

3. INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO

3.1. SUBSISTEMA VIAL

3.1.1.URBANO

3.1.1.1. Local

SISTEMA VIAL MUNICIPAL

Urbana Intramunicipal

A través del Sistema Vial se integran los diferentes espacios en que se ha dividido el Área Urbana y se crearon los canales de distribución, tanto de las redes de servicios públicos, como de los flujos de tráfico de bienes y personas y en conjunto funciona el Sistema de Ordenamiento del Espacio.

Malla Vial

La ciudad tiene aproximadamente 300 manzanas, el 30% de ellas presentan una estructura definida por sus lados (paramento, andén y vía), las demás tienen algunos predios definidos pero sin estructura vial formal y un porcentaje importante corresponde a desarrollos subnormales.

La longitud total de la malla vial municipal es de 537,38 Km; mientras que la longitud de la red vial rural es de 496,47 Km, y para la red vial urbana de 40,68 Km. Dando una densidad de 0,36 Km/Km² para el municipio: 13,93 Km/ Km² para el suelo urbano y 0,34 Km/Km² en el suelo rural.

En vías de 1º, 2º y 3º orden. Se puede decir que el 60% se encuentra en buen estado, el 20% en regular estado y un 20% en mal estado. El 60% se ha pavimentado y el 40% está aún sin capa de rodadura.

Quedan 4,20 Km de vías urbanas nuevas por construir y 1,47 Km para ampliación y mantenimiento; las mismas que se propone adelantar a través del plan de inversiones de la propuesta del plan. En la zona rural son 245,66 Km para mantenimiento y ampliación.

Estacionamientos

Uno de los factores que genera mayor deterioro en una zona urbana es la falta de estacionamientos. Estos frecuentemente se hacen sobre las vías públicas, y en las zonas de mayor congestión, por la presencia áreas para la prestación de los servicios sociales y las zonas comerciales e institucionales, en general donde se da la oferta de bienes y servicios.



Fotografía 1. Invasión del Espacio Público

La zona del parque Jorge Eliécer Gaitán, es una de las más deterioradas, por la presencia de automotores de uso público, allí funciona el terminal de transporte del municipio.

En el numeral siguiente se puede conocer el parque automotor, y de esta forma establecer las necesidades de parqueaderos. Debe considerarse que: Puerto Boyacá es un municipio en el cual existe una importante cantidad de motocicletas, que se han transformado en el sistema de transporte ideal para la masa laboral que trabaja en el centro.

Clasificación y Descripción de las Vías.

Las vías que sirven al territorio municipal se clasifican en la siguiente forma:

Tabla III- 1 Caracterización Vial del Municipio de Puerto Boyacá

Especificaciones	Arteria			Locales		Peatonales	
	V-1	V-2	V-3	V-4	V-5	V-6	V-8
Calzada	7,50-9,0	6,00-7,50	6,00	6,50	5,50	4,50	4,50
Zona Verde Izq.	1,5						
Doble Z. Verde							1,50
Andén Izq.	1,50-2,40	1,5-2,4	1,50	1,50	1,50	1,50	
Andén Der.	1,50-2,40	1,5-2,4	1,50	1,50	1,50		
Andén Central						1,50	1,50
Z. Verde Der.	1,50						

Fuente: Oficina de Transportes y Tránsito

Tabla III- 2. Inventario Vial Urbano, Puerto Boyacá

SITIO - SECTOR	CALZADA			BERMA			ACERAS ESTADO
	ANCHO	ESTADO	TIPO	ANCHO	ESTADO	ANCHO	
Calle 7 Carrera 2-3	5.2	Bueno	Flexible	2.50	Regular	2.00	Bueno
	4.9	Bueno	Flexible	1.50	Regular	2.50	Regular
Calle 7 Carrera 3-5	6.50	Regular	Flexible	1.80	Regular	3.90	Regular
				2.30	Regular	2.70	Bueno
Calle 8 Carrera 2-3	8.00	Bueno	Rígido			2.70	Bueno
						3.40	Bueno
Calle 9 Carrera 2-3	8.00	Bueno	Rígido			4.00	Regular
						3.90	Regular
Calle 9 cra.3 y cl. 7	11.00	Regular	Afirm.			1.90	Bueno
						2.70	Bueno
Carrera 3 Calle 7-11	7.80	Regular	Rígido			2.80	Bueno
						3.00	Bueno
Calle 10 Carreras 2-3	8.20	Bueno	Rígido			3.20	Bueno
						3.20	Bueno
Calle 11 Carreras 2-3	9.00	Bueno	Rígido			2.30	Bueno
	9.20					3.50	Bueno
Calle 11 Carreras 3-4	9.20	Bueno	Rígido			4.00	Bueno
	8.90	Regular	Rígido			2.80	Bueno
Carrera 3 Calles 11-12	8.80	Regular	Rígido			3.00	Bueno
		Regular	Rígido				Bueno
Carrera 3ª Calles 11-7	11.00	Regular	Rígido			2.70	Bueno
						2.40	Bueno
Carrera 4 Calles 11-7	8.20	Bueno	Rígido			2.70	Bueno
						3.40	Bueno
Calle 11 Carreras 4-5	9.20	Bueno	Rígido			2.90	Bueno
						2.90	Bueno
Calle 12 Carreras 4-5	9.20	Bueno	Rígido			2.60	Bueno
						2.00	Bueno
Carrera 4 Calles 12-13	11.20	Bueno	Rígido			2.40	Bueno
						2.90	Bueno
Calle 12 Carrera 3-4	9.10	Bueno	Rígido			1.90	Bueno
	8.90	Bueno	Rígido			3.90	Regular
Calle 13 Carrera 4-5	07.50	regular	rígido			2.90	Bueno
						3.30	Bueno
Calle 14 Carreras 3ª-5	6.80	bueno	rígido			2.80	Bueno
	5.60	bueno	rígido			3.40	Bueno
Calle 15 Carrera 2-4	06.80	bueno	rígido			3.30	Bueno
						3.50	Bueno

