



REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

PROYECTO

Mejoramiento De Vías Del Casco Urbano Mediante Rehabilitación Y Construcción De Placas En Concreto Hidráulico En Puntos Críticos Del Barrio Recreo Del Municipio De Puerto Asís

MARZO DE 2024

📍 Calle 10 - Cra 19 / Esquina - Barrio Centro

✉ alcaldia@puertoasis-putumayo.gov.co

🌐 www.puertoasis-putumayo.gov.co



REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

CONTENIDO

Introducción.....	3
1.0 Aspectos generales del municipio de Puerto Asís.....	5
1.1 Caracterización municipio de Puerto Asís.....	5
2.0 Antecedentes.....	10
3.0 Justificación.....	11
4.0 Contribución a la política pública.....	12
4.1 Contribución al plan nacional de desarrollo.....	12
4.2 Contribución al plan de desarrollo departamental.....	12
4.3 Contribución al plan de desarrollo municipal.....	12
5.0 Identificación y descripción del problema.....	14
5.1 Problema central.....	14
5.2 Descripción de la situación existente con respecto al problema.....	15
5.3 Magnitud actual del problema (Indicadores de referencia).....	15
5.4 Causas que generan el problema.....	15
5.4.1 Causa directa.....	15
5.4.2 Causas indirectas.....	15
5.5 Efectos generados por el problema.....	15
5.5.1 Efectos directos.....	15
5.5.2 Efectos Indirectos.....	15
5.5.3 Árbol de problemas.....	16
6.0 Identificación y análisis de participantes.....	17
6.1 Identificación de los participantes.....	17
6.2 Análisis de los participantes.....	17
7.0 Población afectada y objetivo.....	18
7.1 Población afectada por el problema.....	18
7.1.1 Localización de la población afectada	18

 Calle 10 - Cra 19 / Esquina - Barrio Centro

 alcaldia@puertoasis-putumayo.gov.co

 www.puertoasis-putumayo.gov.co



REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

7.2	Población objetivo de la intervención.....	19
7.2.1	Localización de la población objetivo.....	19
7.2.2	Características demográficas de la población objetivo	20
8.0	Objetivos e indicadores de seguimiento.....	21
8.1	Objetivo general.....	21
8.2	Indicadores para medir el objetivo general.....	21
8.3	Relaciones entre las causas y objetivos.....	21
8.4	Árbol de objetivos.....	22
9.0	Alternativas de la solución.....	23
9.1	Descripción de alternativa de solución.....	23
9.2	Localización de alternativa de solución.....	23
10.0	Estudio de necesidades.....	23
11.0	Cronograma de ejecución.....	25
12.0	Ingresos y beneficios.....	26
13.0	Análisis de riesgos	27

 Calle 10 - Cra 19 / Esquina - Barrio Centro

 alcaldia@puertoasis-putumayo.gov.co

 www.puertoasis-putumayo.gov.co



REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

MEJORAMIENTO DE VIAS DEL CASCO URBANO MEDIANTE REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCION DE PLACAS EN CONCRETO HIDRAULICO EN PUNTOS CRITICOS DEL BARRIO RECREO DEL MUNICIPIO DE PUERTO ASÍS

INTRODUCCIÓN

El presente documento muestra todas las características del municipio donde se pretende ejecutar el proyecto, explicando las condiciones sociales y económicas que se presentan generando problemas en la comunidad dando lugar a la ejecución de una alternativa de solución para brindar mejores condiciones de vida a la población.

Con el propósito de determinar el impacto del proyecto en la comunidad es importante determinar el número de personas afectadas con el problema y las personas que se logran beneficiar con la ejecución de la alternativa de solución, de igual forma se espera calcular el impacto positivo o negativo que se pueda generar en la comunidad del municipio Asís, lugar donde se van a ejecutar las actividades del proyecto.

Para garantizar un mejoramiento de la calidad de vida de la población se debe realizar la ejecución de la alternativa de solución bajo las especificaciones técnicas idóneas establecidas por la normatividad colombiana para ejecución de proyectos de inversión pública establecido por los diferentes sectores de inversión determinados por el Departamento Nacional de Planeación con el propósito de mejorar el nivel de eficiencia y eficacia en los recursos.

La información registrada en el presente documento cuenta con los lineamientos establecidos por la metodología de marco lógico como guía de buenas prácticas para la formulación de proyectos, adoptada por el DNP. Así se consigna toda la información necesaria para ser registrada en la MGA - Web (Metodología General Ajustada), aplicativo designado por el Departamento Nacional de Planeación como instrumento necesario para la formulación de proyectos susceptibles de ser financiados con recursos del estado.



1.0 ASPECTOS GENERALES DEL MUNICIPIO DE PUERTO ASÍS.

1.1. CARACTERIZACIÓN MUNICIPIO DE PUERTO ASÍS

HISTORIA



El municipio de Puerto Asís, fue fundado el 03 de mayo de 1912, por los monjes capuchinos, Estanislao de La Corts e Idelfonso de Tulcán. Características tales como el dinamismo generado por la bonanza petrolera, permitió al corregimiento de Puerto Asís, promoverse a la categoría de Municipio el 28 de junio de 1967 y ya para el 24 de octubre del mismo año, el presidente de la república

Carlos Lleras Restrepo, mediante Decreto NO. 1951 le da vida jurídica a este próspero municipio. (Corpoamazonía, Plan Básico de Ordenamiento Territorial, 1998).

Con la llegada del camino de herradura hacia la década de los 30's, este corregimiento se vio impulsado y ya para la década de los 50's con la llegada de la carretera, este se convirtió en centro de intercambio con los municipios de Mocoa y el Valle de Sibundoy y Pasto en el departamento de Nariño (Alcaldía Puerto Asís).

El municipio cuenta con un extensión total de 66,385 Km², la cual está dividida en: área urbana: 27,922 Km² y área rural: 38,463 Km². Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 250 m.s.n.m. y una temperatura aproximada de 28° C° (Alcaldía Puerto Asís).

Los límites de Puerto Asís fueron inicialmente establecidos por el Decreto 1752 del 27 de julio de 1944, por medio del cual se creó, entre otros, el Corregimiento de Puerto Asís. En 1958 a través de la Resolución 132 se creó la Inspección de Policía Puerto Asís perteneciente al Municipio de Mocoa. El Decreto 38 de 1959 la convirtió en Corregimiento, el cual fue aprobado con modificaciones a través del Decreto 110 de 1961. El Decreto 1951 de 1967 lo elevó a la categoría de Municipio y estableció





sus límites, los cuales fueron modificados posteriormente por los Decretos: 2891 de 1978 con el cual se creó el Municipio de Orito; 3293 de 1985 con el cual se creó el Municipio de Valle del Guamuez; y por la Ordenanza 012 de 1992 con la cual se creó el Municipio de Villagarzón. Actualmente los límites del Municipio de Puerto Asís están determinados por las siguientes normas:

Decreto 1951 de 1967: “Desde la desembocadura de la quebrada “Teteyé” en el río San Miguel, aguas abajo hasta encontrar el mojón que señala los límites de la República de Colombia con la República del Ecuador; de este sitio en línea recta SurNorte, siguiendo el límite internacional, hasta encontrar la desembocadura del río Cuembí sobre el río Putumayo; río Putumayo aguas abajo hasta encontrar la desembocadura del río “Piñuña-Blanco”, de este sitio en línea recta hasta encontrar la desembocadura del río Curilla” en el río “Mecayá”; río Mecayá aguas arriba hasta encontrar la confluencia del río “Picudo Grande” con el río” [Caimán].

Ordenanza 012 de 1992: “Desde la confluencia del río Caimán con el río Picudo Grande, línea recta con dirección SW hasta encontrar la desembocadura del río Orito en el río Putumayo. Desde la desembocadura del río Orito en el río Putumayo, río Orito aguas arriba hasta encontrar la intersección de la línea limítrofe del Municipio de Orito”.

Decreto 2891 de 1978: “Desde la confluencia de la quebrada Sardinas con el río San Juan (sic), en línea recta y con rumbo sur $47^{\circ} 00' W.$, se sigue a encontrar el kilómetro 32 de la carretera Orito, Santa Ana, de aquí en línea recta y con rumbo s. $38^{\circ} 00' W.$, a encontrar la confluencia del río Luzón con el Río Guamuez”.

Decreto 3293 de 1985: “por el mismo Río Guamuez aguas abajo hasta un punto situado dos (2) kilómetros antes de llegar a la Vereda La Paila. Por el Oriente: desde el punto anterior en línea recta Sureste hasta un punto también imaginario ubicado dos (2) kilómetros arriba del pozo Azul Grande número 1 y desde éste prolongación de la misma línea hasta encontrar el río San Miguel en los límites con la República del Ecuador”.

Decreto 1951 de 1967: “éste río [San Miguel] aguas abajo hasta la desembocadura de la quebrada “Teteyé” punto de partida”.

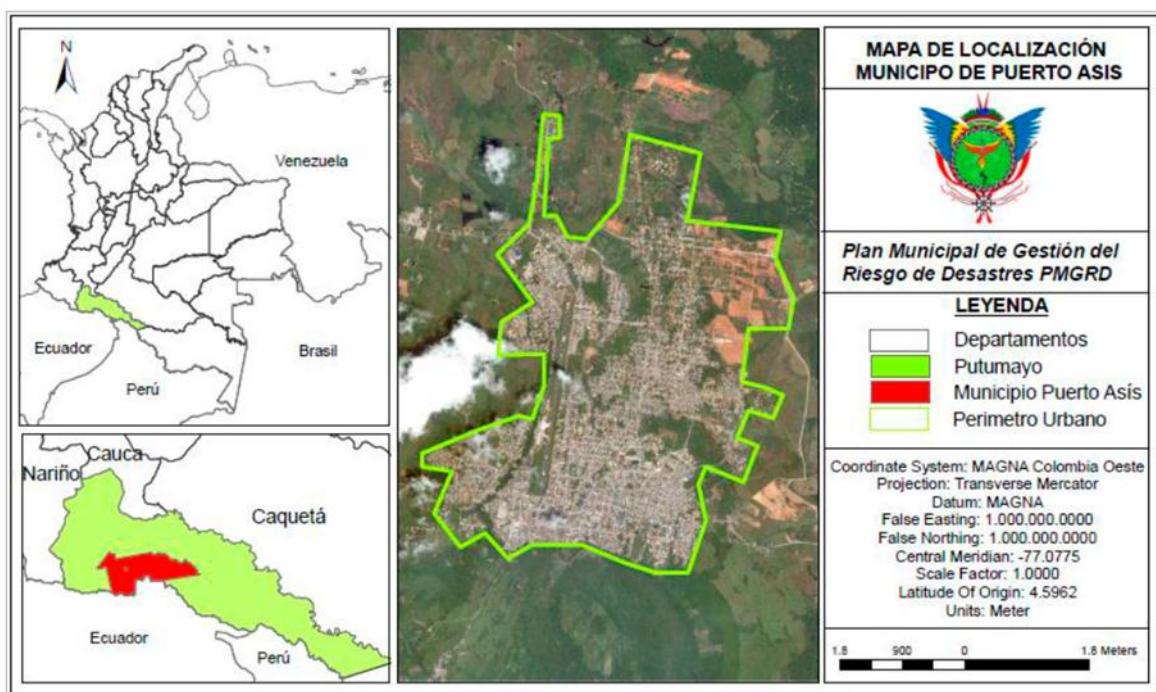
El municipio de Puerto Asís se encuentra rodeado y/o surcado por las aguas de los ríos Acaé, Cocayá, Cuembí, Guamuez, Manzoyá, Mecayá, Piñuña Blanco y Putumayo, entre otros, además de numerosas quebradas y fuentes de menor caudal.





REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA



EXTENCIÓN

El municipio de Puerto Asís está ubicado en la parte Sur del departamento y cuenta con una extensión de 2610km², la extensión del área urbana es de 5.21 km², 97,5 km² pertenecen a los resguardos indígenas, Buenavista, Santa Cruz de Piñuña Blanco, Campo alegre del Afilador, La Italia, Vegas de Santa Ana, Alto Lorenzo y Argelia, de las etnias Siona, Kofán, Embera Chami, Páez y Embera cerca de 1.114 km² ordenados como área forestal protectora productora y aproximadamente el 85% del territorio reservado por el Estado para adelantar actividades de exploración y explotación de hidrocarburos



CLIMA Y FISOMORFOLOGÍA

Altitud promedio del municipio 230 a 270 MSNM, con una temperatura media de 28°C, con un clima cálido húmedo propio de la zona de llanura de la cual hace parte el municipio, presenta ligeras ondulaciones del terreno y se encuentra cubierto en mayor parte de selva lo cual hace la humedad promedio sea del 80%, el municipio presenta un periodo de lluvias bimodal el cual comprende los meses de abril a junio y el segundo periodo entre octubre y noviembre para una precipitación anual promedio de 3900mm.

HIDROGRAFÍA

Puerto Asís se encuentra rodeado por las aguas de los ríos Acahé, Cocayá, Cohembí, Guamuez, Juanambú, Manzoyá, Mecayá, Piñuña Blanco, Putumayo entre otros, además de numerosas quebradas y fuentes de menor caudal. El río de mayor navegabilidad es el Putumayo, en segundo orden el río Guamuéz, Cohembí, Piñuña blanco, además generan pesca, entre otros beneficios económicos y ambientales. La zona urbana se encuentra las quebradas zinguiya y la quebrada 20 de julio, y quebrada agua negra la cual abastece el acueducto municipal, como también la presencia de humedales de gran extensión.

DIVISIÓN POLÍTICO ADMINISTRATIVO

El Municipio en la actualidad tiene 152 veredas agrupadas en cinco (5) inspecciones de policía y seis (6) corregimientos. Además, tiene 12 cabildos y 5 Resguardos Indígenas. La ciudad de Puerto Asís está compuesta por tres (3) comunas: Norte, Sur y Oriente, subdivididas en 52 barrios. Algunos proyectos de urbanización, se encuentran en proceso de legalización de los trámites (PBOT, 1998).

El casco urbano para efectos de la implementación del PBOT, está dividido en tres Zonas: Centro Histórico (Sur) (Nº 1), Nororiente (Nº 2) y Occidente (Nº 3). Estas Zonas podrán y deberán convertirse en Comunas con el desarrollo de la ciudad y a su vez están subdivididas en 52 barrios. Al momento, algunos proyectos de urbanización, están en el proceso de legalización de los trámites. Puerto Asís tiene 52 barrios denominados así: San Martín, Obrero I, Obrero II, Las Américas, El Puerto, El Carmen, San Francisco, El Recreo, Modelo, Los Chiparos, Las Colinas, La Floresta, Camilo Torres, Allende, El



Rodeo, San Nicolás, Los Pinos, Tres de Mayo, La Pista, Jorge Eliécer Gaitán, El Jardín, Tequendama, Acevedo, Buenos Aires, Los Lagos, Villa Paz I, Villa Paz II, Villa Paz Grande, Luis Carlos Galán I, Luis Carlos Galán II, La Fortaleza, la Frontera, Ciudad Leguizamo, 20 de Julio, Villa Rosa, La Montañita, Kennedy, Prado, Alvernia, Metropolitano, Villa docente, Urb. Corralito de Piedra.

El 70% de desarrollo urbano del municipio se ha generado en los últimos 30 años, de manera acelerada, y con la falta de control por parte de la administración, el PBOT no se ha considerado a la hora de ocupación de los suelos para el desarrollo de vivienda, del 100% del área urbanizable del municipio alrededor del 25% son aras de humedales los cuales la gente ha invadido progresivamente

La red vial urbana municipal está conformada por 100,3 kilómetros, de los cuales 34,3 kms se encuentran pavimentados, 61,7 kms en regular estado o sin pavimentar esto solo para la cabecera municipal inspección de Puerto Asís con 20 puentes 18 puentes en concreto y 2 puente colgantes. La extensión de vías rurales es de aproximadamente, se compone de 190 kilómetros aproximadamente entre vías de uso petrolero y vías comunitarias.

La vía principal de acceso al municipio se compone de 12.8 kilómetros comprendida el tramo entre Santa Ana – Puerto Asís, corresponde a la red vial departamental, las vías principales del sector urbano son la carrera 20, 21, 23 y 24 que conectan los barrios de norte a sur, la las calles 9, 10, 11 conectan el sector occidental con el oriental de la zona urbana y la carrera 25 que se articula con las calles 9,10, 11 y 12. Y la ruta conformada por la carretera 27 con calle 22 y carrera 28 que conecta del hospital hasta barrio Londres y la variante.

Los corredores rurales más importantes se tiene al ruta puerto Asís - la Alea, puerto vega- Teteyé, Campo Bello - Villa Victoria, la vía que conduce al municipio de Valle del Guamuez.

La red vial fluvial comprende los tramos entre puerto Asís y Piñuña Blanco con una longitud de 73, 7 kilómetros, el tramo comprendido entre Puerto Asís y Las 3 Bocanas con una longitud de 11.6 kilómetros y por último el tramo del río Guamuez entre villa victoria y la desembocadura al rio Putumayo con una longitud de 5.2 kilómetros para un total de rutas de mayor navegabilidad de 80.5 kilómetros aproximadamente.

POBLACIÓN POR PERTENENCIA ÉTNICA

Se tienen relacionados seis (6) resguardos indígenas de Buena Vista, Santa Cruz Piñuña Blanco, La Italia, Vegas del Santana, Nasa Cxhab el Aguila y Kiwnas Cxhab Alto Lorenzó; los pueblos indígenas son Awa, Cofan, Sionas, Ingas, Muruy, Pastos y Embera Chami. Cuentan con 16 cabildos, Bajo Santa



Elena, Nuevo Amanecer, Citara, Nukanchipa lukaska, el Palmar, Monilla Amena, Tssenene, San Sebastian de los Pastos, la Cabaña, Mira Valle, Kwesx Kiwe, Ksxaw Nasa, Nasafxiw Ksxa Wala, Yu Luucx, Kiwe Ñxusxa, Nasa Sat Tama. Según DANE 2005, el 12,5% del total de la población de Puerto Asís pertenecen a etnias indígenas, equivalente a 7.306 personas. Cuentan con 12 cabildos y aproximadamente 61% de su población se encuentra en el sector rural (Plan de desarrollo municipal 2016-2019).

De acuerdo al plan de desarrollo 2016-2019, refiere que los asentamientos de comunidades afrodescendientes del municipio se encuentran en zonas dispersas como Santa Inés, la primavera, las Malvinas, Villa Mosquera, Brasilia, Nueva Floresta, la Piña, la Golondrina, San Luis y Jerusalén. Según censo DANE y a las proyecciones de la población, los afro putumayenses son el 7,1% de la población Asisense y este a su vez equivalente a 4.442 personas.

A nivel general en la tabla 7 se observa la distribución de la población del municipio de Puerto Asís en el año 2019, de acuerdo con el censo de las etnias reconocidas en Colombia: 76% no se reconoce con las etnias registradas, 12 % indígena, 7 % negro (a), mulato, afrocolombiano..

2.0 ANTECEDENTES

El municipio de Puerto Asís cuenta con una extensión aproximada de 89 km de vías, de los cuales 37.08 km se encuentran en buen estado con pavimento sobre su superficie. La cantidad restante se encuentra con su capa de rodadura descubierta y con requerimiento de mejoramiento de permanente.

De los tramos de pavimento construidos en la malla vial urbana, la mayor parte han cumplido con su vida útil, tanto el pavimento como el alcantarillado sanitario ocasionando deterioro sobre la vía y generando dificultad en la intercomunicación vial.

En los últimos años la administración municipal ha realizado esfuerzos para aumentar los kilómetros de vías pavimentados, realizar re parcheo sobre las vías existentes y de esta manera mejorar la circulación de los vehículos en la zona urbana, sin embargo, este esfuerzo aún no es significativo para el alto déficit que se presenta el municipio de vías en mal estado por el notorio deterioro de la calzada.



3.0 JUSTIFICACION

Todos los ciudadanos de distintos países tienen el derecho de tener acceso a los servicios básicos en las diferentes zonas de su país, tales como pavimentación de las calles, alumbrados en carreteras, modernización de las vías urbanas, entre otros.

El pavimentado de las calles beneficia directamente a los ciudadanos, ya que el eleva la calidad de vida. Los beneficios de pavimentación de calles en las zonas más desfavorecidas, pueden mejorar considerablemente los pequeños negocios, al facilitar las actividades de operación como extender el horario, ofrecer más servicios y mejor accesibilidad de la mercancía. En el caso de los dueños de viviendas, los beneficios se pueden plantear desde el punto de vista de mejoras en la calidad de vida y también a nivel económico, ya que esto le puede incrementar el valor de sus casas.

Cuando se implementa un plan de pavimentación de calles, esto va asociado a generar o mejorar otros servicios como redes de agua potable y alcantarillado, lo que reduce los índices de contaminación y previene la proliferación de ciertas epidemias asociadas con la falta de estos servicios.

4.0 CONTRIBUCIÓN A LA POLÍTICA PÚBLICA

4.1 CONTRIBUCIÓN AL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

El proyecto de inversión se encuentra relacionado en el Plan de Desarrollo Nacional “(2022-2026) Colombia Potencia Mundial de la Vida” de la siguiente forma:

TRANSFORMACIÓN	5. Convergencia regional
PILAR	11. Bloque estratégico I 1. Integración intrarregional intraurbana, urbano-rural, subregional) a partir de: i) el
PROGRAMA	2402 - Infraestructura red vial regional



4.2 CONTRIBUCIÓN AL PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL

El proyecto de inversión se encuentra relacionado en el Plan de Desarrollo departamental “Trece municipios un solo corazón 2020-2023” de la siguiente forma:

ESTRATEGIA	Fortalecer la infraestructura vial y de transporte para la competitividad y el desarrollo socioeconómico del departamento en el escenario regional, nacional e internacional.
PROGRAMA	Infraestructura para vías y transporte

4.3 CONTRIBUCIÓN AL PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL

El proyecto de inversión se encuentra relacionado en el Plan de Desarrollo municipal “El verdadero cambio está en tus manos 2020-2023” de la siguiente forma

ESTRATEGIA	Mejorar la accesibilidad y la movilidad en materia de transporte en el municipio
PROGRAMA	INFRAESTRUCTURA RED VIAL

5.0 IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

5.1 PROBLEMA CENTRAL

Bajos niveles de movilidad en el tránsito vehicular, en la zona urbana del municipio de Puerto Asís.

5.2 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN EXISTENTE CON RESPECTO AL PROBLEMA

Actualmente se presenta dificultad en la movilidad y bajo servicio en las vías, debido al mal estado de las mismas, encontrándose intransitables o con restricción de tránsito, considerando el alto deterioro de la superficie de rodadura, drenaje superficial deficiente, construcción sin consideraciones técnicas y vehículos que transitan excediendo la carga permitida para dicho corredor.



Esta situación genera aumento en los tiempos de viaje, así como también, congestión vial y daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público, ocasionando mayores costos de movilización y operación de los vehículos. Por otra parte, esta situación afecta el paisaje urbano, deteriorando la imagen favorable del municipio de Puerto Asís.

5.3 MAGNITUD ACTUAL DEL PROBLEMA (INDICADORES DE REFERENCIA)

Línea base 1	51,92 km de vía en ml estado
---------------------	------------------------------

5.4 CAUSAS QUE GENERAN EL PROBLEMA

5.4.1 CAUSA DIRECTA

CAUSA DIRECTA 1	Deterioro De Las Vías Urbanas Del Municipio
------------------------	---

5.4.2 CAUSAS INDIRECTAS

Causa Indirecta 1.1	Construcción Sin Consideraciones Técnicas.
Causa indirecta 1.2	Drenaje Superficial Deficiente
Causa indirecta 1.3	Red sanitaria en mal estado
Causa indirecta 1.4	Baja Periodicidad Y Calidad En El Mantenimiento



5.5 EFECTOS GENERADOS POR EL PROBLEMA

5.5.1 EFECTOS DIRECTOS

Efecto Directo 1	Alta Congestión Vial
Efecto Directo 2	Daños Frecuentes En Los Vehículos Particulares Y De Transporte Público
Efecto Directo 3	Deterioro Del Paisaje Urbano Del Sector

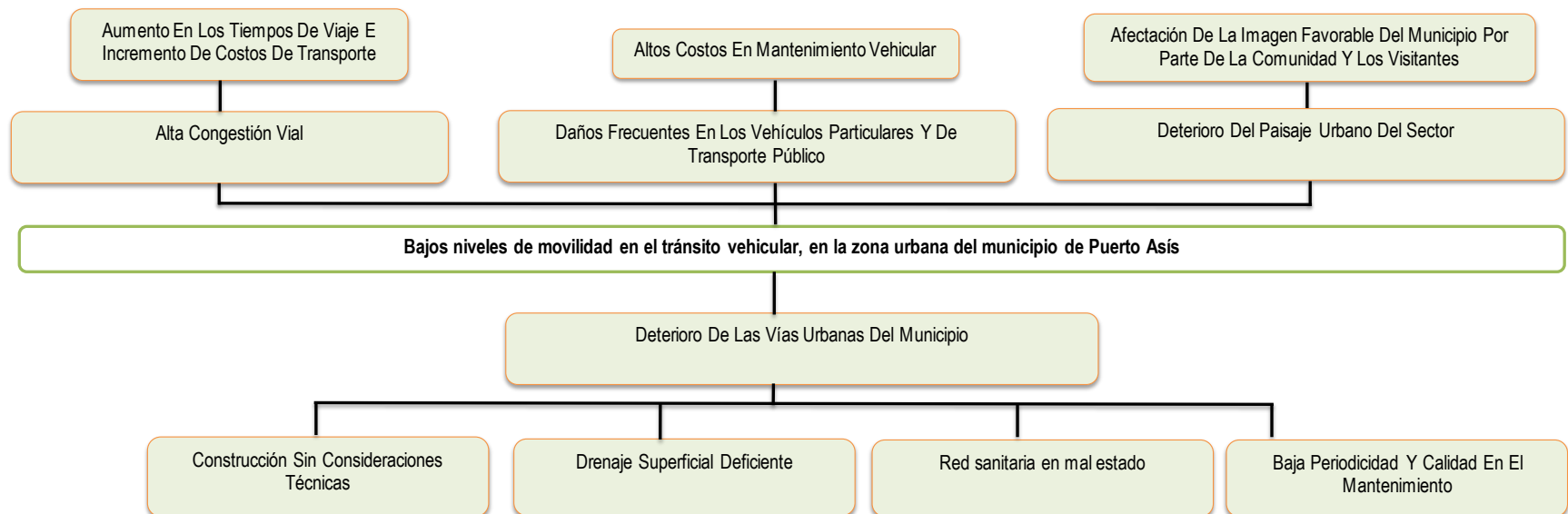
5.5.2 EFECTOS INDIRECTOS

Efecto Indirecto 1.1	Aumento En Los Tiempos De Viaje E Incremento De Costos De Transporte
Efecto Indirecto 2.1	Altos Costos En Mantenimiento Vehicular.
Efecto Indirecto 3.1	Afectación De La Imagen Favorable Del Municipio Por Parte De La Comunidad Y Los Visitantes.



REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

5.5.3 ARBOL DE PROBLEMAS.





6.0 IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

6.1. IDENTIFICACIÓN DE PARTICIPANTES

Actor	Entidad	Posición	Intereses o Expectativas	Contribución o Gestión
Municipal	Puerto Asís	Cooperante	Cumplir las metas trazadas en el Plan de Desarrollo del Municipio	Formulación, Estructuración, Seguimiento, Financiación, Gestión administrativa y ejecución del Proyecto
Otro	Comunidad municipio de Puerto Asís	Beneficiario	Contar con vías urbanas en buen estado para tránsito vehicular	Veeduría ciudadana en ejecución del proyecto

6.2. ANÁLISIS DE LOS PARTICIPANTES

Dentro de la elaboración del plan de desarrollo vigente se realizaron mesas de participación con la comunidad quienes manifestaron la importancia de mejorar el estado de red vial del casco urbano. Esas necesidades se trasladan a la administración municipal que empleando el recurso técnico, administrativo y financiero estructura el proyecto y gestiona los recursos para ejecutar en beneficio de la comunidad del municipio. Una vez el proyecto inicie su ejecución se re socializa con la comunidad sobre las actividades a ejecutar y las responsabilidades que adquiere la comunidad para el cuidado y protección de estas.

7.0 POBLACIÓN AFECTADA Y OBJETIVO

7.1. POBLACIÓN AFECTADA POR EL PROBLEMA

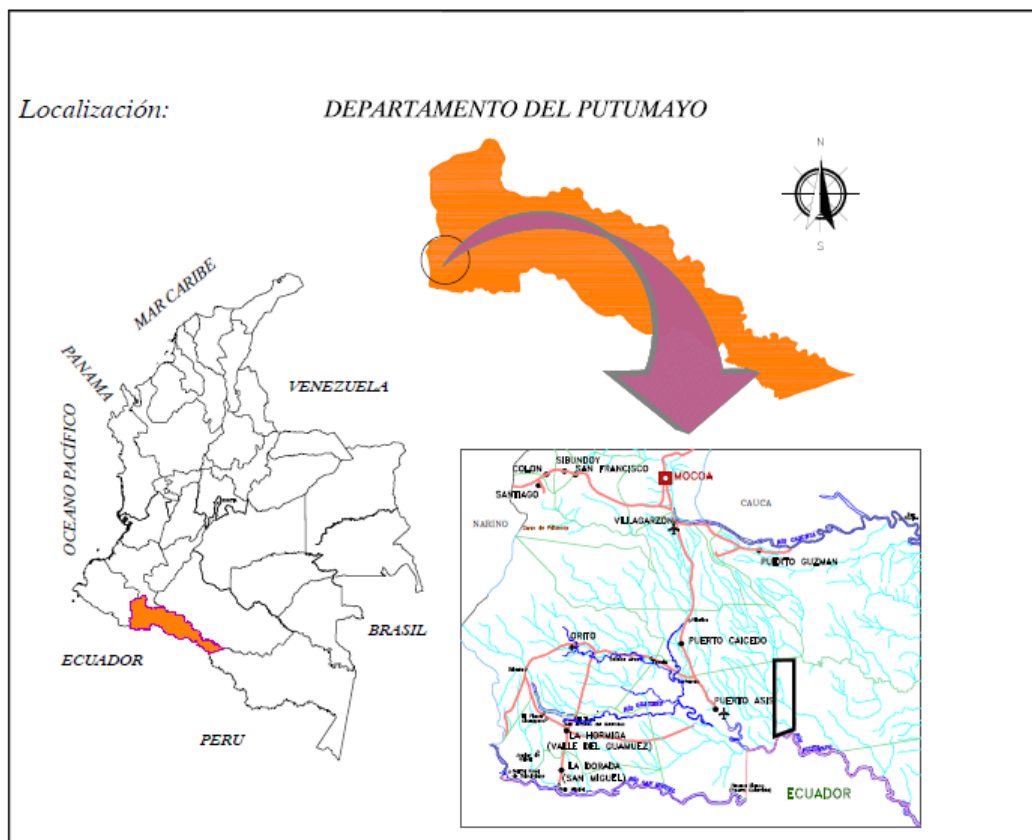
La población afectada se ubica la zona urbana del municipio de Puerto Asís quienes son susceptibles de transitar de manera permanente por las vías a intervenir. Según información estadística del DANE proyección 2024 es de 44.804 personas.



REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

7.1.1 LOCALIZACIÓN DE LA POBLACIÓN AFECTADA

La población afectada se localiza en el casco urbano del municipio de Puerto Asís.



Localización mapa de Colombia, departamento del Putumayo y el municipio de Puerto Asís

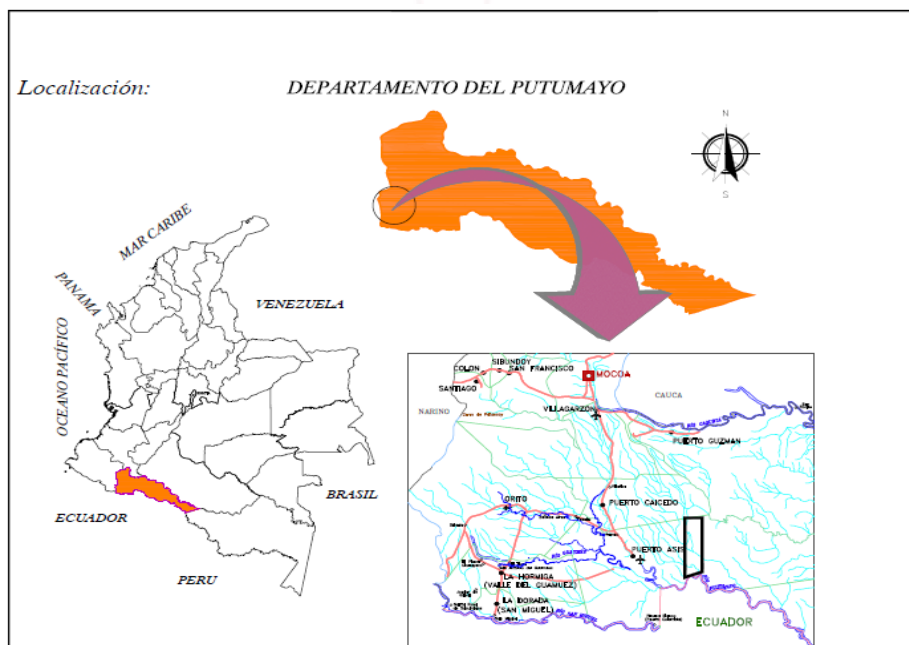


7.2. POBLACIÓN OBJETIVO DE LA INTERVENCIÓN

La población objetivo se ubica la zona urbana del municipio de Puerto Asís quienes son susceptibles de transitar de manera permanente por las vías a intervenir. Según información estadística del DANE proyección 2024 es de 44.804 personas.

7.2.1. LOCALIZACIÓN DE LA POBLACIÓN OBJETIVO

La población beneficiada objetivo de la intervención del proyecto está ubicada en el municipio de Puerto Asís.



Localización mapa de Colombia, departamento del Putumayo y el municipio de Puerto Asís

7.2.2 CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS DE LA POBLACIÓN OBJETIVO

Características Demográficas de la Población Objetivo			
Población objetivo de la intervención		44.804	Censo DANE proyección 2024
Clasificación	Detalle	Número	Fuente
Género	Hombre	20.809	Censo DANE proyección 2024



	Mujer	23.995	Censo DANE proyección 2024
Edad	0-14 años	10.581	Censo DANE proyección 2024
	15-19 años	4.093	Censo DANE proyección 2024
	20-59 años	25.732	Censo DANE proyección 2024
	60 años en adelante	4.398	Censo DANE proyección 2024

8.0 OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

8.1. OBJETIVO GENERAL

Mejorar el tránsito vehicular en la zona urbana del municipio de Puerto Asís

8.2. INDICADORES PARA MEDIR EL OBJETIVO GENERAL

Indicador Objetivo	Unidad de medida	Meta	Tipo de	Fuente de verificación
Vías urbanas rehabilitadas	Kilómetros	0,07163	Informe	Secretaría de infraestructura Municipal

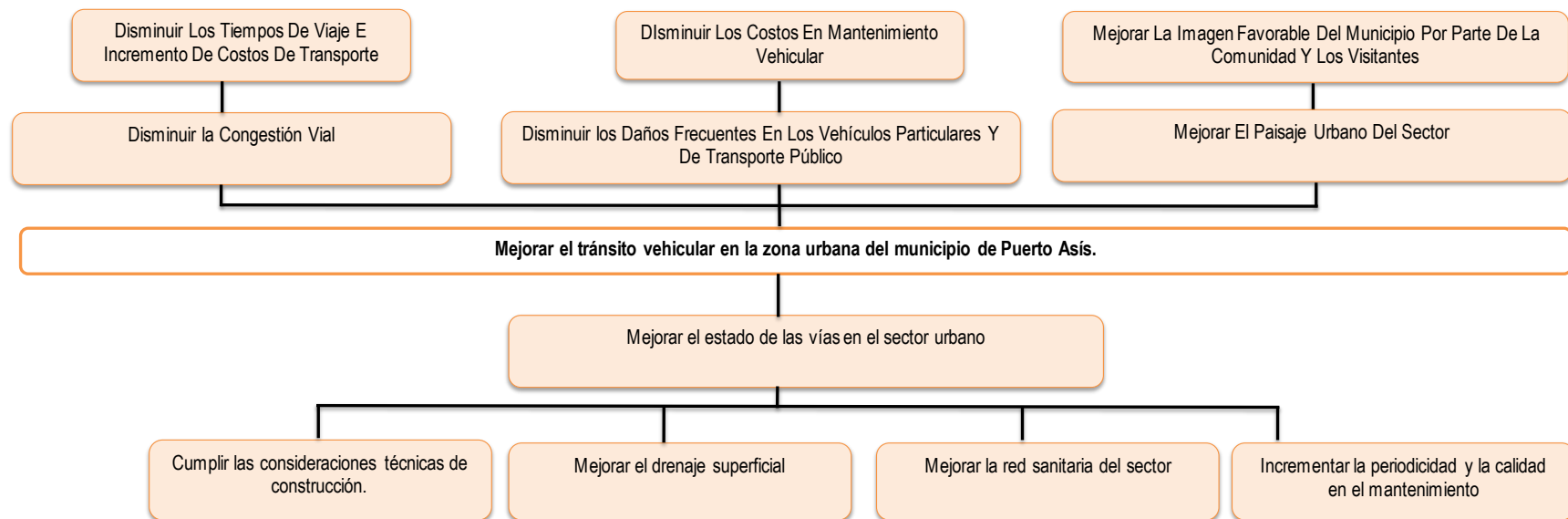
8.3. RELACIONES ENTRE LAS CAUSAS Y OBJETIVOS

Causa Relacionada		Objetivos específicos
Causa Directa 1	Deterioro De Las Vías Urbanas Del Municipio	Mejorar el estado de las vías en el sector urbano
Causa Indirecta 1.1	Construcción Sin Consideraciones Técnicas	Cumplir las consideraciones técnicas de construcción
Causa Indirecta 1.2	Drenaje Superficial Deficiente	Mejorar el drenaje superficial
Causa Indirecta 1.3	Red sanitaria en mal estado	Mejorar la red sanitaria del sector
Causa Indirecta 1.4	Baja Periodicidad Y Calidad En El Mantenimiento	Incrementar la periodicidad y la calidad en el mantenimiento



REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

8.4. ÁRBOL DE OBJETIVOS





9.0 ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

Clasificación	Detalle
Alternativa 1	Mejoramiento De Vías Mediante Rehabilitación Y Construcción De Placas En Concreto Hidráulico

10.0 ESTUDIO DE NECESIDADES

Bien o servicio:	Vías urbanas rehabilitadas
Medido a través de:	Kilómetros
Descripción:	Incluye las intervenciones vías urbanas para devolverlas al estado inicial para la cual fueron construidas.
Descripción de la Oferta	La oferta corresponde a los kilómetros en buen estado o pavimentados
Descripción de la Demanda	La demanda corresponde a la cantidad total de kilómetros

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2018	37,08	89,00	- 51,92
2019	37,08	89,00	- 51,92
2020	37,08	89,00	- 51,92
2021	37,08	89,00	- 51,92
2022	37,08	89,00	- 51,92
2023	37,08	89,00	- 51,92
2024	37,08	89,00	- 51,92

11.0 DESCRIPCIÓN DE ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN.

En el proyecto se plantea el mejoramiento vías a través de la rehabilitación de varios tramos de pavimento en concreto en una longitud total de 0,07163 km para lo cual se realizará Localización y replanteo por 467,10 m², Demolición y retiro de placas existentes por 467,10 m², Excavación mecánica en material común (incluye retiro de sobrantes, transporte hasta escombrera y derecho de botadero) por 382,55 m³, Mejoramiento de terreno con material seleccionado (PEDRAPLEN) por

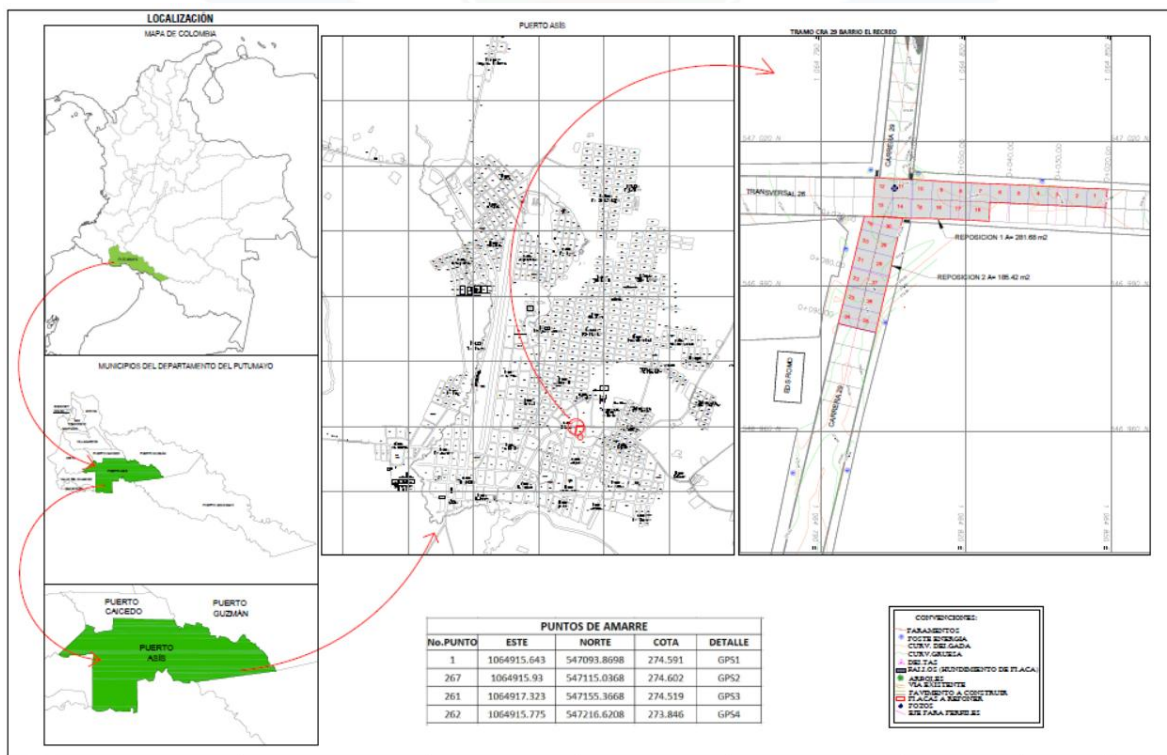


REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

196,18 m3, Subbase granular (incluye suministro, extendido, nivelación, humedecido y compactación) por 107,90 m3, Geotextil para separación de suelos de subrasante y capas granulares por 513,81 m2, Concreto de 280 kg/cm² (4.000 psi) espesor 0,18 m Placas por 92,49, m3, Acero de refuerzo 4.200 kg/cm² (60.000 psi) por 1501,33 kg, Sello para juntas por 204,93 ml. Adicionalmente se realizará un plan de manejo de tránsito para manejo de la movilidad durante la ejecución de la obra. El proyecto tiene una ejecución física y financiera de 6 meses.

11.1 LOCALIZACIÓN DE LA ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

REGION	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	LOCALIZACIÓN ESPECÍFICA
Amazonía	Putumayo	Puerto Asís	Barrio Recreo





REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO ASÍS

12.0 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

						ETAPA PRE-CONTRACTUAL		ETAPA DE EJECUCIÓN						ETAPA DE LIQUIDACIÓN					
ITEM	DESCRIPCIÓN	UND	CANTIDAD	VR PARCIAL (INCLUYE AIU)	%	MES 1	MES 2	MES 3		MES 4		MES 5		MES 6					
REALIZAR OBRAS PRELIMINARES																			
1.1	Localización y replanteo	m²	457,1	\$2.446.670,00	0,78%			\$ 1.223.335,00	\$ 1.223.335,00										
1.2	Demolición y retiro de placas existentes	m²	457,1	\$22.294.963,00	7,14%			\$ 7.431.654,33	\$ 7.431.654,33										
1.3	Excavación mecánica en material común(incluye retiro de sobrantes)	m³	382,55	\$31.435.855,00	10,06%				\$ 10.478.618,33	\$ 10.478.618,33	\$ 10.478.618,33								
SUBTOTAL CAPITULO 1				\$56.177.488,00	17,98%														
ITEM	DESCRIPCIÓN	UND	CANTIDAD	VR PARCIAL	%	MES 1	MES 2	MES 3		MES 4		MES 5		MES 6					
REALIZAR BASES Y SUBBASES																			
2.1	Mejoramiento de terreno con material seleccionado (PEDRAPLEN)	m²	196,18	\$37.778.530,00	12,09%				\$ 12.592.843,33	\$ 12.592.843,33	\$ 12.592.843,33								
2.2	Subbase granular (incluye y suministra, extendido, nivelación, humedecido y compactación).	m²	107,9	\$23.781.414,00	7,61%				\$ 7.927.138,00	\$ 7.927.138,00	\$ 7.927.138,00								
2.3	Geotextil para separación de suelos de subrasante y capas granulares	m²	513,81	\$17.443.053,00	5,58%				\$ 5.814.351,00	\$ 5.814.351,00	\$ 5.814.351,00								
SUBTOTAL CAPITULO 2				\$78.002.997,00	25,28%														
ITEM	DESCRIPCIÓN	UND	CANTIDAD	VR PARCIAL	%	MES 1	MES 2	MES 3		MES 4		MES 5		MES 6					
CONSTRUIR PAVIMENTO HIDRAULICO																			
3.1	Concreto de 280 kg/cm² (4.000 psi) espesor 0,18 m - Placas	m³	92,49	\$131.132.669,00	41,97%					\$ 32.783.167,25	\$ 32.783.167,25	\$ 32.783.167,25	\$ 32.783.167,25						
3.2	Acero de refuerzo 4.200 kg/cm² (60.000 psi)	kg	1501,33	\$23.668.918,00	7,58%					\$ 5.917.229,50	\$ 5.917.229,50	\$ 5.917.229,50	\$ 5.917.229,50						
3.3	Sello para juntas	m	204,93	\$6.111.320,00	1,96%								\$ 6.111.320,00						
SUBTOTAL CAPITULO 3				\$160.812.907,00	51,51%														
ITEM	DESCRIPCIÓN	UND	CANTIDAD	VR PARCIAL	%	MES 1	MES 2	MES 3		MES 4		MES 5		MES 6					
COSTO TOTAL PLANES DE MANEJO																			
Plan de manejo de Tránsito				\$16.360.000,00	5,24%			\$ 2.045.000,00	\$ 2.045.000,00	\$ 2.045.000,00	\$ 2.045.000,00	\$ 2.045.000,00	\$ 2.045.000,00	\$ 2.045.000,00					
SUBTOTAL				\$16.360.000,00	5,24%														
TOTAL								\$ 10.699.989,33	\$ 10.699.989,33	\$ 19.955.272,66	\$ 38.857.950,66	\$ 77.558.347,41	\$ 67.079.729,08	\$ 40.745.396,75	\$ 46.856.716,75				
VALOR TOTAL DEL PROYECTO								\$ 10.699.989	\$ 21.399.978	\$ 41.355.253	\$ 80.213.202	\$ 97.771.549	\$ 224.851.278	\$ 265.596.675	\$ 322.453.392				



13.0 INGRESOS Y BENEFICIOS

Beneficio 1:	Ahorro monetario en mantenimiento vehicular.
Medido a través de:	Pesos m/c
RPC:	0,80
Descripción de la cantidad:	La cantidad está medida como el número de vehículos que transitan anualmente por la vía.
Descripción del valor unitario	El valor está dado por el costo promedio de mantenimiento anual

TABLA DE CALCULO BENEFICIO			
Periodo	Cantidad	Valor Unitario	Valor total
0			
1	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
2	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
3	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
4	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
5	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
6	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
7	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
8	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
9	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
10	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
11	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
12	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
13	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
14	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
15	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
16	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
17	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
18	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
19	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
20	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
21	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
22	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
23	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
24	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
25	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
26	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
27	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
28	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
29	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000
30	20.000,00	\$ 10.000	\$ 200.000.000



14.0 ANÁLISIS DE RIESGOS

Nivel	Propósito (Objetivo General)		Componente (Productos)		Actividad	
Tipo de Riesgo	Administrativos		Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros		De costos	
Descripción del riesgo	Cambio de prioridades económicas o políticas que afecten la construcción de la vía		La realización de la construcción se ve afectada por condiciones climáticas		Incremento súbito del precio de los materiales	
Probabilidad e Impacto	Probabilidad	Probable	Probabilidad	Probable	Probabilidad	Probable
	Impacto	Mayor	Impacto	Moderado	Impacto	Mayor
Efectos	La construcción de la vía se pospondría y se mantendría la problemática en cuanto a competitividad regional.		Retraso en la realización de las obras		Insuficiente financiación para la realización de las obras	
Medidas de Mitigación	Asegurar la asignación de recursos, ya sea desde el inicio de la vigencia o con la transferencia en su gran totalidad de los mismos..		Programación de obras en época de escasa lluvia.		Tener en cuenta un escenario de costos de los materiales importados que incluya el posible incremento en variables como la TRM. Incluir la realización de las obras según el calendario indicado para evitar incrementos por inflación	