

## **Anexo A: Diagnóstico de red fluvial y embarcaderos- Sitios críticos**

En el presente anexo se encuentra registrado la tabla de diagnóstico referente a la red fluvial y a los embarcaderos que se encuentran en el departamento identificando los días intransitables en el año tomado del Plan Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte PRIIT Putumayo 2021-2030 del Plan Vial Departamental del Putumayo.

Tabla 23 Diagnóstico Red Fluvial Y Embarcaderos - Sitios Críticos

NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE	TRAMO	SITIOS CRÍTICOS A LO LARGO DEL RÍO					CALIFICACIÓN DEL TRAMO DE RÍO UTILIZADO
		SITIO DE REFERENCIA	CAUSA QUE LO HACEN CRÍTICO	DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE	PROMEDIO DE DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE	NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE	
Río Putumayo	Puerto Caicedo - Hong Kong Puerto Asís				12	0,05	3,39
Río Putumayo	La bocana río Orño - Puerto San Pedro	SAN PEDRO	REMOLINO	30	13	0,05	1,50
Río Putumayo	San Pedro - Las palmas	LA PLAYA	PALEADA	30	12	0,04	1,90
Río Putumayo	Las Palmas- Bantio La Playa	PLAYA	PALEADA	30	10	0,04	2,07
Río Putumayo	La Playa - La Bocana río San Juan - La Isla	SAN PEDRO	CHORROS	30	10	0,04	2,09
Río Putumayo	La Isla - La Joya	LA PLAYA	FALTA CANALIZACIÓN, CHORRO, PALIZADA	30	9,6	0,03	1,99
Río San Juan	Puerto Caicedo Río San Juan- San Carlos	LA PLAYA	Falta Canalización, Chorros, Palizada	5	7,7	0,03	3,77
Río San Juan	Puerto Caicedo-Río San Juan- Río Vides - Villa Unión	LA PLAYA	Falta Canalización, Chorros, Palizada	5	10,8	0,04	2,09
Río San Juan	Bocana Río San Juan - Río Vides - Los Limos	LA PLAYA	Falta Canalización, Palizada	5	11,3	0,04	1,91
RÍO PIÑUÑA	Puente Río Piñuña -Vegas Del Piñuña	FUENTE PIÑUÑA	PALEADA	5	7,94287143	0,03	1,99
RÍO PICUDO	La Independencia - Río Picudo - Puentes del Sol	INDEPENDENCIA	PALEADA	5	8,286714286	0,03	2,04
Río Putumayo	Hong Kong - Esmeralda			0	10	0,04	1,90
Río Putumayo	Esmeralda - Piñuña Blanco			0	15,00	0,05	1,92
Río Putumayo	Piñuña Blanco - Piñuña Negro			0	17,14285714	0,06	1,95
Río Putumayo	Piñuña Negro - Puerto Ospina			ND	0	-	2,00
Río Putumayo	Puerto Ospina - El Hacha			ND	0	-	2,00
Río Putumayo	El Hacha - La Reforma			ND	0	-	1,88
Río Putumayo	La Reforma - Tres Fronteras			ND	0	-	1,85
Río Putumayo	Tres Fronteras - La Paya			ND	0	-	1,86
Río Putumayo	La Paya - Puerto Logizamo			ND	0	-	2,00
Río Putumayo	Puerto Logizamo - La Nueva			ND	0	-	3,39
Río Putumayo	La Nueva - Puerto Nariño			ND	0	-	1,85
Río Putumayo	Puerto Nariño - El Religio			ND	0	-	2,00

Fuente: Municipios octubre 2020

Tabla 24 Diagnóstico Red Fluvial Y Embarcaderos - Sitios Críticos - continuación

NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE	TRAMO	SITIOS CRÍTICOS A LO LARGO DEL RÍO					CALIFICACIÓN DEL TRAMO DE RÍO UTILIZADO
		SITIO DE REFERENCIA	CAUSA QUE LO HACEN CRÍTICO	DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE	PROMEDIO DE DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE	NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE	
Río Caquetá	La Palmera - Pto Limón			ND	20	0,07	1,00
Río Caquetá	Pto Limón - Jauno			ND	0	-	1,00
Río Caquetá	El Jauno - Pto Guzmán	El Jauno- Pto Guzman	sita carga sedimentaria	10	38,56050505	0,13	1,94
Río Caquetá	Pto Guzmán - Pto Rosario	Puerto Guzman, CHO-ESCORREBIDA	ANASTOSOMAMIENTO Y RAJAS DE BAJA PROFUNDIDAD	30	120	0,44	2,24
Río Caquetá	Pto Rosario - CEDRO	Puerto de Rosario	ESTRANGULAMIENTO, CAUDALES DE BAJA PROFUNDIDAD	20	20	0,07	1,48
Río Caquetá	Cedro - Angosturas	Cedro	ESTRANGULAMIENTO, CAUDALES DE BAJA PROFUNDIDAD	20	5	0,02	1,85
Río Caquetá	Angosturas - La Novia	Angosturas	ESTRANGULAMIENTO, CAUDALES DE BAJA PROFUNDIDAD	20	5	0,02	1,89
Río Caquetá	La Novia- San roque	DESVIDO SAN ROQUE	ESTRANGULAMIENTO Y SINUSOIDES DE CANAL NATURAL	20	5	0,02	1,85
Río Caquetá	San Roque - José María	San Roque	ESTRANGULAMIENTO, CAUDALES DE BAJA PROFUNDIDAD	20	5	0,02	1,89
Río Caquetá	Celba - José María	Celba - El Recreo	Bajo ocultos	100	20	0,07	1,89
Río Caquetá	José María - Gallinazo	José María	ESTRANGULAMIENTO, CAUDALES DE BAJA PROFUNDIDAD	20	5	0,02	1,89
Río Caquetá	Gallinazo - Mayoyoque	Gallinazo	ESTRANGULAMIENTO, CAUDALES DE BAJA PROFUNDIDAD	20	5	0,02	1,95
Río Caquetá	Mayoyoque - Bajo Numija (Los Esquinas - Caquetá)	Mayoyoque	ESTRANGULAMIENTO, CAUDALES DE BAJA PROFUNDIDAD	20	5	0,02	1,95
Río Caquetá	Mecaya (Tres Esquinas - Caquetá) - Solano	Mecaya	ESTRANGULAMIENTO, CAUDALES DE BAJA PROFUNDIDAD	20	5	0,02	1,95
Río Caquetá	Solano (Caquetá)-Mecaya	Solano (Caquetá)	EROSION	0	0	-	2,00
Río Caquetá	Mecaya - Sencella	Mecaya	EROSION	0	0	-	1,85
Río Caquetá	Sencella - La Tagua	Sencella	EROSION	0	0	-	1,86
Río Caquetá	La Tagua - Amazonas	LA TAGUA	EROSION	0	0	-	2,00
Río San Miguel	San Miguel - Puerto Colón - Las Brisas			ND	0	-	1,81
Río San Miguel	Las Brisas - Tetyé			0	97	0,35	2,17
Río San Miguel	Tetyé - Puerto Colombia			0	121,25	0,44	2,20
Río San Miguel	Puerto Bello - El Ají			ND	0	-	1,81
Río ORITO	El 20 Veneda Paraiso- Puerto Ruiz - O. Agua Blanca - Retiro - Paisaje	Puerto Ruiz	BAJA PROFUNDIDAD	90	275	1,50	2,00
Río ILLIZON	San Vicente de Luzon- Resguardo Condoyaco- Villanueva Llano Verde	Luzon	BAJA PROFUNDIDAD	90	275	1,50	2,00
RÍO SAN JUAN	Portugal-Nuevo Milenio- Peñón-San Juan Vides - Puerto Caicedo	Peñón	BAJA PROFUNDIDAD	305	60	0,22	1,62
Río Acaá	Simon Bolívar - Santo Tomas de Aquino	Simon Bolívar	FUNDACION	ND	0	-	1,80
Río Cuembí	Agua Blanca - Libertad			0	0	-	1,80

Fuente: Municipios octubre 2020

## **Anexo B: Diagnóstico de red fluvial y embarcaderos- Muelles y conectividad vial**

En este anexo se encuentra la imagen de unas tablas referente al diagnóstico de la red fluvial y a los embarcaderos, pero identificando cual es la conectividad vial con algunos tramos del departamento tomado del Plan Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte PRIIT Putumayo 2021-2030 del Plan Vial Departamental del Putumayo.

Tabla 25 Diagnóstico Red Fluvial Y Embarcaderos - Muelles y conectividad vial

NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE	TRAMO	MUELLES			VIAS QUE CONECTAN CON EL MUELLE			CALIFICACION DEL MUELLE	PRIORIDAD DE MUELLES FLUVIALES	
		NOMBRE	ESTADO (Tabla No. 1)	CALIFICACION	CODIGO	NOMBRE DE LA VIA	CONECTIVIDAD (Tabla No. 2)			PUNTAJE
Rio Putumayo	Puerto Caicedo - Hong Kong Puerto Asia	HONGKONG	MUJO	1.00	0970	PUERTO ASE-HONG KONG	CONECTA CON UNA VIA QUE LLEGA AL MUELLE EMBARCADERO O RIO	0.00	4.00	1
Rio Putumayo	La bocanana Orto - Puerto San Pedro	San Pedro	REGULAR	0.80	0904	SAN PEDRO-ARIZONA	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	25
Rio Putumayo	San Pedro - Las Palmas	Las Palmas	REGULAR	0.80	800	PUERTO CAICEDO - SAN PEDRO	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	14
Rio Putumayo	Las Palmas - Barrio La Playa	La Playa	REGULAR	0.80	800	PUERTO CAICEDO - SAN PEDRO	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	8
Rio Putumayo	La Playa - La Bocanana San Juan - La Nila	La Nila	REGULAR	0.80	0971	KY-LA ELA-ROJONITON	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	5
Rio Putumayo	La Nila - La Joya	Embarcadero Villa Rica	REGULAR	0.80	800	PUERTO CAICEDO - PUERTO LIMBA	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	10
Rio San Juan	Puerto Caicedo Rio San Juan - San Carlos	La Playa	REGULAR	0.80	800	PUERTO CAICEDO - SAN PEDRO	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	6.00	41
Rio San Juan	Puerto Caicedo Rio San Juan - Rio Vides - Villa Unión	La Playa	REGULAR	0.80	800	PUERTO CAICEDO - SAN PEDRO	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	6.00	41
Rio San Juan	Bocana Rio San Juan - Rio Vides - Las Uñas	La Playa	REGULAR	0.80	800	PUERTO CAICEDO - SAN PEDRO	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	6.00	41
RIO PIPIUA	Puerto Rio Piñufo - Vegas Del Piñufo	Puerto Piñufo	REGULAR	0.80	800	SAN PEDRO - ARIZONA	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	6.00	41
RIO ROLDON	La Independencia - Rio Pichis - Puntas del Sol	Puntas Pichis	REGULAR	0.80	090	SAN PEDRO - ARIZONA	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	6.00	41
Rio Putumayo	Hong Kong - Esmeralda	Esmeralda	REGULAR	0.80	0202	MUELLE FLUVIAL EMBARCADERO PUERTO ASE - PUERTO ASE - SAVANNA	CONECTA CON UNA VIA QUE LLEGA AL MUELLE EMBARCADERO O RIO	0.00	3.00	20
Rio Putumayo	Esmeralda - Piñufo Blanca	Esmeralda	REGULAR	0.80	0101	TETEY - CAMPO ALBERE	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	-	17
Rio Putumayo	Piñufo Blanca - Piñufo Negro	Piñufo Blanca	REGULAR	0.80	0201	MUELLE FLUVIAL EMBARCADERO PUERTO ASE	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	-	17
Rio Putumayo	Piñufo Negro - Puerto Capira	Piñufo Negro, Rifa Obispo		-				-	-	17
Rio Putumayo	Puerto Capira - El Hacha	Puerto Capira	REGULAR	0.80				-	2.00	17

Fuente: Municipios octubre 2020

Tabla 25 Diagnóstico Red Fluvial Y Embarcaderos - Muelles y conectividad vial - continuación.

NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE	TRAMO	MUELLES			VIAS QUE CONECTAN CON EL MUELLE			CALIFICACION DEL MUELLE	PRIORIDAD DE MUELLES FLUVIALES	
		NOMBRE	ESTADO (Tabla No. 1)	CALIFICACION	CODIGO	NOMBRE DE LA VIA	CONECTIVIDAD (Tabla No. 2)			PUNTAJE
Rio Putumayo	El Hacha - La Reforma	Orizaba	REGULAR	0.80				-	2.00	17
Rio Putumayo	La Reforma - Tres Fronteras	El Refugio	REGULAR	0.80				-	2.00	17
Rio Putumayo	Tres Fronteras - La Playa	Tres Fronteras	REGULAR	0.80				-	2.00	17
Rio Putumayo	La Playa - Puerto Logizama	La Playa	REGULAR	0.80				-	2.00	17
Rio Putumayo	Puerto Logizama - La Nueva	PUERTO LOGIZAMA, MUELLE EN LA PLAYA, EL MUELLE EN LA CAJUPUNES, MUELLE EN LA NUEVA, MUELLE EN EL ESTACIONAMIENTO, MUELLE EN LA NUEVA	REGULAR	0.80				-	4.00	17
Rio Putumayo	La Nueva - Puerto Hacha	La Nueva	REGULAR	0.80				-	2.00	17
Rio Putumayo	Puerto Hacha - El Refugio	Puerto Hacha	REGULAR	0.80				-	2.00	17
Rio Caquetá	La Palmira - Pio Limón	Palmira Limón	MUJO	1.00	1400	Vigoreta - Puerto Limón	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	7
Rio Caquetá	Pio Limón - Jaime			-				-	-	
Rio Caquetá	El Jaime - Pio Guzmán	El Jaime Limón	MUJO	1.00	0900	JAIMO MUELLE ROCAJETA	CONECTA CON UNA VIA QUE LLEGA AL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	20
Rio Caquetá	Pio Guzmán - Pio Rosario	Puerto Guzmán (Muelle)	REGULAR	0.80	1490	LA VIE PUERTO ROSARIO	CONECTA CON UNA VIA QUE LLEGA AL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	20
Rio Caquetá	Pio Rosario - CEDRO	Rosario	MUJO	1.00	1490	LA VIE PUERTO ROSARIO	CONECTA CON UNA VIA QUE LLEGA AL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	20
Rio Caquetá	Cedro - Angosturas	Cedro	REGULAR	0.80				1.00	3.00	21
Rio Caquetá	Angosturas - La Nova	Angosturas	REGULAR	0.80				1.00	3.00	21
Rio Caquetá	La Nova - San Roque	San Roque	MUJO	1.00				1.00	3.00	18
Rio Caquetá	San Roque - José María	San Roque	MUJO	1.00				1.00	3.00	18
Rio Caquetá	Caba - José María	Caba	MUJO	1.00				1.00	3.00	8
Rio Caquetá	José María - Gallinazo	José María	MUJO	1.00				1.00	3.00	8
Rio Caquetá	Gallinazo - Moyoque	Gallinazo	MUJO	1.00				1.00	3.00	8
Rio Caquetá	Moyoque - Bajo Numa (Tres Esquinas - Caquetá)	Moyoque	MUJO	1.00				1.00	3.00	8
Rio Caquetá	Mecaya (Tres Esquinas - Caquetá) - Solano	Mecaya	MUJO	1.00				1.00	3.00	8
Rio Caquetá	Solano (Caquetá) - Mecaya	Solano (Caquetá)	REGULAR	0.80				-	2.00	28
Rio Caquetá	Mecaya - Sencella	Mecaya	REGULAR	0.80				-	2.00	28
Rio Caquetá	Sencella - La Tagua	Sencella	MUJO	1.00				-	2.00	28
Rio Caquetá	La Tagua - Amalozas	LA TAGUA	REGULAR	0.80	1201	Puerto Logizama La Tagua	CONECTA CON UNA VIA QUE LLEGA AL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	24

Tabla 25. Diagnóstico Red Fluvial Y Embarcaderos - Muelles y conectividad vial - continuación.

NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE	TRAMO	MUELLES			VIAS QUE CONECTAN CON EL MUELLE			CALIFICACION DEL MUELLE	PRIORIDAD DE MUELLES FLUVIALES	
		NOMBRE	ESTADO (Tabla No. 1)	CALIFICACION	CODIGO	NOMBRE DE LA VIA	CONECTIVIDAD (Tabla No. 2)			PUNTAJE
Rio San Miguel	San Miguel - Puerto Collón - Las Brisas	Puerto Collón		-	4901	PIE INTERNACIONAL SAN MIGUEL - VILLANOVA	CONECTA CON UNA VIA QUE LLEGA AL MUELLE EMBARCADERO O RIO	0.80	2.40	28
Rio San Miguel	Las Brisas - Teteý	Las Brisas	MUJO	1.00	5101	TETEY - CAMPO ALBERE	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	2.00	3
Rio San Miguel	Teteý - Puerto Colombia	Teteý	MUJO	1.00	5101	TETEY - CAMPO ALBERE	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	2.00	5
Rio San Miguel	Puerto Beto - El Aji	Puerto Beto	MUJO	1.00				-	-	
RIO ORITO	El 30 Vereda Paraiso - Puerto Ruiz - O. Agua Blanca - Retiro - Paisaje	Puerto Ruiz	MUJO	1.00	4901	PIE INTERNACIONAL SAN MIGUEL - VILLANOVA - PIE INTERNACIONAL SAN MIGUEL - VILLANOVA	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	4.00	2
RIO ILLIZON	San Vicente de Lizón - Resguardo Condoyaco - Villanueva - Jairo Verde	Lizón	MUJO	1.00	4901	PIE INTERNACIONAL SAN MIGUEL - VILLANOVA	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	4.00	2
RIO SAN JUAN	Portugal - Nuevo Mierlo - Peñón - San Juan Vides - Puerto Caicedo	Portugal	MUJO	1.00	6002-02	SAVANNA DE LA VIEJA - PORTUGAL	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	10
Rio Acab	Simón Bolívar - Santo Tomas de Aquino	Simón Bolívar	MUJO	1.00	5101	SIMON BOLIVAR TERENA	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	10
Rio Cumbi	Agua Blanca - Libertad	MUELLE LA LIBERTAD	MUJO	1.00	6470	LA VIEJA - CAMPO ALBERE - ALTO COCHE	CONECTA CON EL MUELLE EMBARCADERO O RIO	1.00	3.00	17

Fuente: Municipios 2020

## **Anexo C: Red vial regional Red Vial a Cargo del Departamento**

En el presente anexo se encuentra registrada en una tabla la red vial regional a cargo del Departamento con su respectivo estado tomado del Plan Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte PRIIT Putumayo 2021-2030 del Plan Vial Departamental del Putumayo.

Tabla 32 Red vial regional Red Vial a Cargo del Departamento

CODIGO	COMPETENCIA	ORDEN (RESOLUCIÓN N 1530 de 2017)	NOMBRE DE LA VÍA	PR		MUNICIPIOS		LONGITUD (km)	ANCHO PROMEDIO (m)
				INICIAL	FINAL	DESDE/SOLO POR	HASTA		
7501	Departamento	Primer	Puerto Leguizam o-La Tagua	K0+000	K2+53	Puerto Leguizam o	Puerto Leguizam o	22,45	4,1
45PT101	Departamento	Segundo	Yarumo-Orito	K0+000	K4+430	Orito	Orito	4,43	7,5
10PT09	Departamento	Tercer	San Pedro-Alto san Pedro	K0+000	K3+580	Colón	Colón	3,49	4,2
2803*	Departamento	Tercer	Campucana-San Antonio - Mocoa	K0+000	K6+430	Mocoa	Mocoa	6,43	4,8
4404*	Departamento	Tercer	Campucana-Guaduales -Mocoa	K0+000	K3+950	Mocoa	Mocoa	3,95	6,5
45PT34	Departamento	Tercer	K5-Pueblo Viejo - Monclart	K0+000	K2+830	Mocoa	Mocoa	2,83	3,6
5302**	Departamento	Primer	Puerto Asís- Santana (Aeropuerto - Concesión)	K0+000	2	Puerto Asís	Puerto Asís	2,00	7,7
45PT18	Departamento	Tercer	La Joya-Quebradonia	K0+000	K6+940	Pto Calcedo	Pto Calcedo	6,94	2,80
53PT06	Departamento	Tercer	K9-Peñazorá-La Playa	K0+000	K6+210	Puerto Asís	Puerto Asís	6,21	4,9
14PT03	Departamento	Tercer	Ye-La Estrella-El Cedro	K0+000	K6+740	Puerto Guzmán	Puerto Guzmán	6,60	3,0
45PT03	Departamento	Tercer	La Dorada-El malzal	K0+000	K4+010	San Miguel	San Miguel	4,01	5,8
10PT01	Departamento	Tercer	Carrizal-Cascajo	K0+000	K3+370	Santiago	Santiago	3,37	3,0
10PT03-1	Departamento	Tercer	Vía a San Andres-Muchivioy	K0+000	K4+720	Santiago	Santiago	4,72	3,0
10PT10	Departamento	Tercer	Sibundoy-Bella Vista	K0+000	K4+830	Sibundoy	Sibundoy	4,83	2,7
02PT03	Departamento	Tercer	Mira Valle-Los	K0+000	K4+700	Valle del Guarnuez	Valle del Guarnuez	4,70	3,2
02PT04	Departamento	Tercer	Alto Palmira-El zarzal	K0+000	K3+250	Valle del Guarnuez	Valle del Guarnuez	3,25	2,1
45PT23	Departamento	Tercer	San Luis Islandia-Rio Uchulpayac	K0+000	K3+140	Villagarzón	Villagarzón	3,14	2,9
45PT26	Departamento	Tercer	Canangucho-	K0+000	K2+670	Villagarzón	Villagarzón	2,67	3,0
1402	Departamento	Tercer	Villagarzón-Puerto Limón	K0+000	K9+530	Villa Garzon	Mocoa	9,53	4,2

Fuente SID 2019 .PVD 2021-2030.

Tabla 34 Estado Vías a Cargo del Departamento - diagnóstico

CODIGO	COMPETENCIA	ORDEN (RESOLUCIÓN N 1530 de 2017)	NOMBRE DE LA VÍA	PR		MUNICIPIOS		LONGITUD (km)	ANCHO PROMEDIO (m)	VÍAS PAVIMENTADAS (km)			TOTAL PAVIMENTADA (km)	VÍAS EN TIERRA (km)			TOTAL AFIRMADO (km)	VÍAS EN TIERRA (km)			TOTAL CON MEJORAMIENTO (km)	TOTAL CON MEJORA MIENTO				
				INICIAL	FINAL	DESDE/SOLO POR	HASTA			BUENO	REGULAR	MALO		BUENO	REGULAR	MALO		BUENO	REGULAR	MALO						
7501	Departamento	Primer	Puerto Leguizam o-La Tagua	K0+000	K2+53	Puerto Leguizam o	Puerto Leguizam o	22,45	4,1	22,45		22,45														
45PT101	Departamento	Segundo	Yarumo-Orito	K0+000	K4+430	Orito	Orito	4,43	7,5	3,29		3,29		0,46		0,46										
10PT09	Departamento	Tercer	San Pedro-Alto san Pedro	K0+000	K3+580	Colón	Colón	3,49	4,2	0,69		0,69		2,80		2,80										
2803*	Departamento	Tercer	Campucana-San Antonio - Mocoa	K0+000	K6+430	Mocoa	Mocoa	6,43	4,8	0,40		0,40		5,79		5,79			0,24		0,24					
4404*	Departamento	Tercer	Campucana-Guaduales -Mocoa	K0+000	K3+950	Mocoa	Mocoa	3,95	6,5					3,95		3,95										
45PT34	Departamento	Tercer	K5-Pueblo Viejo - Monclart	K0+000	K2+830	Mocoa	Mocoa	2,83	3,6	1,20		1,20		1,64		1,64										
5302**	Departamento	Primer	Puerto Asís- Santana (Aeropuerto - Concesión)	K0+000	2	Puerto Asís	Puerto Asís	2,00	7,7	2,00		2,00														
45PT18	Departamento	Tercer	La Joya-Quebradonia	K0+000	K6+940	Pto Calcedo	Pto Calcedo	6,94	2,80					6,94		6,94										
53PT06	Departamento	Tercer	K9-Peñazorá-La Playa	K0+000	K6+210	Puerto Asís	Puerto Asís	6,21	4,9					6,21		6,21										
14PT03	Departamento	Tercer	Ye-La Estrella-El Cedro	K0+000	K6+740	Puerto Guzmán	Puerto Guzmán	6,60	3,0					6,60		6,60										
45PT03	Departamento	Tercer	La Dorada-El malzal	K0+000	K4+010	San Miguel	San Miguel	4,01	5,8	0,33		0,33		3,68		3,68										
10PT01	Departamento	Tercer	Carrizal-Cascajo	K0+000	K3+370	Santiago	Santiago	3,37	3,0					3,23		3,23		0,14		0,14						
10PT03-1	Departamento	Tercer	Vía a San Andres-Muchivioy	K0+000	K4+720	Santiago	Santiago	4,72	3,0			2,06		0,59		3,46		0,27		0,27		1,00				
10PT10	Departamento	Tercer	Sibundoy-Bella Vista	K0+000	K4+830	Sibundoy	Sibundoy	4,83	2,7			2,95		2,95		2,95		2,65		0,14		0,14				
02PT03	Departamento	Tercer	Mira Valle-Los	K0+000	K4+700	Valle del Guarnuez	Valle del Guarnuez	4,70	3,2					4,70		4,70										
02PT04	Departamento	Tercer	Alto Palmira-El zarzal	K0+000	K3+250	Valle del Guarnuez	Valle del Guarnuez	3,25	2,1					2,93		2,93		0,20		0,20						
45PT23	Departamento	Tercer	San Luis Islandia-Rio Uchulpayac	K0+000	K3+140	Villagarzón	Villagarzón	3,14	2,9			2,69		0,42		3,07		0,67		0,67						
45PT26	Departamento	Tercer	Canangucho-	K0+000	K2+670	Villagarzón	Villagarzón	2,67	3,0					2,67		2,67										
1402	Departamento	Tercer	Villagarzón-Puerto Limón	K0+000	K9+530	Villa Garzon	Mocoa	9,53	4,2	0,83		0,83		4,46		4,46		4,23		4,23						
										105,26		1,09	30,76		31,83	7,57	47,05	10,04	64,95		7,69	7,69	0,20	1,00		1,20
										Estado en %			3%	97%	0%	12%	73%	16%	0%	0%	100%	26%	72%	0%		

Fuente: Secretaría de Infraestructura Departamental 2020

## **Anexo D: Red Vial Municipio de los cinco municipios Puerto Caicedo, Puerto Asís, Valle del Guamuez, Orito y San Miguel**

En este anexo se encuentra registrada la red vial municipal de los cinco municipios del caso de estudio, en la tabla se identifica el estado de las vías de acuerdo a sus condiciones bien sea pavimentada, en afirmado, en tierra o con mejoramiento tomado del Plan Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte PRIIT Putumayo 2021-2030 del Plan Vial Departamental del Putumayo.





## **Anexo E: Matriz de caracterización de los cinco municipios Puerto Caicedo, Puerto Asís, Valle del Guamuez, Orito y San Miguel**

El documento en Excel muestra la caracterización que se realizó a partir de la información que se compilo a partir de la búsqueda de fuentes secundarias, en planes y proyectos departamentales y municipales y en las diferentes caracterizaciones expuestas por las gobernaciones de los municipios se organiza en datos de ubicación, número de resguardos, número de veredas, características físicas, población, crecimiento poblacional, Necesidades básicas Insatisfechas, actividad económica, turismo, y movilidad.