SITIO - SECTOR	CALZADA			BERMA			ACERAS
	ANCHO	ESTADO	TIPO	ANCHO	ESTADO	ANCHO	ESTADO
Calle 15 Carreras 4-5	06.50	regular	afirmado	1.40	Regular	1.80	Bueno Bueno
				1.90	Regular	2.00	
Calle 16 Carreras 2-3ª	4.70	Regular	afirmado	3.30	Malo	1.20	Bueno
				2.50	Malo	2.00	Rgular
Calle 16 Carreras 3ª-4	6.80	Bueno	Rígido			3.70	Bueno
						3.40	Bueno
Calle 16 carreras 4-5	06.00	Regular	Afirmado			4.00	Bueno
						4.00	Bueno
Calle 17	7.80	Regular	Afirmado	1.00	Regular	2.10	Bueno
Carreras 2-3A				1.00	Regular	2000	Bueno
Calle 17	6.80	Bueno	Rígido			3.50	Bueno
Carreras 3 -4						3.40	Bueno
Calle 17	7.50	malo	Afirmado	1.50	Regular	1.80	Bueno
carreras 4-5				1.30	Regular	1.90	Bueno
Calle 18	11.20	Regular	Afirmado	3.50	Regular	2.00	Bueno
Carreras 2-5				3.10	Regular	2.20	Bueno
Calle 19	11.00	Regular		3.00	Regular	2.00	Bueno
Carreras 2-5				3.90	Regular	2.00	Bueno
Calle 20	013.30	Regular	Afirmado			4.80	Bueno
Carreras 2-3						1.90	Malo
Calle 20	5.60	Bueno	Rígido	3.00	Regular	1.90	Bueno
Carreras 3-5	5.50	Bueno				2.80	Regular
Carrera 3	9.00	Bueno	Rígido			3.80	Bueno
Calles 20-14						4.10	Bueno
Carrera 3ª	7.10	Bueno	Rígido			3.30	Bueno
Calles 20-14						3.30	Bueno
Carrera 3ª	07.10	Bueno	Rígido			3.30	Bueno
Calles 20-14						3.30	Bueno
Carrera 4	09.00	Bueno	Rígido			3.90	Bueno
Calles 20-14						3.90	Bueno
Carrera 2	10.70	Regular	Afirmado			4.00	Regular
Calles 20-18						3.70	Regular
Carrera 2	07.00	Bueno	Rígido			3.40	Bueno
Calles 18-14						3.70	Bueno
Carrera 2	06.80	Bueno	Rígido			3.60	Bueno
Calles15-14						3.60	Bueno

SITIO - SECTOR	CALZADA			BERMA			ACERAS
	ANCHO	ESTADO	TIPO	ANCHO	ESTADO	ANCHO	ESTADO
Calle 14	13.00	Regular				5.30	Regular
Carrera 1-2						2.00	Regular
Carrera 2	8.50	Regular	Rígido			2.90	Bueno
Calles 13-14							
Calle 13	8.00	Bueno	Rígido			2.90	Bueno
Carreras 2-3						2.90	Bueno
Calle 13	9.10	Malo	Tierra			2.40	Malo
Carrera 1-2						2.50	Malo
Calle 12	6.40	Regular	Afirmado			2.90	Bueno
Carrera 2-3						2.80	Bueno
Calle 12	8.20	Malo	Tierra			2.70	Regular
Calles 1-2						2.80	Regular
Calle 11	9.20	Regular	Afirmado			2.80	Regular
Carreras 2-3.						2.10	Regular
Calle 11	9.10	Malo	Tierra			2.80	Regular
Carreras 1-2						2.20	Regular
Calle 10	7.50	Regular	Afirmado			2.30	Bueno
Carreras 1-2						2.60	Bueno
Carrera 4	8.80	Bueno	Adoquín			2.70	Bueno
Calles 11-12	9.00	Bueno	Adoquín			2.00	Bueno
Carrera 12	9.00	Bueno	Rígido			2.00	Bueno
Calle 4-5							
Calle 13	9.40	Bueno	Rígido			2.80	Bueno
Carreras 3-4						1.80	Bueno
Carrera 3ª	8.70	Bueno	Rígido			2.60	Bueno
Calles 14-13							
Calle 14	5.70	Bueno	Rígido			2.90	Bueno
Carreras 3A-4	6.60	Bueno	Rígido			3.60	
Carrera 3ª	7.00	Bueno	Rígido			4.20	Malo
Calle 14-15							

