

3. INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO

3.1. SUBSISTEMA VIAL

3.1.1.REGIONAL

3.1.1.1. Subregión

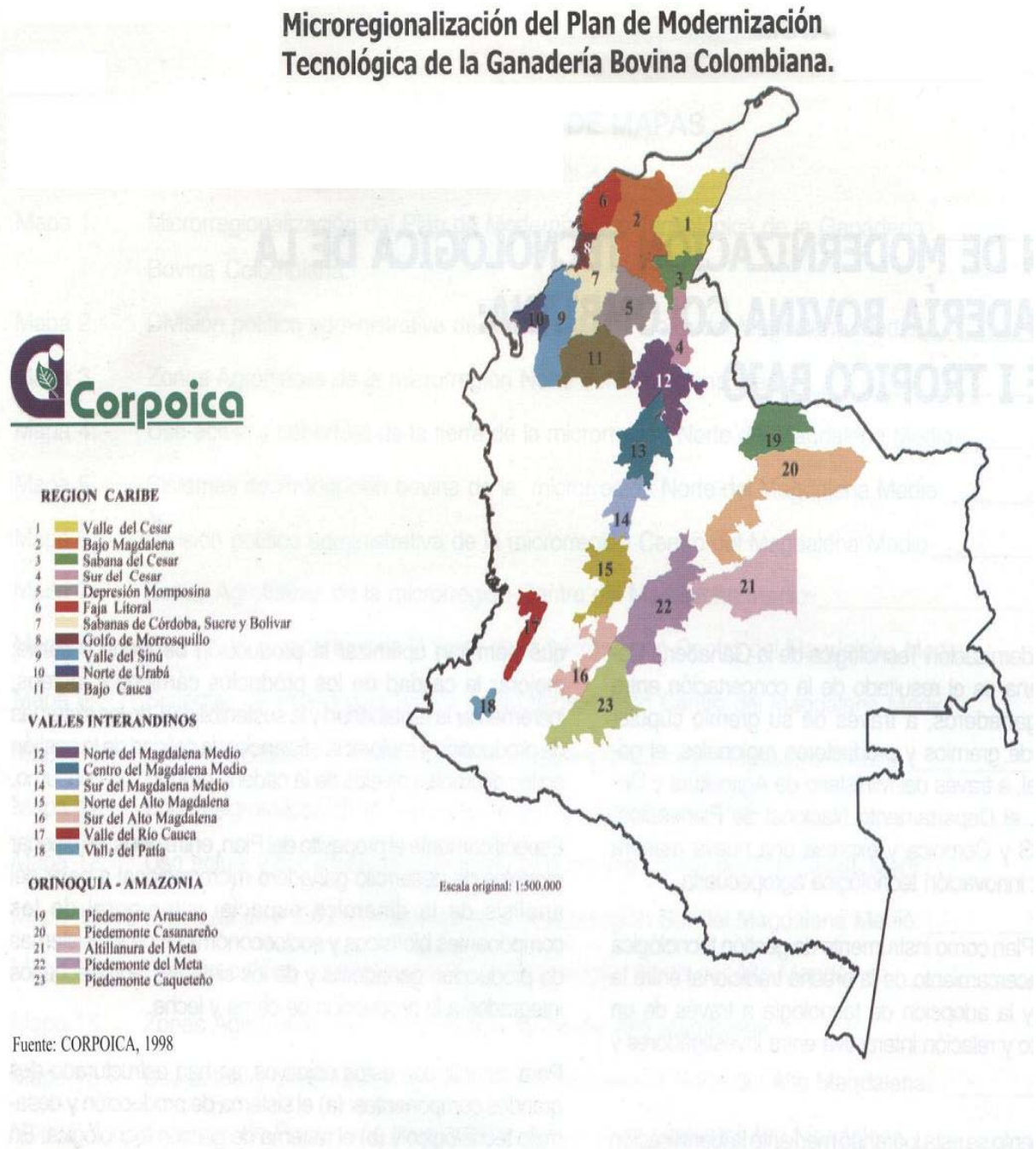
El municipio de Puerto Boyacá esta enmarcado sub-regionalmente dentro del sector del Magdalena Medio, definida como microrregión sur del Magdalena Medio¹, junto con poblaciones de: Ambalema, Armero-Guayabal, Lérída, Fresno, Mariquita, Honda, en el departamento del Tolima; Samaná, Victoria, La Dorada, en Caldas; Guaduas, San Juan de Rioseco, Puerto Salgar, Caparrapí y Yacopí, en el departamento de Cundinamarca. Limitando con la microrregión Centro del Magdalena Medio compuesta por los municipios de Sonsón, Puerto Triunfo, Puerto Nare y Puerto Berrio, en Antioquia y Bolívar en Santander.

Como puede apreciarse en el Mapa III - 1, el Magdalena Medio se ha subdividido por razones de tipo geoeconómicas, en tres subregiones, con las cuales existe un importante intercambio, en particular los polos de desarrollo de cada microrregión, La Dorada-para la sur-Nare y Puerto Berrio-para la centro- y Barrancabermeja-para la subregión norte; como principales núcleos de comercio. En la sección correspondiente a flujos y vínculos se hace una ampliación de este tema.

En este contexto las relaciones de tipo económico (comercio, servicios, industria etc.), son muy cercanas y profusas. El transporte intermunicipal es fluido, los intercambios comerciales son grandes, la industria especialmente derivada de las explotaciones ganaderas que se transforma en lácteos; los hidrocarburos, con una participación del transporte de crudos y gas natural, se caracterizan por ser un tanto excluyente, puesto que en la mayor parte de los participantes son empresas de otras regiones;

¹ Corpoica y otros, ídem.

Mapa IV-3- 1 Zonificación por Microregiones del Magdalena Medio



Tomado: Del Atlas de los Sistemas de Producción Bovina del Trópico Bajo Colombiano

Desde el Norte del Magdalena Medio, hasta el sur del Alto Magdalena zonas 12, 13, 14, 15 y 16.

Las explotaciones pesqueras, cuya organización no presenta solidez ni visión de largo plazo, con problemas endémicos y estructurales.

Se identifican dos Centros Regionales Principales, que polarizan los flujos comerciales: Barrancabermeja y La Dorada.

El centro regional, que capta los flujos comerciales de Puerto Boyacá y Honda, es La Dorada, ya que ofrece una mayor infraestructura para la actividad comercial y sus actividades conexas.

La producción ganadera de Puerto Boyacá se comercializa principalmente con Medellín, Bogotá, Pereira, Ibagué y moderadamente en La Dorada.

El otro centro regional es Barrancabermeja, centro petrolero y comercial del norte del Magdalena Medio que influye en la actividad petrolera y comercial de Puerto Boyacá y Puerto Berrio.

La cercanía de municipios como La Dorada y Barrancabermeja, centros importantes, se constituye en una potencialidad para el desarrollo de Puerto Boyacá. Durante el lapso 1973-1985, estos municipios presentaron el mayor crecimiento poblacional.

La principal vía que comunica al municipio con el centro del país, es la carretera pavimentada a Bogotá, que conecta a La Dorada, Honda y Guaduas.

Puerto Boyacá se comunica con la costa por la autopista Medellín y la Troncal de la Paz; directamente con la capital del departamento, Tunja, únicamente a través del municipio vecino de Otanche con una carretera en mal estado, lo que dificulta una relación más fluida con los centros de poder económicos, sociales y administrativos de su propio departamento.

Para el municipio de Puerto Boyacá, el Magdalena Medio representa su gran paisaje, caracterizándola como una unidad especial de funcionamiento en el ámbito regional, se extiende desde Ambalema [Tolima] hasta la Bodega Central [Bolívar], en una longitud de 386 Km aproximadamente.

Este gran paisaje, esta integrado por los municipios de La Dorada, Puerto Salgar, Puerto Triunfo, Puerto Boyacá, Puerto Nare, Puerto Berrio; Bolívar, Cimitarra, Puerto Parra, Simácota, El Carmen, San Vicente de Chucurí, Betulia, Río Negro, Yondó; Barrancabermeja, Sabana de Torres Puerto Wilches, Canta Gallo, San Pablo, San Alberto, San Martín, Santa Rosa, Simití, Morales, Gamarra y Aguachica. Zona que obedece a una integración por sus sistemas de producción e idiosincrasia de su población, más que a una división político-administrativa oficial.

En general todos los municipios del Magdalena, confirman a la región su unidad, cuya columna vertebral se soporta en la acuavía que es río *Grande de la Magdalena* y la carretera *Troncal del Magdalena Medio*. Algunos de los municipios que componen el gran paisaje, se encuentran conectados entre sí por vía férrea y fluvial.

La localización respecto de los ejes de desarrollo del departamento de Boyacá, genera una problemática de orden político administrativo, su ubicación en un valle, al extremo occidental del departamento, además de la interferencia que surge por la presencia de la Serranía de las Quinchas y en general por la Cordillera Oriental; dificulta las comunicaciones; razón por la cual el municipio se ha desarrollado bajo el predominio del contexto regional y con muy poca participación del político departamental.

Todo lo anterior, debido a que los departamentos mantienen la jurisdicción sobre los municipios llamados "del gran paisaje", por la conexión potencial al río de La Magdalena; pero a su vez son municipios de difícil acceso desde las capitales de departamentos, razón por la cual la región denominada Magdalena Medio, se ha desarrollado con su propia dinámica, un tanto independiente de sus regiones naturales geográficas. Esta es la mayor característica de la región.

3.1.1.2. Local

SISTEMA VIAL MUNICIPAL

Desde el contexto regional, los vínculos físicos del municipio con los centros nodales, son fundamentalmente: el sistema vial Terrestre como lo es la Troncal del Magdalena Medio, la red Vial Nacional, el sistema fluvial con el río Magdalena, los sistemas Férreo y Aéreo, que llega hasta el municipio vecino de Puerto Triunfo, en el Centro Poblado de Puerto Perales. Comunicaciones que facilitan que los centro poblados, la zona rural y la urbana se conecten a las localidades para un efectivo intercambio. El sistema vial municipal se conforma de tres elementos intermunicipal el rural y el urbano, veamos:

Intermunicipal Nacional

No obstante, afianzando su vocación, el municipio de Puerto Boyacá se caracteriza como "Corredor Vial", a través de su red de carreteras, se conecta a tres áreas de orden nacional:

La integración vial con el sistema de carreteras nacionales y sus contrapartes en el nivel regional y local se pueden sintetizar de manera general en el Mapa III-2.

Troncal del Magdalena Medio



Fotografía 1. Características de la Autopista Troncal del Magdalena Medio

Esta vía de orden nacional, es una carretera paralela al río Grande de la Magdalena, constituyéndose en la columna vertebral de la región del Magdalena Medio, desde el municipio de Honda (Tolima), hasta la costa Atlántica y posicionado al municipio de Puerto Boyacá como sitio de paso desde el interior a la costa.

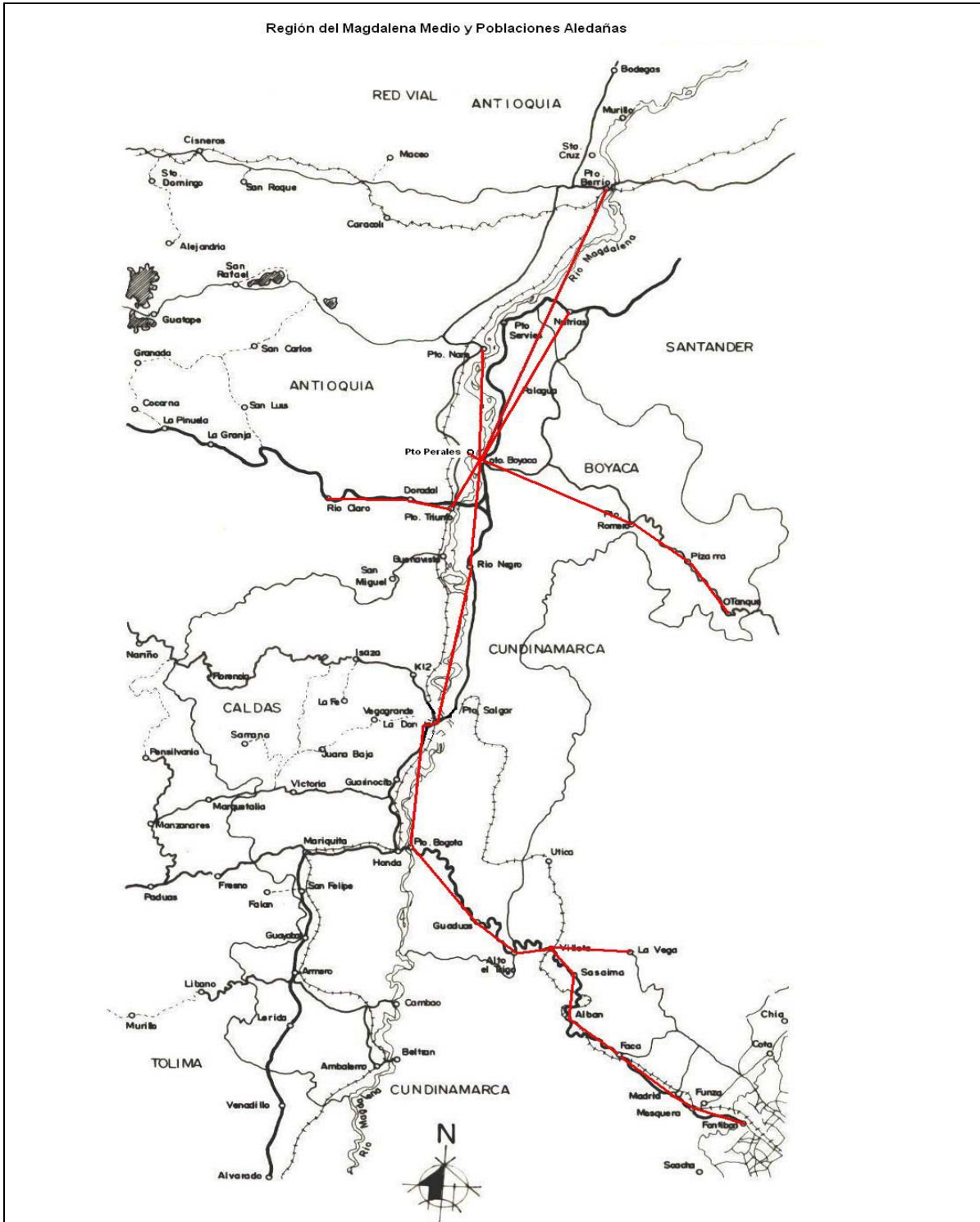
Esta vía llega a la región desde el alto Magdalena, municipios del Norte del Huila, pasando por los del sur, centro y norte del Tolima, oriente de Caldas, Occidente de Cundinamarca y Boyacá. Sus conexiones más importantes:

La conexión Bogotá - La Costa: desde que esta vía fue abierta, la anterior ruta a la costa (por Bucaramanga), se ha visto disminuida de manera considerable, de hecho la mayor ruta de transporte intermunicipal hacia la costa, es por la troncal del Magdalena Medio. Esta conexión ubica a Puerto Boyacá en la ruta más significativa de transporte de bienes y servicios desde y hacia la provincia, la capital y las zonas de consumo de mayor potencial.

La conexión Bogotá - Medellín: la que garantiza el mayor flujo vehicular en el país, une las dos ciudades más importantes en el área comercial, vía por la cual el municipio participa en una visión geoestratégica importante, afianzada por la nueva vía Bogotá-El Vino-Tobia-Puerto Salgar, a nivel del sector de Korán, que acerca la capital a tres horas y media, posicionando al municipio como territorio substancial desde la capital, pues ubica a Puerto Boyacá con una conexión turística de paso hacia Medellín.

Conexión Occidente-Ibagué: Desde el occidente Colombiano, lo que incluye el Valle del Cauca, Norte del Valle, Chocó y el Eje Cafetero, por la vía al Alto de la Línea que baja hasta Ibagué, haciendo contacto con la Troncal.

Mapa IV-3- 2 Flujos y Vínculos en el Contexto Regional y Nacional



Estas vías como tales forman la columna vial que conecta el municipio al sistema nacional y regional. Más detalles a continuación:

Fotografía 2. Estado Actual de La Vía

Puede verse el estado de la vía, que incluso, en otros tramos se encuentra en un estado más deplorable.

Esta vía conecta con la que viene de Bogotá y va a la costa, este tramo es entre Puerto Boyacá y Puerto Berrio.



Carretera Bogotá-El Vino-Vía Tobía Grande-Puerto Salgar

Esta carretera conecta a los municipios de La Dorada, Puerto Salgar, Puerto Boyacá y el Magdalena Medio con Bogotá llegando por el Oriente y con el norte hacia la Costa Atlántica. Esta vía se encuentra parcialmente en ejecución y se espera que al terminar la administración 2002-2006 este totalmente terminada.

Carretera Vía Medellín

Corresponde a la calzada que se desprende de la troncal del Magdalena, en el sitio denominado la Glorieta, en la vereda El Marañal.

Fotografía 3. Tratamiento Vial en el Cruce de la Vereda El Marañal, carretera hacia Medellín

Esta ruta comunica parte del Magdalena Medio con el Sur-Occidente de Antioquia y el denominado Magdalena Medio Antioqueño. También es utilizada por el flujo proveniente del norte del Tolima, el Eje Cafetero y la Costa Atlántica hacia Medellín.



Intermunicipal Regional

Comparten su recorrido con municipios vecinos del departamento, con centros poblados en los cuales existe intercambio con las zonas rurales del municipio de Puerto Boyacá.

Carretera Otanche

Corresponde a una vía de segundo orden, con bajo nivel de flujo; esta vincula al municipio de Puerto Boyacá con su departamento, se encuentra mal estado y es de difícil tránsito, por lo que los usuarios prefieren otra ruta.



Fotografía 4. Sitio El 2 ½ Estrella Vial Municipal

En este sitio se reparten las vías que van a la zona rural y a la vez, lugar obligado de paso para los vehículos que viajan del interior hacia la costa Atlántica.

Históricamente fue la primera transversal y vínculo con la capital, Tunja, se convirtió en la principal

salida de la región esmeraldera al occidente del departamento de Boyacá.

El proyecto denominado “Troncal de la Libertad” que une a Puerto Boyacá con Norte de Santander, los Llanos Orientales y Venezuela en segunda instancia, integrará comercialmente la región ganadera con centros de consumo e intercambio, en visita reciente el gobierno nacional manifestó que su construcción es un hecho y que los contratos están en curso.

Fotografía 5. Punto de encuentro Vial El 2 ½ , Norte-Sur a Oriente-Occidente

En la dirección del vehículo se llega de la vereda El Marañal (desde el Sureste Antioqueño); desde La Dorada y Honda.

En la dirección izquierda derecha de la fotografía, se llega a la mayor parte de la zona rural, las veredas correspondientes al corregimiento de Puerto Pinzón.



Carretera A Córcega

Corresponde a una carretera que se comunica con el departamento de Santander, es una vía secundaria al interior del municipio, para la comunicación de los dos departamentos.

De acuerdo a la normatividad vigente los recursos para el mantenimiento a las vías de carácter nacional deben aplicarse la normatividad siguiente: "**Artículo 85º: Destino de los recursos del peaje.** En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes de vías no concesionadas, como mínimo será invertido el 80% para la rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y en la respectiva zona de influencia, y el excedente podrá ser invertido en la conservación de la red nacional de carreteras, a cargo del Instituto Nacional de Vías".

Rural Intramunicipal

La densidad vial departamental es de 0,72 Km/Km², una de las más altas del país. Este índice de densidad no es homogéneo en todo el territorio, puesto que las zonas norte y oriente presentan un desequilibrio con respecto a las zonas centro y occidente.

Puerto Boyacá, con un total de vías construido de 536,77 Km (segundo orden), da una densidad de 0,16 Km/Km², una de las más bajas en el departamento.

Las comunicaciones en el ámbito municipal en el suelo rural se determinan mediante la explicación de flujos y vínculos descrita en el capítulo III, Desarrollo Vial. Sin embargo, CORBOYACA, ha considerado que es necesario ampliar esta información en este capítulo, lo que se hará seguidamente:

Existen dos (2) tipologías de vías:

1. Las construidas por las empresas Petroleras (ECOPETROL y Omimex) en razón de la exploración y explotación de los campos, que son consideradas como de tráfico pesado no continuo. No obstante, no poseen las mejores especificaciones y hoy por hoy se les hace muy poco mantenimiento por parte de las mencionadas empresas. Se definieron por circuitos viales y sus principales características son: (se deberán identificar en plano vial).

Troncal – Calderón.	calzada: (6 a 8 metros) acabado: Crudo con material pétreo estado: Buena. Topografía: Plana
Km 32 (Morris) - Calderón	calzada: (5 metros) acabado: En recebo estado: Buena. Topografía: Plana
Cruce Palagua – Autopista	calzada: (5 metros) acabado: En asfalto estado: Buena. Topografía: Plana
Cruce San Luis – Ermitaño	calzada: (5 - 6 metros) acabado: En asfalto 50%, afirmado 50% estado: Regular. Topografía: Plana

2. Construidas en su mayoría por INVIAS y otras por el Municipio, con mejores especificaciones de obras de arte, pero que por efectos invernales se deterioran con gran facilidad por efectos de socavación, mal estado de la banca y taludes y asentamientos de viviendas inmediatos.

Cruce del Delirio – Córcega	calzada: (3 metros) acabado: afirmado estado: Mala. Topografía: Plana
Cruce del Delirio – Cruce del Chaparro	calzada: (6 metros) acabado: tierra estado: Mala. Topografía: Plana
Troncal- Las Ánimas	calzada: (3 metros) acabado: tierra estado: Mala. Topografía: Plana
Km.14- Puerto Pinzón	calzada: (5.50 metros) acabado: tierra estado: Mala. Topografía: Plana
Puerto Romero – Otanche	calzada: (3.50 metros) acabado: tierra estado: Mala. Topografía: Pendiente

Km 2½ - Puerto Romero

calzada: (6.20 metros)
 acabado: afirmado base granular hasta el aeropuerto.
 estado: Regular.
 Topografía: Plana

Tabla IV-3- 1. Afectaciones e Impacto Ecológico

Trayecto	Ancho	Tipo de Vía
Puerto Boyacá-Km 2½	6,60	Troncal
Puerto Serviez	2,65	Local
El Delirio	19,20	Local
Agualinda	12,60	Local
La Ceiba	18,36	Local
Carangales	6,96	Local
Unión Puerto Gutiérrez	2,76	Regional
Isla Carbonero	1,50	Local
El Ermitaño	9,00	Local
Cruce La Ceiba-Cruce el Marfil	12,90	Regional
El Marfil - Caño Negro	10,38	Local
Caño Negro - El Terminal	6,90	Local
Cruce Las Torres-Dos Quebradas-Puerto Pinzón	35,58	Local
El Pescado- Patio Bonito	11,10	Local
Patio Bonito-Las Pavitas-Puerto Romero	12,28	Local
Puerto Romero-La Cristalina	6,48	Local
Cruce La Cristalina-Los Andes	7,98	Regional
Carangales-Caño Jaguey-Guanegro	15,90	Local
Guanegro-El Trapiche-Puerto Pinzón	9,90	Local
Cocomono-La Unión-Puerto Gutiérrez	5,25	Local
La Troncal-Cocomono	6,74	Regional
Total	212,32	

Fuente: Secretaría de Planeación y Obras, 2003

3.2. SUBSISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE

El transporte goza de la especial protección estatal y está sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras en la materia, las que se incluyen en el Plan Nacional de Desarrollo, y como continúa bajo la dirección, regulación y control de Estado, sin perjuicio de que su prestación puede ser encomendada a particulares.

El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público;

implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada modo.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos de la Ley 336 de 1996.

Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional.

Parque Automotor e Índice de Motorización

En la Tabla III-10, se puede apreciar un resumen del número de vehículos que se encuentra en Puerto Boyacá y la participación en lo relativo a propiedad, sector al cual pertenece, además incluye las motocicletas, que son un medio de transporte muy importante en la comunidad Porteña.

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD	%
PARTICULARES	1.166	31,56%
PÚBLICOS	452	12,24%
OFICIALES	16	0,43%
MOTOCICLETAS	2.060	55,77%
TOTAL	3.694	100,00%

Tabla IV-3- 2. Descripción del Parque Automotor en Puerto Boyacá.

De acuerdo con la certificación No. 405 del 23 de noviembre de 2001, sobre el PARQUE AUTOMOTOR se puede sumar como registrados 6.039

VEHÍCULOS, lo que significa una gran demanda de servicios que permanentemente están utilizando las vías del perímetro urbano y donde podemos apreciar un alto grado de participación de las motocicletas

Según Censo del Parque automotor hecho en los meses de Enero y Febrero de 2002, existen 3.694 vehículos matriculados.

Viajes de Carga y Peso Transportado

Para comprender los movimientos poblacionales se debe partir del hecho de la situación o posición regional – nacional del municipio-, que como se explicará mas adelante, corresponde a un municipio “Conector Nacional” es decir, es un municipio de paso. Debido a ello, se presenta un flujo intermunicipal poblacional importante, cuyos datos se consignan más adelante.

En lo referente al transporte para las áreas rurales es diario y permanente, con desplazamientos matinales al área urbana y de regreso en la tarde en vehículos tipo campero, llamados veredales.

Flujos Vehiculares Transporte Publico y Privado

Los flujos vehiculares se hacen en una serie de eventos periódicos, generados por un tránsito vehicular que puede variar de acuerdo al escenario urbano por causales como: Tamaño, Cantidad, Peso, Carga etc.), además, de la cantidad de personal por movilizar, el número de viajes que se realizan, el tipo de carga a transportar, en la velocidad de rodamiento en su recorrido, entre otras; Estas condiciones afectan el desempeño de las vías intra e intermunicipales, especialmente entre Puerto Boyacá – Doradal, Puerto Boyacá – Puerto Berrio y entre Puerto Boyacá - La Dorada, por ser troncal acceso de influencia directa.

Flujos Peatonales

El municipio de acuerdo a los cambios presentados ha desarrollado flujos peatonales con relación a los siguientes elementos:

- ▶▶ Cambios en la localización de actividades y/o equipamientos de carácter urbano de centros administrativos.
- ▶▶ Especialización de los usos del suelo para ciertas actividades, por ejemplo, centro comercial, colegios, etc.
- ▶▶ Las relaciones definidas por el sistema de transporte público, es decir, paraderos, terminales de transporte y parqueaderos.
- ▶▶ Los flujos peatonales se ven interrumpidos por la atención de cafeterías y bingos sobre los andenes, al igual que con las ventas callejeras y exposición de productos en ellos.

Transporte Intermunicipal

Suministrado por empresas de Transporte con operación en el Municipio de La Dorada, que cubren las rutas La Dorada-Puerto Boyacá contra Puerto Boyacá - La Dorada.

Cooperativa Multiactiva de Transportadores del Magdalena Medio "COOTRANSMEDIO" y Compañía de Transportes Puerto Boyacá S.A. "CIATRABOY S.A".

Cooperativa Multiactiva de Transportadores del Magdalena Medio "COOTRANSMEDIO".

Es una de las empresas más antiguas de Puerto Boyacá, que ha crecido a la par de la demanda de servicio iniciando su operación según Resolución No. 439 del 3 de octubre de 1983, en modalidad de pasajeros, tipo de vehículos, camperos y radio de Acción Veredal.

Compañía de Transportes Puerto Boyacá S.A. "CIATRABOY S.A.". Mediante Resolución No. 065 del 29 de enero de 1974 expedida por el extinto INTRA, se fijó la capacidad transportadora a la empresa "Transportes Puerto Boyacá, Ltda.", así:

Capacidad Transportadora Máxima:	7 Autos	65 Camperos
Capacidad Transportadora Mínima:	5 Autos	55 Camperos

Mediante Resolución 436 del 23 de septiembre de 1975 se fijó una nueva capacidad transportadora:

Capacidad Transportadora Máxima:	85 Autos y/o Camperos
Capacidad Transportadora Mínima:	65 Autos y/o Camperos

Que mediante las Resoluciones No. 531 del 9 de noviembre de 1983 y 003 de enero 10 de 1989, se renovó la Licencia de Funcionamiento y Clasificación de la empresa con las siguientes características:

Modalidad	: Pasajeros
Categoría	: "A"
Sede	: Puerto Boyacá
Tipo de Vehículos	: Automóviles y Camperos
Término	: 10 años
Radio de Acción	: Urbano y Veredal Puerto Boyacá

La Resolución Administrativa No. 377 de marzo 19 de 1991 expedida por el Alcalde del Circuito de Puerto Boyacá, resuelve conceder la adición de la Licencia de Funcionamiento en la siguiente forma:

RADIO DE ACCIÓN	: VEREDAL
TIPO DE VEHÍCULOS	: Automóviles y Camperos
CAPACIDAD MÁXIMA	: 100 camperos y/o automóviles
CAPACIDAD MÍNIMA	: 74 Camperos y/o automóviles

3.3. SISTEMA FLUVIAL

3.3.1. RÍO MAGDALENA

La conexión fluvial del río Magdalena con la costa, le permite la posibilidad de transferir grandes cantidades de productos a muy bajo costo, incluso hasta la salida al mar.

El gran río de la Magdalena como eje estructurante de la región y como elemento histórico natural fundamental, que une toda la región, se beneficia de dos características básicas; hasta inmediaciones del municipio de Puerto Boyacá es un elemento básicamente ecológico y de recurso natural, pero a la altura del sur del departamento de Bolívar, el río se constituye en vía fundamental de comunicación que se responsabiliza prácticamente de todo el flujo poblacional. Para el caso específico del municipio, el río Magdalena es vínculo de comunicación con el departamento de Antioquia; puesto que existen varios puntos de conexión con centros poblados ribereños.

3.3.2. RÍO ERMITAÑO

Este río posee un buen caudal, lo que lo hace navegable para embarcaciones pequeñas en gran parte de su longitud, es apto para la pesca, y desplazamiento de pasajeros, especialmente cuando existen problemas en las vías que conducen a sus principales centros poblados.

Fotografía 6. Cambio de la Dinámica del río Ermitaño

La acción antrópica deja sus huellas. Sobre el curso del río, la deforestación ataca las orillas y pone en peligro el entorno circundante, casos como este se presentan en todo el territorio del municipio.



Tales como: Puerto Pinzón, La Arenosa y el Ermitaño, no obstante, la presencia de problemas de arrastre de materiales de sus riberas especialmente a la altura de Puerto Pinzón, donde ha sido el causante de la desaparición de una parte del poblado; cosa parecida sucede en centro Poblado de El Ermitaño, donde periódicamente inundan grandes extensiones debido a la falta de protección vegetal de las riberas, producto de la deforestación y de la acción antrópica. En las políticas de manejo y aprovechamiento integral del recurso hídrico, cabe la propuesta para identificar los sectores donde el río es navegable y se interponen acciones para la recuperación de su navegabilidad.

3.4. SISTEMA FERROVIARIO

No existe un sistema Férreo, la posibilidad se encuentra en el corregimiento de Puerto Perales en el municipio vecino de Puerto Triunfo; este mueve, habitualmente carga y pasajeros desde y hacia la Costa Atlántica; en la actualidad esta en Stand-By por la adjudicación mediante concesión a la firma FENOCO-Ferrocarriles del Norte de Colombia- con problemas de tipo legal y de contratación.

3.5. TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS



Fotografía 7. Transporte de Hidrocarburos

El crudo circula por una tubería de acero, con protección, el ducto está a la vista, aunque en la actualidad se procura enterrar la tubería, por seguridad.

La zona es propicia para el

transporte de los hidrocarburos que van y vienen desde y hacia la costa Atlántica y las zonas en las que se procesa y produce el crudo.

Por este concepto se obtienen regalías, que se calculan con base en el tramo que cruza la tubería y el volumen que por ella se transforma.

3.6. SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO

Gráfico IV-3- 1. Boletín de Oferta de Viajes Aéreos desde la Región del Magdalena Medio

	DESTINO	DIAS	SALIDA	LEGGADA
MEDELLÍN	PTO. PERALES	(Lu, Mar, Mie, Jue, Vie)	06:10	06:45
	PTO. PERALES	(Vie y Dom)	14:00	14:35
PTO. PERALES	MEDELLÍN	(Lu, Mie y Vie)	10:55	11:30
	MEDELLÍN	(Mar y Jue)	07:00	07:35
PTO. BERRÍO	MEDELLÍN	(Vie y Dom)	14:50	15:25
	BOGOTÁ	(Lu, Mie y Vie)	07:00	08:35
	PTO. BERRÍO	(Lu, Mie y Vie)	07:00	07:20
BOGOTÁ	PTO. PERALES	(Lu, Mie y Vie)	10:20	10:40
	BOGOTÁ	(Lu, Mie y Vie)	07:35	08:35
BOGOTÁ	PTO. PERALES	(Lu, Mie y Vie)	09:05	10:40
	PTO. BERRÍO	(Lu, Mie y Vie)	09:05	10:05

01800041 2525 LINEA GRATUITA NACIONAL
EN MEDELLÍN: 255 99 99 - 361 73 29

Existen rutas de la región para salida y regreso, promovidas por la empresa Aerolíneas de Antioquia, que ofrece un portafolio de itinerarios variados, con cobertura para las ciudades de Bogotá y Medellín y desde estas puede hacerse el punte a cualquier ciudad del país o del exterior.

Una idea de cual es la frecuencia, la cobertura y la confiabilidad de los vuelos puede apreciarse en la gráfica.

Los vuelos se hacen casi diariamente, las tarifas son cómodas (por razones inherentes a la naturaleza del presente trabajo no se publican las mismas).

No obstante es evidente la falta de un sistema de transporte aéreo que cubra desde Honda hasta Barrancabermeja las necesidades de un potencial de usuarios, que aspiran llegar a sus destinos de una manera más eficiente y rápida; máxime si se tiene en cuenta que existe una infraestructura sub-utilizada como es el Aeropuerto e Calderón, administrado por el Batallón de Infantería y la Fuerza Aérea Colombiana (FAC). En la prospectiva se planteará acciones al respecto.

La Infraestructura para el desarrollo Urbano se encuentra en la parte 8, Capítulo 03.

TABLA DE CONTENIDO

3.	INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO	153
3.1.	SUBSISTEMA VIAL.....	153
3.1.1.	REGIONAL.....	153
3.2.	SUBSISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE	163
3.3.	SISTEMA FLUVIAL	167
3.3.1.	RÍO MAGDALENA	167
3.3.2.	RÍO ERMITAÑO.....	167
3.4.	SISTEMA FERROVIARIO.....	168
3.5.	TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS.....	168
3.6.	SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO	169