Link	Conceptos	Teórico	Teoría	Autor
	Panorama general de la red de infraestructura vial nacional			Carlos Felipe Urazán Bonells María Alejandra Caicedo Londoño Luis Efrén Ayala Rojas Julio César Ramírez Rodríguez

	Satisfacción de las necesidades del ser humano	Manfred A. Max-Neef	Desarrollo a escala humana	Manfred A. Max-Neef
<a href="https://www.putumayo.gov.co/images/documentos/Planes_y_programas/DOCUMENTO%20PRIIT%20PV D%20PUTUMAYO%2025102021.pdf">https://www.putumayo.gov.co/images/documentos/Planes_y_programas/DOCUMENTO%20PRIIT%20PV D%20PUTUMAYO%2025102021.pdf</a>				Secretaría de Infraestructura Departamento del Putumayo
<a href="http://repositorio.uan.edu.co/handle/123456789/5078">http://repositorio.uan.edu.co/handle/123456789/5078</a>				Macías Jajoy, Carlos Parménides
			Movilidad ordenadora del territorio	Pau Avellaneda

<a href="https://revista.ufr.br/actago/article/view/128/343">https://revista.ufr.br/actago/article/view/128/343</a>	Desarrollo territorial- ciudad difusa-nuevas ruralidades–globalización- regionalización - ordenamiento territorial	Alfred Schutz	Teoría de sistemas Ciudad- Región desarrollo territorial integrado	Carlos Mario YORY
			Tejido rural	
		Max Weber	Relaciones entre economía y grupos sociales	
<a href="http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n31/n31a02.pdf">http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n31/n31a02.pdf</a>	movilidad socio- espacial, campo de movilidad, capital de motilidad, habitus ambulante, sociología	Pierre Bourdieu	Movilidad Socioespacial	Francisco Adolfo García Jerez
<a href="https://www.cepal.org/es/publicaciones/42036-transporte-publico-bienestar-desigualdad-cobertura-capacidad-pago-la-ciudad">https://www.cepal.org/es/publicaciones/42036-transporte-publico-bienestar-desigualdad-cobertura-capacidad-pago-la-ciudad</a>				CEPAL AUTOR: Hernández, Diego
<a href="https://www.cepal.org/es/publicaciones/6314-conectividad-ambitos-impacto-desarrollo-territorial-analisis-experiencias">https://www.cepal.org/es/publicaciones/6314-conectividad-ambitos-impacto-desarrollo-territorial-analisis-experiencias</a>				AUTOR INSTITUCIONAL: NU. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura

<a href="https://revistas.urosario.edu.co/index.php/economia/article/view/3746">https://revistas.urosario.edu.co/index.php/economia/article/view/3746</a>				Luis Armando Galvis-Aponte Adolfo Meisel-Roca
<a href="https://bibliotecadigital.usb.edu.co/entities/publication/839e60ec-3a47-410e-ae90-2c6f15b107e2">https://bibliotecadigital.usb.edu.co/entities/publication/839e60ec-3a47-410e-ae90-2c6f15b107e2</a>				Falla Gutiérrez, Marcela Esther  Cruz Martínez, Esperanza  Galeano Loaiza, Jüber  Velosa Álvarez, Bernardo
<a href="https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/3651">https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/3651</a>				Chindoy Albán, Carlos Arturo
<a href="https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/proyeccion/article/view/2465">https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/proyeccion/article/view/2465</a>				Mariana Galdeano Ruiz Universidad Nacional de San Juan, Argentina. Mirta Romero Universidad Nacional de San Juan, Argentina.
<a href="https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/13300.pdf">https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/13300.pdf</a>				Autores Andrés Vargas-Mariño • Cruz Elena Flórez • Rafael Achury Briceño
<a href="https://repository.urosario.edu.co/items/a6cbaa6b-9221-403b-9a3f-d804a88bf2e8">https://repository.urosario.edu.co/items/a6cbaa6b-9221-403b-9a3f-d804a88bf2e8</a>				AUTORES Plata Plata, Juan Sebastián Quintero Rojas, Juan Sebastián Vargas Gamboa, Edgar

<a href="https://repositorio.udes.edu.co/server/api/core/bitstreams/48715a1f-7666-4bc8-a097-cb966c5bbc59/content#:~:text=El%20Transporte%20Multimodal%20permite%20obtener,sus%20productos%20en%20mercados%20externos.">https://repositorio.udes.edu.co/server/api/core/bitstreams/48715a1f-7666-4bc8-a097-cb966c5bbc59/content#:~:text=El%20Transporte%20Multimodal%20permite%20obtener,sus%20productos%20en%20mercados%20externos.</a>				JOHN LEANDRO MURILLO GARAVITO
<a href="https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/173">https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/173</a>				FEDESARROLLO centro de investigación económica y social Yepes, Tito Ospina, Germán Concha, Tomás Martínez, Sebastián Junca, Juan C. Aguilar, Juliana
<a href="https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/15643">https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/15643</a>				Milton Mauricio Moreno Miranda
<a href="https://www.fao.org/3/ca5497es/ca5497es.pdf">https://www.fao.org/3/ca5497es/ca5497es.pdf</a>				Organización de las naciones unidas para la alimentación y la agricultura / John Scott
<a href="https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S1870-39252018000100002">https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S1870-39252018000100002</a>				Eduardo Cerón Aparicio
<a href="https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0188-25032015000200002&amp;lng=es&amp;nrm=iso">https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0188-25032015000200002&amp;lng=es&amp;nrm=iso</a>				MARTNER PEYRELONGUE, CARLOS
<a href="https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S1870-39252002000100001&amp;lng=es&amp;nrm=iso">https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S1870-39252002000100001&amp;lng=es&amp;nrm=iso</a>				MARTNER PEYRELONGUE, CARLOS
<a href="https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/83">https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/83</a>				Juan A. Módenes

<a href="http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n29/n29a19.pdf">http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n29/n29a19.pdf</a>				Jorge Acevedo
<a href="https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43671.pdf">https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43671.pdf</a>				Oscar Figueroa
<a href="https://core.ac.uk/download/pdf/143457264.pdf">https://core.ac.uk/download/pdf/143457264.pdf</a>				Janacua, Jesús y Raúl García
<a href="https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0250-71612008000300003">https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0250-71612008000300003</a>				Jorge Rodriguez Vign
<a href="https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/articloe/view/29076">https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/articloe/view/29076</a>				Andrea Gutierrez
<a href="https://upcommons.upc.edu/handle/2099/12522">https://upcommons.upc.edu/handle/2099/12522</a>				Garciela Nozica
<a href="https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/la-relacion-entre-transporte-y-territorio/">https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/la-relacion-entre-transporte-y-territorio/</a>				Mariana Schweitze

	Conectividad			Pedro Maria Herrera y Emilio diaz varela
<a href="https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116">https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116</a>	Movilidad			Jirón Martínez, Paola; Imilan Ojeda, Walter;
<a href="https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2736032">https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2736032</a>	Conectividad, movilidad y accesibilidad			Luis Santos y Ganges, Juan Luis de las Rivas Sanz
<a href="https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116">https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116</a>	Accesibilidad			Jirón Martínez, Paola; Imilan Ojeda, Walter;
				Pau avellaneda
Físico	Desarrollo a escala humana			Manfred A. Max-Neef con colaboración de Antonio Elizalde y Martín Hopenhayn
Físico	Condiciones actuales de infraestructura vial en Colombia			Carlos Felipe Urazán Bonells María Alejandra Caicedo Londoño Luis Efrén Ayala Rojas Julio César Ramírez Rodríguez



<a href="https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/">https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/</a>	Puertos en Colombia			The Logics World Carlos Juarez

INCLUIR LA NOCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, Y COMO UNA DE SUS DIMENSIONES ES LA ACCESIBILIDAD

Titulo del	Cita	Tipo de	Objetivo al que
Mínimos Vitales para una Colombia Bicentaria		Libro, investigación	
Hiperlugares móviles Actividades concentradas más allá del transporte		Libro impreso	
Condiciones de infraestructura para el desarrollo rural sostenible en Colombia		Libro impreso	Apuesta por la red terciaria Nacional Análisis de las condiciones viales

<p>Desarrollo a escala humana Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones</p>		<p>Libro físico</p>	<p>Noción de accesibilidad y conectividad como derechos en el acceso a servicios</p>
<p>Plan Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte PRIIT Putumayo 2021-2030 –PVD-</p>		<p>Documento Técnico de soporte</p>	<p>Identificar</p>
<p>Análisis de sistemas de transporte alternativas para la Vereda Yunguillo, Municipio de Mocoa-Putumayo.</p>	<p>Marcías, J. (2021)</p>	<p>Tesis de pregrado para otorgar título de Ingeniero civil</p>	<p>Identificar</p>
<p>Movilidad ordenadora del territorio</p>		<p>Tesis</p>	

DESARROLLO TERRITORIAL INTEGRADO, CIUDAD DIFUSA Y NUEVAS RURALIDADES: Consideraciones propositivas para fortalecer el tema de la ciudad-región en el diseño y revisión de los POT	YORY, Carlos. (2007). DESARROLLO TERRITORIAL INTEGRADO, CIUDAD DIFUSA Y NUEVAS RURALIDADES: Consideraciones propositivas para fortalecer el tema de la ciudad-región en el diseño y revisión de los POT. Revista ACTA Geográfica. 1. 10.5654/actageo2007.0101.0001.		Evaluar y establecer
			Evaluar y establecer
Economía y sociedad			Evaluar y establecer
La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante		Artículo	Evaluar y establecer
Transporte público, bienestar y desigualdad: Cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo			Identificar y evaluar
Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: Análisis de experiencias internacionales			Identificar y evaluar

Aspectos regionales de la movilidad social y la igualdad de oportunidades en Colombia	Galvis-Aponte, L. A., & Meisel-Roca, A. (2014). Aspectos regionales de la movilidad social y la igualdad de oportunidades en Colombia. Revista De Economía Del Rosario, 17(02), 257-297. <a href="https://doi.org/10.12804/rev.econ.rosario.17.02.2014.03">https://doi.org/10.12804/rev.econ.rosario.17.02.2014.03</a>	Artículo de revista	Evaluar
ESTRATEGIA DE CONECTIVIDAD PARA LA SUBREGIÓN CENTRO DEL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA CASO DE ESTUDIO ALIANZA POR LA MORA	Falla Gutiérrez, M, Cruz Martínez, E, Galeano Loaiza, J y Velosa Álvarez, B. (2014). Estrategia de conectividad para la subregión centro del departamento del Valle del Cauca : caso de estudio alianza por la mora. Universidad de San Buenaventura - Cali.	Libro	Establecer
Plan estratégico para la Implementación de la Telemedicina como solución a la cobertura de atención en salud en el municipio de Sibundoy Putumayo - Colombia.	Chindoy, C. A. (2016). Plan estratégico para la implementación de la Telemedicina como solución a la cobertura de atención en salud en el municipio de Sibundoy Putumayo, Colombia [Universidad La Gran Colombia]. Recuperado de: <a href="http://hdl.handle.net/11396/3651">http://hdl.handle.net/11396/3651</a> .	Trabajo final de especialización	Evaluar y establecer
Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.	2018	Artículo de revista	Evaluar y establecer
Quince razones para el planeamiento territorial y el desarrollo rural en el Putumayo	2017	Cartilla de lideres comunitarios	Evaluar y establecer
Diagnóstico del impacto generado con el desarrollo de una plataforma logística multimodal en Puerto Asís Putumayo en la región amazónica.	-2014	Tesis	Identificar y evaluar

TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGA EN EL CONTEXTO COLOMBIANO	Murillo, J (2014)	Monografía especialista	Evaluar
Indicadores del sector de transporte en Colombia	-2013	Informe consolidado	Identificar y evaluar
Transporte y movilidad en el ordenamiento territorial de Zipaquirá- entre la realidad y la necesidad-	Moreno, M (2012).	Trabajo de maestría	Identificar y evaluar
Barreras a la movilidad rural y retos de las políticas públicas			Identificar y evaluar
Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano	Cerón, E (2018)	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Transporte y articulación urbano-rural de una ciudad intermedia mexicana.	Martner, C (2015)	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Redes multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas	Martner, C (2002)	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía	Móndes, A (2008)	Artículo de revista	Identificar y evaluar

El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040	Acevedo, J (2009)	Libro	Identificar y evaluar
Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano Coherencias y contradicciones en La ciudad construida urbanismo en América Latina	Figueroa, Oscar. «Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones». En La ciudad construida. Urbanismos en América Latina, de Fernando Carrión, 377-390. Quito: Flacso, 2001.		Identificar y evaluar
Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi	Janacua, Jesús y Raúl García. «Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi». URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, Vol. 3, n° 1, 2013: 144-154.	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina	Rodríguez, Jorge. «Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina». EURE, Vol. XXXIV, n° 103, 2008: 49-71.	Artículo de revista	Identificar y evaluar
¿Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte	<a href="#">GUTIÉRREZ, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. En: Scripta Nova [En Línea]. Vol. XIV, No. 331 (86). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona. Disponible en:  <a href="http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm">www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm</a></a>	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Planificar para la integración territorial: los escenarios deseables de inserción de la provincia de San Juan al MERCOSUR	NOZICA, G. (2014). Planificar para la integración territorial. Los escenarios deseables de inserción de la provincia de San Juan al MERCOSUR. En Revista Iberoamericana de Urbanismo n°6 Dossier	Artículo	Identificar y evaluar
LA RELACIÓN ENTRE TRANSPORTE Y TERRITORIO	SCHWEITZER, M (2011). La relación entre transporte y territorio. En Revista Voces en el Fénix. Año 2 No 9 ISSN 1853 8819 p. 26	Artículo de revista	Identificar y evaluar

Ecología del paisaje, conectividad ecológica y territorio. Una aproximación al estado de la cuestión desde una perspectiva técnica y científica	Herrera, Pedro & Diaz-Varela, Emilio. (2013). Ecología del paisaje, conectividad ecológica y territorio. Una aproximación al estado de la cuestión desde una perspectiva técnica y científica - Landscape ecology, ecological connectivity and territory. An approach to the state of the art from a technical and scientific perspective..	Artículo	
Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea	Imilán, W. & Jirón, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Quid 16: Revista del área de estudios urbanos, (10), 17-36. <a href="https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116">https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116</a>	Artículo	
Ciudades con atributos conectividad, accesibilidad y movilidad	Santos, Luis & de la Rivas, Juan. (2008). Ciudades con atributos conectividad, accesibilidad y movilidad. <i>Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid</i> . N°11, 13-32. ISSN 1133-6579, ISSN-e 2445-3943	Artículo	
Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea	Imilán, W. & Jirón, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Quid 16: Revista del área de estudios urbanos, (10), 17-36. <a href="https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116">https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116</a>	Artículo	
		Tesis doctoral	
Desarrollo a escala humana conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones	Max-Neef, M (1993) Desarrollo a escala humana. Elizalde, A & Hopenhayn, M (2018) En <i>Desarrollo a escala humana conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones</i> . (ed) Icaria editorial s.a		
Condiciones de infraestructura para el desarrollo rural sostenible en Colombia	Urazán, C. Caicedo, M. Ayala, L & Ramírez, J. (2022). <i>Condiciones de infraestructura para el desarrollo rural sostenible en Colombia</i> . (e.d) Universidad La Salle	Libro de informe	



Colombia: estos son sus principales puertos marítimos	<a href="https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/">The Logics World. (2022, 7 de abril) Colombia: estos son sus principales puertos marítimos. https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/</a>	Artículo sitio web	

Temas generales	Enfoques teóricos	Metodología	Conclusiones y
		aplicada en la investigación abierta: "imaginario de mínimos vitales: aporte para su construcción desde la seguridad alimentaria en la Colombia Bicentenario"	

<p>Satisfacción de las necesidades humanas fundamentales</p> <p>El desarrollo a escala humana se sustenta en la satisfacción de las necesidades humanas fundamentales</p> <p>Se desconoce la complejidad de la sociedad en la que estamos inmersa</p> <p>Existen trampas de la realidad, hay que encontrar el ámbito real de los problemas (Nuevo modo de interpretar la realidad)</p> <p>Ver y evaluar el mundo, las personas y los procesos de una manera distinta a la convencional</p> <p>Teoría para el desarrollo "La calidad de vida dependerá de las posibilidades que tengan las personas de satisfacer adecuadamente sus necesidades humanas fundamentales"</p>	<p>Teoría para el desarrollo Desarrollo a escala Humana</p>		

<b>Orito</b>	
<b>Ubicación y límites</b>	Orito limita al norte con el municipio de Villa Garzón, al oeste con el departamento de Nariño, al este con el municipio de Puerto Caicedo y el municipio de Puerto Asís y al sur con el municipio de Valle del Guamuez.
<b>Numero de resguardos indígenas</b>	11 resguardos
<b>Numero de veredas</b>	105 veredas
<b>características físicas</b>	Superficie: 1862.36km <sup>2</sup> / Altitud: 310 msnm/ Posee un clima húmedo tropical propicio para la proliferación de especies amazónicas de fauna y flora. Al oeste de Orito, las últimas estribaciones de los Andes alcanzan unos 1000-2000 metros de altitud, estas formaciones montañosas son visibles desde el municipio. El casco urbano principal de Orito está ubicado sobre el Río que lleva su mismo nombre y tiene una temperatura promedio de 27 °C durante gran parte del año con precipitaciones lluviosas.
<b>Fundación</b>	1963 Fundado / 1978 recibió estatus de municipio

<b>Historia</b>	Habitado por pueblos indigenas (Inga, Uitoto, Quillacinga y Kamsá) antes de la llegada de los Españoles 1963 (consecuencia a la producción de petroleo)/ 1978 recibio estatus de municipio
<b>Población</b>	Total: 57.774hab Urbana: 26.017 hab Densidad: 31,02 hab/km <sup>2</sup>
<b>Crecimeinto poblacional</b>	

<p><b>Composición étnográfica</b></p>	<p>Tiempos precolombinos ( Awá, Cofán, Inga, Quillacinga y Kamsá) /Actualmente (Embera y Nasa) /Según las cifras presentadas por el DANE del censo 2005, la composición étnográfica de la ciudad es:</p> <p>Blancos y Mestizos (59,7%) Indígenas (32,4%) Afrocolombianos (7,9%) censo 2005 Blancos y Mestizos (76,4%%) Indígenas (17,9%) Afrocolombianos (5,7%) censo 2018</p>
<p><b>NBI (necesidades básicas insatisfechas)</b></p>	<p>Personas en NBI (22,74%) Personas en NBI por cabeceras (15,22%) Personas en NBI centros poblados y rural disperso (31,71%)</p>
<p><b>Actividad Económica</b></p>	<p>Explotación de petróleo / Agricultura Platano, Yuca, Maíz, Papa, Pimienta y Caña de azúcar / Maderas para exportación (Piedemonte amazonico)/ Ganadería (Leche y Carne para consumo local)</p>

<b>Turismo</b>	Énfasis en la conservación y preservación del medio ambiente y sus ecosistemas /atractivos ecoturísticos como: El río Orito, la piedra del Pijilí, santuario de plantas medicinales Orito Ingi Ande, la cascada Silvania, Centro Ecoturístico Mayju, balneario San Jerónimo, el Museo Costumbrista de Orito, el balneario natural sobre el río Orito y estadero Naranjito.
<b>Motivos de movilidad</b>	Comercialización de mercancías/ intercambio cultural y comercial / prestación e intercambio de servicios
<b>Infraestructura para movilidad con la que cuenta actualmente</b>	
<b>Tipos de movilidad</b>	Público- Privado / Individual-Colectivo/ Motorizado- no motorizado

<b>Medios de movilidad</b>	Terrestre Aereo: Helipuerto Fluvial
----------------------------	---

El río Putumayo aporta  
significativamente a la economía  
del municipio, generando empleos y  
activando el comercio gracias al  
uso del río como medio de  
transporte de carga fluvial y de  
pasajeros.

cuantas veredas tiene puerto  
leguizamo putumayo familysearch



Desafortunadamente la inversión de los gobiernos ha sido menesteroso, para constituir un municipio verdaderamente fronterizo, competitivo y con intensa actividad económica, que impulse el desarrollo socioeconómico de la región según lo dictado en su Constitución Política, Ley de Fronteras 191 de 1995; y demás normas que velan el por el bienestar de la comunidad.

## Caracterización

<b><i>Puerto Asís</i></b>	<b><i>Puerto caicedo</i></b>
<p>Puerto Asís se encuentra localizado sobre la margen izquierda del río Putumayo, su casco urbano se ubica cerca a la desembocadura del río Guamuez sobre el río Putumayo.</p> <p>Límites.            SUR: República del Ecuador            NORTE: Puerto Caicedo y Puerto Guzmán            OCCIDENTE: Orito, Valle de Guamuez y San Miguel</p>	<p>Norte: Partiendo de la confluencia del río San Juan con el río conejo, en línea recta imaginaria con rumbo a noroeste , hasta encontrar la desembocadura del río juanambu, agua arriba hasta la confluencia del río remolino</p> <p>Oriente: Con el río caimán aguas abajo hasta su confluencia con el río picudo grande.</p>
4 resguardos	8 resguardos
6 corregimientos	6 veredas
<p>Superficie: 2610km<sup>2</sup> / Altitud: 250 msnm / El clima es tropical, con precipitaciones significativas/ temperatura aquí es en promedio 24.9 °C/ precipitación media es 3850 mm.</p>	<p>El Municipio de Puerto Caicedo tiene una extensión aproximada de 86.364.40 hectáreas en área rural y 35.600 en área urbana.</p> <p>Ubicado a 64 KM al sur de Mocoa y a 25 KM de Pto Asís</p> <p>Superficie: 864.4 km<sup>2</sup>            Altitud: 230msnm</p>
<p>El municipio de Puerto Asís fue fundado el 3 de mayo de 1912.</p> <p>El municipio de Puerto Asís fue creado como municipio el 24 de octubre de 1967.</p>	<p>El municipio de Puerto Caicedo fue fundado el 14 de marzo de 1921.</p> <p>El municipio de Puerto Caicedo fue creado como municipio el 24 de noviembre de 1992.</p>

<p>El abril de 1914 el pueblo tenía ya 50 casas habitadas y más de 200 hombres sin contar los niños, las mujeres y los indios. Siguió progresando interrumidamente.</p> <p>Con la llegada del camino de herradura en 1931, la localidad se vio de nuevo impulsada.</p>	<p>Esta región se caracteriza por la fortaleza de hombres y mujeres, que a diario sueñan, con un mejor país. Su extensa flora y fauna, envidiada por muchos; su riqueza hídrica, que ha hecho de los ríos que bañan al Municipio, un atractivo turístico inimaginable, la variedad de productos amazónicos como: Copoazú, cocona, la uva caimaronona y la diversidad de productos promisorios que se perfilan como alternativas socioeconómicas para la zona, como el arroz, la ganadería, la piscicultura, el cacao, etc. destacamos también la existencia posos de petróleo, y las múltiples sorpresas y encantos, que aquí encontramos.</p> <p>Cuando el camino de herradura llegó a Puerto Asís, en junio de 1931, se incrementó el comercio y la entrada de colonos. En la década de los 40, las personas que viajaban entre Puerto Umbría y Puerto Asís y viceversa se hospedaban donde la señora Romelia Valderrama, en <u>Peña Colorada. Hacia el año de</u></p>
<p><u>73.893 habitantes (Censo nacional de población y vivienda) / Densidad 28,3hab/km<sup>2</sup></u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Total 23 699 hab.2</li> <li>• Urbana 4692 hab.</li> </ul>

<p>79,9% mestizos y blancos  7,6% mulatos y negros  12,5% Indigenas censo 2005  87,6% mestizos y blancos  3,6% mulatos y negros  8,8% Indigenas censo 2018  <a href="https://www.duhocTrungquoc.vn/wiki/es/">https://www.duhocTrungquoc.vn/wiki/es/</a></p>	<p>La población está integrada en un 70,4% por mestizos, 23,1% por indígenas de las etnias Páez y Awa principalmente, y 6,5% por mulatos y afrodescendientes. censo 2005 El 40,8% de la población censada reporta haber nacido en el mismo municipio  Mestizos y blancos 81,6%  Mulatos y negros 3,9%  Indigenas 14,5% censo 2018</p>
<p>Personas en NBI (19,34%)  Personas en NBI por cabeceras (13,62%)  Personas en NBI centros poblados y rural disperso (28,81%)</p>	<p>Personas en NBI (19,66%)  Personas en NBI por cabeceras (7,83%)  Personas en NBI centros poblados y rural disperso (27,96%)</p>
<p>(Sector primario) Actividad agrícola (Platano, Yuca Maíz, Arroz, Piña, Palmito)/ Actividad pecuaria (Cría de ganado vacuno para el 2005 reportó una población de 32.380 cabezas de ganado establecidas en 11 600 has. de pasto, y en menor proporción con porcicultura (4600 animales), avicultura (66 000 animales) y piscicultura)/ Madera en bruto/(sector secundario) Planta de reciclaje para la producción de madera plástica/  (Sector terciario) Actividad comercial prestación de servicios salud, notario, educación banca, transporte de carga y pasajeros</p>	<p>La agricultura, la ganadería, el comercio, la educación, el sector servicios, el empleo público y en menor escala la manufactura y la minería.  La economía rural del Municipio se fundamenta en la producción de coca</p>

Ecoturismo	Ecoturismo
Transporte y comercialización de madera y pesca	Comercialización de mercancías/ intercambio cultural y comercial / prestación e intercambio de servicios
<p>La infraestructura vial: cuenta con cerca de 266 km de vías entre primarias, secundarias y terciarias, de las que se destacan las que comunican a Puerto Asís con Puerto Caicedo. La red vial municipal, en regular estado, comunica a Puerto Asís con sus asentamientos rurales.</p> <p>infraestructura aérea del departamento representada por el Aeropuerto Tres de Mayo, clase D, que tiene una pista de 1600 m de largo por 40 m de ancho</p>	
Público- Privado / Individual-Colectivo/ Motorizado- no motorizado	Público- Privado / Individual- Colectivo/ Motorizado- no motorizado

<p>VÍA TERRESTRE: Puerto Asís se conecta con el resto de Colombia gracias a la Ruta Nacional 45 que lo enlaza con el centro del país y con la República del Ecuador. Las principales ciudades más cercanas a Puerto Asís son Pasto (215,4 km) y Neiva (407 km).</p> <p>VÍA FLUVIAL: A través del río Putumayo, Puerto Asís se conecta con el departamento del Amazonas y su capital Leticia, además por medio de esta vía de transporte es posible viajar a diferentes asentamientos ubicados a lo largo de la ribera del río Putumayo, tanto de Colombia como de Ecuador, Perú y Brasil donde el río Putumayo desemboca en el río Amazonas. Jornada binacional Colombia - Ecuador para ayuda y asistencia a comunidades ribereñas del río Putumayo.<sup>7</sup></p> <p>VÍA AÉREA: Puerto Asís cuenta con el aeropuerto 3 de mayo, el más grande y desarrollado del departamento, se encuentra ubicado cerca al centro de la ciudad y sobre la</p>	<p>Terrestre Fluvial: Río Putumayo y Río San Juan</p>
--	---

<b><i>Puerto leguizamo</i></b>	<b><i>San miguel</i></b>
<p>Limita 84,24 km al sur-oriente con el departamento del Amazonas; 600 m al sur con Perú de por medio el río Putumayo (aunque la distancia más corta está entre los 105 m o 120 m también por el río Putumayo); 56,16 km al sur-occidente con Ecuador como lindero el río Putumayo; 206,54 km al occidente con el municipio de Puerto Asís; 221,53 km al nor-occidente con el municipio de Puerto Guzmán y 16,35 km al norte con el departamento del Cauquetá</p>	<p>Norte con valle del guamuez/ al sur con Lago agrio ecuador Orito y puerto caicedo</p>
<p>5 resguardos</p>	<p>No hay registro</p>
<p>3 corregimientos, 71 veredas, 39 comunidades indígenas / 10 consejos comunitarios afrodesendientes</p>	<p>1 vereda La dorada (cabecera municipal)</p>
<p>Superficie: 11640 km<sup>2</sup>/ Altitud: 177msnm  Extensión total: 11 640 km<sup>2</sup>  Extensión área urbana: 640 km<sup>2</sup>  Extensión área rural: 11 000 km<sup>2</sup>  Altitud de la cabecera municipal (sobre el nivel del mar): 114 metros.  Temperatura media: 30° centígrados, con humedad del 85 %  Distancia de referencia: 400 km aproximadamente (Puerto Asís)</p>	<p>clima tropical húmedo, con temperatura promedio de 28 °C y con precipitaciones anuales de alrededor de 3.500 mm. La altura promedio sobre el nivel del mar es de 380 m s. n. m. .</p>
<p>El municipio de Puerto Leguízamo fue fundado con el nombre de Caucayáel 19 de enero de 1922  En 1949 se dejó de llamar Caucayá y se le dio el nombre actual.  El municipio de Puerto Leguízamo fue creado como municipio el 13 de febrero de 1958.</p>	<p>El municipio de San Miguel fue fundado el 29 de abril de 1994.  El municipio de San Miguel fue creado como municipio el 29 de abril de 1994.</p>