En la Tabla III-3, puede observarse el estado y las características de las vías del suelo urbano como complemento a la Tabla III-2.

La señalización vial es parte primordial en el buen funcionamiento de la estructura vial municipal, en este aspecto se tienen importantes avances, sin embargo es necesario ampliar la cobertura; en el plan vial, presentado

a la secretaría departamental de tránsito y transportes se sustenta con lujo de detalles este componente (Ver Tabla III-5).

Tabla III- 3 Señalización Vial Existente, Puerto Boyacá

SITIO	TIPO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
Calle 7 carreras 2-3	SR-01	PARE	01
Calle 7 Carreras 3-5	SR-01	PARE	03
	SP- 47	ZONA ESCOLAR	01
	SP	ENTRADA Y SALIDA DE VEHÍCULOS	02
Calle 9 Carrera3 Calle 7	SR-10	PARE	01
Calle 3 Calles 7-11	SR-01	PARE	01
	SR-28	PROHIBIDO PARQUEAR	01
	SR-39	SENTIDO DE CIRCULACIÓN DOBLE	01
Calle 10 Carreras 2-3	SR--38	SENTIDO CIRCULACIÓN	01
Calle 11 Carreras 2-3	SR-01	PARE	02
Calle 11 Carreras 3-4	SR- 28	PROHIBIDO PARQUEAR	01
Carrera 3ª Calle 11-7	SR-01	PARE	01
Calle 11 Carreras 4-5	SR-01	PARE	01
	SP-38	GLORIETA	01
Carrera 4 calle 12-13	SR-01	PARE	01
	SP-20	SENTIDO DE CIRCULACION	01
Calle 12 Carreras 3-4	SR-10	PARE	01
	SR-38	SENTIDO DE CIRCULACION	01
Calle 13 carreras 4-5	SR-01	PARE	02
	SR- 38	SENTIDO DE CIRCULACION	01
Calle 14 Carreras 3ª-4	SR-01	PARE	01
Calle 15 carreras 2-4	SR-01	PARE	03
	SR-38	SENTIDO DE CIRCULACION	01
Calle 15 Carreras 4-5	SR-01	PARE	02
	SR-38	SENTIDO DE CIRCULACION	01
Calle 16 carreras 3ª -4	SR-01	PARE	01
Calle 16 Carreras 4-5	SR-01	PARE	01
Calle 17 carreras 2-3A	SR-38	SENTIDO DE CIRCULACIÓN	01
Calle 17 carrera 4-5	SR-01	PARE	01
Calle 19 Carrera 2-5	SR-38	SENTIDO DE CIRCULACION	01
Calle 20 carrera 2-3	SR-38	SENTIDO DE CIRCULACION	01
Calle 20 carreras 3-5	SR-01	PARE	01
Carrera 3 Calles 14-20	SR-01	PARE	01
Carrera 4 Calles 14-20	SR-01	PARE	01
	SR-34	SENTIDO CIRCULACION	01
Carrera 2 carrera 14-18	SR-01	PARE	01
	SR-38	SENTIDO DE CIRCULACION	01

Los Gráficos 1 y 2, representan secciones de las principales configuraciones viales: La carrera 5 es de orden Nacional y la de mayor jerarquía y en la Tabla III-6 su categoría está dada por el número que le corresponde.

Es evidente la carencia de información relacionada con vías en el municipio de Puerto Boyacá.

Se resalta la necesidad de desarrollar estudios destinados a optimizar el componente de vías y transporte, el cual debe empezar por organizar la parte administrativa.

En el transporte público se desconocen con mayor profundidad, características operativas y si existe o no deficiencias o sobreoferta en el parque automotor, siendo el usuario el que cubre económicamente las posibles ineficiencias.

La falta de una central de transportes intermunicipal y de terminales de transporte para el servicio público urbano, generan invasiones sobre el espacio público.

EJES ESTRUCTURANTES

Además de los hitos y nodos, una ciudad o formación urbana cualquiera, tiene ejes estructurantes, que son el soporte de su crecimiento. Están conformadas por las vías que integran el suelo urbano con el entorno regional y las vías principales que integran los diferentes sectores de la ciudad.

