REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL META
MUNICIPIO DE PUERTO LOPEZ
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Gobierno Sano
PUERTO LÓPEZ - META

INFORME DIAGNOSTIVO VIAS CONVENIO SOLIDARIOS

INFORME DIAGNOSTICO CONVENIOS SOLIDARIOS AIM- MUNICIPIO DE PUERTO LÓPEZ- JUNTAS DE ACCIÓN COMUNAL – AGENCIA PARA LA INFRAESTURCUTRA DEL META

MUNICIPIO DE PUERTO LOPEZ – META

ALCALDIA MUNICIPAL DE PUERTO LOPEZ

MAYO 2023

REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL META
MUNICIPIO DE PUERTO LOPEZ
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

LOCALIZACION DE LA VIA

La localización de la vía se encuentra situada en el municipio de Puerto López, más exactamente a uno 3 km después de la vereda la Balsa a unos 18 km aproximadamente del casco urbano del municipio, las coordenadas de la inicio y fin son las siguientes:

LOCALIZACIÓN	*COORDENADAS GEOGRÁFICAS*	
Punto Inicio	4° 4'36.59"N	73° 4'37.04"O
Punto Final	4° 8'12.02"N	73° 5'13.00"O



Foto 1. Localización del Puente objeto de intervención.
Fuente. Propia

El inicio de la vía en estudio se encuentra por la entrada de la pista de Tobasia, aproximadamente 3 km después de la vereda la balsa, sobre la vía nacional que comunica Villavicencio y Puerto López el cual se denominará como K0+000.



Foto 2. Punto de inicio pista de tobasia.
Fuente. Google Earth

La vía del presente diagnostico comunica las veredas, guichiral, el tigre, Patagonia con el casco urbano del municipio de Puerto López, vía de suma importancia para la dinamización de la economía, la interacción entre el campo y la zona urbana, esta vía es el medio para acceder a diferentes servicios que se ofrecen en la cabecera municipal, así como elemento fundamental en el sustento de familias que tienen su operación económica fuera del casco urbano, de acuerdo a lo anterior el tener una malla vial en buen estado beneficia tanto a la comunidad rural como a la urbana.

DATOS GENERALES Y DESCRIPCION

Los datos registrados a continuación inician en el K0+000 y corresponden a la entrada de la pista tobasia, hacia la vereda Guichiral.

Desde el punto de inicio K0+000 se evidencia que la capa de rodadura esta en pavimento flexible pero el cual se encuentra en muy mal estado, se presentan hundimientos, abultamientos, **descascaramiento**, ahuellamiento, baches, así como pérdida total del pavimento flexible en algunos tramos de la vía en mención.

La vía en estudio tiene una longitud de aproximadamente 6,87 km **desde** su punto de inicio al punto final, según las coordenadas antes expuestas, esa vía comunica la vía nacional ruta Puerto López – Villavicencio, con un cruce que comunica a las veredas Guichiral, el tigre y Patagonia.

La vía cuenta con un ancho de vía de aproximadamente 9 m, cuenta con algunas estructuras de drenaje como puentes y alcantarillas, la vía se encuentra pavimentada en algunos tramos sin embargo este pavimento no está en buenas condiciones, cuenta con señales de tránsito, existen estructuras eléctricas en algunos costados de la vía.

Esta vía tiene constante tráfico de vehículo de carga pesada, como volquetas doble troque, camiones de carga animal, entre otros vehículos de menores dimensiones, el tráfico de estos vehículos hace que la vía se deteriore muy fácilmente y generé inconformidad con las diferentes comunidades a las que comunica.



Foto 3. Foto aérea de la vía y la pista de tobasia.
Fuente. Foto Propia

ANÁLISIS DE LA VÍA Y ESTADO ACTUAL

La vía objeto de este diagnóstico a lo largo de su recorrido se encuentra en paupérrimas condiciones, debido a que presenta una capa de rodadura de mala calidad, en las cuales se destaca, presencia de material arcilloso, diferentes patologías del pavimento, puentes y estructuras en malas condiciones, falta de señalación.