<p>Se fundó en el año 1920 con el nombre de Caucayá, en una comisión conformada por el comisario especial del Putumayo, Braulio Eraso Chávez, el padre Estanislao de Las Corts, el doctor Nicolás de la Peña, médico de sanidad de Puerto Asís, y unos 30 guardias.</p> <p>Para el año 1949, un incendio devastó casi todo el pequeño asentamiento, destruyendo ocho manzanas y el área comercial. Luego de la reconstrucción, se dejó de llamar Caucayá y se le dio el nombre actual en honor a un soldado herido durante el conflicto colombo-peruano: Cándido Leguízamo.</p>	<p>A base de lucha y tesón, San Miguel ha sobrellevado la transición de la época de la violencia a la tranquilidad y la calma que hoy se respira en su territorio.</p> <p>Fue constituido como municipio mediante ordenanza 045 el 29 de abril de 1994, e inició su vida como ente territorial el 1 de julio de ese año. Cerca del Puente Internacional en la carretera La Hormiga – Lago Agrio (Ecuador) se encuentra la Cabecera Municipal denominada La Dorada.</p>
<p>Total 15 445 hab.2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Urbana 9029 hab.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Total 26 551 hab.2</li> <li>• Densidad 80,96 hab/km<sup>2</sup></li> <li>• Urbana 5811 hab.</li> </ul>



<p>62,2% Mestizos y blancos  2,6% Mulatos y negros  35,2% Indigenas censo 2005  62,2% Mestizos y blancos  4,1% Mulatos y negros  33,7% Indigenas censo 2018  <a href="https://www.duhocTrungquoc.vn/wiki/es/">https://www.duhocTrungquoc.vn/wiki/es/</a></p>	<p>85,3% Mestizos y blancos  4,7% Mulatos y negros  10% indigenas censo 2005  75,6% Mestizos y blancos  4,7% Mulatos y negros  19,7% indigenas censo 2018</p>
<p>Personas en NBI (34,11%)  Personas en NBI por cabeceras (22,21%)  Personas en NBI centros poblados y rural disperso (47,95%)</p>	<p>Personas en NBI (23,02%)  Personas en NBI por cabeceras (11,19%)  Personas en NBI centros poblados y rural disperso (28,78%)</p>
<p>Ganaderia/ agricultura/ mineria/ pesca/ comercio/ turismo</p>	<p>Extracción de petróleo (actividad económica)  Agricultura: Cacao, Pimienta, Platano, Yuca, Maíz y Arroz  Actividad maderera/ empresas madereras  Actividad ganadera</p>

Ecoturismo	
Transporte de pasajeros y carga / intercambio comercial/ intercambio de servicios/	Transporte de pasajeros y carga / intercambio comercial
Público- Privado / Individual-Colectivo/ Motorizado- no motorizado	Público- Privado / Individual-Colectivo/ Motorizado- no motorizado

Aerea: Aeropuerto caucaya  
Terrestre:

Terrestre / ingreso y egreso sobre el  
río San Miguel, por el Puente  
Internacional, Frontera con la  
República del Ecuador  
Fluvial / puerto Colón


**Valle del Guamuez**

Limita al norte con el municipio de Orito, al oriente con Puerto Asís, al occidente con Ipiales (Nariño) y al sur con San Miguel y la provincia ecuatoriana de Sucumbíos.

5 resguardos

80 veredas

Superficie: 871 km<sup>2</sup>/ Altitud: 289 msnm/

El municipio de Valle del Guamuez fue fundado el 22 de enero de 1954.  
El municipio de Valle del Guamuez fue creado como municipio el 12 de noviembre de 1985.

El municipio del Valle del Guamuez fue creado por medio del Decreto 3293 del 12 de noviembre de 1985. Las primeras evidencias escritas que existen sobre este territorio datan del año 1536, cuando el capitán Gonzalo Diaz de Pineda y Francisco de Orellana, ambos conquistadores españoles, partieron en una expedición que salió de Quito Ecuador, hacia la nación cofán o país de la canela. El sitio en el que hoy se encuentra La Hormiga, cabecera municipal, fue habitado por los indígenas cofanes, quienes habían formado un pueblo llamado santa Cecilia, donde permanecieron hasta que fueron dispersados por una terrible epidemia. Con la muerte de su cacique abandonaron el lugar, obedeciendo a sus ancestros culturales por el sagrado respeto a sus difuntos.

• Total	51 842 hab.2
• Densidad	62,27 hab/km <sup>2</sup>
• Urbana	20 488 hab.
los cuales viven más en la zona rural, el 66.2%, que en la urbana, el 33.8%	

88, 5%Mestizos y Blancos  
2,5 % Mulatos y negros  
9% Indigenas censo 2015  
83, 6%Mestizos y Blancos  
3 % Mulatos y negros  
13,1% Indigenas censo 2018  
<https://www.duhocTrungquoc.vn/wiki/es/>

Personas en NBI (16,85%)  
Personas en NBI por cabeceras  
(12,99%)  
Personas en NBI centros poblados y  
rural disperso (20,63%)

La Economía del Valle del Guamuez ha tenido épocas de bonanzas y crisis. Históricamente, los primeros colonos basaron su sustento a la explotación del caucho. Posteriormente se basó en la explotación petrolera y, casi simultáneamente, la explotación de recursos forestales, especialmente el cedro.

Hasta el año 2000, un 60% de la población vivía de los cultivos ilícitos, un 20% del comercio, un 10% de los empleos directos, un 5% de los empleos indirectos o subempleos y un 5% de la agricultura, ganadería y piscicultura. Hoy un 50% vive del comercio, un 20% de la ganadería, agricultura y piscicultura, un 10% de empleos directos y un 20% de subempleo.

Ecoturismo / restaurantes hoteles (la hormiga) / comercio / sitios de recreación

Transporte de pasajeros y carga de mercancía agrícola / intercambio comercial / prestación de servicios e intercambio cultural con Ecuador

En la actualidad (19-agosto-2018) se lleva a cabo un proyecto importante en pro de mejorar el acceso vial a este municipio, El Consorcio Vías para la Equidad 070 realiza las obras del proyecto perteneciente al mejoramiento y pavimentación de 24 kilómetros del Corredor del Sur, San Miguel – Santa Ana, en el departamento del Putumayo. generando así la reducción de los tiempos de recorrido para así motivar la explotación petrolera, el desarrollo agrícola y turístico de la región.

Público- Privado / Individual-Colectivo/  
Motorizado- no motorizado

## **Anexo F: Perfil cualitativo y cuantitativo respecto a la conectividad, accesibilidad y movilidad de los cinco municipios Puerto Caicedo, Puerto Asís, Valle del Guamuez, Orito y San Miguel**

El documento en Excel muestra la compilación en temas del perfil cualitativo y cuantitativo respecto a temas de conectividad y accesibilidad en el se encuentran datos como motivos de movilidad, tipos de movilidad, medios de transporte, número de rutas, vías, aeropuertos y puertos funcionales, costo del transporte, empresas transportadoras, cobertura en el territorio, porcentajes de movilidad en cada medio de transporte, y número de equipamientos prestadores de servicio (salud, educación, recreación y comercio).



Link	Conceptos	Teórico	Teoría	Autor
	Panorama general de la red de infraestructura vial nacional			Carlos Felipe Urazán Bonells María Alejandra Caicedo Londoño Luis Efrén Ayala Rojas Julio César Ramírez Rodríguez

	Satisfacción de las necesidades del ser humano	Manfred A. Max-Neef	Desarrollo a escala humana	Manfred A. Max-Neef
<a href="https://www.putumayo.gov.co/images/documentos/Planes_y_programas/DOCUMENTO%20PRIIT%20PV D%20PUTUMAYO%2025102021.pdf">https://www.putumayo.gov.co/images/documentos/Planes_y_programas/DOCUMENTO%20PRIIT%20PV D%20PUTUMAYO%2025102021.pdf</a>				Secretaría de Infraestructura Departamento del Putumayo
<a href="http://repositorio.uan.edu.co/handle/123456789/5078">http://repositorio.uan.edu.co/handle/123456789/5078</a>				Macías Jajoy, Carlos Parménides
			Movilidad ordenadora del territorio	Pau Avellaneda

<a href="https://revista.ufr.br/acta/geo/article/view/128/343">https://revista.ufr.br/acta/geo/article/view/128/343</a>	Desarrollo territorial- ciudad difusa-nuevas ruralidades–globalización- regionalización - ordenamiento territorial	Alfred Schutz	Teoría de sistemas Ciudad- Región desarrollo territorial integrado	Carlos Mario YORY
			Tejido rural	
		Max Weber	Relaciones entre economía y grupos sociales	
<a href="http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n31/n31a02.pdf">http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n31/n31a02.pdf</a>	movilidad socio- espacial, campo de movilidad, capital de motilidad, habitus ambulante, sociología	Pierre Bourdieu	Movilidad Socioespacial	Francisco Adolfo García Jerez
<a href="https://www.cepal.org/es/publicaciones/42036-transporte-publico-bienestar-desigualdad-cobertura-capacidad-pago-la-ciudad">https://www.cepal.org/es/publicaciones/42036-transporte-publico-bienestar-desigualdad-cobertura-capacidad-pago-la-ciudad</a>				CEPAL AUTOR: Hernández, Diego
<a href="https://www.cepal.org/es/publicaciones/6314-conectividad-ambitos-impacto-desarrollo-territorial-analisis-experiencias">https://www.cepal.org/es/publicaciones/6314-conectividad-ambitos-impacto-desarrollo-territorial-analisis-experiencias</a>				AUTOR INSTITUCIONAL: NU. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura

<a href="https://revistas.urosario.edu.co/index.php/economia/article/view/3746">https://revistas.urosario.edu.co/index.php/economia/article/view/3746</a>				Luis Armando Galvis-Aponte Adolfo Meisel-Roca
<a href="https://bibliotecadigital.usb.edu.co/entities/publication/839e60ec-3a47-410e-ae90-2c6f15b107e2">https://bibliotecadigital.usb.edu.co/entities/publication/839e60ec-3a47-410e-ae90-2c6f15b107e2</a>				Falla Gutiérrez, Marcela Esther  Cruz Martínez, Esperanza  Galeano Loaiza, Jüber  Velosa Álvarez, Bernardo
<a href="https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/3651">https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/3651</a>				Chindoy Albán, Carlos Arturo
<a href="https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/proyeccion/article/view/2465">https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/proyeccion/article/view/2465</a>				Mariana Galdeano Ruiz Universidad Nacional de San Juan, Argentina. Mirta Romero Universidad Nacional de San Juan, Argentina.
<a href="https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/13300.pdf">https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/13300.pdf</a>				Autores Andrés Vargas-Mariño • Cruz Elena Flórez • Rafael Achury Briceño
<a href="https://repository.urosario.edu.co/items/a6cbaa6b-9221-403b-9a3f-d804a88bf2e8">https://repository.urosario.edu.co/items/a6cbaa6b-9221-403b-9a3f-d804a88bf2e8</a>				AUTORES Plata Plata, Juan Sebastián Quintero Rojas, Juan Sebastián Vargas Gamboa, Edgar

<a href="https://repositorio.udes.edu.co/server/api/core/bitstreams/48715a1f-7666-4bc8-a097-cb966c5bbc59/content#:~:text=El%20Transporte%20Multimodal%20permite%20obtener,sus%20productos%20en%20mercados%20externos.">https://repositorio.udes.edu.co/server/api/core/bitstreams/48715a1f-7666-4bc8-a097-cb966c5bbc59/content#:~:text=El%20Transporte%20Multimodal%20permite%20obtener,sus%20productos%20en%20mercados%20externos.</a>				JOHN LEANDRO MURILLO GARAVITO
<a href="https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/173">https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/173</a>				FEDESARROLLO centro de investigación económica y social Yepes, Tito Ospina, Germán Concha, Tomás Martínez, Sebastián Junca, Juan C. Aguilar, Juliana
<a href="https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/15643">https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/15643</a>				Milton Mauricio Moreno Miranda
<a href="https://www.fao.org/3/ca5497es/ca5497es.pdf">https://www.fao.org/3/ca5497es/ca5497es.pdf</a>				Organización de las naciones unidas para la alimentación y la agricultura / John Scott
<a href="https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S1870-39252018000100002">https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S1870-39252018000100002</a>				Eduardo Cerón Aparicio
<a href="https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0188-25032015000200002&amp;lng=es&amp;nrm=iso">https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0188-25032015000200002&amp;lng=es&amp;nrm=iso</a>				MARTNER PEYRELONGUE, CARLOS
<a href="https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S1870-39252002000100001&amp;lng=es&amp;nrm=iso">https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S1870-39252002000100001&amp;lng=es&amp;nrm=iso</a>				MARTNER PEYRELONGUE, CARLOS
<a href="https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/83">https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/83</a>				Juan A. Módenes

<a href="http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n29/n29a19.pdf">http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n29/n29a19.pdf</a>				Jorge Acevedo
<a href="https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43671.pdf">https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43671.pdf</a>				Oscar Figueroa
<a href="https://core.ac.uk/download/pdf/143457264.pdf">https://core.ac.uk/download/pdf/143457264.pdf</a>				Janacua, Jesús y Raúl García
<a href="https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0250-71612008000300003">https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0250-71612008000300003</a>				Jorge Rodriguez Vign
<a href="https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/articloe/view/29076">https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/articloe/view/29076</a>				Andrea Gutierrez
<a href="https://upcommons.upc.edu/handle/2099/12522">https://upcommons.upc.edu/handle/2099/12522</a>				Garciela Nozica
<a href="https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/la-relacion-entre-transporte-y-territorio/">https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/la-relacion-entre-transporte-y-territorio/</a>				Mariana Schweitze

	Conectividad			Pedro Maria Herrera y Emilio diaz varela
<a href="https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116">https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116</a>	Movilidad			Jirón Martínez, Paola; Imilan Ojeda, Walter;
<a href="https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2736032">https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2736032</a>	Conectividad, movilidad y accesibilidad			Luis Santos y Ganges, Juan Luis de las Rivas Sanz
<a href="https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116">https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116</a>	Accesibilidad			Jirón Martínez, Paola; Imilan Ojeda, Walter;
				Pau avellaneda
Físico	Desarrollo a escala humana			Manfred A. Max-Neef con colaboración de Antonio Elizalde y Martín Hopenhayn
Físico	Condiciones actuales de infraestructura vial en Colombia			Carlos Felipe Urazán Bonells María Alejandra Caicedo Londoño Luis Efrén Ayala Rojas Julio César Ramírez Rodríguez

<a href="https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/">https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/</a>	Puertos en Colombia			The Logics World Carlos Juarez

INCLUIR LA NOCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, Y COMO UNA DE SUS DIMENSIONES ES LA ACCESIBILIDAD



Titulo del	Cita	Tipo de	Objetivo al que
Mínimos Vitales para una Colombia Bicentenaria		Libro, investigación	
Hiperlugares móviles Actividades concentradas más allá del transporte		Libro impreso	
Condiciones de infraestructura para el desarrollo rural sostenible en Colombia		Libro impreso	Apuesta por la red terciaria Nacional Análisis de las condiciones viales

<p>Desarrollo a escala humana Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones</p>		<p>Libro físico</p>	<p>Noción de accesibilidad y conectividad como derechos en el acceso a servicios</p>
<p>Plan Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte PRIIT Putumayo 2021-2030 –PVD-</p>		<p>Documento Técnico de soporte</p>	<p>Identificar</p>
<p>Análisis de sistemas de transporte alternativas para la Vereda Yunguillo, Municipio de Mocoa-Putumayo.</p>	<p>Marcías, J. (2021)</p>	<p>Tesis de pregrado para otorgar título de Ingeniero civil</p>	<p>Identificar</p>
<p>Movilidad ordenadora del territorio</p>		<p>Tesis</p>	

DESARROLLO TERRITORIAL INTEGRADO, CIUDAD DIFUSA Y NUEVAS RURALIDADES: Consideraciones propositivas para fortalecer el tema de la ciudad-región en el diseño y revisión de los POT	YORY, Carlos. (2007). DESARROLLO TERRITORIAL INTEGRADO, CIUDAD DIFUSA Y NUEVAS RURALIDADES: Consideraciones propositivas para fortalecer el tema de la ciudad-región en el diseño y revisión de los POT. Revista ACTA Geográfica. 1. 10.5654/actageo2007.0101.0001.		Evaluar y establecer
			Evaluar y establecer
Economía y sociedad			Evaluar y establecer
La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante		Artículo	Evaluar y establecer
Transporte público, bienestar y desigualdad: Cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo			Identificar y evaluar
Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: Análisis de experiencias internacionales			Identificar y evaluar

Aspectos regionales de la movilidad social y la igualdad de oportunidades en Colombia	Galvis-Aponte, L. A., & Meisel-Roca, A. (2014). Aspectos regionales de la movilidad social y la igualdad de oportunidades en Colombia. Revista De Economía Del Rosario, 17(02), 257-297. <a href="https://doi.org/10.12804/rev.econ.rosario.17.02.2014.03">https://doi.org/10.12804/rev.econ.rosario.17.02.2014.03</a>	Artículo de revista	Evaluar
ESTRATEGIA DE CONECTIVIDAD PARA LA SUBREGIÓN CENTRO DEL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA CASO DE ESTUDIO ALIANZA POR LA MORA	Falla Gutiérrez, M, Cruz Martínez, E, Galeano Loaiza, J y Velosa Álvarez, B. (2014). Estrategia de conectividad para la subregión centro del departamento del Valle del Cauca : caso de estudio alianza por la mora. Universidad de San Buenaventura - Cali.	Libro	Establecer
Plan estratégico para la Implementación de la Telemedicina como solución a la cobertura de atención en salud en el municipio de Sibundoy Putumayo - Colombia.	Chindoy, C. A. (2016). Plan estratégico para la implementación de la Telemedicina como solución a la cobertura de atención en salud en el municipio de Sibundoy Putumayo, Colombia [Universidad La Gran Colombia]. Recuperado de: <a href="http://hdl.handle.net/11396/3651">http://hdl.handle.net/11396/3651</a> .	Trabajo final de especialización	Evaluar y establecer
Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.	2018	Artículo de revista	Evaluar y establecer
Quince razones para el planeamiento territorial y el desarrollo rural en el Putumayo	2017	Cartilla de líderes comunitarios	Evaluar y establecer
Diagnóstico del impacto generado con el desarrollo de una plataforma logística multimodal en Puerto Asís Putumayo en la región amazónica.	-2014	Tesis	Identificar y evaluar

TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGA EN EL CONTEXTO COLOMBIANO	Murillo, J (2014)	Monografía especialista	Evaluar
Indicadores del sector de transporte en Colombia	-2013	Informe consolidado	Identificar y evaluar
Transporte y movilidad en el ordenamiento territorial de Zipaquirá- entre la realidad y la necesidad-	Moreno, M (2012).	Trabajo de maestría	Identificar y evaluar
Barreras a la movilidad rural y retos de las políticas públicas			Identificar y evaluar
Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano	Cerón, E (2018)	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Transporte y articulación urbano-rural de una ciudad intermedia mexicana.	Martner, C (2015)	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Redes multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas	Martner, C (2002)	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía	Móndes, A (2008)	Artículo de revista	Identificar y evaluar

El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040	Acevedo, J (2009)	Libro	Identificar y evaluar
Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano Coherencias y contradicciones en La ciudad construida urbanismo en América Latina	Figueroa, Oscar. «Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones». En La ciudad construida. Urbanismos en América Latina, de Fernando Carrión, 377-390. Quito: Flacso, 2001.		Identificar y evaluar
Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi	Janacua, Jesús y Raúl García. «Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi». URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, Vol. 3, nº 1, 2013: 144-154.	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina	Rodríguez, Jorge. «Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina». EURE, Vol. XXXIV, nº 103, 2008: 49-71.	Artículo de revista	Identificar y evaluar
¿Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte	<a href="#">GUTIÉRREZ, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. En: Scripta Nova [En Línea]. Vol. XIV, No. 331 (86). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona. Disponible en:  <a href="http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm">www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm</a></a>	Artículo de revista	Identificar y evaluar
Planificar para la integración territorial: los escenarios deseables de inserción de la provincia de San Juan al MERCOSUR	NOZICA, G. (2014). Planificar para la integración territorial. Los escenarios deseables de inserción de la provincia de San Juan al MERCOSUR. En Revista Iberoamericana de Urbanismo nº6 Dossier	Artículo	Identificar y evaluar
LA RELACIÓN ENTRE TRANSPORTE Y TERRITORIO	SCHWEITZER, M (2011). La relación entre transporte y territorio. En Revista Voces en el Fénix. Año 2 No 9 ISSN 1853 8819 p. 26	Artículo de revista	Identificar y evaluar

Ecología del paisaje, conectividad ecológica y territorio. Una aproximación al estado de la cuestión desde una perspectiva técnica y científica	Herrera, Pedro & Diaz-Varela, Emilio. (2013). Ecología del paisaje, conectividad ecológica y territorio. Una aproximación al estado de la cuestión desde una perspectiva técnica y científica - Landscape ecology, ecological connectivity and territory. An approach to the state of the art from a technical and scientific perspective..	Artículo	
Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea	Imilán, W. & Jirón, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Quid 16: Revista del área de estudios urbanos, (10), 17-36. <a href="https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116">https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116</a>	Artículo	
Ciudades con atributos conectividad, accesibilidad y movilidad	Santos, Luis & de la Rivas, Juan. (2008). Ciudades con atributos conectividad, accesibilidad y movilidad. <i>Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid</i> . N°11, 13-32. ISSN 1133-6579, ISSN-e 2445-3943	Artículo	
Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea	Imilán, W. & Jirón, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Quid 16: Revista del área de estudios urbanos, (10), 17-36. <a href="https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116">https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116</a>	Artículo	
		Tesis doctoral	
Desarrollo a escala humana conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones	Max-Neef, M (1993) Desarrollo a escala humana. Elizalde, A & Hopenhayn, M (2018) En <i>Desarrollo a escala humana conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones</i> . (ed) Icaria editorial s.a		
Condiciones de infraestructura para el desarrollo rural sostenible en Colombia	Urazán, C. Caicedo, M. Ayala, L & Ramírez, J. (2022). <i>Condiciones de infraestructura para el desarrollo rural sostenible en Colombia</i> . (e.d) Universidad La Salle	Libro de informe	

Colombia: estos son sus principales puertos marítimos	<a href="https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/">The Logics World. (2022, 7 de abril) Colombia: estos son sus principales puertos marítimos. https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/</a>	Artículo sitio web	



Temas generales	Enfoques teóricos	Metodología	Conclusiones y
		aplicada en la investigación abierta: "imaginario de mínimos vitales: aporte para su construcción desde la seguridad alimentaria en la Colombia Bicentennial"	

<p>Satisfacción de las necesidades humanas fundamentales</p> <p>El desarrollo a escala humana se sustenta en la satisfacción de las necesidades humanas fundamentales</p> <p>Se desconoce la complejidad de la sociedad en la que estamos inmersa</p> <p>Existen trampas de la realidad, hay que encontrar el ámbito real de los problemas (Nuevo modo de interpretar la realidad)</p> <p>Ver y evaluar el mundo, las personas y los procesos de una manera distinta a la convencional</p> <p>Teoría para el desarrollo "La calidad de vida dependerá de las posibilidades que tengan las personas de satisfacer adecuadamente sus necesidades humanas fundamentales"</p>	<p>Teoría para el desarrollo Desarrollo a escala Humana</p>		

	<b>Medio de transporte</b>
<i><b>Motivos de movilidad</b></i>	
<i><b>Infraestructura para movilidad con la que cuenta actualmente</b></i>	
<i><b>Tipos de movilidad</b></i>	

**Medios de movilidad**

<b># de rutas</b>	<b>Terrestre</b>
	<b>Aereo</b>
	<b>Fluvial</b>
<b># vias funcionales</b>	
<b>Estado de las vias</b>	<b>Bueno</b>
	<b>Regular</b>
	<b>Malo</b>
<b># aeropuertos funcionales</b>	
<b># puertos funcionales</b>	

<b>Costo del transporte</b>	<b>Terrestre</b>
	<b>Aereo</b>
	<b>Fluvial</b>
<b>Empresas transportadoras</b>	<b>Terrestre</b>
	<b>Aereo</b>

	Fluvial
<b>Cobertura en el territorio</b>	Terrestre
	Aereo
	Fluvial
<b>Cifras de movilidad de personas en los municipios</b>	
<b>Cifras de movilidad de mercancías en los municipios</b>	
<b>Porcentaje de movilidad terrestre</b>	Pasajeros
	Mercancia
<b>Porcentaje de movilidad aerea</b>	Pasajeros
	Mercancia
<b>Porcentaje de movilidad fluvial</b>	
<b># de hospitales y centros de salud</b>	
<b># de centros educativos</b>	
<b># de comercios</b>	
<b># decentros comunitarios o culturales</b>	
<b># de centros de recreación y deporte</b>	

**Perfil cuantitativo y cualitativo de la problemática de**

<b>Orito</b>	<b>Puerto Asis</b>	<b>Puerto caicedo</b>
Comercialización de mercancías/ intercambio cultural y comercial / prestación e intercambio de servicios	Transporte y comercialización de madera y pesca	Comercialización de mercancías/ intercambio cultural y comercial / prestación e intercambio de servicios
Aeropuerto, muelles y carreteras	Muelles y carreteras	Muelles y carreteras
Público- Privado / Individual-Colectivo/ Motorizado- no motorizado	Público- Privado / Individual-Colectivo/ Motorizado- no motorizado	Público- Privado / Individual-Colectivo/ Motorizado- no motorizado

<p>Terrestre Aereo: Helipuerto Fluvial</p>	<p>VÍA TERRESTRE: Puerto Asís se conecta con el resto de Colombia gracias a la Ruta Nacional 45 que lo enlaza con el centro del país y con la República del Ecuador. Las principales ciudades más cercanas a Puerto Asís son Pasto (215,4 km) y Neiva (407 km).</p> <p>VÍA FLUVIAL: A través del río Putumayo, Puerto Asís se conecta con el departamento del Amazonas y su capital Leticia, además por medio de esta vía de transporte es posible viajar a diferentes asentamientos ubicados a lo largo de la ribera del río Putumayo, tanto de Colombia como de Ecuador, Perú y Brasil donde el río Putumayo desemboca en el río Amazonas. Jornada binacional Colombia - Ecuador para ayuda y asistencia a comunidades ribereñas del río Putumayo.7</p>	<p>Terrestre Fluvial: Río Putumayo y Río San Juan</p>
<p>No registra</p>		
<p>165 km de vías entre primarias, secundarias y terciarias</p>		
<p>Municipales 68 vías</p>	<p>Municipales 33</p>	<p>Municipales 39 vías</p>
<p>Asfaltadas:0</p>	<p>Asfaltadas:2</p>	<p>Asfaltadas:6</p>
<p>Asfaltadas:0</p>	<p>Asfaltadas:9</p>	<p>Asfaltadas:32</p>
<p>Asfaltadas:62</p>	<p>Asfaltadas:22</p>	<p>Asfaltadas:1</p>
<p>Helipuerto 1 (Ecopetrol)/ estado regular</p>	<p>1 aeropuerto tres de mayo (aerocivil)/ estado regular</p>	<p>No aplica</p>
<p>4</p>	<p>6</p>	<p>11</p>