Para el caso de Puerto Boyacá, son evidentes tres tipos de ejes estructurantes: Los tradicionales del suelo urbano original, el eje vehicular regional y los ejes secundarios.

El río Magdalena se constituye indudablemente en el principal eje estructurante del territorio, ya que como elemento histórico natural fundamental que une toda una región, posee dos características básicas: hasta inmediaciones del municipio de Puerto Boyacá como un elemento primordialmente ecológico y de recurso natural y hasta la altura del sur del departamento de Bolívar, como vía fundamental de comunicación para todo el flujo regional.

Para el caso específico del municipio, el río Magdalena es vínculo de comunicación con el departamento de Antioquia; así, existen varios puntos de conexión con centros poblados ribereños. La Sierra-Puerto Serviez: a

través de dichos corregimientos se relaciona con el municipio de Puerto Berrio, en La Sierra se encuentra Termosierra, fuente de empleo y desarrollo. Con Puerto Perales: lo une mediante el transporte de pasajeros a este corregimiento, cuya jurisdicción corresponde al municipio de Puerto Triunfo.

Ejes Estructurantes Tradicionales

La carrera 5ª. o Avenida General Santander y los caños el Progreso y Cristo Rey como elementos reguladores de agua y de aire, al respetar sus rondas.

Carreras 5ª, y 4ª.

Es evidente en el casco urbano original, cómo el crecimiento estuvo dirigido en sentido norte- sur ya que conserva en esencia las características de retícula original del mismo correspondiente a los ejes viales generados por los desplazamientos de Puerto Niño hacia Puerto Boyacá y así mismo la mayoría de sus áreas periféricas generadas a partir de la prolongación de esta trama.

Sin embargo, hoy son las carreras 5a y 4a., las que siguiendo el trazado original de manzanas reticulares, se erigen como las más importantes.

En términos generales siguen una trayectoria recta (el cual hace asumir a las vías un sentido paralelo al río Magdalena) y tienen su punto de encuentro al occidente en remates sobre la avenida Kennedy.

Al oriente no tienen un punto definido, pues la 5ª. tiene carácter Nacional con la Troncal del Magdalena Medio, en tanto que la 4ª. no tiene un remate real, pues se trunca sobre la calle 24 en primera instancia y a la altura de los barrios Galán y La Paz no tiene una dinámica de eje ordenador.

La carrera 5ª., es sin duda columna y eje ordenador por excelencia, reparte y lleva los recorridos más importantes, ya que está generosamente diseñada como doble vía (doble carril por vía), con francas zonas verdes al centro y laterales. (Ver Gráfico

Esta vía conecta el sector de Pueblo Nuevo con el centro desde una articulación mal diseñada, que se presenta a la altura de la estación de servicio "JAV", en el cruce con la Avenida Kennedy, dándole una identidad urbana especial al sector que más adelante analizamos.

Eje Vehicular Regional

Vía Departamental:

Esta vía de orden nacional paralela al río Magdalena, se constituye en la columna vertebral de la región del Magdalena Medio, posicionado al municipio de Puerto Boyacá como sitio de paso desde el interior a la costa.

Aparece como el actual eje de crecimiento tendencial del suelo urbano, respondiendo a las condiciones para el rodamiento, puesto que el ancho de su calzada y la regularidad de la superficie son óptimos. Este eje se concentra en la carrera 5ª., al entrar al interior del área urbana.

De esta forma, en el costado este, se ha dado origen a un área en expansión de la ciudad hacia esta Troncal, donde se desarrolla la Feria Ganadera y el Sena. Sin embargo, su población, infraestructura y nivel de servicios es casi nula pues para el momento son áreas rurales entre el hotel Palagua y la "Y"

Deberá implementarse un intercambiador más apropiado sobre el viaducto en el sector de "la Y", puesto que este sitio será indudablemente la articulación más importante entre la troncal del Magdalena Medio, con un futuro ensanchamiento de la paralela sobre la carrera 5ª.

Ejes Estructurantes Secundarios.

CARRERA 4ª.

Las carreras 4ª., recorre el casco urbano tradicional a todo lo largo, cruzando por el Parque Principal, al frente de importantes edificaciones comerciales: Comunica indirectamente con otro espacio público importante como es el estadio Municipal.

CARRERA 3ª.

Conecta el sector del barrio Pueblo Nuevo con el centro del casco urbano y este, con Villa Magdala al extremo oriental donde termina sobre la calle 31. En su recorrido se relaciona con la Plaza de Mercado y el Templo Parroquial en forma tangencial, lo que da una idea de su importancia. Es el complemento de circuito vial con la carrera 5ª., porque además ha sido el origen de algunos asentamientos al extremo oeste.

Este eje se constituye a partir de la Av. Kennedy y en sentido oeste -este, hasta la calle 16, tal vez en el principal soporte vial comercial de la ciudad,

pues desde él se cumplen la mayoría de las actividades de este orden. Tiene su mejor y más larga continuidad hacia el Barrio Pueblo Nuevo, con una identidad propia como lo es el sector denominado "El Boquerón". Comunica directamente este sector de la ciudad, con el Estadio Municipal.