No existe a lo largo del recorrido una demarcación de la vía, pocas señales de tránsito, debido que a los daños que se han venido presentando año tras año, los

conductores transitan fuera de la vía debido a su mal estado, eso hace que se amplié el ancho de vía.

La vía se encuentra delimitada en algunas zonas, sin embargo, el mal estado de algunas zonas ha causado otras zonas de paso de los vehículos afectando más el estado de la vía actual.
De acuerdo con el Manual INVÍAS, el ancho de calzada mínimo es de 6 metros con un ancho de berma entre 0.5m y 1m y se podría decir que esto se podría cumplir en el momento de hacer un mejoramiento o rehabilitación de la vía.

El trazado actual de vía presenta algunas curvas simples que no significan problema para un mejoramiento y/o rehabilitación de la vía, en cuanto a seguridad si refleja un gran inconveniente ya que no se encuentra señalizada, no cuenta con iluminación y/o alumbrado público, adicional la capa de rodadura está en mal estado lo cual puede producir accidente de tránsito y daños a los vehículos que allí transitan.

Se ha analizado que para la intervención de dicha vía es necesario la conformación de una nueva estructura de vía que soporte la carga que sobre ella transita, tomando en cuenta el tránsito y tipo de vehículos, de esta forma se asegura una vida útil más prolongada, se ahorraran gasto de mantenimiento correctivo y se verá una ahorro económico a largo plazo.

A pesar que la vía cuenta con obras de arte tipo alcantarilla y puentes, se encuentra en mal estado por la aparición de baches los cuales se han convertido en huecos de grandes dimensiones, lo que ha causado, perdida del bombeo de la vía, empozamiento de aguas lluvia, así como daño estructural de la vía

Sobre la vía en referencia no existen curvas verticales considerables, únicamente en zonas donde se encuentran alcantarillas construidas o puentes, que hacen la vez de una especie de curva vertical pequeña.

A lo largo del recorrido se encontró con algunas estructuras tipo puentes y alcantarillas, que en la inspección visual se encontraban en buen estado, sin embargo, es necesario realizarle un diagnóstico más detallado, en la actualidad ninguna de estas estructuras presenta fallas o fracturas visibles, se encuentran un poco colmatadas, pero esto es fácil de subsanar.

ESTRUCTURA	COORDENADA
PUENTE 1	4° 6' 46,443"N – 73°4'43,664" W
PUENTE 2	4°6'32,048"N – 73°4'45,428" W
PUENTE 3	4°5'15,501"N – 73°4'39,03" W
PUENTE 4	4° 05'04,48" N – 73°04'37,08" W



Foto 4. Puente No. 1
Fuente. Foto propia.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL META
MUNICIPIO DE PUERTO LOPEZ

SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA



Foto 5. Puente No. 2
Fuente. Foto propia.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL META
MUNICIPIO DE PUERTO LOPEZ

SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

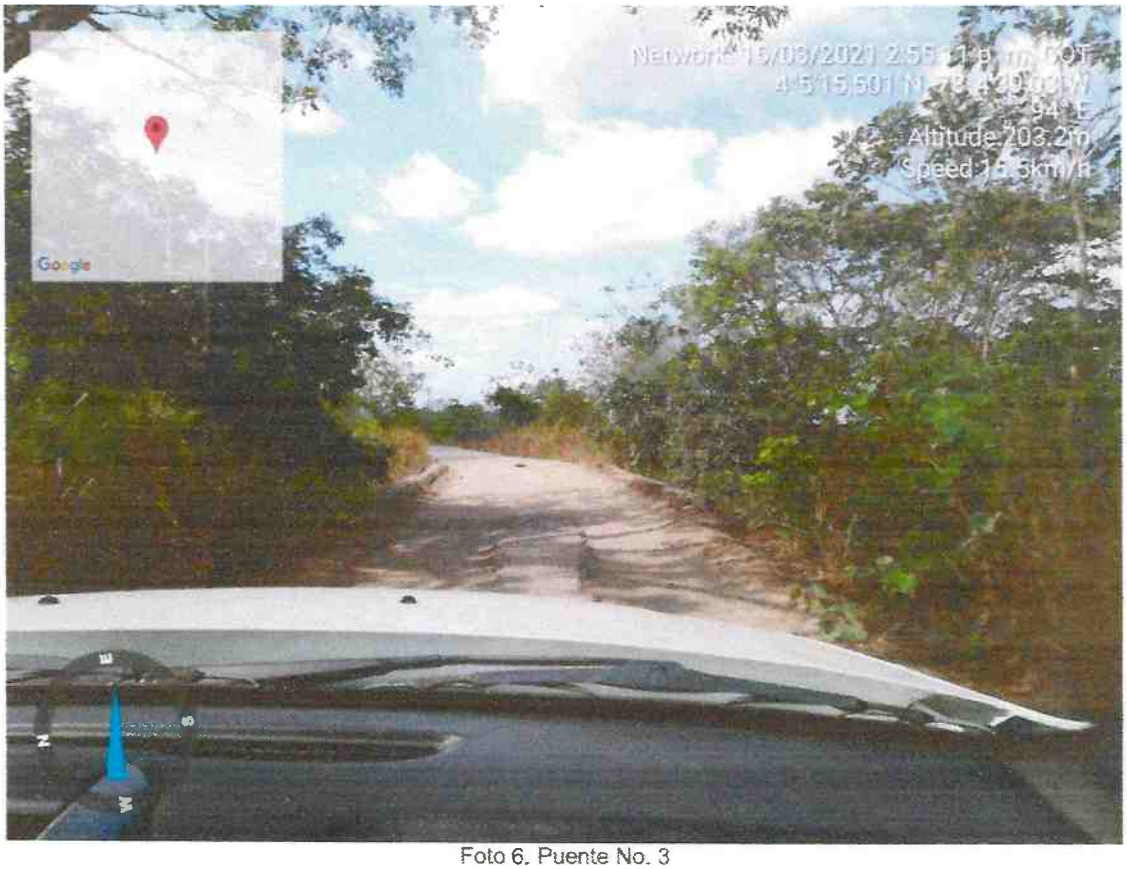


Foto 6. Puente No. 3
Fuente. Foto propia.



Foto 7. Puente No. 4
Fuente. Google Earth.

Sobre este recorrido se encontró varía afluentes por los que se debe pasar para llegar la vereda guichiral, esto se deja plasmado en este documento debido que siempre es importante contemplar este tipo de aspectos en documentos de diagnóstico.

En cuanto al recorrido realizado, encontramos que la rasante de la vía se encuentra en mal estado, muchos baches a lo largo de todo el recorrido, varias patologías del pavimento que nos indican que se debe hacer una reparación total de la vía, ya que no es viable simplemente realizar un bacheo y parcheo sobre esta, por ello se requiere una construcción total que genere un solución contundente y definitiva.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL META
MUNICIPIO DE PUERTO LOPEZ

SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA



Foto 8. Foto aérea de la vía en mal estado
Fuente. Foto propia.



Foto 9. Foto aérea de la vía en mal estado
Fuente. Foto propia.



