



Plan Estratégico de Movilidad sostenible y segura – PEMOV

Guasca - Cundinamarca



Wilfrido Rafael Cotes Prada
Alcalde Municipal

Diego Marcelo Cubillos Prada
Secretario de Gobierno, Seguridad y Convivencia Ciudadana

Equipo Técnico:
Delia Yolanda Avellaneda Sarmiento

Apoyo técnico Gobernación de Cundinamarca

Fernanda Bautista Bautista
Laura Nathalia Vargas Sánchez
Paula Alejandra Guisado Aguilera
Angie Paola Quintero Vargas
Sebastián Cabrera Pinzon
Gustavo Adolfo Sánchez Llanos

Guasca, Cundinamarca
2026

“Guasca Compromiso De Todos 2024-2027”

El municipio de Guasca expresa su agradecimiento a la Gobernación de Cundinamarca, en cabeza del señor Gobernador **Jorge Emilio Rey Ángel**; al Secretario de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca, **Diego Armando Jiménez Vargas** y al equipo de la Dirección de Política Sectorial, por su valioso apoyo técnico, orientación y acompañamiento en la estructuración del presente Plan.

Contenido

1. Introducción	3
2. Justificación	8
3. Conceptos clave	9
4. Marco normativo y de política pública	15
5. Diagnóstico	17
5.1. Ubicación geográfica	17
5.2. Caracterización general del territorio y su población	20
5.3. Economía y productividad	29
5.4. Gobernanza	31
5.5. Análisis por ejes temáticos de la movilidad en el municipio de Guasca	32
5.5.1 Transporte de personas.....	33
5.5.2 Seguridad vial.....	52
5.5.3 Infraestructura vial y conectividad urbano-rural	67
5.6. Consolidado del diagnóstico.....	93
6. Visión.....	98
7. Formulación.....	99
7.1. Transporte de personas	99
7.2. Seguridad Vial	104
7.3. Infraestructura y conectividad urbano rural.....	111
8. Anexos	116
9. Bibliografía.....	117
 Tabla 1. Normativa y documentos de política pública sobre movilidad	 15
Tabla 2. Área por vereda en Guasca.....	19

Tabla 3. Comparación de la dinámica demográfica de municipios de referencia (2000–2026).	22
Tabla 4. Valor agregado por actividades económicas (2023)	30
Tabla 5. Preguntas formuladas en el sondeo de movilidad	36
Tabla 6. Caracterización de los puntos identificados por estacionamiento en vía	46
Tabla 7. Histórico de víctimas por siniestros viales	53
Tabla 8. Tasa de fatalidades por cada 100.000 habitantes 2017-2024	54
Tabla 9. Comparación de la tasa de personas fallecidas por siniestros viales por cada 100.000 habitantes (2024)	56
Tabla 10. Víctimas por actor vial	57
Tabla 11. Histórico de víctimas por siniestros viales por grupo etario	59
Tabla 12. Histórico de víctimas por siniestros viales por sexo	60
Tabla 13. Matriz de colisión – víctimas por usuario vial y tipo de siniestro	61
Tabla 14. Caracterización de los puntos críticos identificados	64
Tabla 15. Estado general de la infraestructura vial municipal	69
Tabla 16. Estado general del espacio público para la movilidad peatonal y ciclista	77
Tabla 17. Tabla consolidada del estado de señalización	82
Tabla 18. Tabla consolidada de estado de señalización	83
Tabla 19. Tipo de señales del inventario realizado	86
Tabla 20. Estado de señales del inventario realizado	87
Tabla 21. Tiempos y distancia de los centros rurales al casco urbano de Guasca	90
Tabla 22. Eventos representativos del municipio	93

Tabla 23. Matriz de hallazgos en el diagnostico de Guasca.	94
Figura 1. Localización de Guasca.	18
Figura 2. Distribución veredal de Guasca.....	19
Figura 3. Evolución histórica y proyección de la población del municipio de Guasca (2000-2035).	21
Figura 4. Distribución de la población urbana y rural de Guasca.....	23
Figura 5. Distribución de la población por sexo en Guasca	24
Figura 6. Pirámide poblacional del municipio de Guasca 2026	25
Figura 7. Pirámide poblacional del municipio de Guasca 2035	25
Figura 8. Serie histórica de la cobertura de acueducto (REC), 2008–2024.	27
Figura 9. Serie histórica de la cobertura de alcantarillado (REC), 2008–2024.....	28
Figura 10. Evolución del valor agregado de las actividades terciarias (2011–2023).....	29
Figura 11. Producción de los principales cultivos transitorios (2019–2025).....	30
Figura 12. Mapa de zonas atractoras identificadas	34
Figura 13. Corredor comercial de la Carrera 3	35
Figura 14. Corredor comercial de la Carrera 3	35
Figura 15. Reparto modal general.....	37
Figura 16. Reparto modal por zona rural y zona urbana	38
Figura 17. Tiempo dedicado al desplazamiento en caminata y en bicicleta.....	39
Figura 18. Percepción de comodidad al caminar.....	40
Figura 19. Percepción de comodidad en los desplazamientos en bicicleta	41



Figura 20. Rutas de transporte público colectivo.....	42
Figura 21. Rutas de transporte público intermunicipal.....	43
Figura 22. Centro de despachos y paradero de transporte intermunicipal.....	44
Figura 23. Puntos identificados de estacionamiento en vía no regulado	45
Figura 24. Puntos priorizados analizados para la identificación de congestión en vía	50
Figura 25. Tránsito vehicular en la Calle 3 hasta la Calle 1a	51
Figura 26. Histórico de cifras de siniestralidad	53
Figura 27. Número de personas fallecidas por cada 100.000 habitantes en el municipio de Guasca.	55
Figura 28. Participación de víctimas por actor vial	58
Figura 29. Participación de víctimas por grupo etario.....	59
Figura 30. Participación de víctimas por género.....	60
Figura 31. Distribución de víctimas según matriz de colisión.....	62
Figura 32. Mapa de puntos de conflicto vial	64
Figura 33. Vías municipales donde se realizó la caracterización en campo.	68
Figura 34. Puntos donde hay ausencia de señalización o la existente es inadecuada. ...	88
Figura 35. Localización de sitios de interés turísticos en el municipio de Guasca.	92
Figura 36. Espacio de participación ciudadana para la fase de diagnóstico	97

1. Introducción

Guasca es un municipio de Cundinamarca de marcada vocación rural, reconocido por su riqueza ambiental y por atractivos turísticos como las Lagunas de Siecha, las aguas termales de Agua Caliente y su casco urbano patrimonial. No obstante, estas fortalezas territoriales contrastan con importantes desafíos de movilidad: el espacio público ofrece condiciones desfavorables para los desplazamientos a pie y en bicicleta, las vías que conectan a los más de 9.000 habitantes de la zona rural con los principales servicios del municipio se encuentran en estado regular y, en materia de seguridad vial, entre 2017 y 2024, 26 personas perdieron la vida y 45 resultaron lesionadas en siniestros viales, (Agencia Nacional de Seguridad Vial, s. f.).

Estas dificultades pueden generar efectos negativos en la vida cotidiana de las y los guasqueños, al limitar el acceso oportuno a servicios de salud y educación, así como afectar la competitividad de los productores rurales. Asimismo, la falta de condiciones adecuadas para caminar y movilizarse en bicicleta puede profundizar la dependencia de la motocicleta y del automóvil particular, incrementando la exposición al riesgo vial y la generación de emisiones contaminantes.

Como respuesta a esta problemática, la Alcaldía de Guasca ha formulado el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible y Segura (PEMOV), instrumento de planeación que define la visión de movilidad del municipio y orienta su materialización. Su desarrollo se realizó con base en la “Guía orientadora para la planeación de la movilidad municipal en Cundinamarca” (GOPLAM) de la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca, la cual proporciona un marco metodológico común para identificar problemáticas, definir prioridades y estructurar intervenciones acordes con las particularidades de cada territorio.

En este sentido, el PEMOV constituye la hoja de ruta para orientar la toma de decisiones, priorizar inversiones y articular las acciones necesarias para transformar la movilidad de Guasca. Con este fin, a partir del reconocimiento de las principales dificultades del territorio, el PEMOV de Guasca define estrategias, programas y proyectos para mejorar la conectividad urbano-rural, aumentar la seguridad vial y potenciar la movilidad activa en el territorio, para lo cual prioriza las intervenciones de bajo costo y alto impacto como la señalización, el control preventivo, la gestión de velocidad y el urbanismo táctico.

El PEMOV inicia con la construcción de un marco conceptual común, seguido del diagnóstico de las actuales condiciones de movilidad del municipio. Con base en lo anterior, se definen la visión y se estructuran las estrategias, programas y proyectos que orientarán la transformación de la movilidad de Guasca. Finalmente, el PEMOV establece las metas e indicadores para hacer seguimiento a su ejecución e incorpora recomendaciones para facilitar la implementación de las acciones propuestas.

2. Justificación

En la actualidad, el municipio de Guasca carece de un instrumento que oriente la atención de los retos de movilidad en el corto y mediano plazo. Según proyecciones del DANE, el municipio proyecta un crecimiento poblacional cercano al 31 % entre 2024 y 2035, además de una vocación turística que genera población flotante, de tal forma que, sin un instrumento que gestione esta demanda, el municipio queda expuesto a intervenir de manera reactiva los problemas de congestión, siniestralidad y accesibilidad.

En este sentido, la formulación del (PEMOV) responde a la necesidad de contar con un instrumento técnico de planeación que identifique los problemas prioritarios e identifique las acciones para enfrentar los desafíos comunes que enfrentan los municipios colombianos, como la congestión, la siniestralidad vial y la contaminación.

La formulación del PEMOV es, además, una iniciativa identificada en 2024 como una necesidad del municipio, de tal forma que responde a una meta explícita del Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027 "Guasca, Compromiso de Todos" (Acuerdo 003 de 2024). Esta meta contempla la formulación del plan estratégico de movilidad segura, sostenible y señalización vial para el municipio.

Finalmente, el PEMOV se requiere para favorecer la armonización de las políticas territoriales con las nacionales y departamentales, en particular con la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (CONPES 3991), el Plan Nacional de Seguridad Vial, (PNSV 2022-2031), Plan Departamental de Seguridad Vial de Cundinamarca 2025-2036 y el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Cundinamarca.

En síntesis, el PEMOV se justifica como el instrumento clave que permitirá al municipio de Guasca priorizar sus inversiones en movilidad según sus necesidades reales y capacidad fiscal, articular sus acciones con la política de movilidad vigente y avanzar hacia un sistema de movilidad más seguro, sostenible y equitativo para su población urbana y rural.

3. Conceptos clave

En este capítulo se presentan los términos y definiciones fundamentales del PEMOV, tomados directamente de la normativa nacional vigente y conservados de la plantilla oficial del PEMOV por corresponder a un glosario técnico de aplicación general para todos los municipios de Colombia. Su finalidad es permitir que todos los actores involucrados en la planeación de la movilidad de Guasca compartan un lenguaje técnico común.

Accesibilidad universal: Condición que permite a todas las personas, incluidas aquellas con movilidad reducida, discapacidad visual o auditiva, usar los espacios públicos y la infraestructura de forma autónoma y segura (Congreso de Colombia, 2013)

Afirmado: Capa de material granular (piedra, grava, recebo) compactada que sirve como superficie de rodadura en vías no pavimentadas (Instituto Nacional de Vías, 2008).

Andén: Parte de la vía urbana destinada exclusivamente a la circulación de peatones, generalmente elevada respecto a la calzada vehicular (Congreso de la República de Colombia, 2002).

Autoridad de tránsito: Entidad pública con competencia para regular, controlar y sancionar el tránsito en su jurisdicción. Puede ser Ministerio de Transporte (nivel nacional), alcalde municipal, secretarías de tránsito municipales o Policía de Tránsito (Congreso de la República de Colombia, 2002).

Berma: Franja lateral de la vía, contigua a la calzada, destinada a dar soporte lateral al pavimento, permitir maniobras de emergencia y dar espacio para señalización (Instituto Nacional de Vías, 2008).

Calle con tránsito calmado: Uso compartido de la calzada por parte de los ciclistas donde la circulación es segura, cómoda y atractiva gracias a que la intensidad y la velocidad del tránsito motorizado son bajas (Ministerio de Transporte, 2016).

Calzada: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos. Puede tener uno o varios carriles (Instituto Nacional de Vías, 2008).

Carril: Franja longitudinal de la calzada con ancho suficiente para la circulación de una fila de vehículos. El ancho mínimo recomendado es 3,00 metros (Instituto Nacional de Vías, 2008).

Centro poblado: Núcleo de viviendas ubicado en suelo rural, con concentración de servicios básicos (escuela, puesto de salud, tienda). No tiene la categoría de área urbana (Departamento Administrativo Nacional de estadística, 2019).

Control: Acción realizada por parte de las autoridades de control operativo con el objeto de dar cumplimiento a las normas vigentes en materia de tránsito y transporte; pueden ser acciones preventivas o la imposición de sanciones. (SIGMA, 2016).

Demarcación / Marca vial: Líneas, símbolos, letras o figuras pintadas o aplicadas sobre el pavimento para guiar el tránsito y complementar las señales verticales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024).

Densidad poblacional: Número de habitantes por unidad de área (habitantes/hectárea o habitantes/km²). Determina la demanda de servicios, infraestructura y movilidad (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2020).

Espacio público: Conjunto de lugares de uso común para la ciudadanía: andenes, parques, plazas, zonas verdes y vías vehiculares, destinados por su naturaleza a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes. Es inalienable, imprescriptible e inembargable. (Congreso de Colombia, 1989).

Estacionamiento: Espacio destinado para detener temporalmente vehículos. Puede ser público, privado, gratuito o de pago. Incluye espacios exclusivos para motos, bicicletas o vehículos de personas con discapacidad (Congreso de la República de Colombia, 2002).

Iluminación vial: Sistema de alumbrado público que garantiza visibilidad nocturna en calzadas, andenes, cruces peatonales y espacios públicos, mejorando la seguridad (Ministerio de Minas y Energía, 2024)

Inventario vial: Registro detallado de las características de la red vial de un municipio: longitud, ancho, tipo de superficie (pavimento, afirmado, tierra), estado de conservación, señalización, etc. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2021).

Modos de Transporte: El movimiento físico de personas o mercancías puede realizarse usando uno o más de un modo de transporte. Los diferentes modos corresponden al aéreo, marítimo, carretero, ferroviario y fluvial. Espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transita el respectivo medio de transporte (Congreso de Colombia, 2013).

Movilidad: La movilidad es la práctica social de desplazamientos de personas y bienes entre un origen y un destino, realizada en un espacio geográfico a través de un sistema de transporte. Sus características dependen de la distribución de actividades en el territorio, determinada por los usos de suelo, y pueden transformarse mediante las decisiones de ordenamiento incluidas en los planes de ordenamiento territorial, cuyo propósito es

garantizar el acceso equitativo a servicios de salud, educación, cultura, recreación, trabajo y vivienda (Departamento Nacional de Planeación, 2020).

Movilidad activa: La movilidad activa es la capacidad que tienen las personas para desplazarse de un lugar a otro, ya sea caminando o utilizando vehículos que requieren el uso de la energía humana para su funcionamiento. Para las personas con algún tipo de discapacidad, también incluye aquellos modos de transporte que emplean artefactos mecánicos o asistidos para suplir sus necesidades de desplazamiento. (Comisión Europea, Ministerio de Transporte, & EAFIT, 2022)

Movilidad segura: Garantía del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, en concordancia con lo dispuesto en el artículo segundo de la Constitución Política, a partir de la gestión del estado en la seguridad vial, la seguridad ciudadana, la confiabilidad en los sistemas de transporte y la protección de la integridad de los usuarios de los componentes de la movilidad. (Ministerio de Transporte, 2020)

Movilidad sostenible: Es aquella que busca equilibrar el bienestar social, la protección del ambiente y el crecimiento económico. Se fundamenta en la planeación de sistemas de transporte que integren el tránsito vehicular, peatonal, ciclista y de poblaciones con necesidades específicas, con el propósito de reducir la siniestralidad, la contaminación y la congestión, contribuyendo así a la construcción de un entorno urbano más equitativo, seguro y resiliente (Departamento Nacional de Planeación, 2020).

Ordenamiento territorial: Instrumento de planificación y gestión de las entidades territoriales, concebido como un proceso progresivo y flexible de construcción colectiva de país, con responsabilidad fiscal. Su propósito es organizar adecuadamente el Estado en el territorio para facilitar el desarrollo institucional, fortalecer la identidad cultural y promover un desarrollo territorial competitivo, justo, sostenible y armónico, en reconocimiento de la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia (Congreso de Colombia, 2011).

Paso peatonal / Cebra: Franja demarcada en el pavimento (líneas paralelas blancas) que indica el lugar seguro para que los peatones crucen la calzada. Los vehículos deben ceder el paso (Congreso de la República de Colombia, 2002).

Pavimento: Estructura compuesta por capas de materiales que se construye sobre el terreno para permitir el tránsito vehicular. Puede ser rígido (concreto) o flexible (asfalto) (Instituto Nacional de Vías, 2015).

Peatón: Persona que transita a pie por las vías públicas. Incluye a quienes usan silla de ruedas, caminadores, bastones, o empujan coches de bebé (Congreso de la República de Colombia, 2002).

Perímetro urbano: Límite geográfico que separa el suelo urbano del rural, definido en el POT. Dentro del perímetro se permite desarrollo urbano intensivo (Congreso de Colombia, 1997).

Plan de movilidad: Instrumento de planeación estratégica que define la orientación de las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos debidamente articulados con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial (Ministerio de Transporte, 2020).

EOT: Instrumento técnico y normativo que define cómo se organiza y desarrolla el territorio municipal: usos del suelo, sistemas estructurantes (vial, espacio público, servicios públicos), áreas de protección y expansión urbana (Congreso de Colombia, 1997).

Punto crítico: Lugar de la vía donde históricamente ocurre mayor cantidad o gravedad de siniestros viales debido a condiciones de diseño, señalización deficiente, alta velocidad, visibilidad reducida u otros factores (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024).

Programa: Unidad lógica de acciones, dirigidas al logro de los propósitos establecidos en los objetivos específicos o sectoriales (Departamento Nacional de Planeación, 2025).

Proyecto: Conjunto de actividades por realizar en un tiempo determinado con una combinación de recursos humanos, físicos, financieros y con costos definidos orientados a producir un cambio en la entidad territorial (Departamento Nacional de Planeación, 2025).

Reductores de velocidad: Elementos físicos instalados sobre la calzada para obligar a los conductores a disminuir la velocidad. Incluyen resaltos (lomos), bandas sonoras y pasos peatonales elevados (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024).

Ruta: Trayecto previamente establecido y autorizado que debe seguir un vehículo de transporte público, con origen, destino y paradas definidas (Congreso de Colombia, 1996)

Seguridad vial: Conjunto de acciones y mecanismos para prevenir siniestros de tránsito o minimizar sus efectos, especialmente en la protección de la vida de las personas (Congreso de Colombia, 2011).

Señal vertical: Placa fijada en un poste que contiene símbolos, leyendas o ambos, para transmitir mensajes específicos a los usuarios de la vía. Se clasifican en reglamentarias, preventivas e informativas (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024).

Señalización vial: Conjunto de dispositivos (señales verticales, marcas en el pavimento, semáforos, reductores de velocidad) instalados en las vías para regular, advertir e informar a los usuarios (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024).

Siniestro vial: Evento súbito que se presenta cuando un vehículo en movimiento causa daños a personas, a otros vehículos o a bienes. Se prefiere el término "siniestro" porque denota gravedad y responsabilidad (Congreso de la República de Colombia, 2002).

Sistema Seguro: Enfoque de la seguridad vial que plantea como premisa fundamental, que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial (Presidencia de Colombia, 2022). Para lograr esto, propone abordar la gestión de la seguridad vial a través de una visión holística la cual tenga como premisa perdonar el error humano y limitar al máximo las energías de impacto que recibe el cuerpo humano en un siniestro (Ministerio de Transporte, 2023)

Sistema de transporte: Es el conjunto de infraestructuras, equipos, sistemas, señales, vehículos y otros destinados y utilizados para la eficiente y continua prestación del servicio de transporte de pasajeros o de carga en un área específica (Congreso de la República de Colombia, 2002).

SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito): Seguro obligatorio que cubre gastos médicos, incapacidad y muerte de víctimas de siniestros viales, sin importar responsabilidad. Todos los vehículos deben portarlo vigente (Congreso de la República de Colombia, 2002).

Terminal de transporte: Infraestructura donde convergen rutas de transporte intermunicipal o interdepartamental, permitiendo el embarque, desembarque y trasbordo de pasajeros (Presidencia de la República de Colombia, 2015).

Pacificación del tránsito: Conjunto de medidas físicas y de gestión (reductores, estrechamiento de calzada, chicanas, pasos peatonales elevados) para reducir la velocidad vehicular en zonas residenciales, escolares o comerciales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024). A veces es conocido como urbanismo táctico.

Transporte público: Servicio de transporte colectivo o masivo de personas que opera bajo rutas y horarios regulares, disponible para uso general mediante pago de tarifa. (Congreso de Colombia, 1993)

Uso del suelo: Destinación permitida para cada zona del municipio según el POT: residencial, comercial, industrial, institucional, mixto, de protección, etc. (Congreso de Colombia, 1997).



Usuarios/Actores viales: Personas que asumen un rol determinado para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro. Se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos auto motores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020).

Vía: Zona de uso público destinada al tránsito de vehículos, peatones y animales. Incluye calzada, andenes, bermas y zonas verdes (Congreso de la República de Colombia, 2002)

Vía ciclista: Vía exclusiva para la circulación de bicicletas (Ministerio de Transporte, 2016).

Vulnerabilidad: Susceptibilidad o fragilidad física, economía, social, ambiental o institucional que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que un evento físico peligroso se presente. Corresponde a la predisposición a sufrir pérdidas o daños de los seres humanos y sus medios de subsistencia, así como de sus sistemas físicos, sociales, económicos y de apoyo que pueden ser afectados por eventos físicos peligrosos (Congreso de Colombia, 2012).

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento (Congreso de la República de Colombia, 2002)

4. Marco normativo y de política pública

El objetivo de este marco normativo es establecer el fundamento legal y de competencias que da validez, orientación y límites al PEMOV de Guasca, identificando las normas de orden nacional, departamental y local que rigen la movilidad y el transporte aplicables al municipio.

Tabla 1. Normativa y documentos de política pública sobre movilidad

Norma	Año	Contenido principal
Ley 105 – Ministerio de Transporte	1993	Establece las disposiciones básicas del sector transporte, declara como deber del Estado la planeación del transporte y la seguridad vial como prioridad del sistema (Art. 2). Esta norma fundamenta la obligación de los municipios de contar con instrumentos de planeación para organizar y regular el transporte de forma integral.
Ley 769 – Ministerio de Transporte	2002	Regula la circulación vial y responsabilidades de los actores. Impone a los alcaldes la obligación de adoptar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas y vehículos por las vías públicas (Art. 6). Esta disposición justifica la elaboración de un plan estratégico que oriente técnicamente la gestión de la movilidad y seguridad vial.
Documento CONPES 3991 - Política nacional de movilidad urbana y regional	2020	Define estrategias y lineamientos para mejorar la calidad de vida urbana, incluyendo el fomento de la movilidad activa y el transporte público, con enfoque en actores vulnerables y articulación con la planificación territorial.
Decreto 1430 – Ministerio de Transporte	2022	Adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, estableciendo el "Enfoque Sistema Seguro" como marco orientador de la gestión de la seguridad vial en el país, definiendo lineamientos, objetivos y acciones para la reducción de la siniestralidad vial, cuya implementación orienta las actuaciones de las entidades territoriales en el marco de sus competencias
Resolución 20223040067515 – Ministerio de Transporte	2022	Adopta la Estrategia Nacional de Movilidad Activa (ENMA) con enfoque de género y diferencial, cuyas disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional (artículo 2), estableciendo lineamientos y acciones para promover la caminata y el uso de la bicicleta como modos de transporte seguros, accesibles e inclusivos, priorizando a los actores viales vulnerables. Asimismo, el artículo 6, numerales 12 y 13, establece acciones para que los Planes de Movilidad Sostenible y Segura incorporen criterios de movilidad activa con enfoque de

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Norma	Año	Contenido principal
		género y diferencial y para promover la incorporación de proyectos de movilidad activa en los Planes de Desarrollo Municipal
Decreto No. 048 – de Departamento Cundinamarca	2025	Adopta el Plan Departamental de Seguridad Vial de Cundinamarca 2025–2036, estableciendo el marco estratégico, programático y de seguimiento para la reducción de la siniestralidad vial en el departamento, en concordancia con la política nacional de seguridad vial.
Resolución No. 049 – de Departamento Cundinamarca	2025	Adopta la Estrategia Departamental de Movilidad Activa y Sostenible de Cundinamarca (EDMAS), definiendo lineamientos, programas y acciones para fomentar modos de transporte sostenibles y seguros, alineados con las metas del Plan de Desarrollo Departamental.
Decreto No. 275 – de Departamento Cundinamarca	2025	Adopta el Plan Departamental de Gestión de la Velocidad, estableciendo medidas técnicas, normativas y operativas para el control de la velocidad como factor clave en la prevención de siniestros viales y la protección de los actores viales en el departamento.
Acuerdo No. 027 de 2021 - Concejo Municipal de Guasca	2021	Adopta el Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT) de Guasca, que define el Sistema de Movilidad municipal y remite a la formulación del Plan Maestro de Movilidad.
Acuerdo Municipal 064 - Concejo Municipal de Guasca	2023	Modifica la estructura orgánica de la administración central de la Alcaldía de Guasca, asignando las competencias de infraestructura vial y de gobierno relacionadas con la movilidad.
Acuerdo No. 003 de 2024 - Concejo Municipal de Guasca	2024	Adopta el Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027 “Guasca, Compromiso de Todos” que incorpora el sector Transporte en la línea estratégica "Guasca Compromiso con el Ambiente" y establece la Meta 163, para la formulación del Plan Estratégico de Movilidad Segura, Sostenible y de Señalización Vial."

Fuente: Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca, 2026.

5. Diagnóstico

El diagnóstico de movilidad constituye la base técnica del presente PEMOV de Guasca. A través de un análisis integral de las condiciones actuales del territorio y de su población, este capítulo identifica cómo se desplazan las personas en el municipio, así como los principales problemas, patrones de desplazamiento y necesidades de la comunidad Guasqueña, con el propósito de fundamentar soluciones orientadas a la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad de la movilidad local.

El ejercicio parte de la caracterización general del municipio, su ubicación geográfica, su población, su economía y su estructura de gobernanza, como línea base que contextualiza y da sentido a las decisiones de movilidad que se formulan más adelante en este documento. A partir de dicha caracterización, el diagnóstico profundiza en cuatro ejes temáticos centrales: transporte de personas, transporte de carga y logística, seguridad vial, e infraestructura vial y conectividad urbano-rural, cuyos hallazgos se desarrollan en el numeral 5.5.