La Calle 14

La 14, como la mayoría de las calles tiene su origen en el Puerto de los Jonson, pues se desarrollan hacia el sur cerrando la trama urbana en forma de retícula. Soporta múltiples usos: residencial, industrial y comercial. Ha sido eje de crecimiento histórico y acceso principal al cementerio.

Justamente se ve interrumpido por el cementerio (que invade el espacio público), limitando el desarrollo de la ciudad hacia puerto Niño, e impidiendo otra salida alterna que descongestionaría la ciudad. Es por lo tanto, una vía que se está consolidando y que requiere ser tomada en cuenta muy especialmente en la nueva normatividad urbana. (Ver Gráfico 4-III-2)

La Carrera 2ª.

Comunica directamente el sector del Estadio con el centro del casco urbano, pasando por la Alcaldía Municipal, llega a la articulación que lleva al puerto de los Jonson.

Su importancia radica en que se convirtió en el eje institucional por excelencia, además ha sido el origen de algunos asentamientos de tipo espontáneo. En su extremo oriental, sobre las calles 16 a 18 se encuentra gran parte de la zona denominada "de tolerancia".

Problemas actuales.

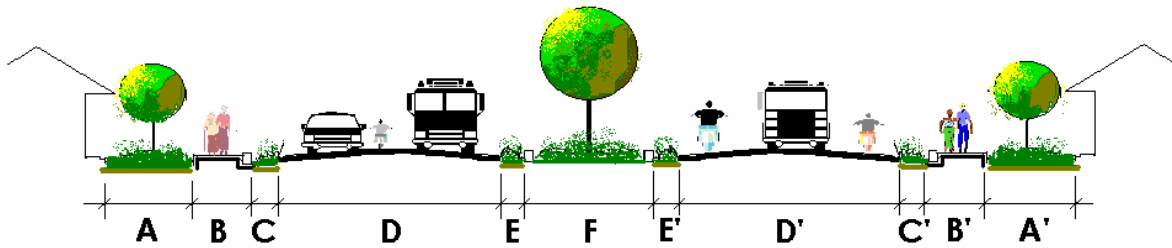
Altos volúmenes de tráfico especialmente los fines de semana cuando se presentan actividades especiales como el mercado y eventos extraordinarios.

Invasión del espacio de tráfico para parqueo.

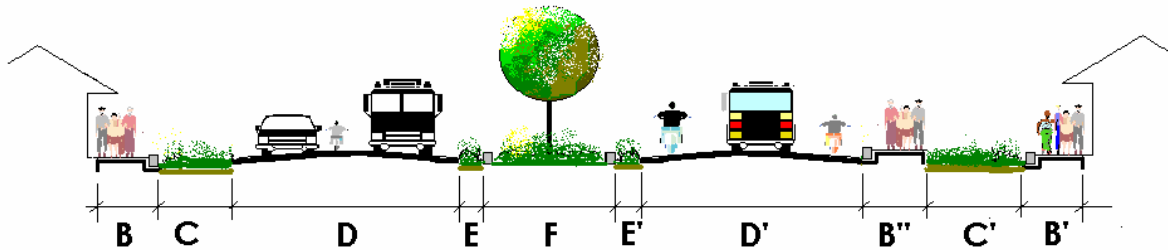
Carencia, mala ubicación y mal uso de la señalización, originando conflictos e inseguridad en la conducción e impidiendo el normal funcionamiento del tráfico.

Altos Índices de accidentalidad presentados en el casco urbano, originados por el exceso de velocidad vehicular.

Gráfico 4-III- 1. Cortes Secciones Viales Típicas en Puerto Boyacá

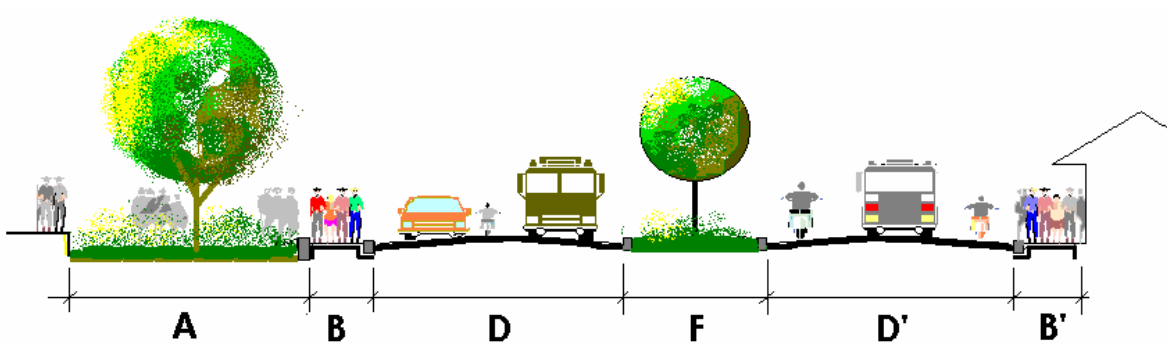


1- Carrera 5ª (Calles 24 y 20)

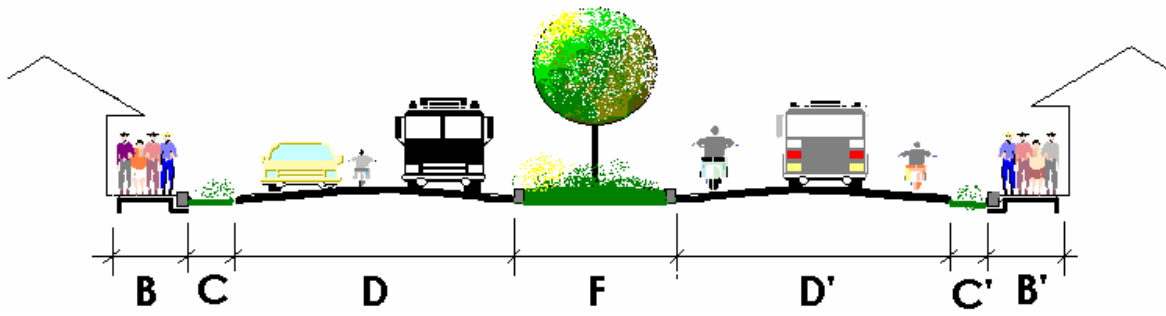


2- Carrera 5ª. (Calles 20 y 7ª.) (B'' Andén peatonal en ejecución)

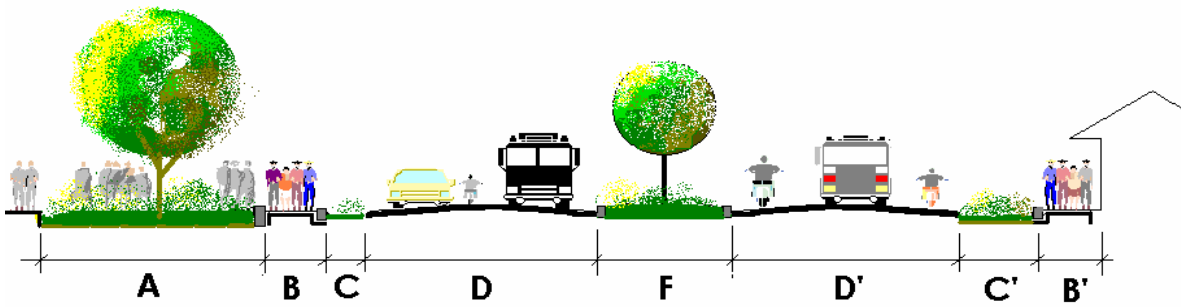
Gráfico 4-III- 2. Cortes Secciones Viales Típicas en Puerto Boyacá, continuación



3- Calle 14 (Carreras. 3ª. y 4ª. (Iglesia - Plaza))



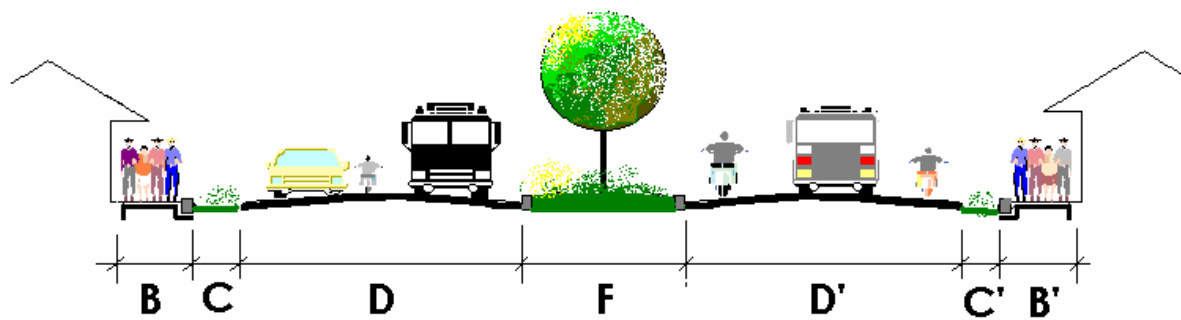
4- Calle 14 (Carrera 5ª y Cementerio)



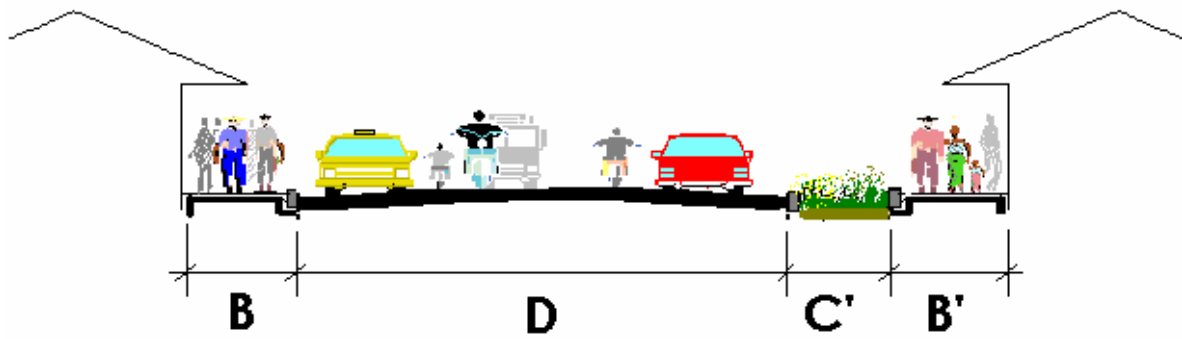
5- Calle 20 (Carreras 2ª-5ª)

6- Calle 18 (Carreras 2ª -5ª)

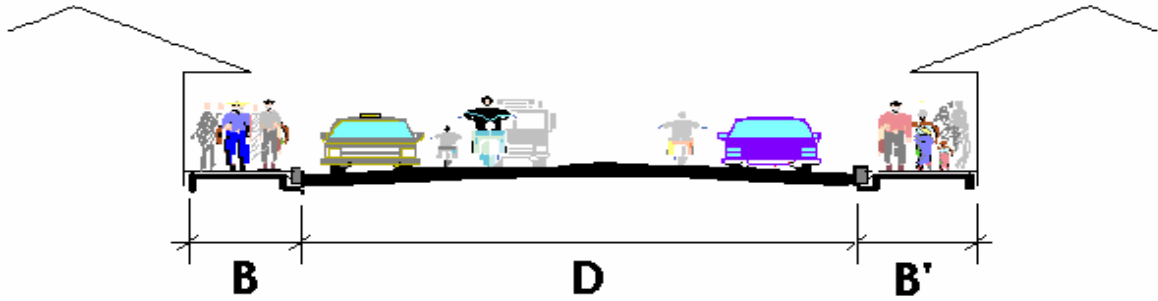
Gráfico 4-III- 3. Cortes Secciones Viales Típicas en Puerto Boyacá, continuación



7- Carrera 5ª (Calle 7ª – La Cárcel)



8- Carrera 5ª (La Cárcel -Calle 5ª)



9- Carera.3ª (Calles 11 a 7ª)

10- Calle 6ª (Carreras 3ª - 5ª)

Tabla III- 4. Sección de Vías

Vía	A Antej.	B Andén	C Berma Lat.lz.	D Calzada	E Berma Central	F Separador	E' Berma Central	D' Calzada	C' Berma Lat.d	B' Andén	A' Antej.
1- K 5ª 24 /20	2.5	1.5	1.5	7.4	1.5	4.00	1.5	7.4	1.5	1.5	2.5
2- K 5ª 20 / 7ª.	-	2.6	5.3	6.2	4.2	4.7	1.5	6.15	5.7	3.00	
3- Cl. 14 Ks.3ª/4ª.	2.30	2.47	-	7.4	-	3.10	-	6.15	-	2.80	-
4- Cl.14 K.5ª/Cem.	-	1.8	2.4	6.00	-	2.9	-	6.00	1.4	1.4	-
5-Cl.20 Ks. 2ª.-5ª.	10.50	1.9	.80	5.55	-	2.45	-	5.70	3.00	2.00	-
6-Cl 18 Ks. 2ª.-5ª.	-	3.00	3.10	4.40	-	1.10	-	4.30	4.00	2.00	-
7-K.5ª. Cárcel	-	2.4	1.8	5.00	-	2.00	-	5.00	2.00	2.5	-
8-K5a. .Cárcel.- Cl.5ª.	-	5.00	-	6.00	-	-	-	-	3.20	-	-
9-K.3ª. Cl.11-7ª.	-	3.05	-	11.00	-	-	-	-	-	2.95	-
10-Cl.6ª. K.3ª-5ª.	-	3.05	-	11.00	-	-	-	-	-	2.95	-

Fuente: Equipo (H&M POT) toma de medidas en metros.

Carreras en Sentido Este-Oeste

Calles en Sentido Norte-Sur

Nota: Se observa en el Sector de Pueblo Nuevo, que los perfiles tanto de andenes como de calzada disminuyen ostensiblemente a un promedio de 1.20 y 6.00 mt., respectivamente.

Tabla III- 5 VÍAS ARTERIAS

ITEM	DELIMITACIÓN
1	Carrera 5a desde la Avenida Kennedy hasta el punto denominado como la "Y".
2	Carrera 3 desde la calle 1 hasta la calle 22
3	Calle 14 desde la carrera 1 hasta la carrera 8
4	Avenida Kennedy desde la carrera 1 hasta la salida a Puerto Niño
5	Carrera 2 desde la avenida Kennedy hasta la calle 17
6	Carrera 4 desde la Avenida Kennedy hasta la calle 20
7	Carrera 6 desde la calle 14 hasta la calle 20
8	Calles 11, 12, 13, 15 hasta 22, desde la carrera 1 hasta la carrera 8.

Fuente: Estudio de Factibilidad Organismo de Tránsito y Transporte.

Tabla III- 6 VÍAS LOCALES

ITEM	DELIMITACIÓN
1	Carrera 3 desde la calle 14 hasta la calle 22
2	Calle 10 y 11 entre la carrera 1 y la carrera 5

Fuente: Estudio de Factibilidad Organismo de Tránsito y Transporte.

Tabla III- 7 VÍAS PEATONALES

ITEM	DELIMITACIÓN
1	Senderos ecológicos proyectados paralelos a los caños.
2	Sendero caño El Progreso y caño Cristo Rey
3	Sendero malecón, orilla del Río Magdalena.

Fuente: Estudio de Factibilidad Organismo de Tránsito y Transporte.

Para el desarrollo del municipio son importantes, además del estado de las vías, el sistema de transporte es de particular importancia, las empresas que lo conforman y los flujos y rutas, intermunicipales e intramunicipales. En el numeral siguiente se trata este tema.

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 III- 10. 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 en Puerto Boyacá tal como se presenta en la Tabla III-10.

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 Urbano

Que en virtud de la Ley 336 de 1996 se expidieron los Decretos Reglamentarios 1553 y 1558 de 1998, modificados por los Decretos 170 y 172 de 2001 y en consecuencia la administración expidió los actos administrativos No. 010, 013 y 015 de marzo del 2000 y 019 de 24 de abril de 2000 en favor de "COOTRANSMEDIO LTDA."

RUTAS COOTRANSMEDIO

Ruta No. 1

Recorrido Circular:

Calle 31, carrera 4, calle 29, Avenida 5, Calle 20, Carrera 3A, Calle 11, Carrera 2, Calle 4, Carrera 3, Calle 6, Carrera 5, Calle 11, Carrera 4, Calle 20, Avenida 5, Calle 29, Carrera 4, Calle 31, con su respectivo horario.

Ruta No. 2

Carrera 3, calle 29, Carrera 3, Calle 28, 27, 26, 25, 24, 23, 22, Carrera 2, Calle 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, Carrera 3, Calle 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28 y 29 (Paradero), con su respectivo horario.

Ruta No. 3

Calle 26, Carrera 3A, Carrera 5, Calle 19, Carrera 9, Calle 22, Carrera 7A, Calle 19, Carrera 7A, Calle 19, Carrera 7, Calle 13, Carrera 3, Calle 2, Calle 10, Carrera 3, Calle 11, Calle 5, Avenida 5, Calle 13, Carrera 7, Calle 19, Carrera 9, Calle 22, Carrera 7A, Calle 19, Avenida 5, Calle 26, Carrera 3A, con su respectivo horario.

Para **“Transportes Puerto Boyacá, Ltda.”** De otra parte mediante Resolución Administrativa de Transporte Público No. 002 de noviembre 2 de 1994, expedida por la Alcaldesa Municipal Ad-Hoc de Puerto Boyacá, se amplió la Ruta No. 1 allí determinada la cual quedó así.

Ruta No. 1. Barrio Villa Magdalena-Centro-Barrio Club Amas de Casa - Centro - Barrio Villa Magdala.

Longitud: 10 kilómetros

T. Recorrido : 30 minutos
T. Servicio : 7.00 a.m. - 7:30 P.M.

Horarios y Frecuencias:

Horarios	Frecuencias	No. Despacho
7:00 - 8:30 A.M.	c/10 minutos	1
8:31 - 11:30 A.M.	c/20 minutos	1
11:31 - 14:00 P.M.	c/10 minutos	1
14:31 - 17:30 P.M.	c/20 minutos	1
17:31 - 18:30 P.M.	c/10 minutos	1
18:31 - 19:30 P.M.	c/30 minutos	1

Tipo Vehículos : Microbuses, busetas, camionetas
Capacidad Mínima: 3 vehículos;
Capacidad Máxima: 5 vehículos

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.

La evolución de los flujos vehiculares en el municipio se ha visto claramente determinados por el proceso de crecimiento, con relación a la estructura física espacial y la localización de los diversos estratos de la población.

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.

TABLA DE CONTENIDO

3.	INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO	620
3.1.	SUBSISTEMA VIAL.....	620
3.1.1.	URBANO	620
3.2.	SUBSISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE	635
3.3.	SISTEMA FLUVIAL	639
3.3.1.	RÍO MAGDALENA	639