80.000-100.000 (BOG-ORITO) (Pto leguizamo- Orito no aplica avión y transporte terrestre + de 200.000) 20.000 (Pto Asís - Orito) 15.000 (Pto Caicedo-Orito) 20.000 (VII Guaumez-Orito) 35.000 (San Miguel-Orito)	97.000-136.000 (BOG-Pto asis) (Pto leguizamo- Pto Asis no aplica solo en avion 200.000) 20.000 (Pto Asís - Orito) 25.000 (Pto Caicedo-Pto asis) 40.000 (VII Guaumez-Pto asis) 80.000 (San Miguel-Pto asis)	50.000 (BOG-Pto caicedo) (Pto leguizamo- Pto caicedo no aplica avión y transporte terrestre + de 200.000) 25.000 (Pto Asís - Pto caicedo) 20.000 (Orito-Pto Caicedo) XXXX (VII Guaumez-Pto Caicedo) XXXX (San Miguel-Pto Pto caicedo)
Privado	PASIS)	No aplica
10 de pasajeros	10 de pasajeros	3 de pasajeros
EMPRESA DE TRANSPORTE PETROTRANS S A S COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES Y VIAS LTDA SERVICIOS CASMOL LTDA EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS S A S TRANSPORTES ESPECIALES Y DE TURISMO DE ORITO LTDA T Y S OCCIDENTE S A S WARI EXPRESS S A S EMPRESA DE TRANSPORTE ORITRANS S A S ZOMAC TRANS SPECIAL S A S TRANSPORTES PIJILI S A S	TRANSPETROLEROS S A S SELVA VIAJES Y TURISMO S A S SERVITRANS DEL PUTUMAYO S A S COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL PUTUMAYO LTDA TRANSPORTADORES DE SANTA ANA S A S EMPRESA DE TRANSPORTES ORIENTE LTDA RUTAS POR COLOMBIA DE SERVICIO ESPECIAL RUTCOLSERES S A S ASOCIACION DE MOTO SERVICIOS PTO ASIS GPS TRANSPORTE SAS ASOCIACION DE MENSAJERIA Y DOMICILIOS HUAYRA	EMPRESA DE TRANSPORTE TOURCAICEDO S A S EXPRESO DE TRANSPORTADORES DE SERVICIO ESPECIAL DEL PUTUMAYO S A S ZOMAC ASOCIACION DE MOTOCARROS TRANSPALOMAS 2 de carga TRANSPORTE AUS 1 S A S ZOMAC TRANSPORTES INTEGRADOS DAGO S A S
9 transporte de carga		
Privado ecopetrol	3 trasnporte aereo Satena, Sant	No aplica

	3 transporte fluvial de pasajeros Múltiples Servicios Fluviales Fronterizos Sas Empresa De Transportes Fluvial Del Putumayo Ltda E A T De Transporte Fluvial Transcaucasia	1 fluvial de pasajeros Empresa De Transporte Tourcaicedo S A S
Municipal y departamental	Municipal y departamental	Municipal y departamental
Departamental, regional y nacional	Departamental, regional y nacional	No aplica
Municipal, Departamental y Regional	Municipal, Departamental y Regional	Municipal, Departamental y Regional
3.500 pasajeros	471.000 pasajeros	86.050 pasajeros
No aplica	406 toneladas	11.597 toneladas

**Pasajeros 60% de las 201.535 pasajero**

**Mercancia 60% de las 24.268 tonelada**

	3	10	4
		28	27
		27	14
		20	11

**conectividad**

<b>Puerto leguizamo</b>	<b>San Miguel</b>
Transporte de pasajeros y carga / intercambio comercial/ intercambio de servicios/	Transporte de pasajeros y carga / intercambio comercial
Muelles, carreteras y aeropuerto	Muelles y carreteras
Público- Privado / Individual- Colectivo/ Motorizado- no motorizado	Público- Privado / Individual- Colectivo/ Motorizado- no motorizado

Aerea: Aeropuerto caucaya Terrestre:	Terrestre / ingreso y egreso sobre el río San Miguel, por el Puente Internacional, Frontera con la República del Ecuador Fluvial / puerto Colón
Municipales 9	Municipales 7
Asfaltadas:0	Asfaltadas:0
Asfaltadas:1	Asfaltadas:7
Asfaltadas:0	Asfaltadas:0
1 aeropuerto caucaya (municipio) / estado regular	No aplica
13	1

<p>300.000 (BOG-Pto leguizamo)  (Pto leguizamo- Pto caicedo no aplica avión y transporte terrestre + de 200.000)  (Pto Asís - Pto leguizamo no aplica solo en avion 200.000)  (Pto leguizamo- Orito no aplica avión y transporte terrestre + de 200.000)  (VII Guaumez-Pto leguizamo no aplica avion y transporte terrestre + de 200.000)</p>	<p>108.000 (BOG-San miguel)  (San Miguel-Pto leguizamo no aplica avion y transporte terrestre + de 200.000)  80.000 (Pto Asís - San Miguel)  35.000 (Orito-San miguel)  20.000 (VII Guaumez-San miguel)  XXXX (San Miguel-Pto caicedo)</p>
<p>leguizamo)</p>	<p>No aplica</p>
<p>1 transporte de pasajeros   COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE MOTOCARROS LA CEIBA DEL PUTUMAYO   1 mixto  COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE MOTOCARROS DE PTO LEGUIZAMO</p>	<p>Transporte de pasajeros:  Cooperativa De Transportes La Dorada  Asociacion De Transportes Y Servicios Para La Industria Petrolera  Asociacion De Transporte De Carga Fronterizo San Miguel  Transportes Construcciones Y Comercializadora Tcc S A S</p>
<p>Satena</p>	<p>No aplica</p>

3 transporte fluvial de pasajeros Cooperativa De Transporte Fluvial De Puerto Ospina Inversiones Angel M S A S Asociacion De Transportadores Fluviales Tricolor En Liquidacion	1 transporte fluvial de pasajeros Cooperativa Fluvial Terrestre Puente Internacional San Miguel Cootranspuente
Municipal y departamental	Municipal, Departamental y fronterizo
Departamental, regional y nacional	No aplica
Municipal, Departamental y Regional	Municipal, Departamental y Regional
84.528 pasajeros	170 pasajeros
348,7 toneladas	10 toneladas

**os por toda la red fluvial**

**is por toda la red fluvial**

	1
	11

<b>Valle de guamuez</b>
Transporte de pasajeros y carga de mercancía agrícola / intercambio comercial / prestación de servicios e intercambio cultural con Ecuador
Muelles y carreteras
Público- Privado / Individual- Colectivo/ Motorizado- no motorizado

Terrestre

Municipales 31

Asfaltadas:0

Asfaltadas:31

Asfaltadas:0

No aplica

1



230.000(BOG-VII Guaumez)  
(VII Guaumez-Pto leguizamo no aplica avion y transporte terrestre + de 200.000)  
40.000 (Pto Asís - VII Guaumez)  
20.000 (Orito-VII Guaumez)  
XXXX (VII Guaumez-Pto Caicedo)  
35.000 (San Miguel-VII Guaumez)

No aplica

Personas: 8 empresas terrestres / Urbano: 1 Transguamuez/ de carga: Privados

Transporte de carga:

Transporte De Carga Nacional E Internacional Transputumayo S A S

Transporte La Hormiga Valle Del Guamuez S A S

Transporte de pasajeros:

Asociacion De Proveedores De Transporte Bienes Y Servicios Del Sur

Interamazonica De Transporte Ltda

No aplica

1 transporte fluvial de pasajeros Interamazonica De Transporte Ltda
Municipal, Departamental y fronterizo
No aplica
Municipal, Departamental y Regional
171 pasajeros
10 toneladas
3
12
1 Casa de la cultura
3 (Patinodromo, gimnasio comunitario y estadio efrain león)

## **Anexo G: Matriz de preguntas base para la aplicación de sondeo a los habitantes y a las instituciones encargadas**

En Excel se construye una matriz que establece las preguntas base para la aplicación de sondeo a algunos habitantes e instituciones encargadas en temas de movilidad.

### Sondeo a 5 personas habitantes de los Municipios

Componentes generales	Subcomponentes	Preguntas orientadoras
Acceso	Fácil o difícil acceso a medios de transporte	¿Cuales son sus motivos de viajes diarios?
	Gastos de movildiad  Medios y modos usados	¿El acceso al transporte lo considera facil o dificil? ¿Cuanto gasta aproximadamente en transporte para ir a su destino? ¿Que medios de transporte usa? ¿Cuales son sus modos de transporte?
Tiempos	Tiempos estimados de viaje que tarda en acceder un servicio	¿Cuanto tiempo estima tardar en un viaje? ¿Cuanto tiempo estima acceder a la prestación de servicios?
	Tiempo que cree que debería tardar para acceder al servicio	¿Cuanto tiempo debería tardar ese viaje? ¿En cuanto tiempo accede al servicio de salud? ¿Cree que el tiempo en el que accede actualmente a los servicios básicos es el acorde?
Motivos	Motivos de desplazamiento	¿Cuales son sus motivos de desplazamiento?
	Constancia de desplazamiento	¿Cada cuanto se desplaza por esos motivos? ¿Con que frecuencia se desplaza por acceso a prestación de servicios de salud? ¿El transporte actual responde a sus necesidades de desplazamiento?

**Sondeo a 5 personas que pr**

<b>Componentes generales</b>	<b>Subcomponentes</b>
Cobertura	Cobertura en las zonas rurales dispersas
	Movilidad inmersa en planes de movilidad
	La cobertura responde a cada una de las necesidades
	Proceso de gestión de la cobertura de transporte en los territorios
Costos	Costos para la reactivación de infraestructura fluvial, aéreo y terrestre que se encuentra en desuso
	Costos de implementación de sistemas multimodales e intermodales
	Esfuerzo institucional que se requiere para implementar sistemas multimodales
Porcentaje de movilidad	Promedio anual de movilidad de personas en estos municipios
	Promedio anual de movilidad de mercancías

## **etenezcan a instituciones**

### **Preguntas orientadoras**

¿ Que propuestas y proyectos se han llevado a cabo para mejorar las condiciones de accesibilidad de la población rural?

¿El transporte es importante para los procesos de desarrollo rural economico y social del municipio?

¿El transporte actualmente instaurado responde a las necesidades socioeconomicas de la población rural?

¿Las zonas rurales dispersas cuentan con cobertura de transporte para acceder a servicios básicos?

¿Como es el acceso a servicios básicos de las poblaciones rurales?

¿La cobertura en zonas rurales responde a cada una de las necesidades básicas de la población?

¿Cual es el proceso de gestión en la implementación de infraestructuras y modos de

¿El municipio cuenta con infraestructura para implementar sistema multimodales e intermodales?

¿Actualmente cual es el medio y modo de transporte dominante en el municipio?

¿Puede hacerse uso de otros medios y modos de transporte?

¿Se reconocen modos de transporte locales?

¿Cual es el costo de la reactivación de las infraestructuras que no estan en uso?

¿Cual es el costo de implementación de sistemas multimodales e intermodales?

¿Cuales han sido los esfuerzos institucionales para mejorar las condiciones de movilidad de las poblaciones rurales?

¿Cuales serian los esfuerzos institucionales que se requieren para implementar sistemas multimodales e intermodales en el municipio? ¿

¿Cual es el promedio anual de movilidad de personas?

¿Cual es el promedio anual de movilidad de mercancías?

¿Cual es el promedio de movilidad de productos agricolas?

## **Anexo H: Resultado de sondeo a los habitantes y a las instituciones encargadas**

El documento en Excel muestra los resultados del sondeo aplicado a tres habitantes del municipio de Puerto Asís, el sondeo que se aplicó a las instituciones y académicos en este caso a las secretarías de tránsito y transporte y algunas personas que han trabajado en términos de planificación y ordenamiento dentro del departamento.

<b>Habitante 1 (Puerto Asís) Paola</b>
<b>Información brindada</b>
De la vereda al hospital local de Puerto Asís es hora y media de trayecto
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Luis Carlos Galán 20 minutos pueblo en moto</li> <li>2. Las escuelas tienen buses (San Francisco de Asís y el Industrial)</li> <li>3. San Francisco de Asís tienen 2 sedes</li> </ol>
Inundaciones en el barrio San Miguel
<p>tarda si me va bien 18 horas sino 24 horas  existen varias empresas de transporte  Viajo cada semestre en vacaciones, no viajo seguido porque los costos son muy altos y no aguanto pagar seguido esos valores  no viajo en avión porque es muy costoso no baja de 280mil  la vía está buena al casco urbano  El valor del bus está mínimo en 100 pero varía en 120-140 y llega hasta 180 en temporadas altas</p>
<p>Mi papá vive en la zona rural en las rosas  tiene una finca pero su sustento es a partir de la tienda él se mueve por camioneta  la vía llega únicamente hasta esa vereda para ir a las otras veredas toca buscar otros modos de transporte  Él a veces hace ruta para llevar a los vecinos o para traerles suministros de alimentos, sacar alimentos para vender a la galería</p>
<p>No cultivan agricultura ni se preocupan por sacarla porque no da lo mismo que el cultivo de coca, lo que hacen es cultivar pero para consumo propio o intercambio entre personas conocidas</p>
Carabanás



Todo el mundo tiene moto en el pueblo, hay más motos que carros

Si eres turista tienes que buscar quien te ayude a moverte porque el bus ya no existe segun mi mamá existia hace mucho tiempo pero desaparecieron

El motoraton o moto taxi va desde los 8mil pesos Desde el centro hasta el hospital lejano cuesta esntre 8mil y 9 mil

Las personas de las veredas vienen en río se bajan en la playa o el centro y de ahi toman algun transporte que los lleve por la zona urbana del municipio

Desde la zona urbana hasta la última vereda que es donde vivde mi papá (La rosa) es un camino de tierra y dura hora y media el trayecto por carretera por bote es media hora

**Habitante 2 (Puerto Asís)**

**Información brindada**

Existe embarque, carro, moto, motoraton y taxis (el taxi es costoso) y cruzan el rio por motocarguero

De ecuador van a colombia y compran para sutir negocios (comercio) la mayoría es ropa porque les sale más económico

No conozco que exista algun plan vial que contemplen las zonas rurales, tampoco conozco un plan que hable de los diferentes sistemas de transporte existe el plan municipal pero no estoy seguro que hablen de eso ahí (no conozco bien)

Me movilizo en moto

Ir en rio luego en ferre porque no llegan vehiculos, ahi en los botes transportan hasta bultos

Me he tardado maximo 22 horas si me ha ido mal desde Bogotá a Puerto asís eso si me deja en el terminal o si me va bien 18 o 20 horas

El río es navegable hasta Leticia, van personas yo creo que ese se demora como 8 o 10 días

Lleva y trae mercancía y personas

Del Putumayo se lleva proteína a Leticia

**Habitante 3 (Puerto Asís)**

**Información brindada**

Existen diferentes tipos de botes Chalupas, botes comerciales

Los botes mueven más personas que mercancías y tienen un costo aproximado de 15mil a 20mil el trayecto, igual depende del trayecto que uno tome

Hay dos paraderos Calle angosta y playa donde llegan los botes y de ahí hay que tomar taxi o moto para poder llegar

Nos movilizamos en motoratón cuando no tenemos la moto a la mano porque no hay bus o a veces hay chivas que lo llevan a uno a las veredas

A pesar de que contamos con tres medios de transporte no están en las mejores condiciones sobre todo empeoran hacia la zona rural

Yo si me he demorado 24 horas en el bus de Bogotá a Puerto asís y no puedo ir tan seguido porque el valor es muy alto y muchas veces no cuento con todo el dinero, irse por aeropuerto es carísimo no lo usamos tanto si no es una emergencia como cuando cierran las vías

Uno se va por el más rápido que es la Línea dura 5 días el viaje y cuesta 200.000

De Brasil se trae ilegalmente la Chachaza, las sandalias esa hawaianas, el chocolate que es muy rico y lo de aseo eso de aseo que traen es muy barato todo el mundo compra de ese porque sale muy barato

La frontera hacia Ecuador pas ud por la Hormiga luego la Dorada y ahi ya llega a Ecuador

<b>Institución (Putumayo) Jose Luis Lopez</b>
<b>Información brindada</b>
1. Puerto/ Plan de acción planes programas conectividad fluvial Amazonas Puerto Asís no hay nada solo un par de propuestas
2. Variante Mocoa- San francisco 3km Avance al frente de San Francisco hacia Tumaco
3. Troncal de la selva / Puente que cruce el río caqueta y concete Putumayo con Caqueta esto en Villa Garzón y Puerto Guzman
4. Pavimentado del lado de Caqueta/ más rapido Mocoa Florencia / actualmente se encuentran sujetos al transporte Ferrie porque no se ha construido el puente
5. Conectividad regional de acuerdo con el PND de Petro/ Puente sobre el río Putumayo / Puente Vega Puerto Asís

<p>6. Vía Monopamba- Orito / Hipiales- Orito lo dejamos incluido pero no hay estudios ni avances</p>
<p>7. Priorizado el centro de atención fronteriza en San Miguel y abrir flujo en transporte terrestre /centro binacional de atención de</p>
<p>8. San miguel al puente internacional (Bus) luego caminar para cruzar la frontera y luego en Ecuador coger bus para ir al destino (Eso es lo que pasa actualmente)</p>
<p>9. en la frontera hay comercio ilegal debido a que no hay rutas comerciales establecidas entre Ecuador y Putumayo</p>
<p>10. Revisá el Plan Nacional de Desarrollo IIRSA sobre temas de conectividad supranacional de corredor 9 las americas</p>
<p>11. Creo que quedo priorizado el mejoramiento de aeropuerto puerto leguizamo</p>
<p>12. Peticiones y mesas del plan la gente reclama aeropuerto internacional de carga Valle del Guamuez/ Puerto Asís (Santa Ana)</p>
<p>13. Puerto asís y Puerto Guzman no estan conectados pero si hay intención de conectar hay un presupuesto de 200 millones para cada junta para el mejoramiento de infraestructura</p>
<p>14. No hay propuesta que este reconocido la implementación de un aeropuerto internacional</p>
<p>15. Revisá IIRSA que habla sobre el transporte intermodal entre río y vía san francisco para poder conectar medio y alto Putumayo la ruta de la propuesta es llegar a tumaco por vía y luego por vía fluvial conectar con el atlantico.</p>

16. CEBAF SAN MIGUEL.- Implementación y puesta en marcha del CEBAF de manera integral. Actualmente este CEBAF está operativo y funcionando con el personal de cada una de las unidades de control fronterizo tanto de Ecuador como de Colombia en las instalaciones de Ecuador. (Concluido) entregada 29/07/2015



**Institución Evelin Secretaria de Infraestructura  
Alcaldia de Puerto Caicedo**

**Información brindada**

1. Plan vial del municipio de Púerto Caicedo 2022

2. Construir el Plan Vial Municipal con el fin de fortalecer la capacidad y conectividad de la red vial terrestre y fluvial del municipio de Puerto Caicedo.

3. Priorizar las vías terciarias para las intervenciones futuras realizadas por el municipio y/o otros entes.

- Priorizar muelles y vías fluviales para las intervenciones futuras realizadas por el municipio y/o otros entes.
- Optimizar la red vial terrestre y fluvial del municipio de Puerto Caicedo.
- Disminuir los tiempos de desplazamiento hacia la zona rural del municipio.

4. de 14.674 habitantes, de los cuales 5.337 viven en los centros poblados, lo que equivale a que solo el 36.3% está asentada en el casco urbano o centros poblados, y 9.337 viven en el área rural comúnmente dispersa, lo que equivale al 63.6% de los habitantes de Puerto Caicedo,

5. La primera actividad económica que ejercen los habitantes del municipio se centra en las labores del campo, la agricultura, la ganadería, la extracción de madera, la cría y el levante de especies menores. La segunda actividad económica es el comercio y los servicios que mayoritariamente se concentran en la parte urbana, en los que ahora se pretende fomentar el turismo ecológico en las áreas próximas al casco urbano.

6. La zona rural cuenta con aproximadamente 205, 23 kilómetros de vías terciarias, de los cuales solo el 10% se encuentran en buenas condiciones para el tránsito continuo, y un 90% en malas condiciones las cuales limitan el acceso a las veredas, y dificultan el transporte de carga, afectando la economía de los campesinos.

7. es importante la intervención de las vías con mejoramiento y mantenimiento

8. Las vías terciarias del municipio de Puerto Caicedo, en su gran mayoría son transitadas por un solo modo de transporte, siendo el corredor más importante San Pedro – Arizona

9. El modo de transporte cambia hacia el occidente del municipio, ya que se hace necesario navegar el Rio Putumayo para llegar hasta Veredas como Las Delicias, Bochachico, Los Rosales.

10. los modos de transporte en el municipio de Puerto Caicedo, son transporte vehicular y transporte fluvial.

## **Anexo I: Gráfico fases orientadoras de la metodología**

La imagen muestra el gráfico que se implementó en el capítulo de metodología especificando las fases orientadoras que se llevaron a cabo durante el documento.

## 1. Discutir

Los conceptos de conectividad, accesibilidad y movilidad en el marco de la teoría del desarrollo a escala humana y la satisfacción de necesidades y acceso a servicios básicos en el territorio.



## 2. Estudiar

Las condiciones físico espaciales de Puerto Asís, Puerto Calcedo, Orito, San Miguel y Valle del Guamuez, las dinámicas de movilidad de sus habitantes y los modos de transporte con los que acceden a los servicios básicos en la región.



## 3. Relacionar

Las condiciones físico espaciales identificadas y la forma de acceso de los habitantes a los servicios básicos en los municipios estudiados, y así como las necesidades humanas que se satisfacen en el territorio.



## 4. Identificar

Las intervenciones realizadas en materia de infraestructura vial y de transporte con enfoque en las zonas rurales de los municipios estudiados y su contribución (o no) a mejorar la accesibilidad y conectividad en función de la satisfacción de necesidades básicas analizadas.



## **Anexo J: Tablas de Sondeo**

El documento en Excel muestra los resultados del sondeo que fue aplicado a habitantes, personas representantes de instituciones y personas que han vivido o viven en el territorio.

### Sondeo a 5 personas habitantes de los Municipios

Componentes generales	Subcomponentes	Preguntas orientadoras
Acceso	Fácil o difícil acceso a medios de transporte	¿Cuales son sus motivos de viajes diarios?
	Gastos de movilidad	¿El acceso al transporte lo considera facil o dificil? ¿Cuanto gasta aproximadamente en transporte para ir a su destino? ¿Que medios de transporte usa? ¿Cuales son sus modos de transporte?
Tiempos	Tiempos estimados de viaje que tarda en acceder un servicio	¿Cuanto tiempo estima tardar en un viaje? ¿Cuanto tiempo estima acceder a la prestación de servicios?
	Tiempo que cree que debería tardar para acceder al servicio	¿Cuanto tiempo debería tardar ese viaje? ¿En cuanto tiempo accede al servicio de salud? ¿Cree que el tiempo en el que accede actualmente a los servicios básicos es el acorde?
Motivos	Motivos de desplazamiento	¿Cuales son sus motivos de desplazamiento?
	Constancia de desplazamiento	¿Cada cuanto se desplaza por esos motivos? ¿Con que frecuencia se desplaza por acceso a prestación de servicios de salud? ¿El transporte actual responde a sus necesidades de desplazamiento?

<b>Habitante 1 (Puerto Asís) Paola</b>
<b>Información brindada</b>
media de trayecto
1. Luis carlos Galan 20 minutos pueblo en moto
Inundaciones en el barrio San Miguel
tarda si me va bien 18 horas sino 24 horas
tiene una finca pero su sustento es a partir de la tienda
porque no da lo mismo que el cultivo de coca, lo que
Carabanas
que carros
moverte porque el bus ya no existe segun mi mamá
Desde el centro hasta el hospital lejano cuesta esntre
la playa o el centro y de ahi toman algun transporte que
donde vivde mi papá (La rosa) es un camino de tierra y

**Habitante 2 (Puerto Asís)**

**Información brindada**

costoso) y cruzan el río por motocarguero

(comercio) la mayoría es ropa porque les sale más

zonas rurales, tampoco conozco un plan que hable de los

Me movilizo en moto

los botes transportan hasta bultos

Bogotá a Puerto asís eso si me deja en el terminal o si me

que ese se demora como 8 o 10 días

Lleva y trae mercancía y personas

Del Putumayo se lleva proteína a Leticia



**Habitante 3 (Puerto Asís)**

**Información brindada**

Existen diferentes tipos de botes Chalupas, botes comerciales un costo aproximado de 15mil a 20mil el trayecto, igual botes y de ahí hay que tomar taxi o moto para poder llegar moto a la mano porque no hay bus o a veces hay chivas no están en las mejores condiciones sobre todo empeoran Puerto asís y no puedo ir tan seguido porque el valor es viaje y cuesta 200.000 esa hawaianas, el chocolate que es muy rico y lo de aseo Dorada y ahí ya llega a Ecuador

**Sondeo a 5 personas que pr**

<b>Componentes generales</b>	<b>Subcomponentes</b>
Cobertura	Cobertura en las zonas rurales dispersas
	Movilidad inmersa en planes de movilidad
	La cobertura responde a cada una de las necesidades
	Proceso de gestión de la cobertura de transporte en los territorios
Costos	Costos para la reactivación de infraestructura fluvial, aéreo y terrestre que se encuentra en desuso
	Costos de implementación de sistemas multimodales e intermodales
	Esfuerzo institucional que se requiere para implementar sistemas multimodales
Porcentaje de movilidad	Promedio anual de movilidad de personas en estos municipios
	Promedio anual de movilidad de mercancías

## **etenezcan a instituciones**

### **Preguntas orientadoras**

¿ Que propuestas y proyectos se han llevado a cabo para mejorar las condiciones de accesibilidad de la población rural?

¿El transporte es importante para los procesos de desarrollo rural economico y social del municipio?

¿El transporte actualmente instaurado responde a las necesidades socioeconomicas de la población rural?

¿Las zonas rurales dispersas cuentan con cobertura de transporte para acceder a servicios básicos?

¿Como es el acceso a servicios básicos de las poblaciones rurales?

¿La cobertura en zonas rurales responde a cada una de las necesidades básicas de la población?

¿Cual es el proceso de gestión en la implementación de infraestructuras y modos de

¿El municipio cuenta con infraestructura para implementar sistema multimodales e intermodales?

¿Actualmente cual es el medio y modo de transporte dominante en el municipio?

¿Puede hacerse uso de otros medios y modos de transporte?

¿Se reconocen modos de transporte locales?

¿Cual es el costo de la reactivación de las infraestructuras que no estan en uso?

¿Cual es el costo de implementación de sistemas multimodales e intermodales?

¿Cuales han sido los esfuerzos institucionales para mejorar las condiciones de movilidad de las poblaciones rurales?

¿Cuales serian los esfuerzos institucionales que se requieren para implementar sistemas multimodales e intermodales en el municipio? ¿

¿Cual es el promedio anual de movilidad de personas?

¿Cual es el promedio anual de movilidad de mercancías?

¿Cual es el promedio de movilidad de productos agricolas?

<b>Institución (Putumayo) Jose Luis Lopez</b>
<b>Información brindada</b>
conectividad fluvial Amazonas Puerto Asís
Avance al frente de San Francisco hacia
río caqueta y concete Putumayo con
rapido Mocoa Florencia / actualmente se
PND de Petro/ Puente sobre el río
dejamos incluido pero no hay estudios ni
en San Miguel y abrir flujo en transporte
luego caminar para cruzar la frontera y
a que no hay rutas comerciales establecidas
IIRSA sobre temas de conectividad
mejoramiento de aeropuerto puerto
reclama aeropuerto internacional de carga
conectados pero si hay intención de
implementación de un aeropuerto
transporte intermodal entre río y vía san
y puesta en marcha del CEBAF de manera



Institución
Información brindada