5.1. Ubicación geográfica

El municipio de Guasca está ubicado en el departamento de Cundinamarca, en la provincia del Guavio, a 51 km al norte de Bogotá D.C. La cabecera municipal se encuentra a 2.710 msnm, mientras que la altitud del territorio municipal varía entre los 2.400 y los 3.500 msnm. El municipio limita al nororiente con Guatavita, al noroccidente con Tocancipá, al occidente con Sopó, al suroccidente con La Calera y al suroriente con Junín.

Figura 1. Localización de Guasca.

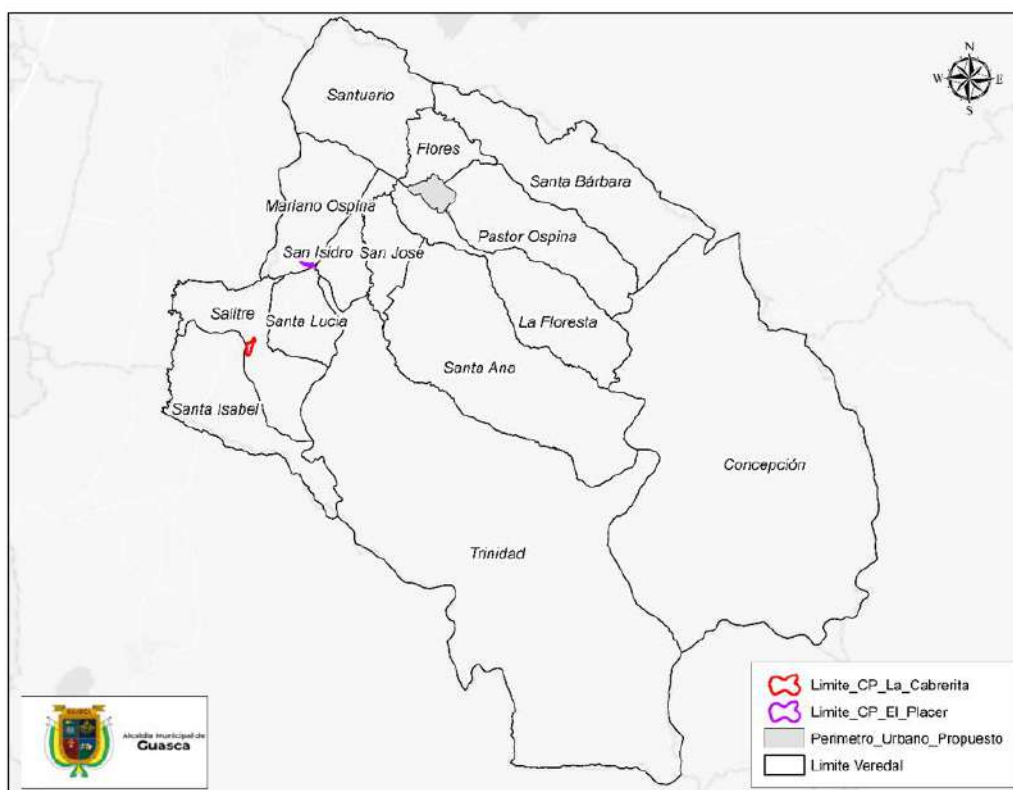


Fuente: Alcaldía de Guasca, 2025.

Según el Sistema TerriData del DNP, Guasca tiene el código DANE 25322, pertenece a la región Centro Oriente, cuenta con una superficie de 346 km² y una tipología de capacidades de categoría 6 para el reconocimiento de capacidades municipales de 2024. De acuerdo con planchas del IGAC a escala 1:25.000, el área total del municipio es de 36.282,28 hectáreas, de las cuales 36.058,85 ha (99,67 %) corresponden a suelo rural y 112,42 - 115,68 ha (0,31 - 0,32 %) a suelo urbano.

El territorio rural se organiza en catorce (14) veredas. La vereda más extensa es La Trinidad, con 10.393,94 ha (28,65 % del territorio municipal), seguida de Concepción con 9.388,06 ha (25,88 %); la de menor extensión es San José, con 437,12 ha (1,20 %). El municipio cuenta además con un centro poblado, La Cabrerita (vereda Salitre) y con los asentamientos humanos de Gamboa o Placer (veredas Mariano Ospina y Santa Lucía) y Los Mora (vereda Flores), información que se puede revisar en la imagen y tabla, a continuación.

Figura 2. Distribución veredal de Guasca.



Fuente: Alcaldía de Guasca, 2025.

Tabla 2. Área por vereda en Guasca.

Vereda	Área (ha)	Área (km ²)	Área (%)
Trinidad	10.393,94	103,94	28,65 %
Concepción	9.388,06	93,88	25,88 %
Santa Ana	3.542,83	35,43	9,76 %
Santa Bárbara	2.264,94	22,65	6,24 %
Santuario	1.727,58	17,28	4,76 %
La Floresta	1.605,27	16,05	4,42 %
Pastor Ospina	1.548,98	15,49	4,27 %
Santa Isabel	1.397,78	13,98	3,85 %
Salitre	1.136,11	11,36	3,13 %
Mariano Ospina	1.088,12	10,88	3,00 %
Santa Lucía	630,94	6,31	1,74 %
Flores	509,39	5,09	1,40 %

Vereda	Área (ha)	Área (km ²)	Área (%)
San Isidro	498,78	4,99	1,37 %
San José	437,12	4,37	1,20 %

Fuente: EOT Alcaldía de Guasca, 2021.

El área urbana se organiza en 25 barrios (Villa María, Fase Flores I y II, Villa Catalina, Villa Alicia, Sauces del Prado, Santa Rosa, San Juan Bosco I y II, Prados de Guasca, Portales de Valenta, Las Acacias, La Giralda, La Esperanza, Guasuca, Garibaldi, El Rubí, El Prado, El Portal, El Lucero y El Centro, entre otros), con cuatro sectores adicionales en proceso de consolidación (Portal de la Floresta, Palo de Mango, Mirador de Guasca y Balmoral). El uso residencial predomina con el 25 % del área urbana, seguido de los usos mixto, recreacional y comercial y de servicios, cada uno con el 18 %, y en menor proporción los usos industrial e institucional, con el 11 % cada uno.

La localización de Guasca dentro de la provincia del Guavio -que concentra ecosistemas estratégicos como el Páramo de Chingaza, el Parque Nacional Natural Chingaza y las reservas forestales protectoras de los ríos Blanco y Negro- favorece la conectividad ecológica regional, al tiempo que su cercanía a Bogotá D.C. y a la Sabana Centro impulsa su desarrollo económico y turístico, generando flujos crecientes de movilidad que deben ser gestionados de manera planificada.

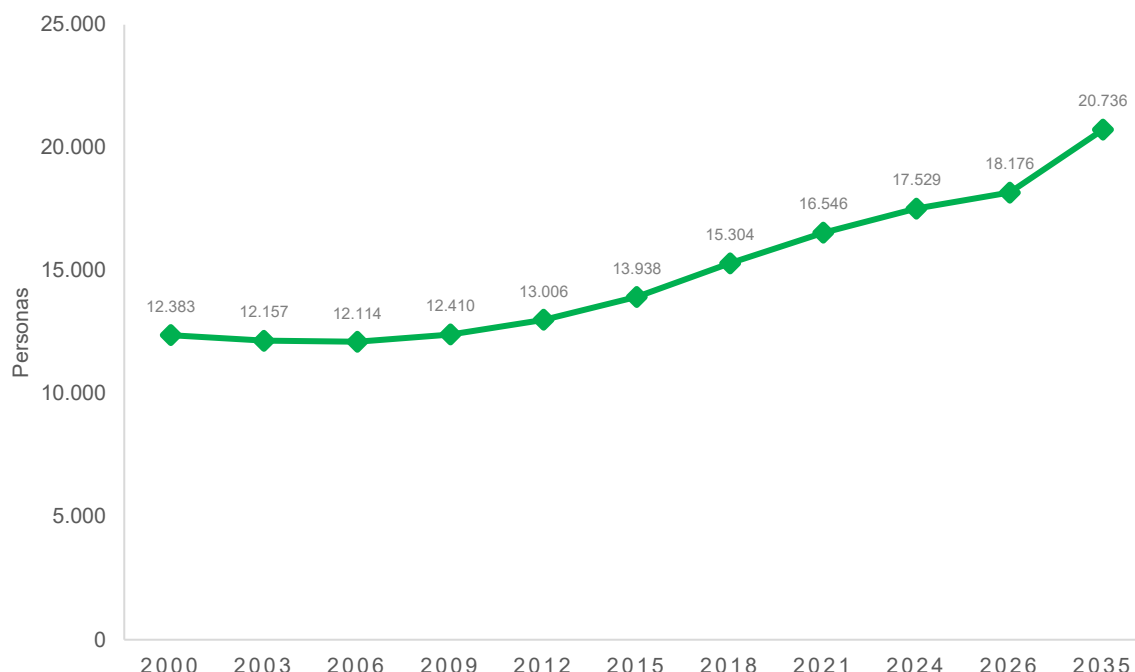
5.2. Caracterización general del territorio y su población

La caracterización demográfica permite describir la evolución de la población, su distribución territorial y su composición durante el horizonte de análisis del municipio. Estos elementos proporcionan el contexto para comprender las dinámicas poblacionales que inciden en la movilidad. Para este análisis se utilizan las proyecciones de población del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), así como información territorial disponible en TerriData del Departamento Nacional de Planeación (DNP).

5.2.1. Dinámica demográfica

La evolución de la población constituye un indicador que permite identificar los cambios demográficos del municipio a lo largo del tiempo y establecer tendencias de crecimiento o decrecimiento. Para este diagnóstico se analiza el comportamiento de la población entre los años 2000 y 2026, incorporando adicionalmente las proyecciones oficiales hasta 2035.

Figura 3. Evolución histórica y proyección de la población del municipio de Guasca (2000-2035).



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP y del Censo DANE 2018

Como se muestra en la gráfica anterior entre los años 2000 y 2006 la población del municipio tuvo una disminución en su población de 269 personas (-2,2 %). En contraste, entre 2006 y 2026 la población aumentó en 6.062 habitantes (50,0 %), comportamiento que también se refleja en las proyecciones oficiales al año 2035.

Con el propósito de analizar este comportamiento, se compara la evolución demográfica de Guasca con Bogotá D.C., como principal referente urbano de la región y con los municipios de la provincia del Guavio (Gachalá, Gachetá, Gama, Guasca, Guatavita, Junín, La Calera y Ubalá), por corresponder al mismo ámbito territorial de planificación definido por el departamento y compartir características asociadas a una alta ruralidad, bajas densidades poblacionales frente al promedio departamental y tamaños poblacionales inferiores a los de los principales centros urbanos de Cundinamarca.

Para esta comparación se utiliza la tasa media anual de crecimiento poblacional (TMAC), indicador que permite comparar el ritmo promedio de crecimiento entre territorios con poblaciones de diferente tamaño

Tabla 3. Comparación de la dinámica demográfica de municipios de referencia (2000–2026).

Territorio	Población 2000	Población 2026	TMAC
La Calera	19.725	44.374	3,16%
Guasca	12.383	18.176	1,49%
Bogotá D.C.	6.184.880	7.945.996	0,97%
Guatavita	5.275	6.357	0,72%
Gama	3.636	3.206	-0,48%
Gachetá	10.489	8.615	-0,76%
Ubalá	10.259	7.908	-0,99%
Gachalá	6.359	4.538	-1,29%
Junín	7.080	4.854	-1,44%

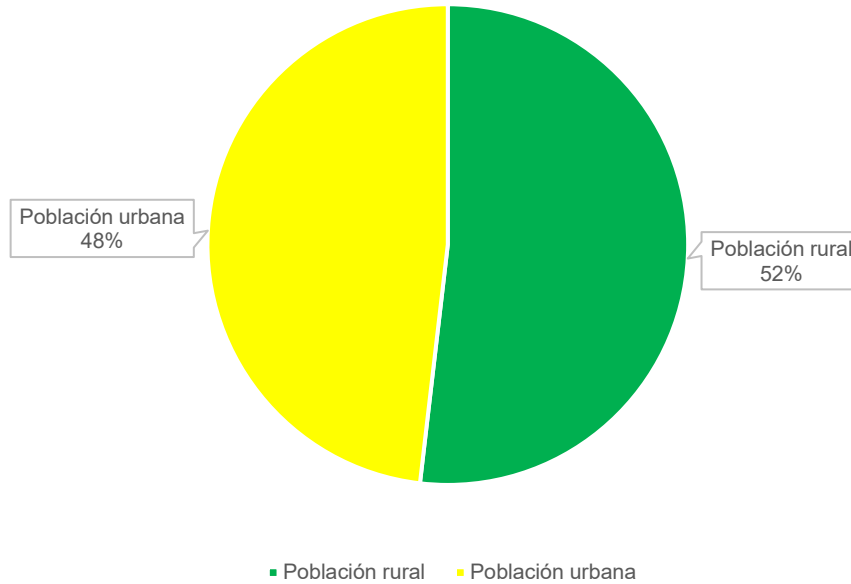
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP y del Censo DANE 2018

La comparación evidencia que los municipios de la provincia del Guavio no presentan una trayectoria demográfica uniforme durante el periodo analizado. Mientras Guasca y Guatavita registran crecimiento poblacional, municipios como Junín, Ubalá, Gachalá, Gama y Gachetá presentan reducción en el número de habitantes. Por su parte, La Calera muestra un comportamiento de resaltar al registrar el mayor ritmo de crecimiento entre los municipios analizados. En este contexto, la evolución demográfica de Guasca se ubica entre los municipios con crecimiento poblacional de la provincia y presenta una tasa media anual superior a la de Bogotá D.C., utilizada como referente regional.

5.2.2. Distribución territorial de la población

La distribución de la población entre las áreas urbana y rural permite identificar la forma en que los habitantes se localizan dentro del municipio de Guasca:

Figura 4. Distribución de la población urbana y rural de Guasca



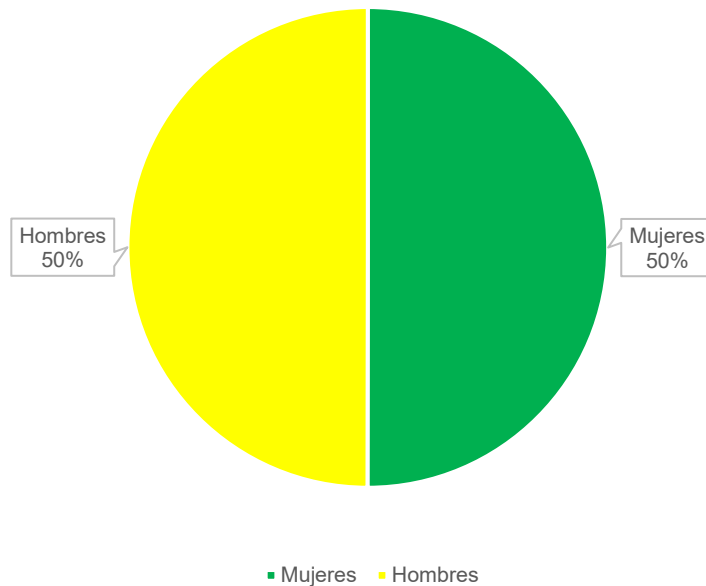
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP y del Censo DANE 2018

Para 2026, la diferencia entre la población rural y la urbana corresponde a 3,6 puntos porcentuales, equivalente a 672 habitantes. Sin embargo, la evolución registrada desde 2018 muestra un comportamiento diferente entre ambas áreas. Mientras la población urbana aumentó 41,6 %, la población rural creció 3,3 %, por lo que el ritmo de crecimiento de la cabecera municipal fue aproximadamente 12,6 veces superior al observado en el área rural.

La densidad poblacional complementa esta caracterización al relacionar el número de habitantes con la superficie municipal. Para 2026, Guasca registra 50,4 habitantes por km², lo que equivale a un habitante por cada 19.800 m² aproximadamente. Esta relación cuantifica el nivel de ocupación del territorio y resulta consistente con la distribución de la población entre la cabecera municipal y las catorce veredas que conforman el municipio.

5.2.3. Composición de la población por sexo

Figura 5. Distribución de la población por sexo en Guasca



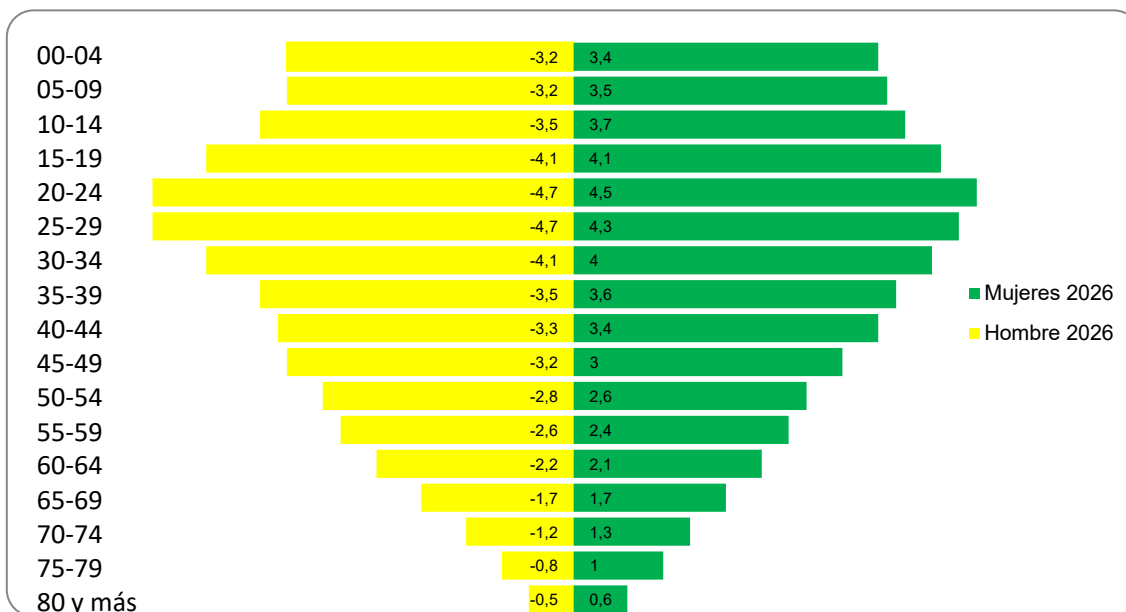
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP y del Censo DANE 2018

La estructura poblacional del municipio presenta una distribución prácticamente equilibrada entre hombres y mujeres. Para 2026, la diferencia entre ambos grupos corresponde a 8 personas, equivalente al 0,04 % de la población total. Frente a 2018, la participación relativa de las mujeres disminuyó 0,52 puntos porcentuales, mientras que la de los hombres aumentó en la misma proporción.

5.2.4. Estructura de la población por edad y sexo

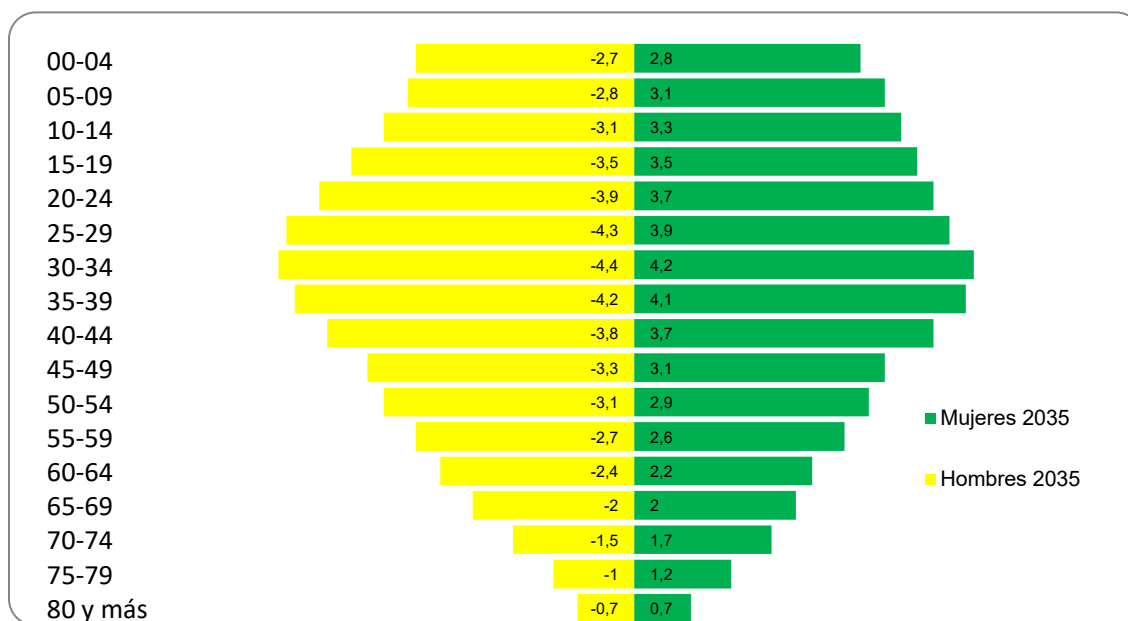
La estructura por edad y sexo permite identificar la distribución de la población entre los diferentes grupos etarios y analizar las variaciones proyectadas para ello se comparan las pirámides poblacionales correspondientes a los años 2026 y 2035, elaboradas con base en las proyecciones oficiales del DANE.

Figura 6. Pirámide poblacional del municipio de Guasca 2026



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP y del Censo DANE 2018

Figura 7. Pirámide poblacional del municipio de Guasca 2035



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP y del Censo DANE 2018

La estructura demográfica del municipio concentra la mayor proporción de población en los grupos comprendidos entre 20 y 44 años, los cuales reúnen aproximadamente 35,1 % de la población proyectada para 2026. Dentro de este conjunto, el grupo de 25 a 29 años presenta la mayor participación relativa, con 9,0 % del total municipal, seguido por los grupos de 20 a 24 años (9,2 %) y 30 a 34 años (8,1 %). Esta distribución evidencia que cerca de uno de cada tres habitantes se encuentra en edades asociadas con la mayor demanda potencial de desplazamientos por motivos laborales, educativos y de acceso a servicios.

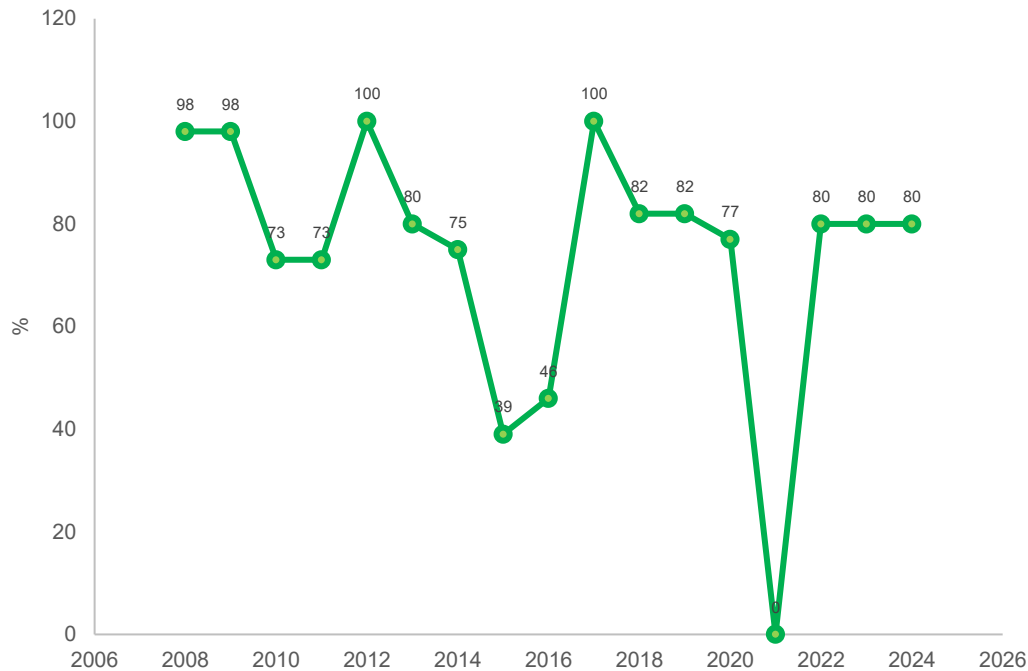
Por otra parte, los grupos de 0 a 14 años representan 20,5 % de la población en 2026, mientras que la población de 60 años y más corresponde al 13,1 %. Para 2035, la diferencia entre ambos grupos se reduce, pasando de 7,4 a 2,3 puntos porcentuales, como resultado de la disminución relativa de la población infantil y del incremento de la participación de los grupos de mayor edad proyectados por el DANE.

La distribución por sexo mantiene un comportamiento homogéneo en la totalidad de los grupos quinquenales. Las diferencias entre hombres y mujeres no superan 0,4 puntos porcentuales en ninguno de los rangos de edad, mientras que en los grupos de 75 años y más la participación femenina es ligeramente superior a la masculina, comportamiento consistente con la mayor supervivencia femenina observada en la estructura demográfica nacional.

5.2.5. Vivienda y acceso a servicios públicos

Las condiciones de acceso a los servicios públicos constituyen un elemento de contexto para la caracterización territorial del municipio, debido a que reflejan diferencias en la consolidación de la infraestructura urbana y rural. Para 2024, Guasca registra una cobertura de acueducto (REC) de 80,4 % y una cobertura de alcantarillado (REC) de 40,5 %, de acuerdo con TerriData del Departamento Nacional de Planeación.

Figura 8. Serie histórica de la cobertura de acueducto (REC), 2008–2024.

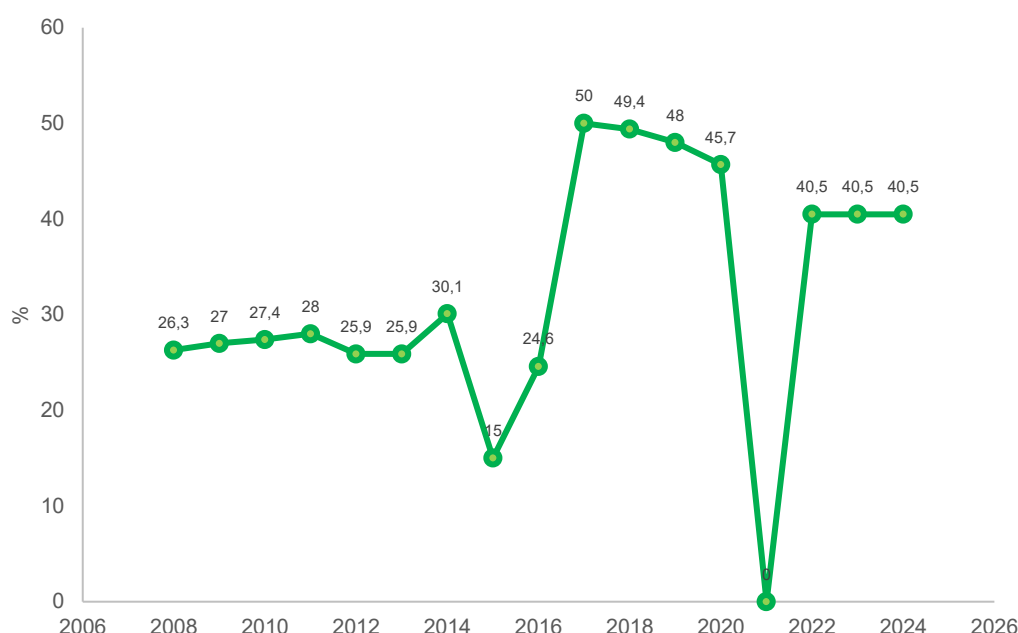


Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP y del Censo DANE 2018

La serie histórica muestra que la cobertura de acueducto presenta un comportamiento con variaciones importantes entre los años analizados, registrando oscilaciones superiores a 60 puntos porcentuales entre el valor mínimo y el máximo reportado. No obstante, durante los últimos tres años de la serie (2022–2024) el indicador permanece estable alrededor del 80 %, comportamiento que contrasta con la mayor variabilidad observada en los años anteriores.

De acuerdo con la desagregación territorial del indicador, la diferencia entre la cobertura urbana (100 %) y la rural (67,7 %) corresponde a 32,3 puntos porcentuales, evidenciando un comportamiento diferenciado entre ambos ámbitos territoriales.

Figura 9. Serie histórica de la cobertura de alcantarillado (REC), 2008–2024.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP y del Censo DANE 2018

La cobertura de alcantarillado presenta una mayor diferencia entre el área urbana y la rural que la observada para el servicio de acueducto. Mientras la cobertura urbana alcanza el 100 %, en el área rural corresponde al 2,1 %, lo que representa una diferencia de 97,9 puntos porcentuales.

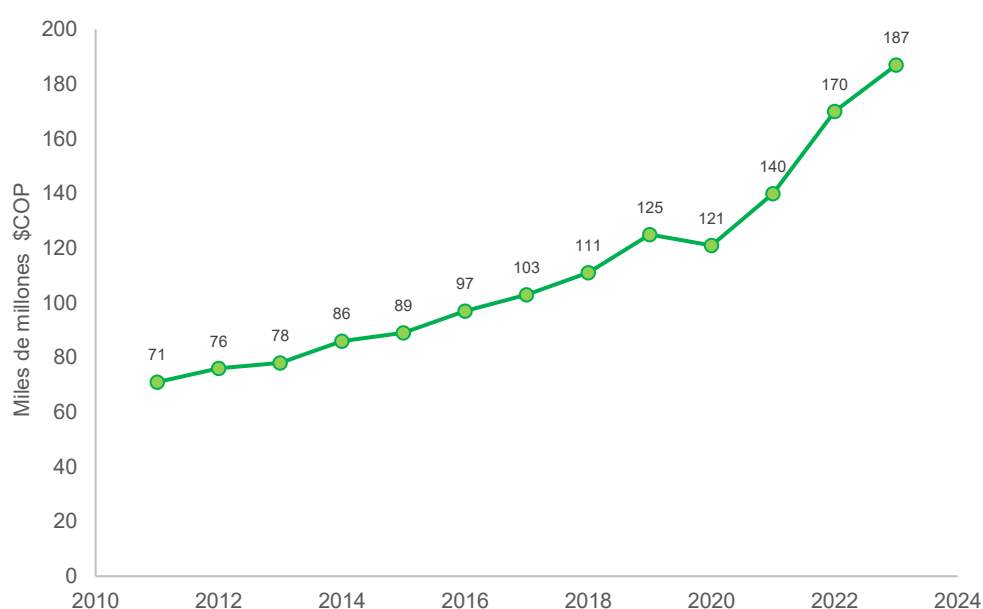
La serie histórica evidencia variaciones en los registros reportados durante el periodo de análisis y una estabilización del indicador en 40,5 % entre 2022 y 2024. Esta cobertura equivale aproximadamente a la mitad de la registrada para el servicio de acueducto en el municipio, con una diferencia de 39,9 puntos porcentuales entre ambos servicios en 2024.

En materia de otros servicios, la cobertura de energía eléctrica rural corresponde al 80,6 %, mientras que la penetración de acceso fijo a internet alcanza el 12,7 % para 2025, indicadores que complementan la caracterización de las condiciones de prestación de servicios en el territorio.

5.3. Economía y productividad

La estructura económica del municipio constituye un elemento de contexto para el análisis de la movilidad, en la medida en que la localización de las actividades productivas y la composición sectorial de la economía influyen en la generación de desplazamientos de personas y mercancías. En este apartado se presenta la caracterización económica de Guasca a partir de la información publicada por TerriData del Departamento Nacional de Planeación, con base en estadísticas del DANE y el Ministerio de Agricultura

Figura 10. Evolución del valor agregado de las actividades terciarias (2011–2023).



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP

La serie histórica muestra un incremento sostenido del valor agregado generado por las actividades terciarias durante el periodo 2011–2023. En términos acumulados, este sector incrementó su producción en 116 mil millones de pesos, al pasar de 71 mil millones a 187 mil millones de pesos, equivalente a un crecimiento cercano al 163 %. Aunque entre 2019 y 2020 se registra una disminución de aproximadamente 3,2 %, el comportamiento posterior retoma la tendencia de crecimiento observada durante la mayor parte de la serie y alcanza su valor máximo en 2023.

Para 2023, el valor agregado total registrado por las actividades económicas del municipio asciende a 238,7 mil millones de pesos, de los cuales 187,0 mil millones corresponden a actividades terciarias, 34,9 mil millones a actividades primarias y 16,8 mil millones a actividades secundarias. En consecuencia, las actividades terciarias concentran

aproximadamente el 78,3 % del valor agregado municipal, mientras que las actividades primarias representan el 14,6 % y las secundarias el 7,0 %.

La participación del municipio en el valor agregado departamental corresponde al 0,27 % en 2023, indicador que permite dimensionar el peso relativo de la economía municipal dentro del conjunto del departamento.

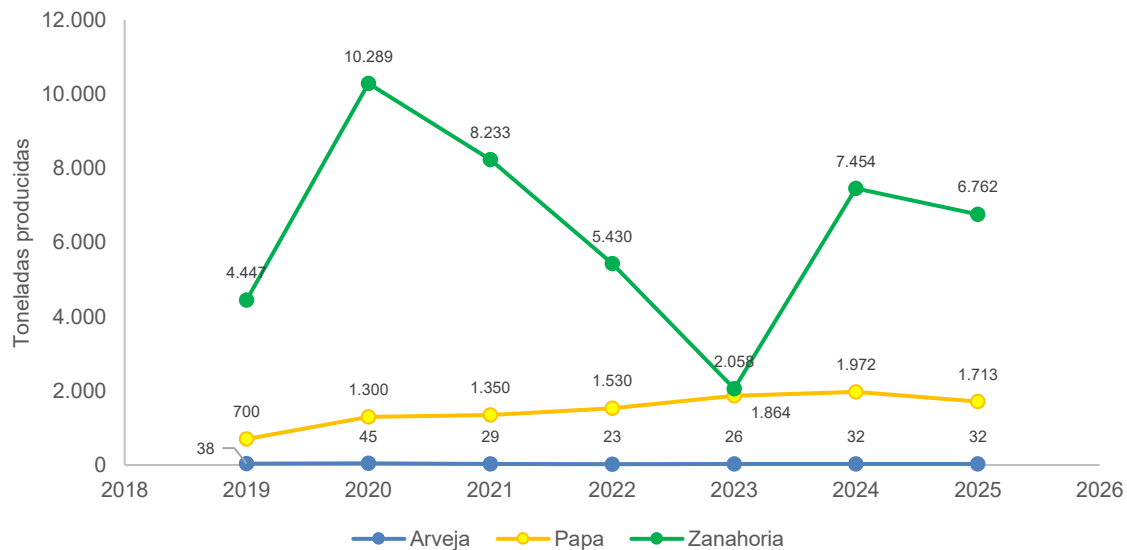
Tabla 4. Valor agregado por actividades económicas (2023)

Actividad económica	Valor agregado (miles de millones COP)	Participación
Actividades terciarias	187,0	78,3 %
Actividades primarias	34,9	14,6 %
Actividades secundarias	16,8	7,0 %
Total	238,7	100 %

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP

5.3.1. Producción agropecuaria

Figura 11. Producción de los principales cultivos transitorios (2019–2025).



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Departamento Nacional de Planeación DNP

Durante el periodo analizado, la producción de papa presenta los mayores volúmenes entre los cultivos transitorios reportados para el municipio. En 2025 alcanza una producción de

6.762 toneladas, equivalente a cerca de cuatro veces la producción de zanahoria (1.713 toneladas) y a más de 200 veces la producción de arveja (32,4 toneladas).

La serie evidencia comportamientos diferenciados entre los cultivos. La producción de papa presenta una mayor amplitud de variación entre los años analizados, con un rango de 8.003 toneladas entre el valor máximo y el mínimo registrados durante el periodo. En contraste, la zanahoria presenta variaciones de menor magnitud y una tendencia general de crecimiento respecto al inicio de la serie, mientras que la producción de arveja permanece relativamente estable, con fluctuaciones inferiores a 15 toneladas entre los años observados.

Adicionalmente, TerriData identifica a la fresa como el principal cultivo permanente del municipio para 2025, mientras que el arándano corresponde al segundo cultivo permanente en términos de producción.

La información analizada muestra que la estructura económica de Guasca se encuentra concentrada en las actividades terciarias, las cuales representan más de las tres cuartas partes del valor agregado municipal registrado en 2023. Por su parte, las actividades primarias mantienen una participación cercana al 15 %, dentro de las cuales la producción agropecuaria continúa siendo un componente representativo de la economía local, particularmente a través de los cultivos de papa, zanahoria, arveja y fresa.

La coexistencia de actividades de servicios y de producción agropecuaria refleja una estructura económica con funciones urbanas y rurales, condición consistente con la distribución territorial de la población y el predominio del suelo rural identificado en la caracterización del municipio

5.4. Gobernanza

El municipio de Guasca no cuenta con un organismo de tránsito propio. La gestión del tránsito y la movilidad se desarrolla de manera articulada entre la Administración Municipal, la Policía Nacional y la Secretaría de Movilidad de Cundinamarca, quienes brindan apoyo en las actividades de regulación, control y seguridad vial.

A nivel municipal, la estructura administrativa, definida en el Acuerdo Municipal 064 de 2023, está integrada por el Despacho del alcalde (que incluye la Oficina de Control Interno y la Oficina Asesora de Planeación) y cinco secretarías:

- Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia Ciudadana (con la Oficina Jurídica y de Contratación, la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía).
- Secretaría de Hacienda.
- Secretaría de Infraestructura.

- Secretaría de Desarrollo Social (con la Oficina de Cultura y Turismo, y la Oficina de Juventud, Deporte y Recreación).
- Secretaría de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Económico.

En este marco, las competencias relacionadas con la movilidad se distribuyen principalmente entre dos dependencias:

- La Secretaría de Infraestructura es responsable de la planificación y ejecución de obras públicas municipales, del mantenimiento de la infraestructura vial urbana y rural, y de la coordinación de los servicios públicos asociados.
- La Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia Ciudadana coordina la gestión con la Policía Nacional y otros organismos de seguridad, incluyendo el apoyo al control del orden público y la seguridad vial en el territorio.

En cuanto a los recursos financieros, el municipio no dispone de un presupuesto exclusivo para la gestión de la movilidad. Las inversiones relacionadas con este sector se ejecutan a través de los programas de mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial, la implementación de señalización horizontal y vertical y el desarrollo de acciones orientadas a fortalecer la seguridad vial. Estas inversiones hacen parte de los recursos destinados al desarrollo territorial y al mejoramiento de las condiciones de accesibilidad del municipio.

Respecto a los recursos y capacidades con las que cuenta el municipio, Guasca no cuenta con una planta exclusiva de profesionales especializados en movilidad o transporte. Por ello, se realiza un trabajo interinstitucional desde diferentes secretarías y entidades gubernamentales en temas de movilidad. Por otro lado, referente al equipamiento tecnológico, el municipio dispone principalmente de señalización vial, con un sistema semafórico en la intersección de la Carrera 3 con la Ruta nacional 50, sin embargo, no cuenta con tecnologías adicionales para la gestión del tránsito, lo cual responde a la escala urbana y al volumen vehicular que presenta el territorio.

5.5. Análisis por ejes temáticos de la movilidad en el municipio de Guasca

Este apartado presenta el análisis de la movilidad del municipio de Guasca a partir de tres ejes temáticos:

1. Transporte de personas
2. Seguridad vial
3. Infraestructura vial y conectividad urbano-rural

Cada uno de ellos caracteriza las condiciones actuales de la movilidad desde una perspectiva técnica, considerando las particularidades territoriales del municipio, su

estructura urbano-rural, la distribución de la población, la red vial y las dinámicas de desplazamiento que se desarrollan en el territorio.

El análisis tiene como propósito identificar las características, condiciones y problemáticas que definen el estado actual de la movilidad en el municipio, constituyendo la base para la comprensión integral del territorio y la posterior formulación del PEMOV.

La información presentada se construyó a partir de la recopilación y análisis de información primaria y secundaria. La información primaria se obtuvo mediante actividades de trabajo de campo, que incluyeron recorridos de reconocimiento, levantamiento de información en sitio y demás actividades de diagnóstico desarrolladas en el municipio. La información secundaria proviene de fuentes oficiales de los ámbitos nacional, departamental y municipal.

5.5.1 Transporte de personas

En este apartado se caracterizan las condiciones del transporte de personas en el municipio de Guasca, mediante la identificación de zonas atractoras que concentran actividades que impactan en la movilidad, como la congestión y el parqueo en vía. De la misma manera se identifican modos de transporte, infraestructura de soporte para la movilidad y cómo se desplazan las personas en el municipio.

5.5.1.1 Generadores y atractores de viaje

Debido a sus características productivas y de ubicación geográfica, el municipio de Guasca cuenta con diferentes corredores comerciales dentro de la zona urbana que generan actividad, así mismo Guasca tiene una fuerte dinámica de turismo de naturaleza, descanso y provisión de servicios debido a su cercanía geográfica con Bogotá y otros municipios aledaños caracterizándose, también, por ser una puerta de entrada a la provincia del Guavio.

Particularmente en la zona urbana se identifican corredores generadores de actividad como la Carrera 3 con una zona comercial y de intercambio económico dentro del municipio, además de ser una vía que atraviesa Guasca de suroccidente a nororiente pasando por el parque principal y la zona administrativa, a su vez conduciendo, a diferentes veredas y a la zona turística de Aguas Calientes la cual presenta alta afluencia de personas locales y de otros municipios aledaños.

Por otro lado, las vías que rodean el parque principal, la Calles 4 y 5 junto con la Carrera 1 se identifican como otro corredor en el que la dinámica comercial es predominante y se configuran como un atractor de actividad en Guasca en donde confluyen las diferentes formas de movilidad como la peatonal y la motorizada.

Figura 12. Mapa de zonas atractoras identificadas



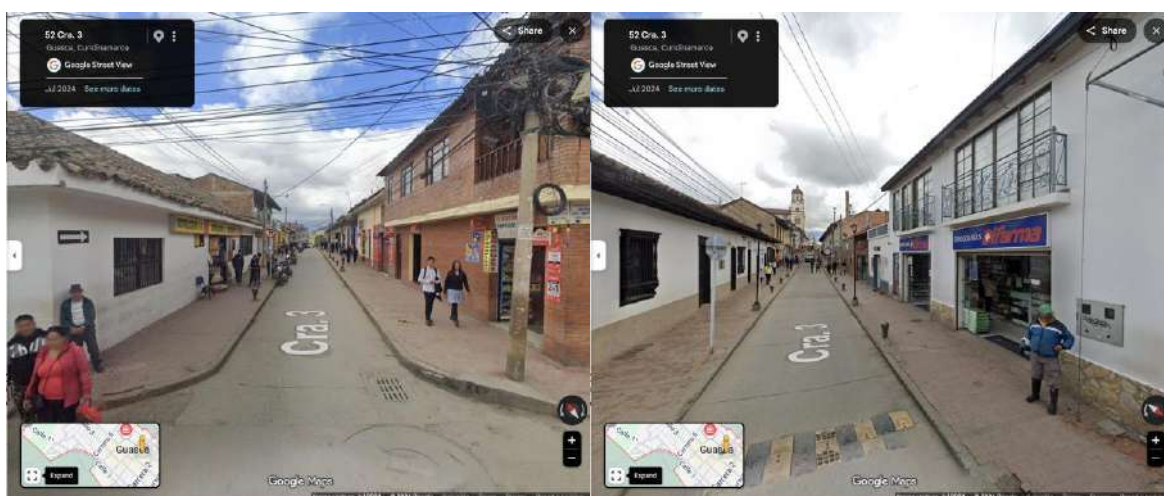
Fuente: Elaboración propia

Figura 13. Corredor comercial de la Carrera 3



Fuente: Elaboración propia

Figura 14. Corredor comercial de la Carrera 3



Fuente: Google maps. (2026)

5.5.1.2 Modos de transporte y movilidad activa

Para el análisis de la participación modal del municipio se realizó un sondeo a través de un formulario digital difundido por parte de la alcaldía municipal a los habitantes de Guasca, el cual contenía las siguientes preguntas:

Tabla 5. Preguntas formuladas en el sondeo de movilidad

Sexo
Edad
Zona de vivienda
¿Cuál es el modo de transporte que usted utiliza con mayor frecuencia para realizar sus desplazamientos habituales dentro del municipio?
En un día típico, aproximadamente ¿Cuántos minutos dedica a caminar para desplazarse de un lugar a otro?
En un día típico, aproximadamente ¿cuántos minutos dedica a montar bicicleta para desplazarse de un lugar a otro?:
En un día típico, aproximadamente ¿Cuántos minutos dedica para desplazarse en otro modo de transporte?
En general, ¿Qué tan cómodo le resulta caminar en el municipio?
En general, ¿Qué tan cómodo le resulta montar en bicicleta en el municipio?

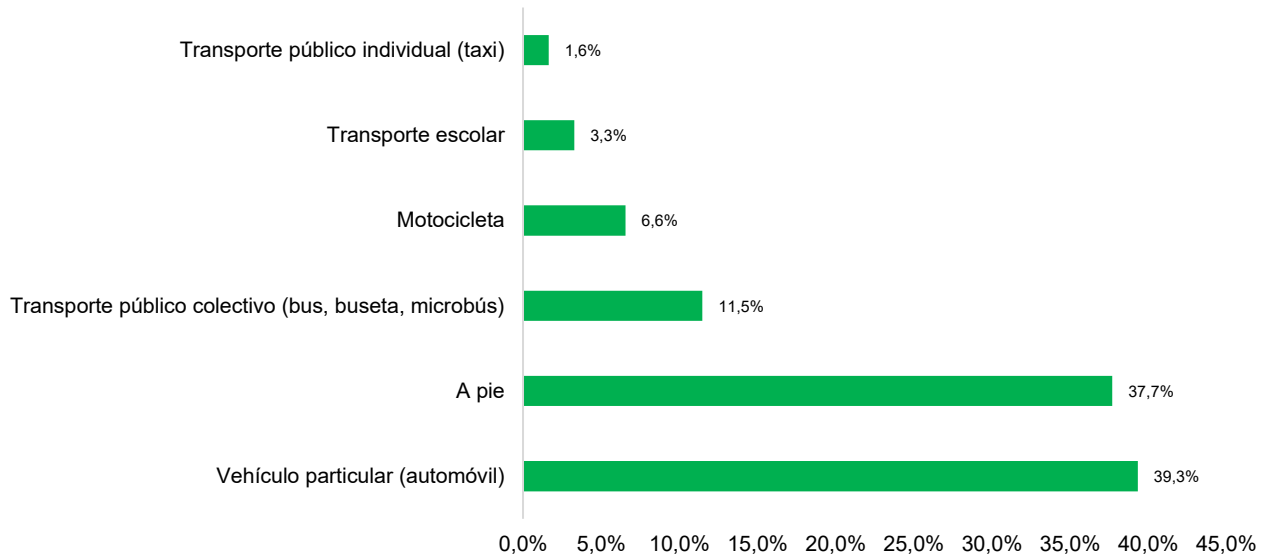
Fuente: Elaboración propia

Se obtuvieron un total de 79 respuestas de habitantes tanto de la zona rural, como de la zona urbana del municipio.

Reparto modal general

Los resultados muestran que el municipio se divide casi en dos mitades: vehículo particular (39,3 %) y a pie (37,7 %) concentran más de tres cuartas partes de los desplazamientos habituales. El transporte público colectivo apenas alcanza 11,5 %, y la bicicleta —pese a estar en el formulario— no registra ni una sola respuesta como modo principal, lo que sugiere que, aunque algunas personas la usan de forma complementaria (ver Figura 15), casi nadie la considera su modo de transporte habitual.

Figura 15. Reparto modal general



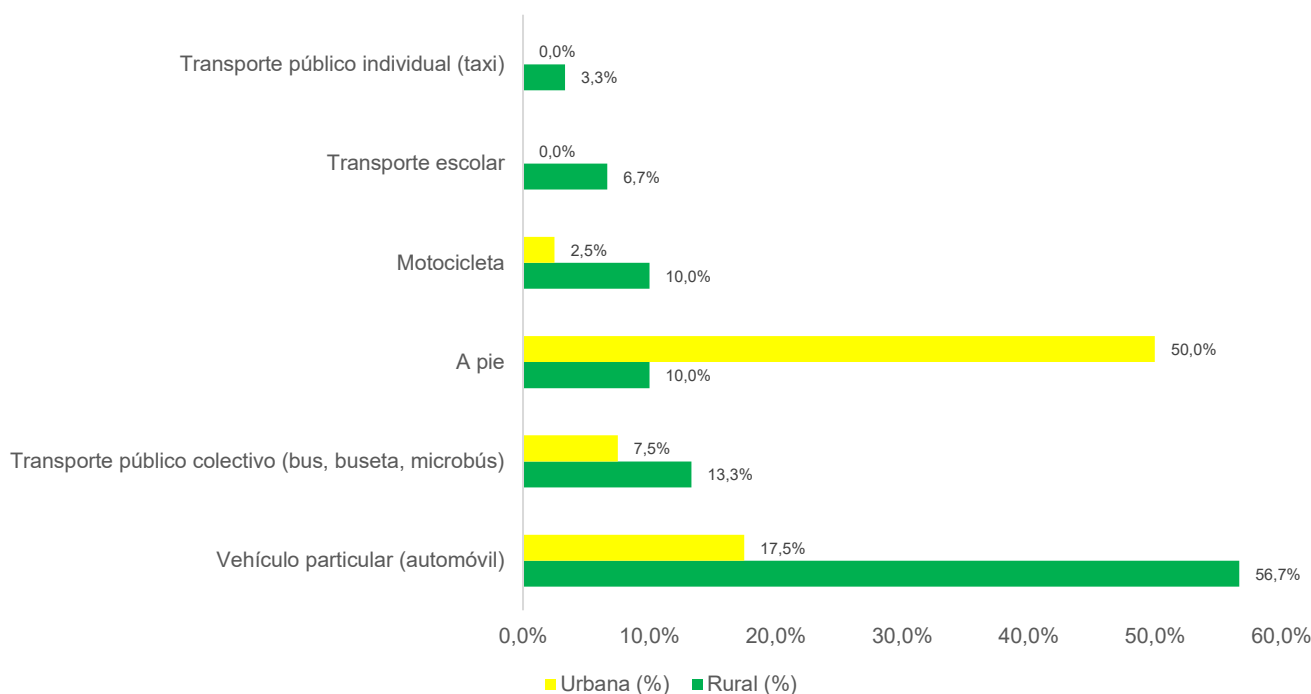
Fuente: Elaboración propia

La brecha rural-urbana

La **Figura 16** muestra que las zonas urbanas y rurales tienen patrones de movilidad casi opuestos. Por un lado, la zona rural está dominada por el vehículo particular (56 %), la caminata y la motocicleta en un segundo lugar (10 % cada una).

Por otro lado, en la zona urbana dominan los desplazamientos caminando (50 %), seguido por el vehículo particular por debajo (17,5 %). Esto es consistente con las características del municipio: cuenta con una cabecera urbana compacta y veredas dispersas, en el casco urbano la gente puede resolver sus desplazamientos a pie, pero en las veredas las distancias dependen del carro o la moto casi por necesidad, no obligatoriamente por preferencia. El transporte escolar y el taxi tienen menor uso, sin embargo, conectan la zona urbana con la zona rural.

Figura 16. Reparto modal por zona rural y zona urbana

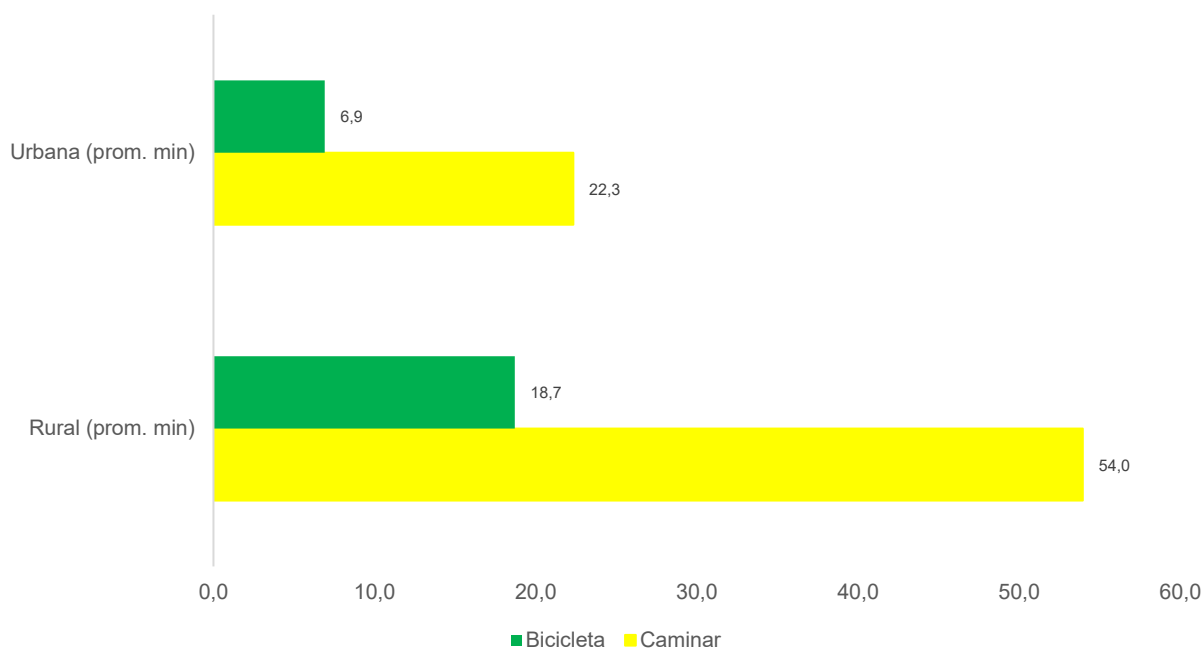


Fuente: Elaboración propia.

Tiempos de desplazamiento en caminata y bicicleta

Aunque en las zonas rurales menos personas tienen la caminata como modo principal, quienes sí caminan en la zona rural le dedican en promedio 54 minutos diarios, más del doble que en zona urbana (22 minutos). Lo mismo ocurre con la bicicleta: 18 minutos en zona rural frente a siete (7) en zona urbana. Esto se puede explicar debido a las características geográficas y de usos, en las veredas los trayectos a pie o en bici son más largos porque los servicios o las viviendas están más dispersas, mientras que en el área urbana las distancias cortas hacen que caminar sea rápido y frecuente.

Figura 17. Tiempo dedicado al desplazamiento en caminata y en bicicleta

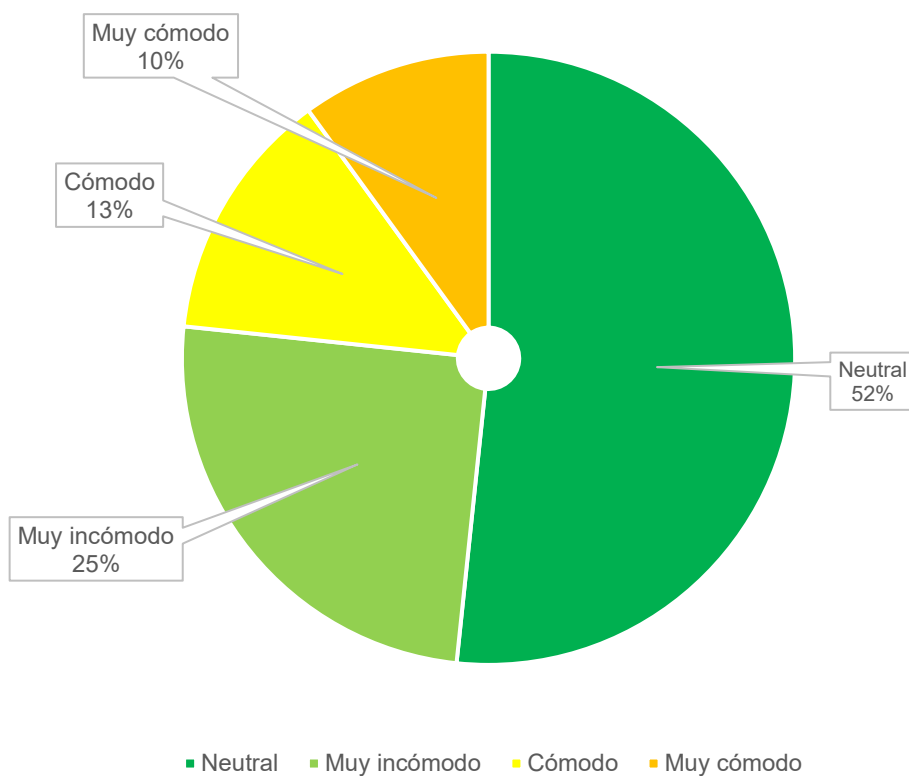


Fuente: Elaboración propia

Percepción de comodidad

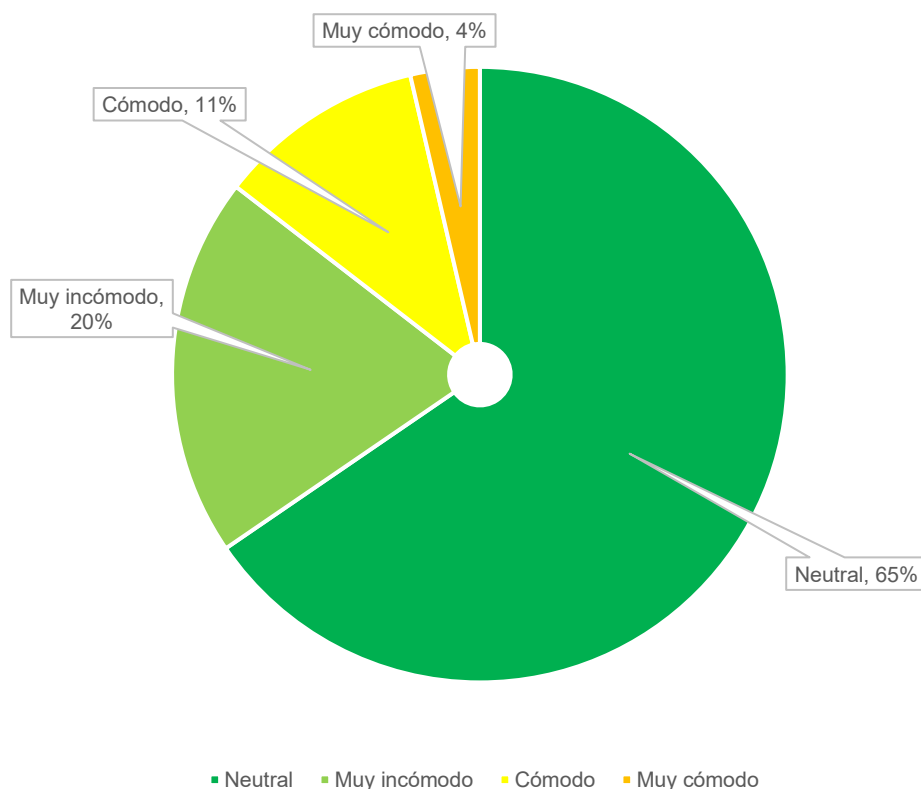
En cuanto a la percepción de la comodidad en movilidad activa, se identifica que para los dos modos la mayoría de las respuestas se concentra en la zona media (neutral) o negativa (muy incómodo), lo cual sugiere que ni caminar ni montar en bicicleta generan una experiencia satisfactoria para la mayoría de encuestados, ninguno de los dos modos supera el 24 % en respuestas favorables ("cómodo" y "muy cómodo").

Figura 18. Percepción de comodidad al caminar



Fuente: Elaboración propia

Figura 19. Percepción de comodidad en los desplazamientos en bicicleta



Fuente: Elaboración propia.

5.5.1.3 Cobertura de transporte público

El municipio cuenta con rutas de transporte público colectivo las cuales prestan el servicio desde la zona urbana de Guasca con destino hacia otras veredas, en la Figura 20 se muestran las rutas existentes.

Figura 20. Rutas de transporte público colectivo



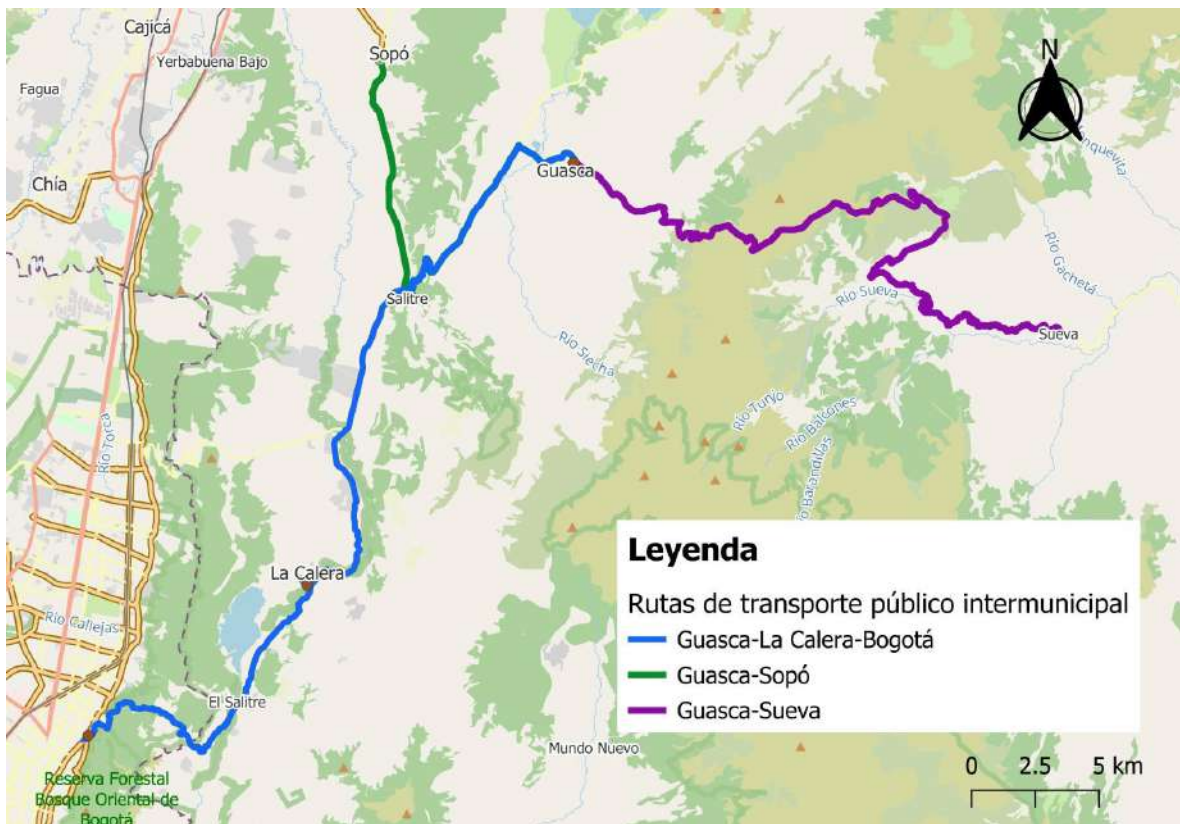
Fuente: Elaboración propia

La ruta representada en color azul tiene como destino la vereda Paso Hondo, con punto de inicio en la calle 1 con carrera 2 y opera entre de lunes a viernes de 6:30 a.m. a 2:30 p.m. Por otro lado, la ruta representada en color verde tiene punto de partida el mismo punto de la ruta azul y como destino la vereda Santa Ana. Esta ruta opera de lunes a viernes de 6:30 a.m. a 2:30 p.m. y en fines de semana de 8:00 a.m. a 3:00 p.m. pues dada la vocación turística del sector de Aguacaliente y la vereda Santa Bárbara, debido a zonas de agua termal, se presta este servicio.

En cuanto a transporte intermunicipal, las rutas autorizadas hacia y desde Guasca conectan principalmente con Bogotá y municipios vecinos. Los principales corredores y empresas operativas incluyen:

- Ruta Bogotá - Guasca: Operada principalmente por Flota Valle de Tenza y Transportes Guasca S.A.S. Salen de la Terminal de Transporte de Bogotá (Salitre) y puntos de acopio en la Calle 72 (cerca de la Universidad Pedagógica). Esta ruta opera sobre el corredor nacional 5009 Bogotá (Los Patios) – Guasca. (Ruta azul en la **Figura 21**).
- Conexión con La Calera: Hay servicio de buses intermunicipales que conecta Guasca con La Calera operados por Flota Valle de Tenza y TransAlianza.
- Rutas a municipios aledaños: Existen trayectos aprobados que conectan Guasca con Sopó, Tocancipá, Gachancipá, Junín, Gachetá, Ubalá y Machetá. Estos servicios operan en la troncal departamental 10-01 Guasca – Sueva. (Ruta verde en la **Figura 21**)

Figura 21. Rutas de transporte público intermunicipal



Fuente: Elaboración propia (2026)

Fuente: Elaboración propia

5.5.1.5 Gestión del estacionamiento

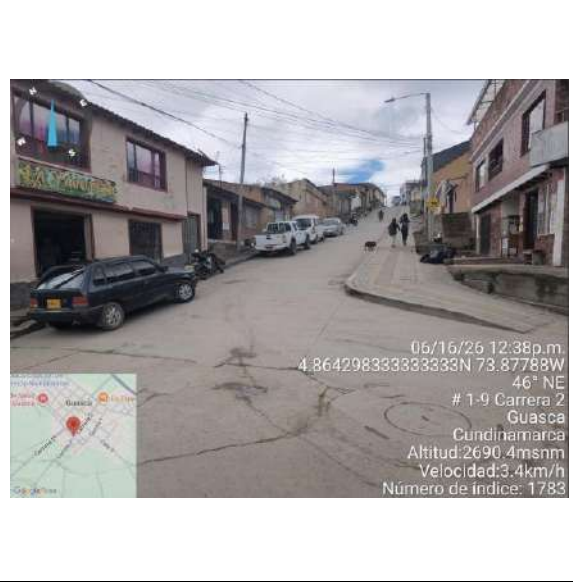
Se identificaron 19 puntos en los cuales se presenta el parqueo no permitido en vía debido a los usos que existen en estos puntos, esto genera conflictos en el espacio público como bloqueos a la vía o andenes que obstruyen el tráfico y la movilidad peatonal.

Figura 23. Puntos identificados de estacionamiento en vía no regulado



Fuente: Elaboración propia

Tabla 6 Caracterización de los puntos identificados por estacionamiento en vía

Calle 1 con Carrera 3: Se realizó la observación entre las 12:30 p.m. y las 13:00 p.m. allí se identificó parqueo en vía por parte de vehículos particulares (automóviles y motos) aunque no se presentan grandes volúmenes de vehículos para congestionar la vía si se identifica la obstrucción para el paso vehicular y el posible riesgo para generar incidentes pues la visual es inadecuada al momento de desplazarse por la calle 3 hacia calle 3a. Por otro lado, se identificó estacionamiento de vehículos de transporte escolar para recoger estudiantes al finalizar la jornada escolar del Colegio Domingo Savio.	
Calle 1 con Carrera 6: Se realizó la observación entre las 11:10 a.m. y las 11:35 a.m. y se identifica ascenso y descenso de pasajeros de transporte intermunicipal a los costados de la vía y parqueo de vehículos de carga afectando el tráfico de subida causando detenciones en ciertos periodos de tiempo.	
Calle 1a con Carrera 7a: El análisis se realizó en la franja de 9:15 a.m. a 11:05 p.m. en donde se identificó la permanencia en vía de buses de transporte intermunicipal lo cual generaba conflicto con los flujos peatonales de la zona y el flujo vehicular en el momento del ascenso y descenso de pasajeros de este tipo de transporte.	

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Calle 3 hasta Calle 1a: Se realizó la observación entre las 9:28 a.m. y las 10:40 a.m. en donde se identificó parqueo en vía de camiones para cargue y descargue de mercancía, así mismo el ascenso y descenso de pasajeros de transporte intermunicipal en zonas no demarcadas lo que genera afectación al flujo vehicular en la zona.	 06/16/26 09:23a.m. 4.867636666666667N 73.88246666666667W 148° SE 8-98 Calle 1 Guasca Cundinamarca Altitud:2659.3msnm Velocidad:0.0km/h Número de índice: 1693 
Carrera 1 con Calle 4: Durante la franja de observación de 14:15 p.m. a 14:30 p.m. se identifica el estacionamiento de automóviles particulares lo que afecta el tránsito pues la vía no cuenta con el suficiente ancho de calzada, por lo que los vehículos deben ceder el paso entre sí en los dos sentidos de circulación.	 06/16/26 02:04p.m. 4.865316666666667N 73.87574666666666W 133° SE 3-86 Carrera 1 Guasca Cundinamarca Altitud:2711.3msnm Velocidad:3.0km/h Número de índice: 1806 
Carrera 3 con Calle 6: Se realizó la observación en dos franjas, de 8:59 a.m. a 9:19 a.m. y de 15:27 p.m. a 16:06 p.m. Durante estos dos períodos se identificó el estacionamiento de vehículos particulares, automóviles y motos. El estacionamiento de motos en vía de las motos afecta en menor proporción el flujo vehicular, sin embargo, la permanencia de automóviles ralentiza el tránsito pues los vehículos deben ceder el paso entre si porque no hay el suficiente ancho de calzada para el estacionamiento en vía y dos sentidos de circulación.	 06/17/26 08:58a.m. 4.867825N 73.87627833333333W 141° SE # 3-2 Calle 6 Guasca Cundinamarca Altitud:2694.4msnm Velocidad:1.9km/h Número de índice: 2014 

Carrera 6 y Carrera 5 entre Calle 4 y Calle

5: Se realizó la observación en dos franjas, de 7:00 a.m. a 7:26 a.m. y de 15:27 p.m. a 11:55 a.m. a 1:11 p.m. Se identifica que el estacionamiento en vía se concentra principalmente en los alrededores del Colegio Mariano Ospina, especialmente sobre la Calle 5 y la Carrera 5. Los vehículos observados (principalmente automóviles y motos, además de taxis y rutas escolares) generan obstrucciones parciales de la calzada durante los horarios de ingreso estudiantil, reduciendo la capacidad de circulación y afectando el flujo vehicular. Se evidenció una mayor ocupación por parte de motocicletas y la presencia de varios vehículos estacionados en sectores cercanos al acceso del colegio y al edificio administrativo, configurando puntos críticos de en las intersecciones y tramos aledaños.



Calle 1 entre Carreras 1 y 3*: La comunidad manifiesta parqueo indebido en vía, sobre todo en horas de entrada y salida al colegio Domingo Savio.



**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca.

Carrera 4 entre Calles 2 y 3*: Se manifiesta la existencia de parqueo en vía, generando conflicto en el flujo vehicular pues la carrera es angosta.	
Carrera 4 entre Calles 5 y 6*: Se manifiesta la existencia de parqueo en vía de vehículos particulares y de carga para el abastecimiento del comercio allí presente.	
Carrera 3 con Calle 4*: Parqueo de vehículos particulares sobre todo motos, generando conflicto en el flujo vehicular en la carrera principal.	
Calle 5 entre Carreras 2 y 3*: Parqueo en vía de vehículos particulares que ralentiza el flujo vehicular.	

Fuente: Elaboración propia

Nota: Los puntos marcados con asterisco (*) corresponden a información obtenida durante la jornada de participación ciudadana desarrollada en el marco de la formulación del Plan de Movilidad Segura y Sostenible



Calle 4 No. 3-48 Guasca, Cundinamarca



www.guasca-cundinamarca.gov.co



correspondenciaguasca@gmail.com



310 617 1342

Código postal 251210 - Nit 899999442-1

del municipio, descrita en el capítulo 5.6.1. Las características registradas reflejan las situaciones y condiciones reportadas por los participantes durante el ejercicio participativo y constituyen insumos para el análisis técnico.

La información asociada al análisis de cada punto identificado se encuentra en **1. PARQUEO EN VIA**

5.5.1.6 Congestión

Aunque durante la toma de información en los mismos puntos del título anterior, se evidenció la presencia de vehículos estacionados en vía, principalmente automóviles y motocicletas, esta condición no generó episodios de congestión con formación de colas o detenciones prolongadas del tránsito. En cambio, se observaron conflictos operacionales puntuales, como maniobras para ceder el paso en vías de doble sentido, cambios en la velocidad y conflictos con el flujo peatonal. En términos generales, el flujo vehicular se mantuvo continuo, aunque con afectaciones localizadas derivadas de la interacción entre los vehículos estacionados y los que circulaban por la vía.

Figura 24. Puntos priorizados analizados para la identificación de congestión en vía



Fuente: Elaboración propia

- **Calle 1 con Carrera 3:** Las vías se cierran en el momento de ingreso y salida del colegio Domingo Savio, no existen colas pues la gran mayoría de vehículos son rutas escolares que se encuentran estacionadas en la vía cerrada y la mayoría de los estudiantes salen a pie.
- **Calle 1 con Carrera 6:** No se presenta congestión vehicular, pero se presentan múltiples movimientos en intersección lo que genera afectación al flujo de los vehículos.
- **Calle 1a con Carrera 7a:** No se presenta congestión, sin embargo, se observa parqueo sobre los andenes de vehículos grandes que afectan el flujo peatonal más no el paso a la intersección de la vía veredal San José.
- **Calle 3 hasta Calle 1a:** Entre la carrera 7 -calle 3 - saliendo de la calle 1a hacia El Salitre se identificó congestión en el rango horario de 9 AM a 11 AM, lo cual la longitud máxima de carros fue de aproximadamente 10 a 15 metros lo cual equivale a 4 vehículos particulares, los vehículos adelantaron en doble línea por tanto la cola de vehículos se dispersó de forma rápida.

Figura 25. Tránsito vehicular en la Calle 3 hasta la Calle 1a



Fuente: Elaboración propia.

- **Carrera 1 con Calle 4:** Pese a tener un paso constante de vehículos sobre la intersección de estas vías, el volumen no es el suficiente para generar colas.
- **Carrera 3 con Calle 6:** Se identifica en la zona alta a fluencia de vehículos, sin embargo, no es el suficiente como para generar colas.
- **Carrera 6 y Carrera 5 entre Calle 4 y Calle 5:** Las vías se cierran para la entrada y salida de los estudiantes guiando el flujo lejos de la intersección del colegio, el volumen no es el suficiente para generar colas.

- **Calle 1 entre Carreras 1 y 3*:** Se presenta ralentización del flujo vehicular en horarios de entrada y salida de estudiantes.
- **Carrera 4 entre Calles 2 y 3*:** Se manifiesta conflicto en el flujo vehicular pues la carrera es angosta.
- **Carrera 4 entre Calles 5 y 6*:** Al ser una zona comercial se presenta cargue y descargue de mercancías y parqueo de vehículos que genera ralentización del tráfico.
- **Carrera 3 con Calle 4*:** Se generan afectaciones al flujo de la carrera 3 el cual es constante ya que es la vía principal del municipio debido al parqueo en vía.
- **Calle 5 entre Carreras 2 y 3*:** Se ralentiza el flujo vehicular debido al parqueo en vía.
- **Calle 2 entre calles 1 y 2*:** Se generan conflictos en el tránsito pues la calle está señalizada en un sentido, sin embargo, los vehículos transitan en ambos sentidos.

***Nota:** Los puntos marcados con asterisco (*) corresponden a información obtenida durante la jornada de participación ciudadana desarrollada en el marco de la formulación del Plan de Movilidad Segura y Sostenible del municipio, descrita en el capítulo 5.6.1. Las características registradas reflejan las situaciones y condiciones reportadas por los participantes durante el ejercicio participativo y constituyen insumos para el análisis técnico.*

La información detallada del análisis de las zonas identificadas se encuentra en **2. CONGESTION VEHICULAR**

5.5.2 Seguridad vial

El presente diagnóstico tiene como propósito caracterizar las condiciones de la seguridad vial en el municipio de Guasca, mediante el análisis de la siniestralidad vial, la identificación de los actores viales más afectados, el reconocimiento de los patrones de ocurrencia de los siniestros y la localización de los puntos o tramos con mayor concentración de siniestros. Para ello, se utilizan fuentes oficiales de información, con el fin de caracterizar el comportamiento de la siniestralidad vial y reconocer las dinámicas asociadas a la movilidad en el territorio.

5.5.2.1 Comportamiento histórico de la siniestralidad vial

Con el fin de analizar el comportamiento histórico de la siniestralidad vial en el municipio de Guasca, se recopiló la información oficial de personas fallecidas y lesionadas disponible en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) para el periodo comprendido entre 2017 y 2024, lo cual permite identificar tendencias, variaciones y cambios en la ocurrencia de siniestros viales, constituyéndose en un insumo fundamental para la comprensión de la problemática de seguridad vial en el territorio.

Es importante señalar que los años 2019 y 2020 corresponden a un periodo atípico debido a las restricciones de movilidad derivadas de la emergencia sanitaria ocasionada por la pandemia de COVID-19. En consecuencia, los resultados observados durante estas

vigencias deben interpretarse considerando las condiciones excepcionales que afectaron los patrones de desplazamiento y la exposición al riesgo vial de la población.

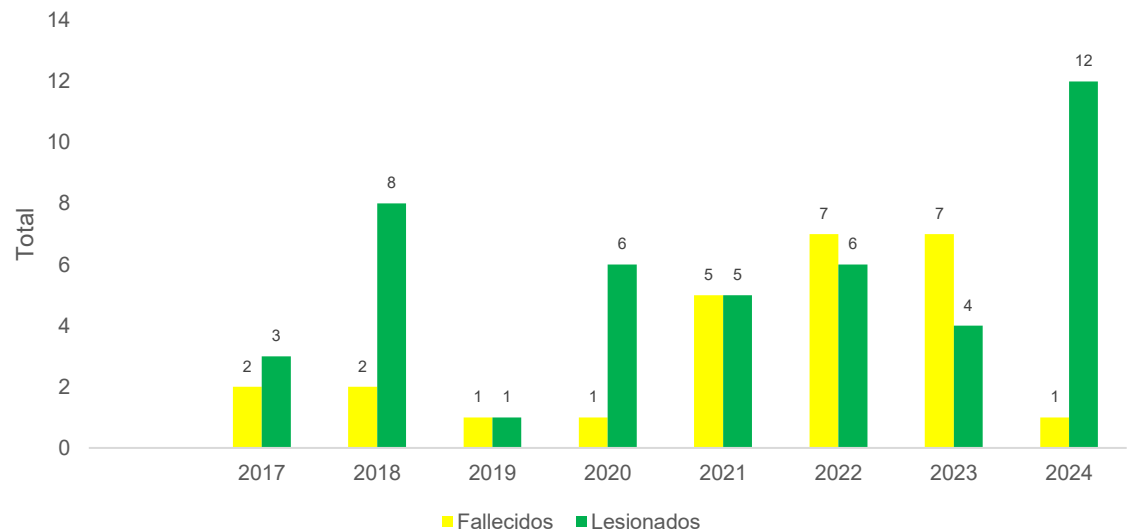
A continuación, se presenta la evolución histórica de las personas fallecidas y lesionadas por siniestros viales en el municipio de Guasca durante el periodo 2017-2024:

Tabla 7. Histórico de víctimas por siniestros viales

Año	Fallecidos	Lesionados
2017	2	3
2018	2	8
2019	1	1
2020	1	6
2021	5	5
2022	7	6
2023	7	4
2024	1	12

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Figura 26. Histórico de cifras de siniestralidad



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Durante el periodo analizado se registraron 26 personas fallecidas y 45 lesionadas, lo que equivale a una relación aproximada de 1,7 personas lesionadas por cada persona fallecida. Aunque las lesiones representan el mayor número de víctimas, las fatalidades presentan una mayor concentración, ya que el 73,1 % de los fallecimientos ocurrieron entre 2021 y 2023, en comparación con las vigencias restantes donde se registra el 26,9 %. Las personas lesionadas muestran una distribución más dispersa entre los diferentes años, lo que evidencia una mayor variabilidad en este indicador.

La evolución histórica muestra que las personas fallecidas y lesionadas no presentan un comportamiento paralelo durante el periodo analizado. En varias vigencias ambas series evolucionan en sentidos diferentes, lo que evidencia que las variaciones en el número de personas lesionadas no están acompañadas de cambios equivalentes en el número de personas fallecidas. Asimismo, el comportamiento observado entre 2021 y 2024 refleja una modificación en la dinámica de ambos indicadores, caracterizada por la reducción de las fatalidades y el aumento de las personas lesionadas en la última vigencia.

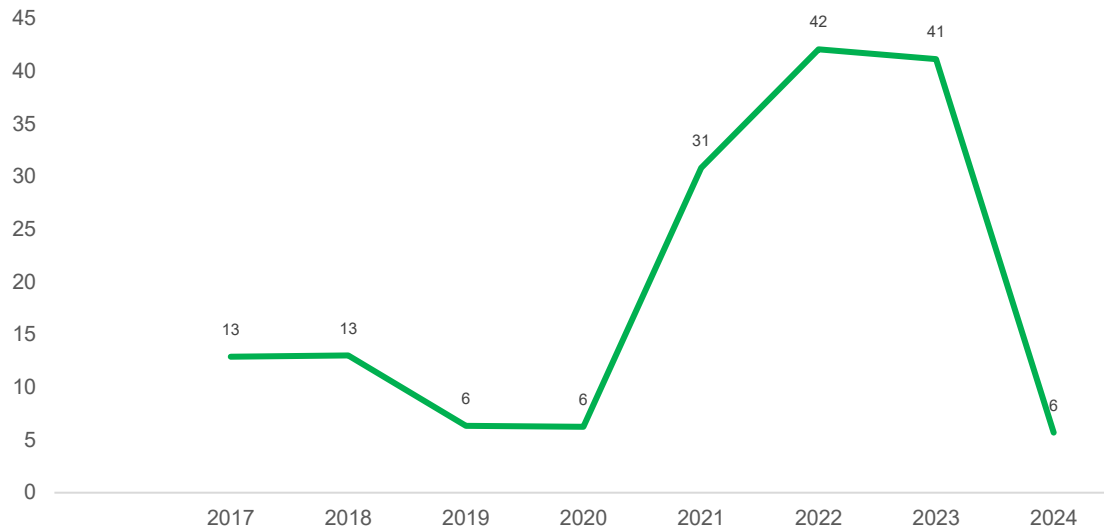
Ahora bien, para complementar el análisis del comportamiento histórico de la siniestralidad vial y considerando que las variaciones poblacionales pueden influir en la interpretación de las cifras absolutas de personas fallecidas, se calculó la tasa de mortalidad por siniestros viales por cada 100.000 habitantes para el periodo 2017-2024. Para ello, se utilizó la información de personas fallecidas reportada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) y las proyecciones oficiales de población publicadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), para evaluar el riesgo de mortalidad asociado a los siniestros viales del municipio de Guasca a lo largo de este periodo:

Tabla 8. Tasa de fatalidades por cada 100.000 habitantes 2017-2024

Año	Tasa por 100.000 habitantes
2017	13
2018	13
2019	6
2020	6
2021	31
2022	42
2023	41
2024	6

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) y proyecciones de población DANE

Figura 27. Número de personas fallecidas por cada 100.000 habitantes en el municipio de Guasca.



Fuente: Elaboración propia a partir de información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) y proyecciones de población DANE.

La tasa de mortalidad por siniestros viales registró un promedio de 19,8 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes durante el periodo 2017-2024, para las vigencias analizadas se identifica que cinco presentaron tasas inferiores a este promedio y tres registraran valores superiores, correspondientes al periodo 2021-2023, lo que evidencia que los valores más elevados de la serie se concentraron en un intervalo específico del periodo analizado y no constituyeron un comportamiento permanente.

La diferencia entre la tasa máxima (42) y la mínima (6) fue de 36 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, lo que refleja una variación amplia del indicador entre las distintas vigencias. Para 2024, la tasa se ubicó nuevamente en el valor mínimo de la serie histórica, comportamiento que contrasta con los registros observados entre 2021 y 2023 y sitúa al municipio por debajo del promedio del periodo analizado.

Para ampliar el análisis, a continuación, se compara la tasa de personas 100.000 habitantes correspondiente a la vigencia 2024 del municipio, frente al departamento y a nivel nacional:

Tabla 9. Comparación de la tasa de personas fallecidas por siniestros viales por cada 100.000 habitantes (2024)

Territorio	Tasa
Municipio de Guasca	6
Cundinamarca	19
Colombia	16

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) y proyecciones de población DANE.

Para la vigencia 2024, la tasa registrada en el municipio equivale al 31,6 % de la observada en el departamento de Cundinamarca y al 37,5 % de la registrada a nivel nacional. En términos absolutos, la diferencia corresponde a 13 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes frente al referente departamental y a 10 frente al nacional. Estos resultados ubican al municipio por debajo de ambos referentes para la vigencia analizada; no obstante, esta comparación corresponde exclusivamente al año 2024 y, por tanto, constituye un referente complementario al análisis histórico desarrollado para el periodo 2017-2024.

De manera complementaria, se calculó la tasa de crecimiento o decrecimiento anual de las personas fallecidas para el periodo 2017-2024:

$$\text{Tasa(\%)} = \left(\left(\frac{\text{Fallecidos}_{\text{año final}}}{\text{Fallecidos}_{\text{año inicial}}} \right)^{\frac{1}{n}} - 1 \right) \times 100$$

$$\text{Tasa(\%)} = \left(\left(\frac{1}{2} \right)^{\frac{1}{7}} - 1 \right) \times 100$$

$$\text{Tasa(\%)} = -9,43\%$$

Este resultado indica una tendencia promedio de decrecimiento en el número de personas fallecidas por siniestros viales durante el periodo analizado, al pasar de dos (2) personas fallecidas en 2017 a una (1) en 2024.

No obstante, este resultado debe analizarse de manera conjunta con el comportamiento histórico observado en las tasas de mortalidad. Aunque la tendencia promedio del periodo

es decreciente, entre 2021 y 2023 se presentó un incremento significativo tanto en el número de personas fallecidas como en la tasa por cada 100.000 habitantes, evidenciando un cambio temporal en la dinámica de la siniestralidad vial del municipio. En este sentido, la reducción observada al cierre del periodo no implica un comportamiento uniforme, sino que refleja fluctuaciones que pueden estar asociadas a cambios en las condiciones de movilidad y en la exposición al riesgo en el municipio.

Los resultados, cálculos y procedimientos utilizados para el análisis del comportamiento histórico de la siniestralidad vial, así como la estimación de la tasa de personas fallecidas por cada 100.000 habitantes y la tasa de crecimiento de las fatalidades, pueden consultarse en el **Anexo- Histórico de Víctimas.xlsx**

5.5.2.2 Actores viales más afectados en el municipio

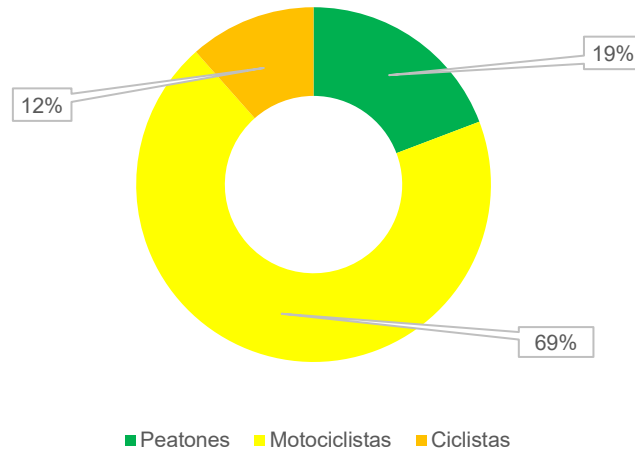
Con el propósito de identificar los actores viales con mayor afectación por siniestros viales en el municipio de Guasca, se analizó la distribución de las víctimas según el tipo de usuario vial involucrado en los siniestros registrados. Este análisis se realizó con base en la información de siniestralidad suministrada por la Secretaría de Movilidad Contemporánea, la cual permitió consolidar el número de víctimas por cada actor vial.

Tabla 10. Víctimas por actor vial

Actor vial	Número de víctimas	% de víctimas
Peatones	5	19,2
Motociclistas	18	69,2
Ciclistas	3	11,5

Fuente: Secretaría de Movilidad Contemporánea.

Figura 28. Participación de víctimas por actor vial



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de siniestralidad suministrada por la Secretaría de Movilidad Contemporánea.

Los actores viales vulnerables concentran la totalidad de las víctimas registradas en el municipio durante el periodo analizado. Dentro de este grupo, la participación de los motociclistas equivale a más de tres veces la registrada para los peatones y a seis veces la correspondiente a los ciclistas. En conjunto, peatones y ciclistas representan el 30,7 % de las víctimas, porcentaje inferior al registrado únicamente por los motociclistas (69,2 %), lo que evidencia una concentración de la siniestralidad en un único tipo de actor vial.

Los resultados, cálculos y procedimientos empleados para la consolidación de la información de víctimas por actor vial, el cálculo de la participación porcentual de cada tipo de usuario vial y la generación de la gráfica correspondiente pueden consultarse en el siguiente enlace: **Anexo- Víctimas por actor vial.xlsx**

5.5.2.3 Análisis de víctimas diferenciado

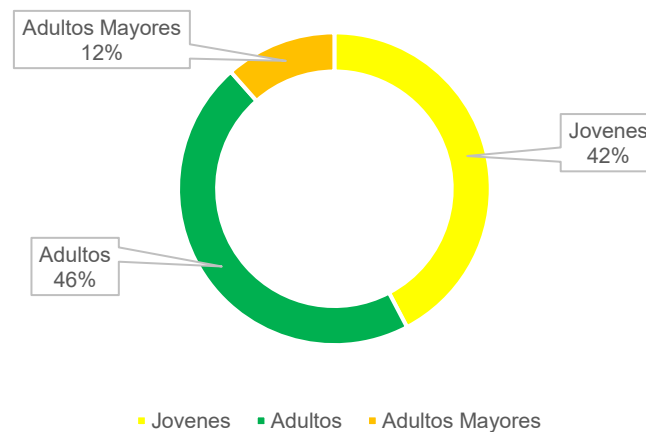
Con el propósito de identificar los grupos poblacionales con mayor afectación por siniestros viales en el municipio de Guasca, se realizó un análisis de las víctimas según el grupo etario y el género. Este análisis se desarrolló con base en la información de siniestralidad suministrada por la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca, permitiendo reconocer las características de la población con mayor exposición al riesgo y orientar la definición de acciones específicas para la protección de la vida de los usuarios viales del municipio de Guasca.

Tabla 11. Histórico de víctimas por siniestros viales por grupo etario.

Grupo etario	Victimas
Jóvenes	11
Adultos	12
Adultos Mayores	3

Fuente: Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca.

Figura 29. Participación de víctimas por grupo etario



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de siniestralidad suministrada por la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca.

La distribución de las víctimas por grupo etario muestra que la afectación no se concentra en un único grupo poblacional, sino que se distribuye de manera similar entre jóvenes y adultos, con una diferencia de una víctima entre ambos grupos. En conjunto, las personas entre los 15 y 60 años reúnen 23 de las 26 víctimas registradas (88,5 %), mientras que la población de 60 años o más concentra el 11,5 % restante.

Al desagregar la información por rangos de edad, se identifica que 18 de las 26 víctimas (69,2 %) se concentran entre los 20 y 50 años, correspondientes a los intervalos de 20 a 25 años y de 40 a 50 años. En contraste, los demás rangos etarios registran una participación individual igual o inferior a dos víctimas. Esta distribución indica que la ocurrencia de víctimas se concentra en un número reducido de rangos de edad dentro del total de grupos analizados.

A partir de la gráfica se evidencia que la siniestralidad vial del municipio se concentra principalmente en la población joven y adulta, quienes en conjunto representan cerca del 90 % de las víctimas registradas. Este comportamiento permite identificar que la mayor

afectación se presenta en la población en edad productiva y con mayores niveles de movilidad diaria. Así mismo, aunque los adultos mayores representan el 11,5 % de las víctimas, este grupo requiere especial atención debido a su mayor vulnerabilidad frente a las consecuencias de un siniestro vial

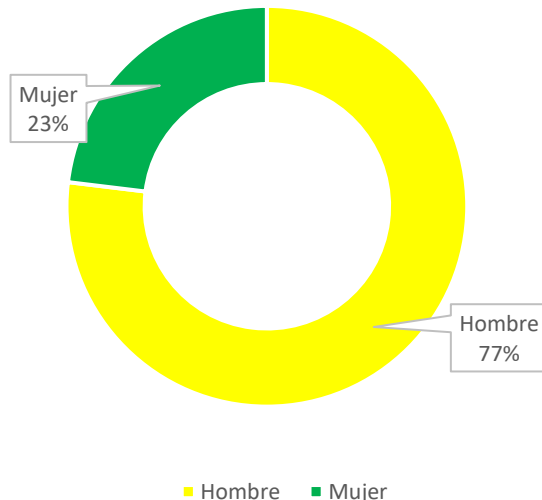
Como complemento al análisis por grupo etario, se analizó la distribución de las víctimas según el sexo, con el fin de identificar la población con mayor afectación por siniestros viales en el municipio, lo que permite reconocer diferencias en los patrones de siniestralidad entre hombres y mujeres, aportando elementos para la definición de acciones de prevención de la seguridad vial.

Tabla 12. Histórico de víctimas por siniestros viales por sexo

Sexo	Victimas
Hombres	20
Mujeres	6

Fuente: Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca

Figura 30. Participación de víctimas por género



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de siniestralidad suministrada por la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca.

La distribución de las víctimas muestra que por cada mujer víctima de un siniestro vial se registran aproximadamente 3,3 hombres, lo que corresponde a una diferencia absoluta de 14 víctimas. En términos relativos, la participación de los hombres supera en 53,8 puntos

porcentuales a la de las mujeres y concentra más de tres cuartas partes del total de víctimas registradas. Asimismo, del total de personas lesionadas o fallecidas analizadas, una de cada cuatro corresponde a una mujer, mientras que tres de cada cuatro corresponden a hombres, reflejando una distribución diferencial de la siniestralidad entre ambos grupos.

Los resultados, cálculos y procedimientos utilizados para el análisis diferenciado de las víctimas por grupo etario y género, así como la elaboración de las tablas y gráficas correspondientes, pueden consultarse en el siguiente enlace **Anexo-Histórico de Víctimas diferenciado.xlsx**

5.5.2.4 Matriz de colisión

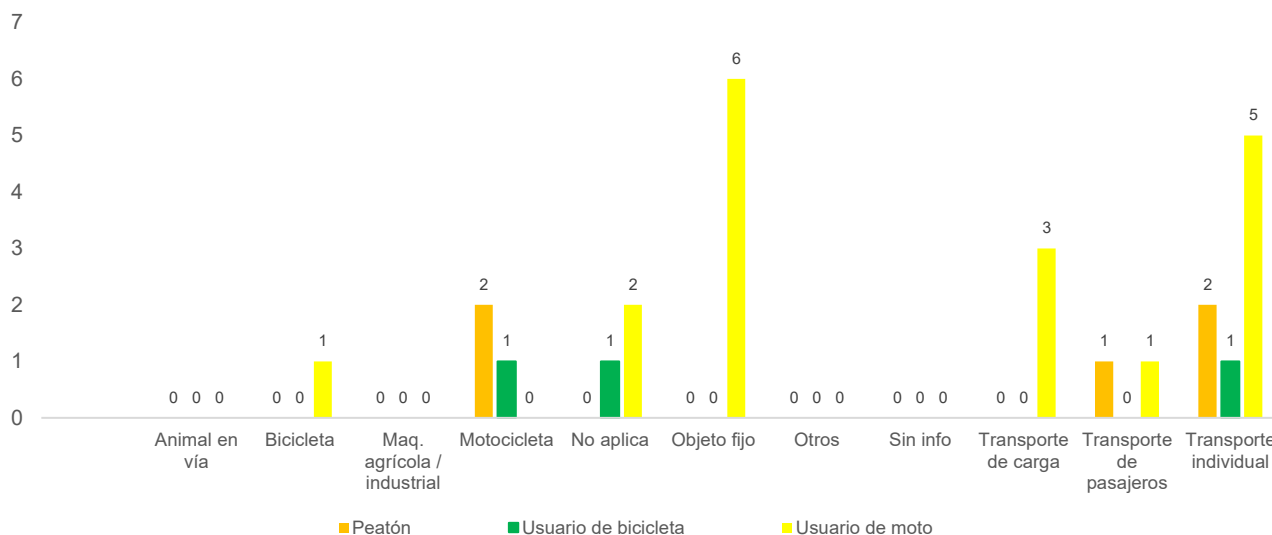
Para identificar los principales patrones de ocurrencia de los siniestros viales en el municipio de Guasca, se analizó la matriz de colisión a partir de la información de siniestralidad suministrada por la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca, de esta manera se conocen las diferentes combinaciones entre los usuarios viales y los tipos de siniestro u objetos involucrados que concentran el mayor número de víctimas

Tabla 13. Matriz de colisión – víctimas por usuario vial y tipo de siniestro

Actor Vial	Animal en vía	Bicicleta	Maq. agrícola / industrial	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Otros	Sin info	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual
Peatón	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	2
Usuario de bicicleta	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
Usuario de moto	0	1	0	0	2	6	0	0	3	1	5

Fuente: Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca.

Figura 31. Distribución de víctimas según matriz de colisión



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de siniestralidad suministrada por la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca.

La matriz de colisión permite identificar que, del total de 26 víctimas registradas, 21 (80,8 %) corresponden a siniestros en los que participa al menos un vehículo motorizado, incluyendo motocicletas, vehículos de transporte individual, transporte de pasajeros o transporte de carga. En contraste, las colisiones asociadas con bicicletas, objetos no motorizados u otras categorías representan una proporción considerablemente menor.

Al analizar las combinaciones registradas, se observa que las colisiones entre usuarios de motocicleta y objeto fijo, junto con aquellas que involucran transporte individual, concentran 14 de las 26 víctimas (53,8 %), lo que indica que más de la mitad de las víctimas se agrupa en dos tipologías de colisión, mientras que las demás combinaciones presentan una frecuencia igual o inferior a tres víctimas durante el periodo analizado.

Las víctimas no se concentran exclusivamente en colisiones entre dos actores viales, sino que también existe una participación relevante de eventos asociados a objetos fijos, en el caso de los usuarios de motocicleta, las colisiones contra objeto fijo representan el 33,3 % de las víctimas de este actor vial, porcentaje superior al registrado para cualquier otra tipología de colisión dentro del mismo grupo.

Por otra parte, las colisiones con vehículos de transporte individual reúnen víctimas correspondientes a los tres actores viales analizados (peatones, usuarios de bicicleta y usuarios de motocicleta), concentrando 8 de las 26 víctimas (30,8 %) lo que muestra que

este tipo de interacción no se limita a un único actor vial, sino que está presente en diferentes configuraciones de la matriz de colisión registradas en el municipio.

Los resultados, cálculos y procedimientos utilizados para la consolidación y análisis de la matriz de colisión, así como la elaboración de la tabla y la gráfica correspondiente, pueden consultarse en el **Anexo - Matriz de colisión.xlsx**

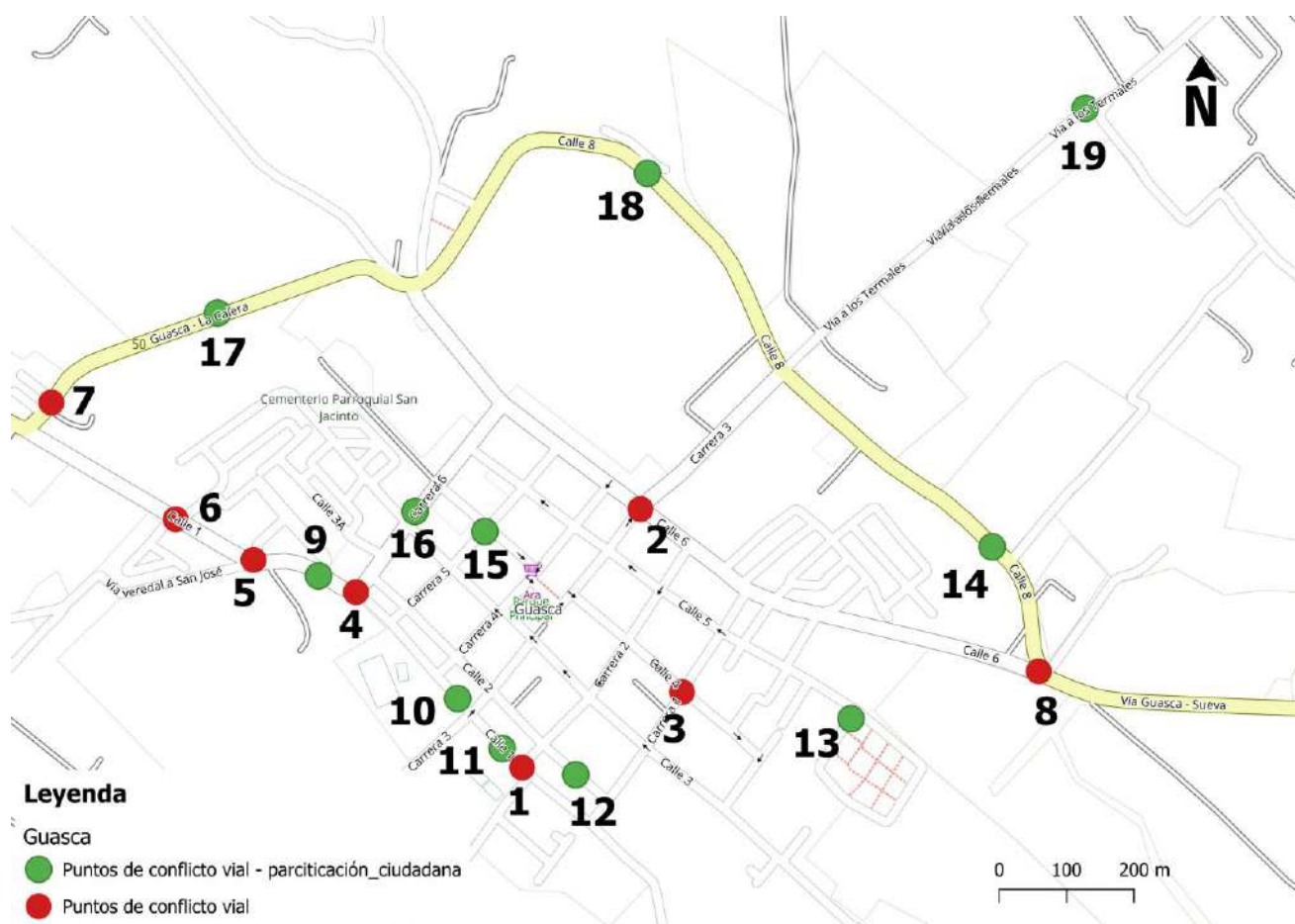
5.5.2.5 Identificación de puntos de conflicto vial

La identificación de puntos de conflicto vial constituye un complemento al análisis de la seguridad vial, al permitir reconocer ubicaciones donde las condiciones operacionales, las características de la infraestructura y las dinámicas de movilidad generan interacciones entre los diferentes actores viales que pueden afectar el funcionamiento seguro del sistema vial.

Para el municipio de Guasca, la identificación de estos puntos se realizó mediante un ejercicio conjunto entre la Administración Municipal y el equipo técnico responsable de la formulación del PEMOV tomando como base el conocimiento sobre las dinámicas de movilidad del territorio y las solicitudes realizadas por la comunidad, mediante las mesas de trabajo desarrolladas para la construcción del diagnóstico, este ejercicio permitió reconocer los corredores e intersecciones que requieren una evaluación detallada y la posible priorización de acciones de intervención.

La siguiente ilustración presenta la localización de los puntos identificados como críticos dentro del área urbana del municipio

Figura 32. Mapa de puntos de conflicto vial



Fuente: Elaboración propia

Tabla 14. Caracterización de los puntos críticos identificados

Punto	Ubicación	Características identificadas	Actores viales predominantes
1	Acceso a las veredas San José, San Isidro, Santa Ana y La Floresta (Calle 1 con carrara 2)	Intersección de doble sentido, alta presencia de vehículos de carga, estacionamiento sobre la vía, ingreso y salida de estudiantes, andenes angostos.	Peatones, motociclistas, vehículos de carga y vehículos particulares.
2	Carrera 3 con calle 6	Corredor comercial, parqueo de camiones sobre la vía, acceso a veredas y a los termales del municipio, alta afluencia turística.	Peatones, motociclistas, vehículos particulares y vehículos de carga.

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca

Punto	Ubicación	Características identificadas	Actores viales predominantes
3	Carrera 1 con calle 4	Actividades comerciales, cargue y descargue, parqueo sobre la vía, pendiente pronunciada y limitaciones de visibilidad.	Motociclistas, peatones y vehículos de carga.
4	Calle 1 con carrera 6	Pendiente y curva pronunciada, velocidades elevadas, proximidad al Centro de Salud y acceso a varios barrios.	Peatones, motociclistas y vehículos particulares.
5	Salida a la vereda La Floresta	Presencia de la Villa Olímpica, circulación de menores de edad y velocidades inseguras.	Peatones, ciclistas, motociclistas y vehículos particulares.
6	Calle 1 – salida al barrio Villa Alicia	Sector turístico con viviendas campestres, glampings y actividades de parapente que incrementan la circulación vehicular.	Vehículos particulares, motociclistas y ciclistas.
7	Vía departamental – conexión con la vía nacional (sector estaciones de servicio)	Intersección entre la vía departamental y la vía nacional. Presencia de estaciones de servicio, dos barrios ubicados sobre el corredor, ausencia de señalización y estacionamiento de vehículos que reduce la visibilidad y afecta la operación vehicular y peatonal.	Peatones, motociclistas, vehículos particulares y vehículos de carga.
8	Intersección Calle 6 con vía departamental	Acceso a conjunto residencial de aproximadamente 300 apartamentos, altos flujos de ingreso y salida de vehículos y peatones, estacionamiento sobre la vía y velocidades de operación elevadas que generan conflictos en la intersección.	Peatones, motociclistas y vehículos particulares
9*	Calle 1A, cerca al Centro de Salud de Guasca	Sector donde se reporta la realización de piques ilegales, presencia frecuente de motociclistas y circulación a velocidades elevadas, en proximidad a un equipamiento de salud.	Motociclistas, peatones y vehículos particulares.
10*	Calle 1 con carrera 3a	Zona escolar donde se reportan velocidades elevadas durante la circulación vehicular.	Estudiantes, peatones, motociclistas y vehículos particulares.
11*	Calle 1 entre carrera 1 y carrera 2a	Tramo de zona escolar donde se identifica circulación a velocidades elevadas.	Estudiantes, peatones, motociclistas y vehículos particulares.

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca

Punto	Ubicación	Características identificadas	Actores viales predominantes
12*	Calle 2 entre carrera 2 y carrera 1	Tramo donde se reporta circulación vehicular a velocidades elevadas.	Peatones, motociclistas y vehículos particulares.
13*	Carrera 3a Este	Sector residencial donde se identifican velocidades de operación elevadas.	Peatones, motociclistas y vehículos particulares.
14*	Ruta Nacional 50, sector Mercado El Devare	Zona residencial donde se reporta circulación a velocidades elevadas.	Peatones, motociclistas, vehículos particulares y vehículos de carga.
15*	Carrera 5 entre calles 3 y 4	Sector donde la comunidad reporta la ocurrencia de siniestros viales	Peatones, motociclistas y vehículos particulares.
16*	Carrera 6 entre calles 3 y 4	Tramo donde se identifican velocidades de operación elevadas.	Peatones, motociclistas y vehículos particulares.
17*	Ruta Nacional 50	Corredor donde la comunidad reporta la ocurrencia de siniestros viales.	Motociclistas, vehículos particulares y vehículos de carga.
18*	Ruta Nacional 50, sector Tecni Motos Mancera	Sector donde se reporta la ocurrencia de un siniestro vial con víctima fatal, identificado por la comunidad como un punto de preocupación.	Motociclistas, peatones, vehículos particulares y vehículos de carga.
19*	Vía a los Termales	Zona escolar donde se reporta circulación vehicular a velocidades elevadas.	Estudiantes, peatones, motociclistas y vehículos particulares.

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con la tabla anterior, en los 19 puntos de conflicto vial identificados se evidencian condiciones operacionales recurrentes que inciden en la movilidad y la seguridad vial del municipio de Guasca. Entre las problemáticas más frecuentes se encuentran la circulación a velocidades elevadas o inseguras, reportada en nueve de los puntos identificados, seguida por el estacionamiento sobre la vía, presente en seis ubicaciones. Asimismo, se identifican sectores con actividades de cargue y descargue, corredores comerciales, limitaciones geométricas asociadas a pendientes, curvas o problemas de visibilidad, así como intersecciones con alta demanda vehicular y peatonal.

En relación con los actores viales, los peatones y los motociclistas son los usuarios con mayor presencia, al encontrarse involucrados en la mayoría de los puntos identificados. También se registra una participación recurrente de vehículos particulares y, en menor medida, de vehículos de carga, especialmente sobre los corredores de conexión con la vía departamental y la Ruta Nacional 50. Adicionalmente, en varios sectores se destaca la presencia de estudiantes, debido a la localización de instituciones educativas o zonas escolares donde la comunidad manifiesta preocupación por las velocidades de operación.

Los puntos de conflicto vial se distribuyen principalmente sobre los corredores que estructuran la movilidad del área urbana, los accesos a veredas, las conexiones con la infraestructura vial departamental y nacional, así como en sectores con concentración de actividades comerciales, turísticas, equipamientos y áreas residenciales. En estas ubicaciones convergen condiciones operacionales relacionadas con estacionamiento sobre la vía, maniobras de cargue y descargue, accesos vehiculares, presencia de vehículos de carga, altas velocidades de circulación y una elevada interacción entre diferentes actores viales, generando escenarios que incrementan el riesgo de ocurrencia de siniestros.

De igual forma, la comunidad identificó puntos específicos donde se reporta la ocurrencia de siniestros viales, la realización de piques ilegales y la circulación a velocidades elevadas, especialmente en zonas residenciales y escolares. Estos aportes complementan el análisis técnico desarrollado para el municipio, al incorporar la percepción ciudadana sobre los sectores que requieren intervenciones prioritarias.

La identificación de estos puntos de conflicto vial complementa el análisis desarrollado a lo largo del componente de seguridad vial, permitiendo relacionar la información de siniestralidad, los actores viales involucrados, la matriz de colisión y la percepción de la comunidad, evidenciando que los principales riesgos del municipio se concentran en corredores con alta demanda de movilidad, velocidades de operación elevadas y múltiples conflictos operacionales.

5.5.3 Infraestructura vial y conectividad urbano-rural

Para el municipio de Guasca, el diagnóstico del componente de conectividad urbano-rural se desarrolló a partir de un recorrido de campo sobre la red vial y peatonal del casco urbano, con el propósito de caracterizar la capacidad actual del municipio para articular la zona rural con la zona urbana. En este componente se documentó el estado físico de las vías vehiculares y de los espacios destinados a la movilidad peatonal y ciclista, así como los tramos que presentan afectaciones a su transitabilidad.

5.5.3.1 Estado de la infraestructura vial

El estado de la infraestructura vial es un indicador de la capacidad del municipio, esta sección evalúa la condición física de las vías vehiculares del casco urbano de Guasca. Dado que el municipio no cuenta con un inventario vial actualizado, la caracterización se realizó mediante un recorrido de campo, principalmente sobre las calles 1, 4 y 6 y carreras 1, 3 y 6 como se observa en la siguiente imagen.

Figura 33. Vías municipales donde se realizó la caracterización en campo.



Fuente: Elaboración propia

Para cada tramo se registró el tipo de superficie, el estado físico reportado (bueno: Pavimentado sin baches, sin fisuras, o sin patología de piel de cocodrilo, regular: pavimento con fisuras menores a 50 cm de longitud, presencia visual menor al 30 % de patologías de piel de cocodrilo, baches con profundidad menor a 2 cm, o malo: pavimento con losas levantadas o en afirmado, fisuras superiores a 50 cm, baches con profundidades superiores a 2 cm de profundidad) y las observaciones correspondientes, según se presenta en la siguiente tabla. La caracterización se acompañó de registro fotográfico con un punto de referencia en cada tramo.

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Este recorrido no constituye un inventario vial, representa una muestra del estado de la infraestructura del departamento.

Tabla 15. Estado general de la infraestructura vial municipal

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Calle 1 a	Hacia guasca	Pavimento Flexible	Bueno	Vía en buen estado - POB	 05/17/26 02:41p.m. 4.866081666666666N 73.8795483333333W 136° SE 4-69 Calle 2 Guasca Cundinamarca Altitud:2667.6msnm Velocidad:2.6km/h Número de índice: 2098
Calle 1 a	Hacia salitre	Pavimento Flexible	Bueno	Vía en buen estado - POB	 06/15/26 09:26a.m. 4.868035000000000N 73.88315666666666W 306° NW # 1-9 Carrera 4 Guasca Cundinamarca Altitud:2658.5msnm Velocidad:4.1km/h Número de índice: 1702
Calle 3	Entrando por Calle 1a	Pavimento Rígido	Regular	Presenta patología el pavimento rígido como fisura transversal y longitudinales	 05/16/26 09:22a.m. 4.86763N 73.88241166666667W 49° NE 8-98 Calle 1ª Guasca Cundinamarca Altitud:2665.9msnm Velocidad:0.0km/h Número de índice: 1685

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca.

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Vía veredal	Entrando por calle 1 a	Afirmado	Malo	Baches	
Calle 1 entre Carrera 2 y carrera 4	Colegio	Pavimento Rígido	Regular	La vía presenta fisuras transversales y longitudinales	
Carrera 4 entre calle 1 y calle 2	Intersección en T con el colegio	Pavimento rígido	Regular	La vía presenta fisuras transversales y longitudinales	
Carrera 3 entre calle 1 y calle 2	Intersección en Cruz	Pavimento Rígido	Regular	La vía presenta patología escama de cocodrilo y fisuras transversales y longitudinales	

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Carrera 2	intersección en T con calle 1	Pavimento Rígido	Regular	Se presentan fisuras transversales y longitudinales	 06/17/26 02:50p.m. 4.863921666666667N 73.8773983333333W # 1-78 Calle 1 Guasca Cundinamarca Altitud: 2681.3msnm Velocidad: 0.3km/h Número de índice: 2112
Calle 1 con Carrera 3a	Intersección en Cruz con colegio	Pavimento Rígido y Afirmado	Regular / malo	Se presenta aproximadamente 15 metros de pavimento rígido en la entrada y salida de los estudiantes, después comienza vía en afirmado en mal estado	 06/17/26 02:44p.m. 4.865248333333334N 73.878805W # 1-30 Calle 1 Guasca Cundinamarca Altitud: 2676.5msnm Velocidad: 0.9km/h Número de índice: 2102
Inicio Carrera 6 con Calle 1a	Unidad Médica	Pavimento Flexible	Regular	La vía presenta patología entre las cuales están: piel de cocodrilo, fisuras transversales y longitudinales, además, se presenta bache por retiro de reductores portátiles.	 06/17/26 02:58p.m. 4.866583333333334N 73.8798899999999W # 301 NW Guasca Cundinamarca Altitud: 2672.6msnm Velocidad: 2.3km/h Número de índice: 2123

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca.

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Inicio Calle 1 con intersección entre carrera 6 y Calle 1a	Unidad Médica	Pavimento Rígido	Regular	La vía presenta fisuras longitudinales y transversales y variedad de baches de distintos tamaños que afectan la movilidad vehicular de forma mínima	
Inicio Calle 1 A- Inicio POB saliendo del casco Urbano con intersección con Calle 1 y Carrera 6	Unidad Médica	Pavimento Flexible	Bueno	La vía fue intervenida a través de un contrato de concesión por lo que no presenta patologías y presenta cunetas en ambos costados	
Carrera 7a		Pavimento Rígido	Regular	Fisura y desgaste del pavimento Rígido	
Vía vereda San José		Afirmado	Malo	Baches en la vía	

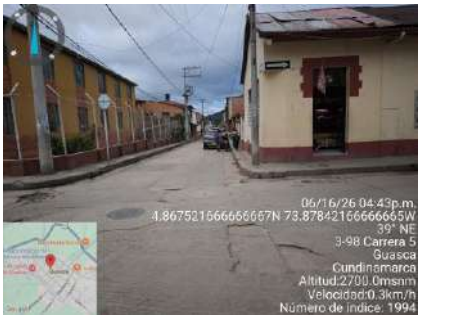
**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
					 20/06/16 4.86710166666667N 73.881475W 267° W 825 Calle 1ª Guasca Cundinamarca Altitud: 2660.6msnm Velocidad: 3.8km/h Número de índice: 1639
Carrera 1		Pavimento rígido	Regular	La vía presenta patología de piel de cocodrilo, fisuras transversales y longitudinales, además, de baches de menor envergadura	 06/16/26 09:23a.m. 4.86480533333333N 73.876005W 28° NE # 3-41 Carrera 1 Guasca Cundinamarca Altitud: 2700.8msnm Velocidad: 0.4km/h Número de índice: 2231
Calle 4		Pavimento rígido	Regular	La vía presenta patología de piel de cocodrilo, fisuras transversales y longitudinales, además, de baches de menor envergadura	 06/16/26 04:29p.m. 4.86822000000000N 73.8780516666666W 314° NW # 5-21 Calle 5 Guasca Cundinamarca Altitud: 2693.7msnm Velocidad: 2.0km/h Número de índice: 1926  06/16/26 04:29p.m. 4.86823333333333N 73.8780433333333W 304° NW # 5-21 Calle 5 Guasca Cundinamarca Altitud: 2694.9msnm Velocidad: 0.4km/h Número de índice: 1927

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Carrera 3 entre Calle 5 y Calle 6		Pavimento rígido	Regular	El pavimento presenta fisuras longitudinales y transversales	 06/18/26 09:44a.m. 242° SW 5:36 Carrera 3 Guasca Cundinamarca Altitud: 2696.1msnm Velocidad: 3.2km/h Número de índice: 2285
Carrera 3 entre Calle 5 y Calle 6		Pavimento rígido	Regular	El pavimento presenta fisuras longitudinales y transversales	 06/18/26 09:44a.m. 4.867371566666667N 73.87665166666667W 231° SW 5:36 Carrera 3 Guasca Cundinamarca Altitud: 2695.4msnm Velocidad: 2.9km/h Número de índice: 2287
Calle 6 entre Carrera 2 y Carrera 3		Pavimento rígido	Regular	El pavimento presenta fisuras longitudinales y transversales	 06/18/26 01:44p.m. 4.867773333333333N 73.87613666666667W 124° SE 5:2 Carrera 3 Guasca Cundinamarca Altitud: 2704.8msnm Velocidad: 3.2km/h Número de índice: 2493  06/18/26 02:15p.m. 4.8678N 73.8762533333334W 301° NW 600 Carrera 3 Santuario Guasca Cundinamarca Altitud: 2705.5msnm Velocidad: 3.1km/h Número de índice: 2493

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Calle 6 entre Carrera 3 y Carrera 4		Pavimento rígido	Regular	El pavimento presenta fisuras longitudinales y transversales	 06/18/26 02:04p.m. 4.868055N 73.87800999999999W 294° NW Altitud: 2698.6msnm Velocidad: 3.4km/h Número de índice: 2460  06/18/26 12:39p.m. 4.868076666666667N 73.87901333333333W 129° SE # 3.36 Carrera 5 Guasca Cundinamarca Altitud: 2698.1msnm Velocidad: 3.7km/h Número de índice: 2570
Carrera 5		Pavimento rígido	Regular	La vía presenta patología de piel de cocodrilo, fisuras transversales y longitudinales, además, de baches de menor envergadura	 06/16/26 04:43p.m. 4.867521566666667N 73.87842166666666W 39° NE 3-98 Carrera 5 Guasca Cundinamarca Altitud: 2700.0msnm Velocidad: 0.3km/h Número de índice: 1994
Carrera 6		Pavimento flexible	Bueno	La vía presenta patología de piel de cocodrilo, fisuras transversales y longitudinales, además, de baches de menor envergadura	 06/16/26 04:35p.m. 4.867816666666667N 73.878085W 58° NE # 4-64 Carrera 5 Guasca Cundinamarca Altitud: 2688.2msnm Velocidad: 4.3km/h Número de índice: 1972

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Calle 5		Pavimento rígido	Malo	La vía presenta patología de piel de cocodrilo, fisuras transversales y longitudinales y baches que afectan la movilidad del tramo	
Calle 3 entre la Carrera 3 este y la Carrera 3 *		Pavimento rígido	Malo	La vía presenta patología de piel de cocodrilo, fisuras transversales y longitudinales, cabezas expuestas y baches en diferentes tramos del corredor	
Carrera 2 entre la calle 3 y la calle 6 *		Pavimento rígido	Regular	La vía presenta fisuras transversales y longitudinales, además, de baches de menor envergadura	
Calle 8 entre la carrera 3 y la calle 6 *		Pavimento flexible	Regular	La vía presenta tramos con fisuras longitudinales, patología de piel de cocodrilo, y un bache de profundidad superior a 2 cm.	

Fuente: Elaboración propia a partir de la toma de información en campo.

Nota: Los tramos marcados con asterisco (*) corresponden a información obtenida durante la jornada de participación ciudadana desarrollada en el marco de la formulación del Plan de Movilidad Segura y Sostenible del municipio, descrita en el capítulo 5.6.1. Las características registradas reflejan las situaciones y condiciones reportadas por los participantes durante el ejercicio participativo y constituyen insumos para el análisis técnico, por lo que no representan, por sí mismas, una validación estadística de las condiciones de seguridad vial del territorio. Imágenes obtenidas desde Google Maps.

Entre las observaciones registradas con mayor frecuencia se encuentran fisuras transversales y longitudinales en los tramos de pavimento rígido, así como baches puntuales en distintos sectores de la red vial.

5.5.3.2 Estado del espacio público para la movilidad peatonal y ciclista

El estado del espacio público para peatones y ciclistas es un indicador de la capacidad del municipio para promover una movilidad activa segura, accesible y cómoda. Esta sección documenta la condición física y funcional de la infraestructura destinada a la movilidad activa del casco urbano de Guasca.

Al no contar el municipio con un inventario actualizado de espacio público, la caracterización se realizó mediante un recorrido de campo sobre los andenes, senderos y cruces peatonales del casco urbano, en las mismas calles y carreras en las que se realizó la caracterización del subcapítulo anterior (Ver Figura 33). Para cada tramo se registró el tipo de superficie, el estado reportado (Bueno: Andén amplio y continuo, que no presenta cambios de nivel, regular: andenes con anchos y niveles variables, malo: No hay presencia de andén), según se presenta en la siguiente tabla. Este recorrido no constituye un inventario del espacio público.

Tabla 16. Estado general del espacio público para la movilidad peatonal y ciclista

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Calle 1 A entrando a Guasca	Costado izquierdo	Rígido y vegetal	Regular	El andén presenta segmento en concreto y afirmado hasta el cruce veredal San José	

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Carrera 7a	Entrando por Calle 1 a, andes en ambos costados	Rígido	Regular	Se presenta cambios de nivel y ancho variable.	 2025/06/16 4.867148333333334N 73.88147000000000W 19° 22' 14" N 828 Calle 1a Guasca Cundinamarca Altitud 2661.3msnm Velocidad 0.0km/h Número de índice: 1032
Vía vereda San Jose	Entrando por la calle 1a	Afirmado	Malo	No existe andén, las personas transitan por la vía	 2026/06/16 4.867018333333333N 73.88164333333334W 263° W 828 Calle 1a Guasca Cundinamarca Altitud 2661.1msnm Velocidad 0.0km/h Número de índice: 1662
Calle 1a	Hacia el salitre saliendo de Guasca	No presenta andén /	Malo	Se forma un sendero natural por el paso de los peatones	 06/16/26 09:24a.m. 4.867533333333333N 73.88247833333334W 297° NW # 1.9 Carrera 4 Guasca Cundinamarca Altitud 2658.5msnm Velocidad 0.0km/h Número de índice: 1693
Calle 1a	Entrando a Guasca	No presenta andén	Malo	No existe paso peatonal la gente usa el sendero natural	 06/16/26 09:22a.m. 4.86763N 73.8824166666667W 29° NE 8.96 Calle 1a Guasca Cundinamarca Altitud 2655.9msnm Velocidad 0.0km/h Número de índice: 1685
Calle 3	Entrando a la Calle 3 con calle 1a ambos costados	Rígido	Regular	Anden angosto en ambos costados de la calle 3	 06/16/26 09:28a.m. 4.867621666666665N 73.88264166666666W 210° SW 8.61 Calle 1a Guasca Cundinamarca Altitud 2652.2msnm Velocidad 0.0km/h Número de índice: 1718

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca.

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Cll 4 - Crr 1	-	Concreto	Regular	Anden angosto con variación de altura	
Crr 1 - Cll 4	-	Concreto	Regular	Anden angosto con variación de altura	
Carrera 3 entre Calle 5 y Calle 6	-	Articulado	Bueno	Anden en buen estado, presenta señalización y postes que reducen el ancho efectivo del andén	
Carrera 3 entre Calle 6 y Calle 7	-	Concreto	Bueno	Anden angosto, presenta señales que reducen el ancho efectivo del andén	
Calle 6 entre Carrera 2 y Carrera 3	-	Concreto	Bueno	Anden angosto, presenta señales que reducen el ancho efectivo del andén y estacionamiento de vehículos en andén.	

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca.

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Calle 6 entre Carrera 3 y Carrera 4	-	Concreto	Bueno	Andén en buen estado, presenta señalización y postes que reducen el ancho efectivo del andén	
Cll 4 - Crr 6	-		Bueno	Andén angosto con obstáculos como postes de luz y señalización	
Cll 4 - Crr 5	-		Regular	Andén angosto con obstáculos como postes de luz y señalización	
Crr 6 - Cll 5	-		Bueno	Andén angosto con obstáculos como postes de luz y señalización	

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Nombre sector/tramo	Ubicación	Tipo de superficie	Estado (regular, malo o bueno)	Observaciones	Fotografía
Carrera 6 con Calle 1a	Sentido hacia casco urbano, costado derecho	Anden articulado de ladrillo recocido	Bueno	En el andén se presentan obstáculos como árboles, señales de tránsito, y vegetación	
Carrera 6 con Calle 1a	Sentido hacia casco urbano costado izquierdo	Rígido	Regular/Bueno	El andén presenta cambios de nivel, obstáculos por postes de luz y reparcho por reparaciones	
Calle 1a con Carrera 6	Saliendo del casco urbano, costado derecho en el centro de salud	Anden articulado de ladrillo recocido	Bueno	Se presenta vegetación sobre el andén	
Calle 1 con carrera 6	Entrando a Vía municipal por Calle 1 - Intersección - Costado derecho	Anden articulado de ladrillo recocido	Bueno	Vegetación sobre el andén	

Fuente: Elaboración propia a partir de la toma de información en campo.

En los tramos analizados se identifican distintos tipos de superficie, entre ellos concreto, materiales rígidos articulados y vía en afirmado. En algunos puntos, como la salida hacia la vereda El Salitre y el ingreso por la vereda San José, no se cuenta con andén y el desplazamiento peatonal se realiza por senderos naturales o sobre la vía vehicular.

Entre las observaciones recurrentes se mencionan cambios de nivel, ancho variable del andén, y presencia de postes, señalización u otros elementos, como vegetación, que

reducen su ancho efectivo. Adicionalmente, durante el recorrido realizado no se encontró cicloinfraestructura existente. Así mismo, no se evidenció ningún elemento implementado para la movilidad accesible, en particular, no se evidenciaron, rampas, vados o losetas táctiles.

5.5.3.3 Señalización vial

La señalización vial del municipio de Guasca constituye un elemento esencial para la organización del tránsito, la orientación de los usuarios de la vía y la prevención de riesgos asociados a la movilidad urbana y rural. Su correcta implementación permite mejorar las condiciones de seguridad vial, facilitar la circulación vehicular y peatonal y ofrecer una adecuada comunicación de las condiciones existentes en la infraestructura vial, conforme a los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización Vial de Colombia.

Con el propósito de determinar el estado actual de la señalización existente, en el marco de este documento, se realizó un diagnóstico de campo de los dispositivos de señalización vertical, horizontal y de regulación del tránsito ubicado en los principales corredores urbanos del municipio, los mismos que se seleccionaron para realizar el estudio de espacio público del capítulo anterior (Ver **Figura 33**). Este diagnóstico permitió identificar la cantidad, tipo, ubicación y estado de conservación de los elementos existentes, como herramienta base para la formulación de programas de mantenimiento, reposición y ampliación de la señalización municipal.

Para clasificar el estado de pavimento se presenta la siguiente tabla con las 3 categorías usadas en campo, junto a ejemplos fotográficos:

Tabla 17. Tabla consolidada del estado de señalización

Estado	Observaciones	Fotografía
Buena	Tablero de la señal sin daños y lisa. Poste recto y sin corrosión. Libre de obstáculos y visible a la distancia. Con colores conservados. Libre de grafitis.	

Estado	Observaciones	Fotografía
Regular	Tablero de la señal con desgaste moderado o pequeños rayones. Poste con corrosión superficial. Parcialmente obstruida por vegetación u otros elementos. Con perdida moderada de brillo en los colores. Con presencia de suciedad o grafitis leves que no impiden la lectura.	
Mala	Tablero de la señal rota o doblada. Poste muy inclinado o inestable. Totalmente obstruida o sin visibilidad. Con colores muy decolorados o inexistentes. Con grafitis o suciedad que impide la lectura.	

Fuente: Elaboración propia a partir de la toma de información en campo.

Como resultado del diagnóstico realizado se identificaron 102 señales verticales, clasificadas de la siguiente manera:

Tabla 18. Tabla consolidada de estado de señalización

N°	Ubicación	Estado (malo, regular, bueno)	Observaciones
1	Calle 1-Carrera 3	Regular	Señal reglamentaria
2	Calle 1-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
3	Calle 1-Carrera 3	Regular	Señal reglamentaria
4	Calle 1-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
5	Calle 1-Carrera 3	Regular	Señal informativa
6	Calle 1-Carrera 3	Bueno	Señal preventiva
7	Calle 1-Carrera 3	Bueno	Señal informativa
8	Calle 1-Carrera 3	Regular	Señal preventiva

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca

N°	Ubicación	Estado (malo, regular, bueno)	Observaciones
9	Calle 1-Carrera 3	Bueno	Señal preventiva
10	Calle 1-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
11	Calle 1-Carrera 3	Bueno	Señal preventiva
12	Calle 1-Carrera 3	Bueno	Señal preventiva
13	Calle 1-Carrera 3	Regular	Señal preventiva
14	Calle 1-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
15	Calle 1-Carrera 6	Regular	Señal informativa
16	Calle 1-Carrera 6	Regular	Señal reglamentaria
17	Calle 1-Carrera 6	Regular	Señal preventiva
18	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal preventiva
19	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal preventiva
20	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal preventiva
21	Calle 1-Carrera 6	Regular	Señal reglamentaria
22	Calle 1-Carrera 6	Regular	Señal preventiva
23	Calle 1-Carrera 6	Malo	Señal preventiva
24	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal informativa
25	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal informativa
26	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal preventiva
27	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal informativa
28	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal informativa
29	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
30	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal preventiva
31	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal informativa
32	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal informativa
33	Calle 1-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
34	Calle 1A-Carrera 7A	Bueno	Señal reglamentaria
35	Calle 1A-Carrera 7A	Bueno	Señal reglamentaria
36	Calle 1A-Carrera 7A	Bueno	Señal reglamentaria
37	Calle 1A-Carrera 7A	Bueno	Señal preventiva
38	Calle 1A-Carrera 7A	Bueno	Señal reglamentaria
39	Calle 1A-Carrera 7A	Bueno	Señal reglamentaria
40	Calle 1A-Carrera 7A	Bueno	Señal preventiva
41	Calle 1A-Carrera 7A	Bueno	Señal reglamentaria
42	Calle 1A-Carrera 7A	Bueno	Señal reglamentaria
43	Calle 3-Carrera1A	Bueno	Señal reglamentaria
44	Calle 3-Carrera1A	Bueno	Señal reglamentaria
45	Calle 3-Carrera1A	Bueno	Señal reglamentaria
46	Calle 3-Carrera1A	Regular	Señal reglamentaria
47	Calle 3-Carrera1A	Bueno	Señal reglamentaria

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca

N°	Ubicación	Estado (malo, regular, bueno)	Observaciones
48	Calle 3-Carrera1A	Bueno	Señal reglamentaria
49	Calle 4-Carrera 1	Regular	Señal reglamentaria
50	Calle 4-Carrera 1	Bueno	Señal reglamentaria
51	Calle 4-Carrera 1	Bueno	Señal reglamentaria
52	Calle 4-Carrera 1	Bueno	Señal preventiva
53	Calle 6-Carrera 3	Regular	Señal reglamentaria
54	Calle 6-Carrera 3	Regular	Señal reglamentaria
55	Calle 6-Carrera 3	Malo	Señal reglamentaria
56	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
57	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
58	Calle 6-Carrera 3	Malo	Señal preventiva
59	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
60	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
61	Calle 6-Carrera 3	Regular	Señal preventiva
62	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
63	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
64	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal preventiva
65	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
66	Calle 6-Carrera 3	Regular	Señal preventiva
67	Calle 6-Carrera 3	Regular	Señal reglamentaria
68	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
69	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
70	Calle 6-Carrera 3	Regular	Señal reglamentaria
71	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
72	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
73	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
74	Calle 6-Carrera 3	Regular	Señal reglamentaria
75	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
76	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal preventiva
77	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
78	Calle 6-Carrera 3	Bueno	Señal reglamentaria
79	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal preventiva
80	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
81	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal preventiva
82	Calle 4-Carrera 6	Regular	Señal preventiva
83	Calle 4-Carrera 6	Regular	Señal preventiva
84	Calle 4-Carrera 6	Regular	Señal preventiva
85	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
86	Calle 4-Carrera 6	Regular	Señal reglamentaria

N°	Ubicación	Estado (malo, regular, bueno)	Observaciones
87	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal preventiva
88	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
89	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
90	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
91	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
92	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
93	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
94	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
95	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
96	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
97	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal reglamentaria
98	Calle 4-Carrera 6	Regular	Señal reglamentaria
99	Calle 4-Carrera 6	Regular	Señal preventiva
100	Calle 4-Carrera 6	Regular	Señal reglamentaria
101	Calle 4-Carrera 6	Malo	Señal preventiva
102	Calle 4-Carrera 6	Bueno	Señal preventiva

Fuente: Elaboración propia a partir de la toma de información en campo.

Con esta información se pudo clasificar la señalización, conforme a los criterios del Manual de Señalización Vial de Colombia según el tipo de señal, tal como se muestra a continuación:

Tabla 19. Tipo de señales del inventario realizado.

Tipo de señal	Cantidad	Porcentaje
Señal reglamentaria	62	61%
Señal preventiva	31	30%
Señal informativa	9	9%

Fuente: Elaboración propia a partir de la toma de información en campo.

De acuerdo con la información del trabajo de campo realizado sobre los corredores principales del municipio del tipo de señal reglamentaria, la mayor participación son de señales SR-01, SR-30 y SR-38, demostrando que los cruces viales del municipio se establecen con prioridad de pare y la gestión de la velocidad de los corredores visitados se gestionan con la señalización vertical, así como el correcto flujo por las calles. Mientras que para las señales preventivas las más repetidas son las SP-46 y SP-47, demostrando la gestión para los cruces peatonales y la SP-25 para la gestión de la velocidad en los corredores evaluados.

Por otro, se clasificó la señalización por su estado de conservación en el momento de hacer el inventario, a continuación, se presentan los resultados, de los 102 elementos verticales aforados.

Tabla 20. Estado de señales del inventario realizado.

Estado de señal	Cantidad	Porcentaje
Bueno	72	71%
Regular	26	25%
Malo	4	4%

Fuente: Elaboración propia a partir de la toma de información en campo.

Este resultado deja ver, que la mayoría de la señalización del municipio se encuentra en buen estado, entre otros, por la buena cultura ciudadana y el mantenimiento que se realizada desde la autoridad local.

Por otro lado, como resultado de la participación ciudadana descrito en el capítulo 5.6.1, el municipio de Guasca y el equipo estructurador del presente documento, identificaron puntos donde se requiere señalización o la señalización existente no es clara para los conductores que circulan por el municipio. Estos puntos se localizan en la siguiente figura.

Respecto a la red vial rural del municipio, se evidenció que actualmente señalización vial instalada en corredores rurales es mínima, contando solo con señalización informativa hacia algunas veredas y sitios de interés, situación que representa una condición desfavorable para la seguridad de las y los usuarios. La ausencia de señales preventivas, reglamentarias e informativas en estos sectores limita la orientación de conductores y peatones, especialmente en puntos donde se presentan condiciones particulares de operación como curvas cerradas y pendientes pronunciadas.

Esta situación adquiere especial relevancia debido a que, como se ha mencionado antes, la movilidad rural del municipio soporta actividades agropecuarias, transporte escolar, desplazamientos comunitarios y recorridos asociados al turismo de naturaleza.

5.5.3.4 Conectividad rural

El municipio de Guasca presenta una marcada vocación rural, donde la conectividad entre la cabecera municipal y las diferentes veredas constituye un elemento estratégico para permitir el acceso de la población a los servicios de salud, educación, comercio, actividades administrativas y demás equipamientos municipales. Asimismo, la red vial rural soporta la movilidad asociada a las actividades agropecuarias, el transporte de productos hacia los mercados regionales y el desarrollo del turismo de naturaleza, siendo uno de los principales ejes para el crecimiento económico del municipio.

De acuerdo con el diagnóstico del Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT), la red vial del municipio alcanza aproximadamente 206 km, distribuidos entre vías urbanas y rurales pavimentadas, en afirmado y caminos veredales. De esa red vial, más del 94 % de los kilómetros del municipio son de vías terciarias que conectan las catorce (14) veredas de este, ya que todas cuentan con acceso carreteable. Sin embargo, la infraestructura que presenta limitaciones relacionadas con el ancho de calzada, la presencia de pendientes pronunciadas, deficiencias en el drenaje y afectaciones ocasionadas por las temporadas de lluvia, condiciones que inciden directamente en los tiempos de desplazamiento y en los costos de transporte.

En términos de accesibilidad¹, el Plan Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres (PMGRD) clasifica las veredas del municipio en niveles de accesibilidad alta, media y baja, dependiendo de sus condiciones de conectividad y facilidad de acceso hacia el casco

¹ Accesibilidad según el PMGRD: la capacidad de acceso de la población rural con el casco urbano, especialmente desde la perspectiva de reducción del riesgo y atención de emergencias.

urbano. Las veredas Flores, Pastor Ospina, La Floresta, San Isidro, San José, Santa Lucía, Salitre y Santa Isabel presentan una accesibilidad alta, mientras que Mariano Ospina, Santa Bárbara, Santuario y algunos sectores de La Trinidad y Santa Ana presentan accesibilidad media. Por su parte, sectores de las veredas Concepción, Trinidad (sector San Francisco) y Santa Ana Alta registran las condiciones de accesibilidad más limitadas debido a las características topográficas y al estado de la infraestructura vial.

Como complemento al diagnóstico, se estimaron los tiempos promedio de desplazamiento en vehículo particular entre las principales veredas y el casco urbano de Guasca, los cuales permiten identificar la facilidad de acceso de la población hacia los servicios y equipamientos municipales.

Tabla 21. Tiempos y distancia de los centros rurales al casco urbano de Guasca.

Vereda	Distancia aproximada (km)	Tiempo promedio (min)
Flores	4,0	8
Pastor Ospina	4,5	14
San Isidro	5,5	16
La Floresta	16,3	35
San José	3,7	12
Santa Lucía	5,3	16
Salitre	14,0	21
Santa Isabel	17,6	30
Mariano Ospina	5,2	14
Santa Bárbara	3,3	10
Santuario	2,6	9
La Trinidad	13,5	28
Santa Ana	7,1	20
Concepción	16,0	35

Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

La información evidencia que las veredas ubicadas en el entorno inmediato de la cabecera municipal presentan tiempos de desplazamiento inferiores a 15 minutos, favoreciendo el acceso a los servicios básicos y a los equipamientos municipales. En contraste, las veredas localizadas en los sectores más alejados del municipio, como Concepción, Santa Isabel y algunos sectores de La Trinidad registran tiempos de recorrido superiores a 25 minutos, situación que puede incrementarse durante las temporadas de lluvia debido al deterioro de las vías terciarias.

5.5.3.5 Impacto de eventos y población flotante

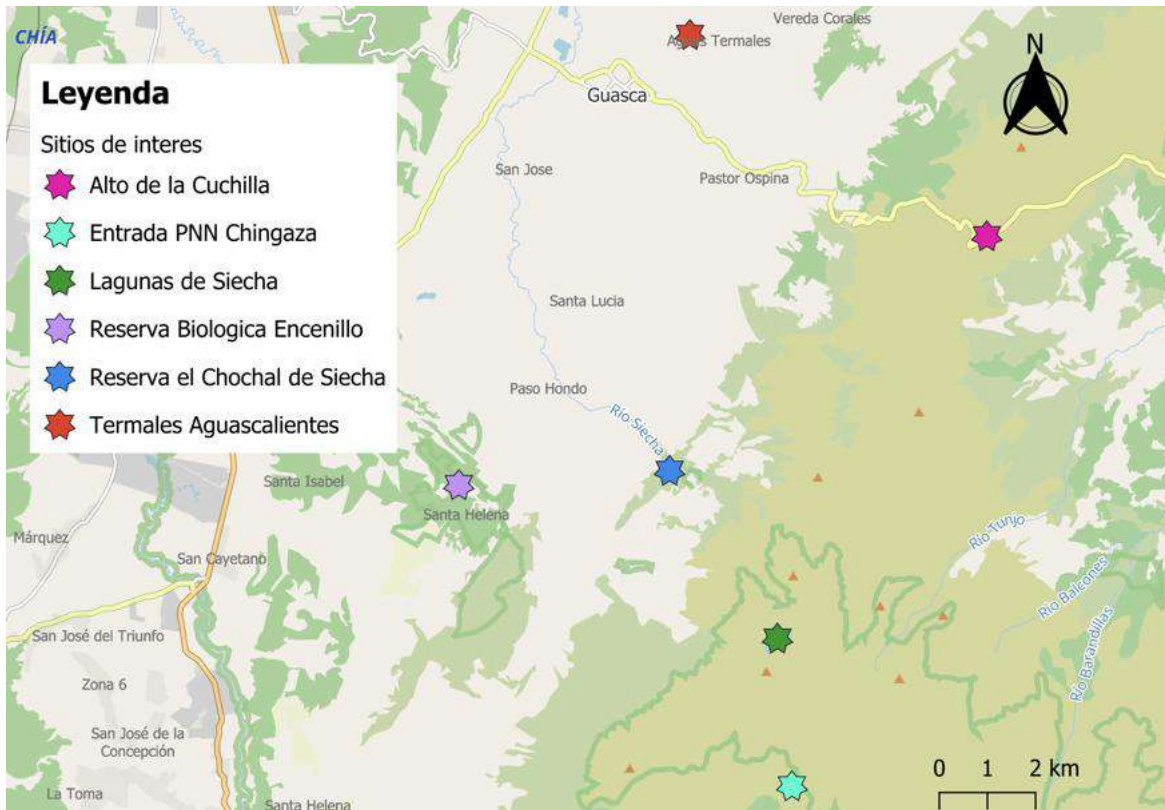
La movilidad en el municipio de Guasca presenta variaciones importantes durante determinadas épocas del año debido al incremento de la población flotante, conformada principalmente por visitantes provenientes de Bogotá D.C., municipios de la Sabana Centro, la provincia del Guavio y otras regiones del departamento de Cundinamarca. Esta condición responde a la cercanía del municipio con la capital del país, su vocación turística y ambiental, así como a la programación de eventos culturales, deportivos y religiosos que generan un aumento temporal en la demanda de viajes y en la utilización de la infraestructura vial.

Uno de los principales factores que incide en la movilidad corresponde al turismo de naturaleza asociado al acceso al Parque Nacional Natural Chingaza, especialmente por el sector de Siecha, donde se localizan la reserva natural el Chochal de Siecha y las lagunas de Siecha. Estos atractivos reciben un importante flujo de visitantes durante fines de semana, puentes festivos y temporadas vacacionales, generando un incremento en los volúmenes de tránsito sobre la red vial rural y departamental de acceso.

A este comportamiento se suma el incremento de ciclistas recreativos que utilizan la vía departamental hacia el Alto de La Cuchilla y la provincia del Guavio, corredor que se ha consolidado como una de las rutas de entrenamiento más frecuentadas por deportistas provenientes de Bogotá y municipios cercanos, incrementando la interacción entre bicicletas, motocicletas y vehículos particulares.

Así mismo, las Termas de Aguascalientes, ubicadas al norte del municipio, representan uno de los principales polos de atracción turística de Guasca y un importante atractor y generador de viajes. Este complejo turístico ofrece servicios de bienestar y recreación, lo que atrae visitantes provenientes de Bogotá, la Sabana Centro, la provincia del Guavio y otros municipios de Cundinamarca. Como consecuencia, se incrementa la demanda de movilidad sobre las vías de acceso al sector, especialmente durante fines de semana y temporadas vacacionales.

Figura 35. Localización de sitios de interés turísticos en el municipio de Guasca.



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

El municipio también registra aumentos significativos en la movilidad durante la realización de eventos de carácter deportivo. Entre ellos se destaca la Carrera New Balance, desarrollada habitualmente en el mes de octubre, la cual congrega más de 1.000 competidores, además de acompañantes, personal logístico y espectadores, generando una alta demanda de estacionamiento y restricciones temporales a la circulación en los corredores utilizados para la competencia. De igual manera, el evento Let's Run La Cuchilla, realizado en el mes de marzo, incrementa la afluencia de corredores y visitantes, requiriendo medidas especiales para la regulación del tránsito y la seguridad de los participantes.

En el ámbito cultural y religioso, el municipio presenta una importante concentración de personas durante la Semana Santa, las celebraciones de Corpus Christi y las festividades en honor a la Virgen de Fátima, eventos que generan desplazamientos hacia el centro urbano y aumentan la circulación peatonal alrededor del templo parroquial, el parque principal y las vías adyacentes. Asimismo, durante la Semana Cultural, desarrollada

generalmente en la segunda semana de diciembre, se realizan actividades artísticas, recreativas y comerciales que requieren el cierre temporal del parque principal y la implementación de planes de manejo de tránsito para garantizar la movilidad y la seguridad de asistentes y residentes.

Durante el mes de diciembre y la temporada de fiestas navideñas también se registra un incremento considerable de la población flotante, asociado al retorno de residentes, la visita de turistas y el desarrollo de actividades comerciales y recreativas. Estas condiciones generan un aumento en los volúmenes de tránsito, la ocupación de zonas de estacionamiento y la demanda de espacio público en el casco urbano, especialmente en el entorno del parque principal y de los corredores comerciales.

A continuación, un resumen de los eventos más importante del municipio:

Tabla 22. Eventos representativos del municipio.

Nombre del evento	Mes	Duración	Afluencia estimada
Semana Santa	Marzo o Abril	1 semana	
Fiesta Corpus Christi	Mayo o Junio	2 días	
Celebración de la Virgen de Fatima	Mayo	2 días	
Carrera New Balance	Octubre	1 día	Más de 1300 personas
Let's Run – La Cuchilla	Marzo	1 día	Más de 500 personas
Semana Cultural de Guasca	Septiembre	1 semana	
Temporada navideña	Diciembre	3 semanas	

Fuente: Elaboración propia con información del gobierno municipal.

5.6. Consolidado del diagnóstico

El diagnóstico desarrollado en el presente documento permitió identificar las principales características de movilidad del municipio de Guasca, así como las fortalezas, limitaciones y oportunidades de mejora que inciden en el desplazamiento seguro y eficiente de residentes y visitantes. El análisis de los tres ejes abordados en el diagnóstico, permitió, entre otros obtener las siguientes conclusiones:

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Tabla 23. Matriz de hallazgos en el diagnóstico de Guasca.

Eje	Hallazgo	Evidencia	Consecuencia
Transporte de personas	Concentración de la movilidad en los principales corredores urbanos.	Las carreras 1 y 3 y las calles 4 y 5 concentran actividades comerciales y de servicios, donde confluyen vehículos particulares, transporte público, transporte de carga y modos activos, además de los viajes intermunicipales hacia Bogotá y el Guavio.	Mayor interacción entre peatones, transporte público, vehículos particulares y de carga, generando conflictos operacionales y mayor demanda sobre la infraestructura vial.
Transporte de personas	El estacionamiento en vía genera conflictos puntuales, pero no episodios generalizados de congestión.	Se identificaron 19 puntos críticos con estacionamiento no regulado, ascenso y descenso de pasajeros, cargue y descargue y operación de transporte escolar. Durante las observaciones no se evidenciaron colas prolongadas, sino afectaciones localizadas al flujo vehicular y peatonal.	Disminución de la capacidad vial, reducción de la visibilidad en intersecciones, interferencia con la movilidad peatonal y aumento del riesgo de siniestros viales.
Transporte de personas	La movilidad activa presenta baja participación y condiciones poco favorables para su uso.	La bicicleta no registró respuestas como modo principal de transporte. Menos del 24 % de los encuestados calificó como cómoda o muy cómoda la experiencia de caminar o montar bicicleta en el municipio.	Desincentivo al uso de modos sostenibles, mayor dependencia del vehículo particular y pérdida de oportunidades para promover una movilidad saludable y segura
Transporte de personas	Existe una marcada diferencia en los patrones de movilidad entre la zona urbana y la zona rural.	El 56 % de los habitantes rurales utiliza el vehículo particular como modo principal, mientras que en la zona urbana el 50 % de los desplazamientos se realizan caminando. Los recorridos a pie son de 54 minutos diarios en promedio en la zona rural frente a 22 minutos en la urbana.	Mayor dependencia del vehículo motorizado en la zona rural y necesidad de fortalecer la conectividad y las alternativas de transporte para mejorar el acceso a servicios y oportunidades.

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**

Eje	Hallazgo	Evidencia	Consecuencia
Seguridad vial	Incremento reciente de la siniestralidad vial.	Entre 2021 y 2023 aumentó el número de víctimas fatales y en 2024 se incrementó el número de personas lesionadas.	Mayor impacto social y económico, así como necesidad de fortalecer las acciones de prevención y control.
Seguridad vial	Los motociclistas constituyen el actor vial con mayor nivel de exposición al riesgo	El 69,2 % de las víctimas registradas en siniestros viales corresponde a motociclistas.	Necesidad de implementar medidas específicas para la protección de motociclistas y demás actores viales vulnerables.
Seguridad vial	La población en edad productiva concentra la mayor cantidad de víctimas por siniestros viales.	El 88,5 % de las víctimas corresponde a personas entre 15 y 60 años, y el 76,9 % de las víctimas son hombres (20 de 26).	Afectación de la población económicamente activa, con impactos sociales y económicos para el municipio.
Seguridad vial	Concentración de siniestros en corredores urbanos y accesos al municipio.	Se identificaron 19 puntos con condiciones que pueden afectar la seguridad vial. Entre estos, 7 presentan reportes de circulación a velocidades elevadas; 2 corresponden a zonas escolares con reporte de exceso de velocidad y 2 se ubican en zonas escolares con alta interacción entre estudiantes y vehículos; 2 presentan actividades de cargue y descargue; 3 corresponden a sectores donde la comunidad reporta la ocurrencia de siniestros viales, uno de ellos con víctima fatal; 1 presenta reporte de realización de piques ilegales y 11 evidencian una alta interacción entre peatones, motociclistas y vehículos particulares o de carga.	Estas condiciones pueden incrementar la exposición al riesgo de siniestros viales, generar conflictos entre los diferentes actores viales, reducir la visibilidad en puntos estratégicos y afectar la movilidad y la seguridad, especialmente en zonas residenciales, escolares, comerciales, turísticas y de acceso a servicios esenciales como el centro de salud.

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca

Eje	Hallazgo	Evidencia	Consecuencia
Infraestructura y conectividad urbana-rural	Estado regular de la infraestructura vial urbana.	Se identificaron fisuras, baches y deterioros puntuales en la mayor parte de la red vial, además de tramos en afirmado hacia algunos accesos veredales.	Reducción del nivel de servicio, incrementa de los costos de operación vehicular y necesidad de priorizar intervenciones de mantenimiento.
Infraestructura y conectividad urbana-rural	Deficiente infraestructura peatonal.	En gran parte del casco urbano no existen andenes; donde existen, presentan discontinuidades, anchos insuficientes y obstáculos físicos.	Desincentivo a la movilidad peatonal, menor accesibilidad y mayor exposición al riesgo de siniestros.
Infraestructura y conectividad urbana-rural	Ausencia de infraestructura para bicicletas.	No se identificaron ciclorrutas ni infraestructura exclusiva para la circulación de ciclistas.	Desincentivo al uso de la bicicleta, menor promoción de la movilidad sostenible y mayor exposición de los ciclistas al tránsito motorizado.
Infraestructura y conectividad urbana-rural	La conectividad del municipio depende principalmente de la red vial terciaria, la cual presenta limitaciones funcionales	El diagnóstico evidencia diferencias en las condiciones de acceso entre veredas y presencia de tramos con infraestructura vial en estado regular o deficiente.	Reducción de la conectividad territorial y mayores tiempos de desplazamiento para la población rural.
Infraestructura y conectividad urbana-rural	Incremento de la demanda de viajes por actividades turísticas y recreativas.	El acceso al Parque Nacional Natural Chingaza, Lagunas de Siecha, Termas de Aguascalientes, la ruta ciclista hacia el Guavio y eventos deportivos puntuales en el año, generan incrementos de tránsito durante fines de semana y temporadas vacacionales.	Aumento temporal de los volúmenes de tránsito y mayor demanda sobre la infraestructura vial y el espacio público.

Fuente: Elaboración propia

5.6.1. Primera etapa de participación ciudadana

En el marco de la etapa de diagnóstico para la formulación del PEMOV, el día 24 de julio de 2026 se realizó la jornada de participación ciudadana y actores de interés con el objetivo de socializar el avance en la construcción del instrumento, además, recopilar información relevante sobre las necesidades y problemas del sistema de movilidad en

Guasca, y así garantizar que el instrumento esté alineado con las realidades y prioridades de la comunidad fortaleciendo así el ejercicio democrático al involucrar a las y los guasqueños en la toma de decisiones que afectan su movilidad.

El espacio tuvo un alcance de 14 personas y más de 25 aportes en los componentes de estudio abordados en el presente diagnóstico, los cuales fueron incorporados al mismo. La metodología de participación ciudadana se encuentra en el **Anexo-Metodología de participación ciudadana.docx**

Figura 36. Espacio de participación ciudadana para la fase de diagnóstico



Fuente: Elaboración propia



6. Visión

En 2034, Guasca será un municipio con una movilidad segura, accesible y sostenible, articulada entre el área urbana y rural, que facilite los desplazamientos de habitantes y visitantes y fortalezca la conectividad con las actividades educativas, laborales, productivas y turísticas. El municipio contará con mejores condiciones para la movilidad peatonal y ciclista, un transporte público y rural más accesible, una infraestructura vial y de movilidad activa en mejores condiciones y una gestión del tránsito orientada a ordenar la circulación, mejorar la conectividad y reducir los riesgos de siniestros viales.

7. Formulación

La formulación del PEMOV comprende el conjunto de objetivos, programas y proyectos definidos a partir del diagnóstico y de las condiciones de movilidad identificadas en el municipio de Guasca, orientados a establecer acciones concretas para atender las principales necesidades identificadas en el capítulo 5 y de esta manera fortalecer las condiciones de movilidad en el territorio, en este apartado se presentan las iniciativas formuladas y su estructura de intervención, junto con la descripción de los proyectos priorizados para el municipio. El detalle de la formulación se encuentra en el siguiente enlace: **Anexo Formulación Guasca.xlsx**

7.1. Transporte de personas

Los programas y proyectos planteados tienen como alcance mejorar las condiciones de movilidad del municipio mediante intervenciones articuladas sobre la infraestructura, la movilidad activa, el transporte público y la gestión del tránsito. Las acciones contemplan el fortalecimiento de la infraestructura peatonal y ciclista mediante urbanismo táctico y cicloinfraestructura, la promoción de desplazamientos sostenibles en entornos escolares, el mejoramiento de paradas y servicios de transporte público, incluyendo alternativas de transporte de corta distancia basadas en bicicleta, así como la regulación del estacionamiento y el ordenamiento de la circulación vial.

De manera complementaria, se incorpora la gestión operativa del tránsito en zonas y periodos de alta demanda, buscando mejorar el uso del espacio vial, reducir conflictos entre actores, mejorar la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos y consolidar un sistema de movilidad más seguro, sostenible, organizado y articulado con las dinámicas urbanas y rurales del municipio.

Objetivo específico: Promover los modos activos de transporte

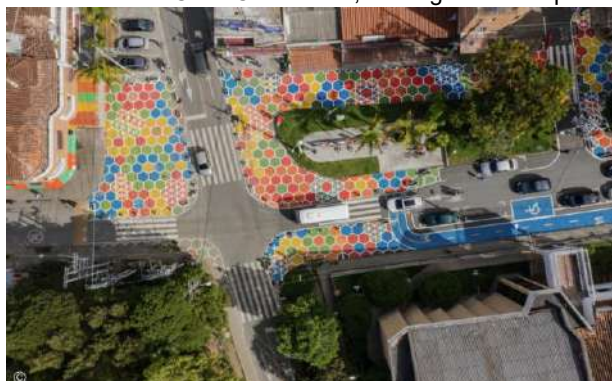
Programa 1.1. Mejora de las condiciones de la infraestructura para la movilidad activa:

Programa orientado a mejorar las condiciones de seguridad, accesibilidad y continuidad de la infraestructura para peatones y ciclistas, mediante intervenciones de urbanismo táctico y la implementación de cicloinfraestructura en sectores estratégicos del municipio.

Proyecto 1.1.1. Implementación de urbanismo táctico

El proyecto busca mejorar las condiciones de seguridad para peatones y ciclistas mediante intervenciones temporales de bajo costo que permitan reorganizar el espacio vial y reducir conflictos entre usuarios. Incluye demarcación horizontal y dispositivos temporales de canalización y segregación física, priorizando sectores con alta interacción entre peatones y vehículos.

Intervención Calle Consciente, Rionegro – Antioquia



Fuente: ArchDaily.cl

Proyecto 1.1.2 Construcción de cicloinfraestructura

El proyecto contempla la implementación de infraestructura ciclista segura y segregada en corredores estratégicos del municipio, con el propósito de mejorar las condiciones de circulación, reducir conflictos con vehículos motorizados y promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. Incluye elementos de segregación física y visual, así como señalización horizontal y vertical. Conforme a la Guía de Ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas (Ministerio de Transporte, reglamentada por la Resolución 3258 de 2018), implica estructura de pavimento propia y geometría diseñada.

Bici carril en la ciudad de Cali, Valle del Cauca



Fuente: Alcaldía de Cali

Programa 1.2. Campañas para la promoción de la movilidad activa: Programa orientado a promover los desplazamientos en bicicleta y a pie en entornos escolares, mediante acciones de formación, sensibilización, dotación y acompañamiento que fomenten una movilidad segura y sostenible.

Proyecto 1.2.1. Promoción de los desplazamientos en bicicleta a entornos escolares

El proyecto busca incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte escolar mediante la entrega de bicicletas y elementos de seguridad, acompañados de acciones de formación en seguridad vial y uso responsable. Contribuye a mejorar la accesibilidad a la educación, reducir costos de transporte y promover hábitos de movilidad sostenible.

CundiEscarabajos - Gobernación de Cundinamarca.



Fuente: Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca.

Proyecto 1.2.2 Promoción de los desplazamientos en caminata a entornos escolares

El proyecto busca incentivar los desplazamientos a pie hacia y desde las instituciones educativas mediante la identificación y adecuación de rutas escolares seguras y acciones de acompañamiento y sensibilización. Incluye señalización y orientación de recorridos, mejoramiento de cruces peatonales y formación en seguridad vial, fortaleciendo la autonomía y seguridad de los estudiantes.

Intervención Programa Caminos seguros – Gobernación de Antioquia



Fuente: Covipacífico

Objetivo específico: Fortalecer las condiciones de prestación del servicio de transporte público

Programa 1.3. Consolidación del Transporte Público: Programa orientado a fortalecer las condiciones de operación y accesibilidad del transporte público mediante el mejoramiento de la infraestructura de apoyo y la implementación de alternativas de transporte complementarias.

Proyecto 1.3.1. Señalización e instalación de mobiliario en paradas de transporte público

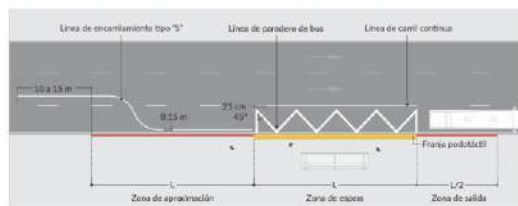
El proyecto busca mejorar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad de las paradas de transporte público mediante la instalación de señalización informativa y mobiliario urbano. Incluye elementos como señalización de rutas y horarios, iluminación, bancas y estructuras de protección frente a las condiciones climáticas, contribuyendo al ordenamiento del espacio público y a una mejor experiencia del usuario.

Parada de bus- Rionegro, Antioquia



Fuente: Alcaldía de Rionegro

Demarcación de paraderos de buses de transporte público colectivo en corredores no exclusivos



Fuente: Manual de señalización vial de Colombia

Proyecto 1.3.2 Implementación del servicio transporte público basado en bicicleta

El proyecto busca implementar un servicio organizado de transporte de pasajeros mediante bicicletas adaptadas, como **bicitaxis** o **tricimóviles**, para recorridos de corta distancia. El servicio podrá conectar zonas residenciales, centros poblados, equipamientos, zonas comerciales y puntos de conexión con otros sistemas de transporte. Incluye la definición de rutas, paradas, horarios, tarifas y un modelo de operación articulado con la infraestructura peatonal y ciclista.

Servicio de bicitaxi "Trurtle"- Paris, Francia



Fuente: connectedcycle.com

Objetivo específico: Mejorar el ordenamiento del tránsito y el uso del espacio vial

Programa 1.1. Mejora de las condiciones de la infraestructura para la movilidad activa: Programa orientado a mejorar la organización, regulación y operación del tránsito mediante medidas de gestión vial que permitan optimizar la circulación, reducir conflictos y fortalecer la seguridad de los diferentes actores viales.

Proyecto 1.4.1 Establecimiento de las zonas de parqueo regulado

El proyecto busca organizar y regular el estacionamiento en vía mediante la delimitación y señalización de zonas autorizadas, facilitando el cumplimiento de las normas y reduciendo conflictos asociados al parqueo. Incluye análisis técnico para identificación de sectores e implementación a través de señalización vertical y horizontal para definir espacios, restricciones, horarios y condiciones de uso.

Zonas Azules de Estacionamiento, Facatativá.



Fuente: Alcaldía de Facatativá

Proyecto 1.4.2 Ordenamiento del tránsito vial en el área urbana de Guasca

El proyecto busca reorganizar la circulación vial mediante la modificación de sentidos de circulación, rediseño de intersecciones, implementación de rotondas y regulación de giros, contraflujos o carriles reversibles de acuerdo con los resultados de análisis técnicos. Las medidas buscan mejorar la capacidad y operación de la red vial, reducir conflictos y fortalecer la seguridad vial.

Cambio de sentidos viales en Barranquilla



Fuente: Alcaldía de Barranquilla.

Proyecto 1.4.3 Gestión operativa del tránsito en zonas y periodos de alta demanda.

El proyecto contempla la conformación de grupos de gestión en vía para apoyar la regulación del tránsito, organizar el ascenso y descenso de pasajeros, gestionar situaciones de alta demanda y atender incidentes menores. Incluye orientación a

usuarios, apoyo a cierres o eventos y reporte de condiciones que afecten la circulación y seguridad vial.

Gestores de movilidad –GPS- de Cundinamarca.



Fuente: Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca

7.2. Seguridad Vial

En materia de seguridad vial, la formulación del PEMOV se orienta a reducir el riesgo de lesiones graves y fatales por siniestros viales, mediante proyectos formulados a partir de las condiciones y situaciones identificadas en el diagnóstico. Estos proyectos abordan aspectos relacionados con los comportamientos de los actores viales, las condiciones de infraestructura, la gestión de la velocidad, la movilidad activa y las acciones de control, de acuerdo con las necesidades identificadas en el municipio:

Objetivo específico: Reducir el riesgo de lesiones graves y fatales por siniestros viales.

Programa 2.1. Movilidad activa: Programa orientado a promover desplazamientos peatonales y en bicicleta seguros, especialmente en sectores donde estos modos hacen parte de los recorridos laborales y productivos.

Proyecto 2.1.1. Promoción de la movilidad activa y segura en los desplazamientos laborales rurales

Promoción de desplazamientos peatonales y en bicicleta seguros asociados a los viajes laborales rurales, considerando las dinámicas de movilidad de las 14 veredas de Guasca y las actividades productivas que generan desplazamientos cotidianos en estos sectores. El proyecto contempla la identificación de los principales recorridos peatonales y ciclistas entre las veredas y el casco urbano, así como la realización de jornadas de promoción, actividades pedagógicas y divulgación de contenidos relacionados con visibilidad, circulación por la vía, interacción con vehículos motorizados y reconocimiento de situaciones que incrementen la exposición durante los desplazamientos. Las acciones podrán focalizarse en sectores rurales con presencia de desplazamientos peatonales y ciclistas asociados a actividades laborales y productivas.

Jornada Comunitaria para el Desarrollo, Caquetá



Fuente: Fuerza Aeroespacial Colombiana, 2025

Programa 2.2. Comportamiento seguro: Programa orientado a la promoción de prácticas de comportamiento seguro entre los actores viales, de acuerdo con las situaciones identificadas en el municipio.

Proyecto 2.2.1. Uso seguro de motocicletas

Promoción de prácticas de conducción segura entre los usuarios de motocicleta, considerando la interacción con peatones, transporte público y vehículos particulares. El proyecto contempla el reconocimiento de las principales conductas de riesgo en los sectores priorizados y el desarrollo de jornadas de sensibilización, actividades pedagógicas y material divulgativo sobre velocidad adecuada, uso de elementos de protección y maniobras de circulación. Las acciones podrán focalizarse en la Carrera 3 entre calles 4 y 8, sector relacionado con el centro de despacho privado de transporte intermunicipal, y en la Calle 1, corredor asociado a equipamientos, sectores residenciales y conexiones con otros sectores del municipio, así como en nuevos sectores que requieran intervención de acuerdo con las situaciones observadas durante la ejecución.

Campaña Vial Motociclistas

Jornada de sensibilización
Motociclistas

 Fuente: Policarpa Nariño, 2024	 Fuente: Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, 2024
Proyecto 2.2.2. Promoción de movilidad segura para jóvenes Promoción de prácticas seguras de movilidad entre jóvenes como peatones, pasajeros, ciclistas y futuros conductores, de acuerdo con las condiciones de desplazamiento identificadas en los entornos educativos de Guasca. La población objetivo corresponde a jóvenes entre los 15 y 25 años, grupo de edad que presenta una mayor afectación por siniestros viales, por lo que las acciones estarán orientadas a fortalecer prácticas de movilidad segura y prevenir conductas que incrementen la exposición al riesgo durante sus desplazamientos. Las jornadas pedagógicas podrán abordar velocidad adecuada, reconocimiento de señales de tránsito, uso adecuado de elementos de protección, comportamiento seguro como peatón y ciclista, ascenso y descenso del transporte público, ubicación segura en la vía y prevención de conductas de riesgo, de acuerdo con la edad de los participantes y las situaciones identificadas en cada entorno. Las actividades podrán desarrollarse mediante jornadas pedagógicas, ejercicios prácticos, actividades participativas y material educativo, articuladas con las instituciones educativas del municipio. De acuerdo con los resultados del diagnóstico, las zonas identificadas para la posible focalización de las acciones corresponden al Colegio Domingo Savio, la IED Técnico Comercial Mariano Ospina Rodríguez, el Colegio Nacional Mariano Ospina Rodríguez, la Calle 1 entre carreras 1 y 2A, sector asociado a zona escolar, la Calle 1 con carrera 3A, sector de acceso y salida de estudiantes, y otros entornos educativos que presenten condiciones de exposición de estudiantes frente al tránsito vehicular.	
Campaña de sensibilización escolar Cundinamarca	



Fuente: Gobernación de Cundinamarca

Programa 2.3. Infraestructura segura: Programa orientado a la identificación, adecuación y mejoramiento de las condiciones de infraestructura que inciden en la seguridad vial de los diferentes actores viales.

Proyecto 2.3.1. Señalización para la seguridad vial

Señalización de sectores priorizados para la seguridad vial mediante elementos verticales, horizontales y medidas complementarias de infraestructura, de acuerdo con las características de cada punto y con el Manual de Señalización Vial vigente. Señalización vertical: instalación, reposición o actualización de señales reglamentarias, preventivas e informativas. Podrá contemplar señales relacionadas con regulación de velocidad, zonas escolares, prioridad peatonal, cruces peatonales, circulación y advertencia de condiciones particulares de la vía. Señalización horizontal: demarcación sobre la calzada mediante pintura vial u otros materiales, incluyendo cruces peatonales, líneas de detención, canalización de movimientos, símbolos, marcas viales y demás elementos requeridos para ordenar la circulación. Medidas complementarias: podrán contemplar elementos de canalización, segregación y adecuaciones puntuales de cruces que permitan mejorar las condiciones de circulación de los diferentes actores viales. Las zonas escolares tendrán prioridad para la identificación y priorización de intervenciones, sin limitar la atención de otros puntos de riesgo de siniestralidad vial identificados en el municipio. De acuerdo con los resultados del diagnóstico, las zonas identificadas para la posible focalización de las intervenciones corresponden a la Calle 1 entre carrera 2 y carrera 4, sector asociado al colegio; Calle 1 con carrera 3A, sector de acceso y salida de estudiantes; Calle 1 con carrera 6 y calle 1A, sector próximo a la unidad médica; Calle 6 con vía departamental; Calle 1A, próximo al Centro de Salud de Guasca; salida hacia la vereda La Floresta, sector de la Villa Olímpica; y salida hacia el barrio Villa Alicia.

Proyecto vías para la vida, Cundinamarca



Fuente: Gobernación de Cundinamarca

Proyecto 2.3.2. Auditorías e inspecciones de seguridad vial en el municipio

Identificación y evaluación de situaciones de riesgo para la seguridad vial mediante Auditorías de Seguridad Vial (ASV) en proyectos de infraestructura vial en las etapas de diseño y construcción e Inspecciones de Seguridad Vial (ISV) en vías en operación. Las ASV e ISV permitirán identificar condiciones de la infraestructura y del entorno que puedan favorecer la ocurrencia de siniestros viales, considerando aspectos como geometría y configuración de la vía, señalización vertical y horizontal, intersecciones, cruces peatonales, visibilidad, iluminación, condiciones de los márgenes de la vía, velocidades de operación y comportamiento de los diferentes usuarios. Para las ISV, se priorizarán los corredores rurales de conexión entre las veredas y la cabecera municipal, considerando las condiciones de circulación de peatones, ciclistas, motociclistas y demás usuarios de la vía. También podrán incluirse sectores de la cabecera municipal y otros puntos identificados con condiciones de riesgo de siniestralidad vial. Para las ASV, se considerarán los proyectos de infraestructura vial que adelante o proyecte el municipio, de acuerdo con su etapa de diseño o construcción. Los resultados permitirán establecer hallazgos, recomendaciones y medidas de tratamiento, que servirán como insumo para la formulación del respectivo plan de acción y su posterior seguimiento.

Auditorias e inspecciones en seguridad vial



Fuente: Gobierno de México, 2017

Programa 2.4. Gestión de la velocidad: Programa orientado a la aplicación de medidas físicas y de señalización para gestionar la velocidad de circulación de acuerdo con las características de cada sector.

Proyecto 2.4.1. Pacificación del tránsito en sectores priorizados

Aplicación de medidas físicas y de señalización orientadas a gestionar la velocidad, de acuerdo con las características de cada sector y las condiciones de operación de la vía. Las medidas podrán contemplar dispositivos de pacificación del tránsito, demarcación horizontal, señalización preventiva y reglamentaria, estrechamientos visuales o físicos de la calzada, canalización de trayectorias y otros elementos de bajo costo que permitan favorecer velocidades acordes con las características del entorno. La selección de las medidas deberá considerar el tipo de vía, las actividades desarrolladas en el entorno, la presencia de peatones y otros usuarios vulnerables, las condiciones de circulación y la velocidad observada en cada sector. De acuerdo con los resultados del diagnóstico y la identificación realizada por el municipio, las zonas identificadas para la posible focalización de las intervenciones corresponden a la Calle 6, Carrera 3 entre calles 4 y 8 (Calle Caliente), Carrera 6 y Calle 1, considerando los sectores escolares, de equipamientos y accesos identificados a lo largo del corredor.

Medidas de pacificación



Fuente: Secretaría de Movilidad de Cali, 2019

Programa 2.5. Control para la movilidad segura: Programa orientado al desarrollo de acciones de vigilancia y control preventivo frente a conductas que incrementan el riesgo de siniestros viales, de acuerdo con las competencias y capacidades institucionales del municipio.

Proyecto 2.5.1. Vigilancia y control preventivo en sectores priorizados

Vigilancia y control preventivo frente a conductas que incrementan el riesgo de siniestros viales, de acuerdo con las competencias y capacidades institucionales del municipio. Las acciones podrán comprender control de velocidad, control de documentación y condiciones de circulación de los vehículos, control de conductas de riesgo y presencia preventiva en sectores con alta interacción entre los diferentes actores viales, de acuerdo con las competencias de las autoridades responsables. Las acciones podrán articularse con la Secretaría de Movilidad de Cundinamarca y contemplar la participación de Gestores de Seguridad Vial, de acuerdo con la disponibilidad y competencias correspondientes. De acuerdo con los resultados del diagnóstico, las zonas identificadas para la posible focalización de las acciones corresponden a la Calle 6, Carrera 3 entre calles 4 y 8, sector asociado al centro de despacho privado de transporte intermunicipal, y Calle 1, considerando los sectores escolares, la unidad médica y los accesos a sectores residenciales.

Operativos de control en vía



Fuente: Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias , 2026

7.3. Infraestructura y conectividad urbano rural

En cuanto al componente de infraestructura y conectividad urbano-rural, mediante la formulación se busca fortalecer y consolidar una red accesible que permita a los guaaqueños desplazarse de manera fluida tanto en el casco urbano como en las zonas rurales, con opciones para todos los modos de transporte. Esto se logrará a través del mejoramiento o construcción de infraestructura que favorezca la movilidad continua y segura.

Objetivo específico: Consolidar una red de conectividad urbano-rural más accesible y segura, mediante el mejoramiento de la infraestructura urbana del municipio.

Programa 3.1. Infraestructura competitiva para Guasca: Programa orientado al desarrollo de acciones de construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial, ciclista, peatonal y de iluminación pública.

Proyecto 3.1.1. Construcción, rehabilitación o mejoramiento de la red vial

El proyecto consiste en la intervención de la infraestructura vial, orientada a recuperar y mejorar las condiciones estructurales, funcionales y de servicio de los corredores priorizados de la red vial del municipio, de acuerdo con las características de cada tramo y su función dentro del sistema de movilidad.

Las intervenciones podrán comprender el mejoramiento de la estructura de pavimento o afirmado, construcción de placa huella, construcción o rehabilitación de obras de drenaje transversal y longitudinal, según las condiciones particulares del terreno.

La definición de las soluciones deberá considerar las condiciones geotécnicas, topográficas e hidráulicas del corredor, las características de la superficie de rodadura, las cargas y composición del tránsito, las pendientes y los niveles de deterioro existentes.

Proyecto de placa huellas en alianza ICCU-IDACO



Fuente: [Noticias Cundinamarca, 2024](#)

Proyecto 3.1.2. Conservación y mantenimiento de la red vial

El proyecto está orientado a garantizar la permanencia y funcionalidad de la red vial municipal mediante acciones de conservación que permitan mantener condiciones adecuadas de transitabilidad y prolongar la vida útil de la infraestructura existente. Su alcance comprende principalmente la red vial rural, considerando las condiciones climáticas, topográficas y de uso del territorio, con el propósito de reducir el deterioro progresivo y mantener la conectividad de las comunidades y zonas productivas.

Mejoramiento vial Bojacá –El Corzo ICCU



Fuente: [Noticias ICCU, 2025](#)

Proyecto 3.1.3. Creación de carriles segregados para bicicletas

El proyecto contempla la adición de elementos de segregación física y visual a calzadas ya construidas, para habilitar carriles exclusivos para bicicletas sin necesidad de obra civil nueva ni derecho de vía adicional. Contempla segregación física (bordillos, bolardos, delineadores, jardineras o separadores prefabricados) y segregación visual (marcas viales, color o textura de pavimento, pictogramas, señalización vertical y horizontal).

Bici carril en la ciudad de Cali, Valle del Cauca



Fuente: [Secretaría de Infraestructura de Cali, 2019](#)

Proyecto 3.1.5. Construcción y adecuación de la red de andenes para la accesibilidad peatonal

El proyecto contempla la intervención, rehabilitación y/o construcción de andenes en sectores priorizados, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad peatonal y fortalecer la movilidad activa, contribuyendo además a la seguridad vial, la inclusión social y la calidad del espacio público. La intervención debe priorizarse mediante la definición de una red peatonal prioritaria, identificando tramos críticos como accesos a instituciones educativas, centros de salud y paraderos de transporte público.

Más accesibilidad y seguridad con la reposición de andenes en el sector de La Fuente, Manizales



Fuente: [Centro de Información de Manizales, 2025](#)

Proyecto 3.1.6. Modernización e instalación del sistema de iluminación y alumbrado público vial

El proyecto contempla la modernización y/o instalación de luminarias en vías y andenes del municipio, priorizando tecnología LED por su mayor eficiencia energética, con enfoque en mejorar la visibilidad y seguridad de los desplazamientos peatonales nocturnos, cumpliendo el Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público — RETILAP (Resolución 40150 de 2024, Ministerio de Minas y Energía). Se recomienda que la intervención priorice los mismos corredores identificados en la red peatonal prioritaria, para maximizar el impacto conjunto en seguridad.

Modernización del alumbrado público de Villavicencio



Fuente: [Vive el Meta, 2022](#)

Programa 3.2. Guasca conectada: Programa orientado al desarrollo de acciones de implementación y fortalecimiento de sistemas de transporte que respondan a las necesidades de movilidad de la población y de los visitantes del municipio.

Proyecto 3.2.1. Implementación del sistema de transporte rural comunitario

El proyecto contempla el fortalecimiento de la movilidad rural mediante la organización de esquemas de transporte comunitario liderados por las Juntas de Acción Comunal (JAC), permitiendo estructurar rutas internas veredales en horarios críticos. La estrategia busca formalizar prácticas existentes de transporte informal, mejorando las condiciones de seguridad, coordinación y sostenibilidad financiera a través de acuerdos solidarios con la administración municipal.

Transporte escolar rural en Yondó, Antioquia



Fuente: [Alcaldía Municipal de Yondó, 2022](#)

Proyecto 3.2.2. Implementación del sistema de transporte turístico y parqueaderos disuasorios (Park & Ride)

El proyecto contempla la implementación de un esquema de parqueadero disuasorio (park and ride) en el perímetro del casco urbano o en un punto de acceso estratégico, combinado con la restricción de ingreso de vehículos particulares en el sector de mayor afluencia turística durante días de fiesta o fines de semana de alta demanda. Desde el parqueadero disuasorio, los visitantes tienen la opción de regresar caminando al casco urbano o acceder mediante un servicio de transporte hacia atractivos turísticos cercanos como los termales de AguasCalientes.

Parqueadero El Asterisco – Estacionamiento disuasorio en Andes, Antioquia



Fuente: [Directorio Medellín, 2025](#)



8. Anexos

Como soporte de los contenidos desarrollados en el PEMOV, se dispone de los documentos y archivos correspondientes a los diferentes componentes y productos desarrollados durante la elaboración de este instrumento de planeación:

- [Anexo-Metodología de participación ciudadana.docx](#)
- [Anexo- Histórico de Victimas.xlsx](#)
- [Anexo- Víctimas por actor vial.xlsx](#)
- [Anexo-Histórico de Victimas diferenciado.xlsx](#)
- [Anexo - Matriz de colisión.xlsx](#)
- [Anexo - Estado de la señalización vial.xlsx](#)
- [Anexo Formulación Guasca.xlsx](#)

9. Bibliografía

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2020). *Guía técnica de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia*.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2021). *Guía para la conformación y actualización de inventarios de señalización vial*.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Manual de Señalización Vial de Colombia*.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (s.f.). *Observatorio Nacional de Seguridad Vial*.
Obtenido de Personas fallecidas en siniestros viales:
<https://www.ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/personas-fallecidas-en-siniestros-viales>

Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias . (2026). *Con la campaña 'Respetar la vida en la vía', el Distrito realizó operativos de control en el carril solo bus: 117 vehículos fueron inmovilizados*. Obtenido de <https://www.cartagena.gov.co/noticias/campana-respetar-vida-via-el-distrito-realizo-operativos-control-el-carril-solo-bus-117-vehiculos-fueron-inmovilizados>

Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias. (2024). *Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias*.
Obtenido de Exitosa jornada de sensibilización para motociclistas en la entrada de La Carolina: <https://www.cartagena.gov.co/noticias/exitosa-jornada-sensibilizacion-para-motociclistas-entrada-carolina>

Comisión Europea, Ministerio de Transporte, & EAFIT. (2022). *Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial*.

Congreso de Colombia. (1989). *Ley 9 de 1989. Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones*.

Congreso de Colombia. (1993). *Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*.

Congreso de Colombia. (1994). *Ley 136 de 1994. Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios*.

Congreso de Colombia. (1996). *Ley 336 de 1996. Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*. .

Congreso de Colombia. (1997). *Ley 388 de 1997. Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.*

Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1454 de 2011. Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones.*

Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.*

Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.*

Congreso de Colombia. (2012). *Política Nacional de gestión del riesgo de desastres, Ley 1523 de 2012.*

Congreso de Colombia. (2013). *Ley 1618 de 2013, Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapac.* Bogotá, Colombia.

Congreso de Colombia. (2013). *Ley 1682 de 2013. Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.*

Congreso de Colombia. (2013). *Ley 1696 de 2013. Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.*

Congreso de la República de Colombia. (1997). *Ley 388 de 1997.* Obtenido de Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=339>

Congreso de la República de Colombia. (2002). *Ley 769 de 2002.* Obtenido de Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>

Congreso de la República de Colombia. (2006). *Ley 1083 de 2006.* Obtenido de Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=20869&utm_source=chatgpt.com

Congreso de la República de Colombia. (2013). *Ley 1702 de 2013*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

Departamento Administrativo Nacional de estadística. (2019). *Manual de Conceptos*.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2020). *Ficha Metodológica: Proyecciones de Población y Estudios Demográficos*.

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (s.f.). *TerriData*. Obtenido de <https://terridata.dnp.gov.co/index-app.html#/perfiles/25372>

Departamento Nacional de Planeación. (2002). *Documento CONPES 3167. Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros*.

Departamento Nacional de Planeación. (2020). *Documento CONPES 3991. Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional*.

Departamento Nacional de Planeación. (2025). *Glosario*.

Departamento Nacional de Planeación. (2025). *Metodología General Ajustada (MGA)*. Obtenido de <https://sts.dnp.gov.co/login.aspx?ReturnUrl=/?wa%3dwsignin1.0%26wtrealm%3dhttps%253a%252f%252fmgaweb.dnp.gov.co%252f%26wctx%3drm%253d0%2526id%253dpasive%2526ru%253d%25252f%26wct%3d2023-09-13T19%253a25%253a42Z&wa=wsignin1.0&wtrealm=https://mgaweb.dnp.gov>

Departamento Nacional de Plenación. (2024). *TerriData*.

Fuerza Aeroespacial Colombiana. (2025). *Bicicletas impulsan la movilidad y el bienestar en zonas rurales del Caquetá*. Obtenido de Fuerza Aeroespacial Colombian: <https://www.fac.mil.co/es/noticias/bicicletas-impulsan-la-movilidad-y-el-bienestar-en-zonas-rurales-del-caqueta>

Gobierno de México. (2017). *Programa de formación y acreditación de auditores de seguridad vial*. Obtenido de <https://www.gob.mx/imt/articulos/programa-de-formacion-y-acreditacion-de-auditores-de-seguridad-vial>

Instituto Nacional de Vías. (2008). *Manual de Diseño Geométrico de Carreteras*.

Instituto Nacional de Vías. (2009). *Manual de Drenaje para Carreteras*.

Instituto Nacional de Vías. (2015). *Manual de diseño de pavimentos de concreto para vías con bajos, medios y altos volúmenes de tránsito*.

Ministerio de Minas y Energía. (2024). *Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público - RETILAP.*

Ministerio de Transporte. (2016). *Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas.*

Ministerio de Transporte. (2020). *Resolución 20203040015885 de 2020.* Obtenido de Por la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=100325>

Ministerio de Transporte. (2023). *Resolución Mintransporte 20233040025995 - por la cual se adopta la Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas.* Bogotá.

Ministerio de Transporte. (2004). *Resolución 4100 de 2004* . Obtenido de Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional: https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/4012/1/Resolucion_4100_2004.pdf

Policarpa Nariño. (2024). *Alcaldía Municipal de Policarpa* . Obtenido de <https://www.policarpa-narino.gov.co/>

Presidencia de la República de Colombia. (2015). *Decreto 348 de 2015. Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones.*

Secretaría de Movilidad de Cali. (2019). *Medidas de pacificación de tráfico, priorizan seguridad vial sobre la velocidad.* Obtenido de <https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/147991/medidas-de-pacificacion-de-trafico-priorizan-seguridad-vial-sobre-la-velocidad-william-camargo-secretario-de-movilidad/>

SIGMA. (2016). *Guía de orientaciones para el desarrollo operativo de las labores de vigilancia y control de tránsito y transporte.* Bogotá D.C.

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca

**Plan Estratégico de Movilidad Sostenible
y Segura
Guasca- Cundinamarca**



Alcaldía de
Guasca