Foto 10. Foto del estado de la vía
Fuente. Foto propia.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL META
MUNICIPIO DE PUERTO LOPEZ

SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA



Foto 11. Foto del estado de la vía tramo sin carpeta asfáltica y totalmente deteriorada
Fuente. Foto propia.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL META
MUNICIPIO DE PUERTO LOPEZ
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

INCIDENCIA DEL BUEN ESTADO DE LA VÍA

La incidencia del buen estado de la vía es indispensable para el progreso económico de la zona, debido que sobre esta área operan diferentes empresas y actividades económicas, como lo son minas de extracción de agregados pétreos, así como fincas ganaderas, fincas agrícolas, finca productora de arroz, molino de arroz, pista de aterrizaje para avionetas y diferentes proyectos productivos, por esta misma vía, adicional nos encontramos con la intersección que tiene como ruta principal a otras veredas como lo son, el Tigre, Guichiral, Patagonia, Puerto Porfia, Brisas de Guatiquia y Bajo Humea, así como también es una ruta alterna a Villavicencio por la vía de caños negros y al Cabuyaro pasando por el Puente del rio Humea. En esta zona se encuentran diferentes empresas y actividades económicas que allí tienen sus labores, utilizan esta vía como medio principal para trasladar sus productos a las diferentes zonas tanto del municipio como del departamento.

En esta misma zona operan diferentes empresas que suministran agregados pétreos, empresas que contribuyen en el progreso y construcción de la infraestructura del municipio, empresas de suma importancia para el dinamismo económico que necesita el municipio y el departamento, luego de la recesión presentada por la pandemia, el tener una malla vial en óptimas condiciones genera una repercusión positiva para la economía del municipio, incentiva la contratación de personal, mayor productividad, mejora de la calidad de vida, menor gasto en combustibles, costos de transporte, dinamismo de la economía local.

De acuerdo a lo anteriormente descrito, se establece que la población directamente beneficiada sería las veredas GUICHIRAL, EL TIGRE, PATAGONIA PUERTO PORFIA, BRISAS DE GUATIQUIA Y BAJO HUMEA DEL MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO, por lo tanto, se relación la población beneficiada a continuación:

CUADRO POBLACIONAL SEGÚN LAS TABLAS DEL SISBEN

POBLACION	EL TIGRE	PTO PORFIA	GUICHIRAL	PATAGONIA	BOCAS DEL GUAYURIBA	HUMEA	TOTAL
TOTAL POBLACIÓN	**188**	**264**	**344**	**68**	**54**	**1**	**919**
NIVEL 1	95	203	251	60	32	1	642
NIVEL 2	30	18	32	2	2	0	84
NIVEL 3	63	43	61	6	20	0	193

Tomando en cuenta lo anterior, la población beneficiada directamente sería de 864 personas, sin tener en cuenta las personas beneficiadas indirectamente, ya que esta misma vía comunica otras poblaciones como lo son, caños negros y el municipio de

Villavicencio, esta población también se verá beneficiada por el óptimo estado de la vía.

Es de resaltar que esta vías es de alto impacto para la municipio de Puerto López ya que sobre toda esta zona se generan varias actividades económicas, como molinos de arroz, fincas arroceras, empresa de producción de huevos y gallinas, Empresas de suministro de agregados pétreos, es una vía fundamental que comunica a Puerto López con Villavicencio, siendo esta vía su vía alterna, de igual manera se comunica al municipio de Cabuyaro, tomando esto en cuenta es de gran importancia como canal de interacción económica y social, por esto, se hace necesario y casi indispensable contar con esta vía en óptimas condiciones.

Además, se verán beneficiadas empresas agropecuarias, empresas relacionadas al suministro de agregados pétreos, empresas pequeñas de la zona, microempresas, empresas unifamiliares y demás que realizan su actividad económica en esta zona.

Al igual que la economía, también se verán beneficiados los niños y niñas que toman clases en el colegio de la vereda Guichiral, Patagonia, El tigre, ya que se ha venido evidenciando que existen una cantidad importante de niños que se desplazan por esta vía para llegar a la institución educativa, dicho lo anterior nuestra población beneficiada será mucho mayor, tomando en cuenta la población educativa, la población que es beneficiada indirectamente, población flotante entre otros.

