro que presentan producto de que han sido el blanco de la intolerancia y escasa cultura ciudadana reinantes.

## **2.0 SISTEMA VIAL RURAL**

El Municipio cuenta con vías clasificadas en tercer nivel, que unen las Zonas Urbanas de la ciudad de Becerril y las Corregimentales con la Zona Rural; constituyéndose en el único medio que posibilita el transporte y facilita el funcionamiento espacial urbano - rural. Estas vías se encuentran en un estado que se clasifica de malo a regular, debido a que se dificulta asumir con la periodicidad requerida el mantenimiento de las mismas, dado el alto costo que estas actividades representan, además es de tener en cuenta que al momento de abrir las vías no se acometen las correspondientes obras de arte. (Ver Mapa EQUIPAMIENTO RURAL No. 32)

El Cuadro No. VII- 2 muestra la estructura de la red vial rural, la cual se compone de 134,6 Kilómetros representados en vías, las cuales se detallan de la siguiente manera:

**CUADRO No. VII-2  
RED VIAL RURAL**

<b>Descripción</b>	<b>Kms.</b>	<b>Estado</b>
Estados Unidos.	14	Malo
La Guajirita.	8	Malo actual
Socomba - Pitalito.	7.6	Act/ en Mejoramiento
Poleo – Betulia - Bocas del Roncón.	15	Malo

**ESQUEMA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
MUNICIPIO DE BECERRIL - CESAR  
ATRIBUTOS VIALIDAD Y TRANSPORTE**

Poleo – Los Manantiales- Hondina.	22	Malo
Socomba – Caño Rodrigo	14	Malo
Vía Nacional Casa Blanca	5	Regular
Vía Nacional Buenavista	4	Regular
Las Minas Remolinos	6	Regular
Azufra	4	Malo
La Y Descanso – Platanal	35	Malo
Vía Nacional – Capihuara	4	Malo
La Pista – Los Manantiales	4	Malo
Las Minas – Canaima – Sabaneta	9.6	Malo
Vía Nacional Hatos La Guajira	7	Bueno
Vía Nacional Santa Cecilia	4	Malo
La Loma Tucucito	10	Malo
La Florida	3	Malo
Cartagena	4	Malo
Platanal	35	Malo

Estados Unidos y La Guajirita Corregimientos del Municipio, se encuentran relativamente cerca de la Cabecera Municipal. El primero localizado a una distancia de 14 Kms, al cual se llega por una vía que actualmente presenta mal estado, presenta 9.8 kms sin pavimentar desde la carretera Nacional a la Cabecera del mismo.

La Guajirita establece vínculos con la ciudad de Becerril mediante una vía de 8 kms de longitud, destapada y en mal estado.

La Cabecera Municipal, establece vínculos espaciales a través del carretable POLEO – RONCON tras un recorrido de 15 kms, con las veredas La Florida, Betulia, Riveras del Maracas, Bocas del Roncón, y es la vía que al empalmar con caminos de herradura sirven a la población indígena asentada en el Resguardo Yukpa de Sokorpa y Wiwa Arzarios de Campo Alegre.

La Red Poleo – Los Manantiales - Hondina, con un recorrido de 22 kms, en mal estado, conecta estas poblaciones con la Cabecera Municipal.

Mediante el tramo vial la Cabecera Municipal - Socomba – Pitalito, con una longitud de 7.6 kms, en mal estado, se unen las poblaciones de las veredas La Florida, Socomba, Pitalito, Barranquillita, y Caño Rodrigo abajo. Sobre éstas vías se emprendieron obras para la construcción de un puente sobre el Río Maracas, las cuales se encuentran inconclusas y no se ha conseguido el cometido final.

Existe sobre esta misma ruta otro tramo de vía que los usuarios utilizan para llegar a la vereda Caño Rodrigo, el cual presenta dificultad en su transitabilidad por cuanto se debe cruzar once (11) veces el río Maracas y Socomba.

Desde la Cabecera también es posible llegar a través de la Vía Nacional a las veredas Santa Fe (6 kms); Hatos La Guajira (7 kms), Santa Cecilia (8 Kms) y Capihuara ( ) son tramos de vías que se encuentran en mal estado.

En la zona Plana Municipal la ciudad de Becerril logra un encadenamiento espacial con las veredas Casa Blanca luego de 5 kms de recorrido desde la Va Nacional, su estado es regular; Buenavista con 4 Kms en regular estado, Remolinos con 6 Kms ingresando por el punto denominado las Minas y desde aquí hasta Canaima y Sabaneta tras un recorrido de 9.6 kms de longitud.

Existen otros ramales cuya apertura dota de muchos años atrás localizados igualmente en la Zona Plana como el que conduce La Y al Azufral con 4 kms; y por otro lado La Pista – Los Manantiales con 4 kms, representando un mal estado por la carencia de mantenimiento.

La Vía que desde la ciudad de Becerril comunica con la vereda El Platanal presenta mal estado, actualmente viene siendo sometido al mantenimiento correspondiente con su extensión de 35 kms, es ésta la vía que se perfila como una de las más importantes, dado el funcionamiento espacial que propicia su proyección por encontrarse en la zona que presenta el potencial carbonífero en el Municipio, su comunicación directa con el Municipio de El Paso y permitirá proyectar el Corregimiento de la Guajirita como el centro secundario, con funciones urbanas, que sirvan a la demanda de bienes y servicios que se desprenda de las nuevas actividades económicas asociadas a la explotación del carbón.

Desde la Guajirita es posible establecer comunicación con algunos asentamientos ubicados en la Zona Plana como son El Zorro, El Centro, Tamaquito, Remolinos, mediante tramos viales en mal estado que alcanzan un total de           Kms (Ver Cuadro No. VII-3).

**CUADRO No. VII-3  
ESTADO VÍAS LA GUAJIRITA**

<b>Descripción</b>	<b>Kms.</b>	<b>Estado</b>
El Zorro	8	Malo
El Centro		
Tamaquito		

El Corregimiento de Estados Unidos, comunicado con la ciudad de Becerril, tras un recorrido de 14 Kms., carretable que se encuentra en mal estado. Desde su Cabecera se desprenden otros ramales que propician la comunicación con veredas localizadas en territorio quebrado como son: Canadá (6 Kms), sitio denominado La Y (10 Kms); La Unión (15 Kms), Altos del Tucuy (20 Kms.), El Progreso (20 Kms), Manantial Alto (15 Kms), Manantial Bajo (10 Kms.) para un total de Kms., vía que presentan un estado regular dado que en esta zona ha permanecido últimamente la maquinaria realizando actividades de mantenimiento y apertura. (Ver Cuadro No. VII-4).

**CUADRO No. VII-4  
ESTADO VÍAS ESTADOS UNIDOS**

<b>Descripción</b>	<b>Kms.</b>	<b>Estado</b>
Estados Unidos La Y	10	Malo
Estados Unidos – La Unión	15	Regular
Estados Unidos – Manantial Alto	15	Malo
Estados Unidos – Canada	6	Regular
Estados Unidos – Manantial Bajo	10	Regular
Estados Unidos Alto del Tucuy	20	Malo

Algunas veredas localizadas al nororiente del municipio como son Iroka (Resguardo Indígena Yukpa); El Once, Coco Solo, Siete de Agosto, establecen comunicación con centros urbanos de Codazzi y Becerril, a través del sitio denominado Llerasca jurisdicción municipal de Agustín Codazzi, tramo vial que conduce al cruce del río Casacará, para luego comunicar las veredas citadas, mediante caminos de herradura.

Existen otros asentamientos como las veredas Trementina, El Once, Monte Frío, Coco Solo, a las cuales se puede acceder mediante caminos de herradura, conectados a un carretable que desde Codazzi (Llerasca) conduce al cruce. A estas veredas se llega además tomando la vía que desde Casacará conduce a la estación de Carrizal.