PRODUCCION AGROPECUARIA –SECTOR TOBASIA, GUICHIRAL, PORFIA, BRISAS DEL GUATIQUIA, HUMEA Y EL TIGRE

Esta es una zona altamente agrícola debido a la calidad de sus suelos, los cereales es el cultivo que predominan en este sector y jalonan la economía de éste, es así que el arroz cuenta con un gran área establecida, además de contar con un distrito de riego que permite el establecimiento de arroz en los dos semestres, lo que hace notorio que a pesar de todos los inconvenientes que se ha presentado con el arroz en relación a importaciones, precios de compra y al programa de incentivo al almacenamiento de arroz, los productores le siguen apostando al establecimiento y comercialización este cereal. De igual forma existe en la vereda Tobasia una actividad agroindustrial dedicada al almacenamiento, secamiento, trilla y empaque de arroz, que compra un gran porcentaje del grano producido en este sector.

Otro de los establecimientos agrícolas que continúa incrementándose en esta zona es el del cultivo de Palma de aceite, seguido de plátano, papaya y yuca.

En el área pecuaria, la mayor explotación en la zona son los bovinos, destacándose las explotaciones ganaderas dedicadas a la cría y la ceba, en promedio 126 predios

en la zona suman un inventario de 12.674 cabezas de ganado, seguidas de explotaciones porcícolas y aves de patio a nivel de economía campesina.

Otra actividad económica importante en la zona es la pesca artesanal, la cual se desarrolla sobre los ríos Guatiquia y Humea, donde aproximadamente 50 familias derivan su sustento de esta actividad.

El uso de maquinaria agrícola, por la mayoría de productores agropecuarios es altamente tecnificada y se usa tanto en la preparación de terrenos, siembra, labores de mantenimiento y recolección de cosechas.

En estas veredas la administración municipal, a través de la Secretaria de Ambiente y Desarrollo Rural, presta el servicio de Asistencia Técnica a pequeños y medianos productores, de igual forma fomenta el cultivo de hortalizas a través de programas de huertas caseras y promueve la explotación de especies menores con la cría de pollos de engorde como estrategia de seguridad alimentaria dirigida a la población más vulnerable de estas comunidades.

Producción agrícola por vereda (Hectáreas)

VEREDA	ARROZ	PALMA ACEITE	PLATANO	PAPAYA	YUCA
TOBASIA	600	0	0	0	0
GUCHIRAL	120	0	20	10	10
BRISAS GUATIQUIA	180	0	40	12	12
TIGRE	650	500	30	20	10
HUMEA	450	0	40	30	15
TOTAL	2.000	500	130	72	47

CONCLUSIONES

Una vez realizada la visita, e inspeccionado la vía y los diferentes puntos relacionados en el presente documento, encontramos que es de vital importancia realizar una intervención importante sobre esta vía que es de gran importancia para el municipio y la cual generará gran impacto en la población aledaña a esta, así como también al municipio, al departamento y la nación, debido que muchas productos producidos en esta zona son distribuidos a diferentes partes del país, lo que nos está significando una actividad económica, social y política muy importante, dicho todo esto, es viable y muy importante poder generar un vía totalmente pavimentada que permita el transito fluido y constante de los diferentes vehículos que realizan sus operaciones y su recorrido por allí, realizando el debido manejo de

	REPÚBLICA DE COLOMBIA DEPARTAMENTO DEL META **MUNICIPIO DE PUERTO LOPEZ**	
	SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA	

aguas de escorrentía, así como la instalación de la señalización pertinente y la demarcación de la vía, vemos con gran necesidad la intervención de esta vía que tanto provecho nos genera al municipio y sobre la cual se mejoraran en gran medida las condiciones de vida de las personas que allí habitan.

Como conclusión a este diagnóstico, se determina que es viable y necesario realizar la demolición, excavación y nueva conformación de la estructura de la vía, y pavimentación de la misma debido al mal estado en que se encuentra, se requiere realizar un diagnóstico o estudio de vulnerabilidad a los puentes para determinar su estado estructural.

MAYERLY ANDREA ESPINOSA SUAREZ
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA