

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	1	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

ANEXO A - ANÁLISIS DEL SECTOR

San Miguel Agreda de Mocoa, Julio de 2026

Señores
Secretaría de Educación Departamental
Con Funciones de Ordenador del Gasto
Decreto 087 del 05/03/2025
Gobernación del Putumayo
E. S. D.

Cordial saludo,

Adelantadas las diligencias correspondientes y relacionadas con el gasto necesario para la ejecución del proyecto denominado **“FORTALECIMIENTO DEL ACCESO Y PERMANENCIA DE LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JÓVENES EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES, MEDIANTE LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, VIGENCIA 2026 - 4 DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO”** esta dependencia presenta el análisis del sector de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015.

DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD.

En Colombia, los territorios con presencia de cultivos de uso ilícito se caracterizan por ser escenarios inestables en los cuales se restringen notoriamente las opciones de entrada legales para las niñas, niños, adolescentes y jóvenes que habitan la ruralidad. Según la Alerta Temprana N° 002 del 25 de enero de 2022 la presencia y el hostigamiento de grupos armados en disputa por los territorios y rutas del narcotráfico se suman al difícil acceso, a un sistema de salud de por sí frágil y a las escasas oportunidades de empleo formal. Estas circunstancias provocan deserción escolar, desplazamiento forzado o la interiorización de la marginalidad en Putumayo.

La economía del sector esta intervenida por la pugna entre los grupos armados organizados residuales como los Comandos de la Frontera – Ejército Bolivariano (CDF-EB) y el Frente Primero Carolina Ramírez que aprovechan la localización estratégica en veredas ubicadas en los puntos fronterizos con Ecuador y Perú. Estos grupos son los únicos compradores, llegan sin intermediarios a cada comunidad, imponen y regulan el precio de la “mercancía” haciendo más rentable el cultivo de la coca que cualquier otra actividad del campo.

La presencia de Grupos Armados Organizados al Margen de la Ley -GAOML en el departamento, se constituye en un factor determinante para el reclutamiento, por cuanto además de encontrarse en la zona de influencia de sus actividades, hacen presencia en los espacios vitales para la comunidad. Según el trabajo de investigación en campo, desde hace años los grupos armados no se muestran vestidos con traje camuflado, sin embargo, socialmente se percibe su presencia e interacción con la población al tiempo que se presenta una representación simbólica de los grupos armados –por ejemplo, a través de grafitis y pancartas– con mensajes donde se deja entrever que ellos ejercen autoridad en el territorio, brindando una normatividad que rige la vida social; al influir en los espacios de construcción del sujeto colectivo, intervienen en el comportamiento, actitudes y decisiones de los niños, niñas y adolescentes, lo que los somete a una mayor vulnerabilidad,

	2	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

aprovechando su influencia para manipular, influenciar y engañar a este grupo poblacional. Igualmente, en el Putumayo hacen presencia Bandas Criminales (BACRIM) y pandillas juveniles que han optado por utilizar niños, niñas y adolescentes en sus actividades delictivas.

El Putumayo, por su posición geográfica es un territorio de interés para los (GAOML) y BACRIM dedicados al narcotráfico y a otras actividades delictivas, por la facilidad de tránsito entre varios departamentos de Colombia, así como, hacia los países vecinos de Ecuador y Perú; la escasa presencia Institucional, el acceso a insumos para la producción de coca y la extensión de la zona, que limita la presencia de las fuerzas militares, se suman a las condiciones que favorecen el reclutamiento de niños, niñas y adolescentes, quienes interactúan con ellos y pueden vincularse fácilmente en cualquiera de sus actividades.

El reclutamiento forzado de niños, niñas y adolescentes en Colombia continúa siendo una de las expresiones más críticas del conflicto armado en el año 2025, evidenciando una persistencia estructural del fenómeno asociada al control territorial de grupos armados ilegales, de acuerdo con la Defensoría del Pueblo, durante el año 2025 se registraron 257 casos de reclutamiento, lo que confirma que, aunque hay una reducción frente a los 409 casos reportados en 2024, la problemática se mantiene en niveles alarmantes y sostenidos.

En términos de caracterización de las víctimas, el 62% corresponde a niños y adolescentes y el 38% a niñas y adolescentes, lo que evidencia una mayor afectación sobre población masculina, aunque con una participación significativa de niñas en el conflicto, asimismo, los reportes muestran que el fenómeno continúa afectando de manera desproporcionada a comunidades étnicas, especialmente pueblos indígenas, consolidando un patrón de vulnerabilidad histórica en territorios con baja presencia institucional.

Desde el enfoque territorial, el reclutamiento en 2025 mantiene una fuerte concentración en regiones estratégicas del conflicto armado. Departamentos como Cauca, Antioquia, Chocó, Huila y Nariño presentan los mayores registros, destacándose el caso de Cauca con aproximadamente 93 casos, seguido de Antioquia (25 casos) y Chocó (22 casos), lo que refleja la relación directa entre el reclutamiento y las dinámicas de disputa armada en corredores estratégicos del país.

En relación con los actores responsables, las principales dinámicas de reclutamiento en 2025 se atribuyen a las disidencias de las antiguas FARC, particularmente al Estado Mayor Central, el cual concentra alrededor del 43,4% de los casos registrados, evidenciando su papel predominante en la continuidad de esta práctica ilegal, este comportamiento se enmarca en una lógica de fortalecimiento de estructuras armadas mediante la vinculación forzada o inducida de menores en contextos de economías ilícitas y ausencia estatal.

Un elemento crítico que refuerza la gravedad del fenómeno es el incremento en los procesos de desvinculación. Según el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, en los primeros meses de 2025 se presentó un aumento del 172% en la atención de menores desvinculados, pasando de 43 casos en el mismo periodo de 2024 a 117 en 2025, lo que sugiere tanto un incremento del reclutamiento como una mayor visibilidad institucional del problema.

A nivel de tendencia reciente, datos parciales indican que entre enero y junio de 2025 se registraron 55 casos, lo que confirma la continuidad del fenómeno a lo largo del año. Además, organismos internacionales como UNICEF advierten que el reclutamiento infantil en Colombia ha aumentado cerca de un 300% en los últimos cinco años, lo que evidencia un deterioro progresivo de las condiciones de protección de la niñez en contextos de conflicto armado.

	3	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

En perspectiva, el reclutamiento forzado en 2025 no puede entenderse como un fenómeno aislado, sino como la manifestación de problemáticas estructurales como la pobreza, la exclusión social, la débil presencia institucional y la persistencia de economías ilegales, en este sentido, se hace indispensable fortalecer los mecanismos de prevención, protección y monitoreo, así como exigir, en cualquier proceso de negociación con actores armados, el cese inmediato del reclutamiento y la desvinculación efectiva de todos los menores de edad, como condición mínima para la garantía de los derechos humanos en Colombia.

Los factores de riesgo son condiciones o circunstancias que aumentan la probabilidad de que los niños, niñas y adolescentes sean reclutados o utilizados por Grupos Armados Organizados al Margen de la Ley (GAOML). En el Putumayo, muchos de los factores de riesgo identificados corresponden a factores de vulneración externos a los que están expuestos los niños, niñas y adolescentes y que aumentan la posibilidad de su vinculación a grupos armados ilegales; sin embargo, además de estos factores de vulneración, se encontraron factores de riesgo internos, que son los factores subjetivos que pertenecen a la esfera emocional, simbólica y de representación del mundo que aumentan el riesgo del reclutamiento.

Según la Unidad de Víctimas (2014), en los municipios de Orito, Puerto Asís, Puerto Guzmán, Puerto Leguizamo, San Miguel y Valle del Guamuez existen 63.934 niños, niñas y adolescentes víctimas de desplazamiento, lo que corresponde aproximadamente al 50% de la población víctima, lo que permite evidenciar la problemática social existente, considerando que el desplazamiento afecta las dinámicas familiares y requiere de una atención diferenciada para los niños, niñas y adolescentes que han sido expuestos a hechos de violencia en el marco del conflicto armado.

En el departamento del Putumayo se presentan dificultades para la prestación de un servicio educativo de calidad, destacando la inestabilidad e insuficiencia del personal docente y administrativo, la inadecuada condición de la infraestructura de algunas de las instituciones y centros educativos, escasez de centros educativos en la zona rural, baja calidad en los procesos de formación y escasa pertenencia educativa. Adicionalmente, frente a las dificultades de acceso a este derecho de los niños, niñas y adolescentes de las zonas rurales, algunos padres se ven forzados a enviar a sus hijos a internados, lejos de su entorno familiar; instituciones que, aunque les ofrecen la opción de estudiar, no reúnen las condiciones necesarias para la atención adecuada e integral que requiere la población que se encuentra en esta modalidad. Se han identificado algunos casos aislados de reclutamiento de niños, niñas y adolescentes en estas instituciones educativas. Por otra parte, los grandes recorridos que algunos niños, niñas y adolescentes deben hacer desde la casa hasta la Institución Educativa, les hacen más difícil su proceso educativo y los enfrenta a peligros como presencia de grupos armados, MAP/MUSE, animales peligrosos, vehículos, vías en mal estado y recorridos por vía fluvial.

Los casos de abuso sexual en contra de niños, niñas y adolescentes van en aumento, y se presentan mayormente en zona rural, situación que se agrava cuando los casos no son atendidos adecuadamente y no se facilita a las víctimas el acceso a la justicia. Asimismo, hay subregistro de casos de explotación sexual comercial la cual se recrudece con la presencia de redes de trata en el departamento.

El departamento del Putumayo, por su posición geográfica, la escasa presencia estatal, la permanente presencia de grupos armados, las distintas actividades ilegales como los cultivos de uso ilícito, junto al alto número de población flotante,

	4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

presenta condiciones sociales, económicas y culturales que facilitan el reclutamiento de niños, niñas y adolescentes por parte de Grupos Armados Organizados al Margen de la Ley – GAOML.

El contexto de conflicto armado en el departamento ha posibilitado el reclutamiento y utilización de los niños, niñas y adolescentes por parte de GAOML; de igual manera la persistencia de economías ilícitas complejiza la definición de acciones de prevención, más aún cuando la oferta institucional se ha concentrado en los centros poblados, limitando el acceso a servicios de las comunidades localizadas en el área rural de los municipios.

Los niños, niñas y adolescentes son reclutados por los GAOML a través de medios como la coacción física o la manipulación psicológica que les presenta ideas falsas de protección, bienestar económico, poder, venganza, emancipación, entre otras, y que permite evidenciar que aprovechan el estado de vulnerabilidad de esta población en el contexto departamental.

Según los aportes de la Unidad Móvil 3 en su análisis de la información recopilada en la investigación, dentro de los factores de riesgo de reclutamiento de niños, niñas y adolescentes existen condiciones externas de vulneración que aumentan el riesgo de reclutamiento y factores de riesgo internos, es decir condiciones subjetivas que aumentan dicha posibilidad como el enamoramiento, deseo de aventura, sentimiento de seguridad, relación con el dinero, percepción frente a las armas y los grupos armados, percepción de pobreza, sentimiento de venganza y falta de pertenencia.

Se ha identificado que año tras año aumenta la probabilidad de reclutamiento de niños, niñas y adolescentes pertenecientes a grupos étnicos, lo cual debe ser un tema de especial atención en el departamento del Putumayo, dado que más del 20% de su población es indígena o afrodescendiente. Existe desconocimiento de la ruta para la desvinculación de niños, niñas y adolescentes, lo que, sumado a la falta de garantías para denunciar los casos de reclutamiento, impide que se dé a conocer suficientemente esta problemática, ya que hay temor de que la información se filtre y genere riesgos para los denunciantes, e incluso para las autoridades que decepcionan las denuncias, por lo que se hace necesario que se activen estas rutas desde el nivel nacional. Esto también ha limitado la definición de líneas de política y/o programas que mitiguen o den respuesta efectiva a la situación.

El programa de transporte escolar requiere de una adecuada coordinación técnica, administrativa, jurídica y financiera con las Entidades Territoriales Certificadas en Educación y el gobierno nacional, dado que el programa presenta una problemática estructural de financiamiento y la gran sensibilidad social a nivel nacional, creando la necesidad inmediata de adelantar los procesos, procedimientos y actividades para la atención oportuna del programa, por lo cual se requiere realizar dicha contratación.

En el departamento del Putumayo se presentan dificultades para la prestación de un servicio educativo de calidad, destacando la inestabilidad e insuficiencia del personal docente y administrativo, la inadecuada condición de la infraestructura de algunas de las instituciones y centros educativos, escasez de centros educativos en la zona rural, baja calidad en los procesos de formación y escasa pertenencia educativa. Adicionalmente, frente a las dificultades de acceso a este derecho de los niños, niñas y adolescentes de las zonas rurales, algunos padres se ven forzados a enviar a sus hijos a internados, lejos de su entorno familiar; instituciones que, aunque les ofrecen la opción de estudiar, no reúnen las condiciones necesarias para la atención adecuada e integral que requiere la población que se encuentra en esta modalidad. Se han identificado algunos casos aislados de reclutamiento de niños, niñas y adolescentes en estas instituciones educativas. Por otra parte, los grandes recorridos que algunos niños, niñas y adolescentes deben hacer desde la casa

	5	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

hasta la Institución Educativa, les hacen más difícil su proceso educativo y los enfrenta a peligros como presencia de grupos armados, MAP/MUSE, animales peligrosos, vehículos, vías en mal estado y recorridos por vía fluvial.

Tasa de Deserción por Niveles Educativos

AÑO	Total
2015	5,26%
2016	7,53%
2017	5,74%
2018	5,21%
2019	5,39%
2020	7,42%
2021	10,28%
2022	6,54%
2023	5,72%
2024	6,49%
2025	7,96 %

Fuente: informe cobertura en cifras – oficina de cobertura SED

Para el año 2020 de acuerdo con la información suministrada por la oficina de Cobertura educativa de la Secretaría de Educación Departamental la tasa de deserción se fijó en 7,42%

Para el año 2021, la tasa de deserción en el departamento se ubicó en 10,28% de acuerdo con la información suministrada por la oficina de Cobertura Educativa de la Secretaría de Educación Departamental y por el Ministerio de Educación Nacional, este incremento se debió en gran medida a los efectos post pandemia.

Para el año 2022 de acuerdo con la información suministrada por la oficina de Cobertura educativa de la Secretaría de Educación Departamental la tasa de deserción se fijó en 6,54%.

Para el año 2023 de acuerdo con la información suministrada por la oficina de Cobertura educativa de la Secretaría de Educación Departamental la tasa de deserción se fijó en 5,72% con corte 29 de diciembre 2023.

Para el año 2024 de acuerdo con la información brindada por la Oficina de Cobertura Educativa de la Secretaria de Educación Departamental la tasa de deserción se fijó en 6,49%.

Para el año 2025 de acuerdo con la información brindada por la Oficina de Cobertura Educativa de la Secretaria de Educación Departamental la tasa de deserción se fijó en 7,96%

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	6	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015



Fuente de información: Cobertura en Cifras ETC Enero 2026

1. PLAN DE DESARROLLO TERRITORIAL	
Nombre del Plan	PUTUMAYO, UN GOBIERNO ENSERIO 2025 – 2027
Sector	Educación
Programa	Calidad, cobertura y fortalecimiento de la educación inicial, preescolar, básica y media
Producto	Servicio de apoyo a la permanencia con transporte escolar
Indicador	Beneficiarios de transporte escolar
Meta	12.274

Población afectada: 66.150 fuente: SIMAT del 07 de abril de 2026, Estudiantes matriculados en los establecimientos educativos oficiales pedagógicas como el bilingüismo y formación para el desarrollo humano, entre otras.

El proyecto “Fortalecimiento del acceso y permanencia de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes en los establecimientos educativos oficiales, mediante la estrategia de transporte escolar, vigencia 2026-4 departamento del Putumayo”, consiste en brindar apoyo con servicio de transporte terrestre o fluvial a través de rutas escolares de ida y vuelta a 12.274 estudiantes de 133 Establecimientos Educativos de los niveles primaria, básica y media del departamento del Putumayo

Con el presente proyecto se financiará el transporte escolar durante veintitrés (23) días del calendario académico 2026, en los trece municipios del departamento del Putumayo, beneficiando 133 establecimientos educativos, a través de la ejecución de 572 rutas, dentro de las cuales se deja constancia que existen rutas re residencias en las cuales los estudiantes que hacen uso de esta estrategia cuenta con periodos de salida semanal, quincenal o mensual, por ello se encontraran rutas con 1, 2, 4 o 8 días de atención y no por los 23 días como en la mayoría de las rutas presentadas.

Se brindará transporte terrestre y fluvial, en cada uno de los municipios de acuerdo con las características geográficas de la zona y estos se contratarán con estricta sujeción a lo descrito en la Sección 10; Transporte escolar público y privado - Teniendo en cuenta la matrícula oficial total reportada en el SIMAT vigencia 2026, de los cuales con el presente proyecto se atenderán 12.274 beneficiarios en los 13 municipios.

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	7	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

Para el año 2026, dando cumplimiento a la Resolución No. 4037 del 28 de octubre de 2025, que establece el calendario académico para el año lectivo 2026, el departamento del Putumayo con el presente proyecto prestara el servicio de transporte escolar durante 23 días del calendario académico así:

Mes	No. Días hábiles calendario académico 2026
Mayo	2
Junio	13
Julio	8
TOTAL DIAS ATENDIDOS	23

La contratación de este servicio se realiza con conforme a los dispuesto en las normas de contratación y con base en lo establecido en el decreto 1079 de 2015 y sus actualizaciones.

El transporte escolar fue priorizado como una estrategia importante de acceso y permanencia en el Plan de Desarrollo Departamental “PUTUMAYO UN GOBIERNO EN SERIO” 2025 - 2027, por lo cual, a través de la Secretaria de Educación Departamental, se formula el proyecto para la gestión de los recursos financieros ante el sistema general de regalías asignaciones departamentales. El departamento no dispone de recursos propios para el financiamiento de esta estrategia.

Los beneficiarios del proyecto denominado “Fortalecimiento del acceso y permanencia de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes en los establecimientos educativos oficiales, mediante la estrategia de transporte escolar, vigencia 2026 – 6 departamento del Putumayo”; se determinó de acuerdo con el reporte de la oficina de cobertura departamental y teniendo en cuenta la proyección presentada por los municipios en las mesas de concertación y planificación del proyecto desarrolladas durante los meses de agosto y septiembre de 2025.

Estudio técnico

Según el Decreto No. 0340 de 2012 de la Gobernación del Putumayo, el servicio de transporte escolar se debe planificar y ejecutar bajo los siguientes principios fundamentales:

a. Organización de rutas:

El transporte escolar cofinanciado con recursos oficiales solo será reconocido para rutas específicas organizadas con la participación de la Dirección de los establecimientos educativos, unidades educativas y secretaria de educación municipal o quien haga sus veces y certificadas por la administración municipal.

El alcalde respectivo comunicara a la secretaria de educación departamental las rutas definidas para cada uno de las instituciones y centros educativos responsables.

b. focalización de estudiantes beneficiarios de transporte escolar:

- ✓ Estudiantes que se encuentren en nivel socioeconómico de SISBEN 1 y 2.
- ✓ Vivir a una distancia mayor a dos kilómetros del lugar de residencia al establecimiento educativo, cuando el medio de transporte sea terrestre.

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	8	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

- ✓ Aquellos estudiantes con algún tipo de discapacidad/movilidad reducida.

c. Tipo de apoyo:

Para aquellos establecimientos que poseen vehículo propio, la Entidad Territorial transfiere los recursos destinados para transporte a las cuentas FSE de los establecimientos educativos de acuerdo a la información de las cotizaciones en las cuales se descuenta administración y utilidad, el valor transferido para los EE que poseen vehículo propio se destina gastos de combustible, mantenimiento del vehículo; los vehículos son conducidos por personal de planta de la secretaria de educación en aquellos establecimientos que cuentan con personal vinculado. Los costos de estampillas deberán ser asumidos por los contratistas de las instituciones educativas.

Según el párrafo del Artículo 5° del Decreto 0340 de 2014; los municipios y establecimientos educativos tendrán en cuenta para definir los valores de la cofinanciación, los siguientes criterios.

1. Tipo de transporte terrestre o fluvial
2. Kilometraje a recorrer
3. Instituciones con vehículos propios o motores fuera de borda.

La normatividad nacional emitida por el Ministerio de Transporte no contempla al transporte Escolar como una modalidad específica de transporte, sino que la clasifica como una de las modalidades del servicio de transporte público especial (que incluye los servicios de transporte de escolares, de empleados de empresa y de turistas). Teniendo en cuenta que esta modalidad de servicio especial ha sido reconocida y reglamentada de manera relativamente reciente (hace 12 años con la creación del Estatuto de Transporte Especial y de Turismo), se evidencia que no es mucho lo que se ha definido normativamente con respecto a las características que debe tener el Transporte Escolar.

La Secretaria de Educación Departamental del Putumayo toma como referencia el Decreto 1079 de 2015, Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, expedido por el Ministerio de Transporte; para considerar los criterios de aceptación y las especificaciones técnicas de los automotores que funcionaran para el servicio de transporte escolar.

Decreto 431 del 14 de marzo de 2017, Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones.

Decreto 602 del 06 de abril de 2017, Por el cual se adiciona la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 y se reglamentan los artículos 84 de la Ley 1523 de 2012 y 12 Y 63 de la Ley 1682 de 2013, en relación con la gestión del riesgo de desastres en el Sector Transporte y se dictan otras disposiciones

Y demás que lo modifiquen o sustituyan.

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	9	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

Según el Decreto No. 0216 de 2015 de la Gobernación del Putumayo, el servicio de transporte escolar se debe planificar y ejecutar bajo los siguientes principios fundamentales:

“ARTÍCULO 10. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN: En caso de limitaciones presupuestales, se priorizará la asignación del transporte escolar en el siguiente orden:

1. Serán beneficiarios del subsidio de transporte escolar los estudiantes de preescolar, básica y media. cuyos lugares de habitación se encuentren a más de 3 kilómetros de la Institución o Centro Educativo donde se ofrezca el servicio.”

Presupuesto del proyecto

1. MUNICIPIO	2. ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO	3. N° DE RUTA	4. DESCRIPCIÓN PUNTOS DE ACCESO DE CADA RUTA	5. KILOMETRAJE A RECORRER POR CADA RUTA Y REGRESO	6. TIPO DE TRANSPORTE (Terrestre o Fluvial)	7. N° TOTAL DE ESTUDIANTES A BENEFICIARIARSE	CANTIDAD DE VEHÍCULOS	DÍAS DE ATENCIÓN	11. RUTACUBIERTA CON VEHÍCULO PROPIO (SI O NO)	COSTO DIRECTO DEL SERVICIO TRANSPORTE ESCOLAR			COSTO INDIRECTO (9,5 %) TRANSPORTE ESCOLAR	TOTAL COSTO DIASERVICIO TRANSPORTE ESCOLAR	TOTAL PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR
										VALOR BASE	POLIZA 0,16 %	COSTO DIRECTO			
SANTIA GO	IER INTERCULTURAL MADRE LAURA	1	SAN ANDRÉS, BALSAYACO, SEDE SAN ISIDRO 6 A 11	6	TERRESTRE	95	1	70	No	\$ 723.263,87	\$ 1.159,08	\$ 724.422,95	\$ 68.820,06	\$ 793.243,01	\$ 55.527.010,64
SANTIA GO	ICHA WASI CARLOS TAMABIOY	1	PUENTE AMARILLO, CORDOBAS	6	TERRESTRE	18	1	70	No	\$ 478.263,89	\$ 766,45	\$ 479.030,34	\$ 45.507,80	\$ 524.538,14	\$ 36.717.669,96
SANTIA GO	ICHA WASI CARLOS TAMABIOY	2	VICHOY-MUCHIVIOY - BUJUYUY	11,34	TERRESTRE	26	1	70	No	\$ 521.318,78	\$ 835,45	\$ 522.154,23	\$ 49.604,56	\$ 571.758,79	\$ 40.023.115,62

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	10	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

SAN TIA GO	ICHA WASI CAR LOS TAMA BIOY	3	SANTA CLARA - FUISANO Y, CASCAJ O, PLAN JANSAS OY, TONTJO Y, SANTIAG O MANDA	37,5 8	TER RES TRE	40	1	70	No	\$ 723. 263, 87	\$ 1.15 9,08	\$ 724. 422, 95	\$ 68.82 0,06	\$ 793.2 43,01	\$ 55.527.0 10,64
SAN TIA GO	IE TECNI CO CIUD AD SANTI AGO	1	VICHOY, MACHOY , TAMAUC A VIEJO, PTO AMARILL O, PTAR , QUINCH OAPAMB A MUCHIVI OY	11,1 2	TER RES TRE	64	1	70	No	\$ 521. 318, 78	\$ 835, 45	\$ 522. 154, 23	\$ 49.60 4,56	\$ 571.7 58,79	\$ 40.023.1 15,62
SAN TIA GO	IE TECNI CO CIUD AD SANTI AGO	2	CARRIZA L - PUENTE NEGRO- FUISANO Y, CASCAJ O, TONJOY, ESPINAY ACO, PUENTE NEGRO- URGANI ZACION SANTIAG OMANDA , MUSUÑA MBE	20,8	TER RES TRE	158	2	70	No	\$ 1.44 6.12 8,39	\$ 2.31 7,51	\$ 1.44 8.44 5,90	\$ 137.6 02,12	\$ 1.586 .048, 02	\$ 111.023. 361,29
TOT AL SAN TIA GO						401					\$ 7.07 3,01		\$ 419.9 59,17	\$ 4.840 .589, 77	\$ 338.841. 283,78
COL ON	CER BILIN GÜE INGA COLO N	1	Virgen del Tivo Sede la Palmas	8,64	Terr estre	20	1	70	No	\$ 521. 318, 78	\$ 835, 45	\$ 522. 154, 23	\$ 49.60 4,56	\$ 571.7 58,79	\$ 40.023.1 15,62

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	11	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

COLON	CER BILIN GÜE INGA COLO N	2	Alto San Pedro, Bilingüe		Terr estre	6	1	70	No	\$ 521. 318, 78	\$ 835, 45	\$ 522. 154, 23	\$ 49.60 4,56	\$ 571.7 58,79	\$ 40.023.1 15,62
TOTAL COLON						26	4				\$ 1.67 0,89	\$ 2.09 1.01 2,45	\$ 99.20 9,13	\$ 1.143 .517, 59	\$ 80.046.2 31,24
SIB UND OY	SEMI NARI O	1	La cabrera (RIO SAN FRANCIS CO), Sibundoy (SEMINA RIO) SECUND ARIA	10,9 2	Terr estre	6		70	No	\$ 405. 977, 05	\$ 650, 60	\$ 406. 627, 65	\$ 38.62 9,56	\$ 445.2 57,21	\$ 31.168.0 04,62
SIB UND OY	SEMI NARI O	2	El Cedro Sibundoy (SEMINA RIO) SECUND ARIA	5,64	Terr estre	2	1	70	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
SIB UND OY	SEMI NARI O	3	Tamabioy , San Felix, VEGAS FATIMA (SEMINA RIO) SECUND ARIA	20,4	Terr estre	9	1	70	No	\$ 405. 977, 05	\$ 650, 60	\$ 406. 627, 65	\$ 38.62 9,56	\$ 445.2 57,21	\$ 31.168.0 04,62
SIB UND OY	BILIN GÜE CAME NTSÁ	3	Resguard o parte alta san francisco (tamabioy , portal tamabioy, san felix) - sede colegio bilingüe - escuela bilingüe las cochas y viceversa	23,4	Terr estre	35	1	70	No	\$ 723. 613, 31	\$ 1.15 9,64	\$ 724. 772, 95	\$ 68.85 3,31	\$ 793.6 26,26	\$ 55.553.8 38,14

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	12	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

SIB UND OY	BILIN GÜE CAME NTSÁ	5	Resguard o parte alta Sibundoy - (vegas fatima, machindi noy, santa teresa, ITP) - escuela bilingüe las cochas y viceversa	21,6	Terr estre	3	1	70	No	\$ 383. 013, 85	\$ 613, 80	\$ 383. 627, 65	\$ 36.44 4,56	\$ 420.0 72,21	\$ 29.405.0 54,89
SIB UND OY	BILIN GÜE CAME NTSÁ	6	Llano grande - palmas bajas - el ejido - sede colegio bilingüe -	6,38	Terr estre	10	1	70	No	\$ 478. 613, 33	\$ 767, 01	\$ 479. 380, 34	\$ 45.54 1,05	\$ 524.9 21,39	\$ 36.744.4 97,45
SIB UND OY	CER JUAN XXIII	1	Vda san aguztin - palmas altas - cer juan xxii y veceversa a	9,76	Terr estre	12		70	No	\$ 723. 613, 31	\$ 1.15 9,64	\$ 724. 772, 95	\$ 68.85 3,31	\$ 793.6 26,26	\$ 55.553.8 38,14
SIB UND OY	CER JUAN XXIII	2	Vda versalles - cer juan xxiii y viceversa	8,8	Terr estre	10	1	70	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
SIB UND OY	CER JUAN XXIII	3	Vda sinsayaco - cer juan xxiii y viceversa	6,26	Terr estre	14		70	No	\$ 723. 613, 31	\$ 1.15 9,64	\$ 724. 772, 95	\$ 68.85 3,31	\$ 793.6 26,26	\$ 55.553.8 38,14
SIB UND OY	CER JUAN XXIII	4	Sibundoy barrio pablo sexto - cer juan xxiii y viceversa	6,24	Terr estre	14	1	70	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
SIB UND OY	CER JUAN XXIII	5	Vda cabuyaya co - cer juan xxiii y viceversa	6,4	Terr estre	14	1	70	No	\$ 478. 613, 33	\$ 767, 01	\$ 479. 380, 34	\$ 45.54 1,05	\$ 524.9 21,39	\$ 36.744.4 97,45
TOT AL SIB						129				\$ 6.92 7,94		\$ 411.3 45,71	\$ 4.741 308, 19	\$ 331.891. 573,45	

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	13	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

UND OY															
SAN FRA NCI SCO	CER SAN ANTO NIO DEL PORO TOYA CO	1	Vda central san antonio - vda secayaco - vda san jose - vda chinayac o a la sede san atnonio del porotoyac o	25,6	Terr estre	21	1	22	No	\$ 477. 864, 53	\$ 765, 81	\$ 478. 630, 34	\$ 45.46 9,80	\$ 524.1 00,14	\$ 11.530.2 03,13
SAN FRA NCI SCO	CER SAN ANTO NIO DEL PORO TOYA CO	2	Vda chinayac o - Vda la loma - vda la argentina - vda san miguel a la sede san isidro, DARSEN AS	15,0 4	Terr estre	27	1	22	No	\$ 520. 919, 42	\$ 834, 81	\$ 521. 754, 23	\$ 49.56 6,56	\$ 571.3 20,79	\$ 12.569.0 57,48
SAN FRA NCI SCO	IE ALMIR ANTE PADIL LA	1	Vda central san antonio - san silvestre - secayaco - bajo san jose - la menta - san jose del chunga	33,6	Terr estre	24	1	22	No	\$ 520. 919, 42	\$ 834, 81	\$ 521. 754, 23	\$ 49.56 6,56	\$ 571.3 20,79	\$ 12.569.0 57,48
SAN FRA NCI SCO	CER SAN SILVE STRE	1	San jose del chunga - sede san silvestre	8	Terr estre	6	1	22	No	\$ 382. 265, 05	\$ 612, 60	\$ 382. 877, 65	\$ 36.37 3,31	\$ 419.2 50,96	\$ 9.223.52 1,18
SAN FRA NCI SCO	CER SAN SILVE STRE	2	Sibundoy - sede san silvestre	40,8	Terr estre	3	1	22	No	\$ 382. 265, 05	\$ 612, 60	\$ 382. 877, 65	\$ 36.37 3,31	\$ 419.2 50,96	\$ 9.223.52 1,18
SAN FRA NCI SCO	CER SAN SILVE STRE	3	San agustin - sede san silvestre	11,3 2	Terr estre	15	1	22	No	\$ 477. 864, 53	\$ 765, 81	\$ 478. 630, 34	\$ 45.46 9,80	\$ 524.1 00,14	\$ 11.530.2 03,13

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	14	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

SAN FRA NCI SCO	CER SAN SILVE STRE	4	San francisco - sede san silvestre	21,6	Terr estre	8		22	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		
TOT AL SAN FRA NCI SCO						104					\$ 4.42 6,44		\$ 262.8 19,36	\$ 3.029 .343, 80	\$ 66.645.5 63,59
MO COA	IE ETNO EDOC UTIVA BILIN GÜE INGA MCOO A SECU NDAR IA solo poblac ion etnica (indige nas)	1	Cabildo musurura cuna - planadas - diviso - villa nueva - jose homero alto y bajo - betania - san isidro, la loma secundari a	20	Terr estre	80	2	22	No	\$ 1.69 9.44 1,09	\$ 2.72 3,46	\$ 1.70 2,16 4,55	\$ 161.7 05,35	\$ 1.863 .869, 90	\$ 41.005.1 37,75
MO COA	FRAY PLACI DO	2	San Luis de chontaya co - pasando por libano villa rosa - sede los sauces	11,8 4	Terr estre	40		22	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		\$ -
MO COA	IE ETNO EDOC UTIVA BILIN GÜE INGA MCOO A SECU NDAR IA solo poblac ion etnica (indige nas)	2	Bomba la reserva - la union - la carcel - barrio bolivar - la independ encia - secundari a	15,4 4	Terr estre	45	1	22	No	\$ 849. 845, 35	\$ 1.36 1,93	\$ 851. 207, 28	\$ 80.86 4,55	\$ 932.0 71,83	\$ 20.505.5 80,25

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	15	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

MO COA	FRAY PLACI DO	1	Resguard o kamentsa - san isidro - villanueva - sede los sauces secundari a	7,54	Terr estre	39		22	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		\$ -
MO COA	IE ETNO EDOC UTIVA BILIN GÜE INGA	3	Pto limón - meson - villa gloria - cruce a la pasera - san pedro - pto limón	32,8	Terr estre	27	1	22	No	\$ 728. 474, 52	\$ 1.16 7,43	\$ 729. 641, 95	\$ 69.31 5,86	\$ 798.9 57,81	\$ 17.577.0 71,89
MO COA	IER CIUD AD PUER TO LIMO N	1	Pujil - Las palmeras - rio mocoa - escuela Ciudad limon		FLU VIAL	12	1	22	No	\$ 607. 103, 71	\$ 972, 92	\$ 608. 076, 63	\$ 57.76 7,18	\$ 665.8 43,81	\$ 14.648.5 63,78
MO COA	IER CIUD AD PUER TO LIMO N	2	Pto limón - meson - villa gloria - cruce a la pasera - san pedro - pto limón	32,8	Terr estre	14	1	22	No	\$ 728. 474, 52	\$ 1.16 7,43	\$ 729. 641, 95	\$ 69.31 5,86	\$ 798.9 57,81	\$ 17.577.0 71,89
MO COA	IER ALTO AFAN	1	La fronteriza - condagua - ticuanayo y- las toldas - alto afan y viceversa (9 a 11)	39	Terr estre	17	1	22	No	\$ 728. 474, 52	\$ 1.16 7,43	\$ 729. 641, 95	\$ 69.31 5,86	\$ 798.9 57,81	\$ 17.577.0 71,89
MO COA	CER COND AGUA	1	Vereda las toldas (EDS) - ticuanayo y- la fronteriza - el paisaje - villa mosquera - IE	8,86	Terr estre	11		22	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		\$ -

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	16	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

MO COA	IER ALTO AFAN	2	Vda medio afan - vda alto afan y viceversa	8,32	Terr estre	20	1	22	No	\$ 849. 845, 35	\$ 1.36 1,93	\$ 851. 207, 28	\$ 80.86 4,55	\$ 932.0 71,83	\$ 20.505.5 80,25
MO COA	CER BILIN GÜE CAME NTSA	1	Inicia en la glorieta del indio - independ encia - san agustin - los sauces - las americas - villanueva	15,9 4	Terr estre	54		22	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		\$ -
MO COA	IER SIMÓ N BOLIV AR	1	Recorrido 1: Desde el balsamo hasta pepino con estudiant es del balsamo y planadas Recorrido 2: Desde los andes hasta el pepino, con estudiant es de los andes y rumiyaco	18,3	Terr estre	155		22	No	\$ 2.73 2.24 2,89	\$ 4.37 8,59	\$ 2.73 6.62 1,48	\$ 259.9 78,58	\$ 2.996 .600, 06	\$ 65.925.2 01,39

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	17	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

MO COA	IER SIMÓN BOLIVAR	2	Recorrido 1: Desde IER, con estudiant es de la tebaida y la sardina Recorrido 2: Desde la vda alto eslabon hasta el pepino, con estudiant es de alto eslabon y la eme	29,6	Terr estre	35		22	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		\$ -
MO COA	IE SAN AGUSTIN	1	San jose del pepino - Betania - San Agustin (9 - 11)	13,7 8	Terr estre	50	1	22	No	\$ 849. 845, 35	\$ 1.36 1,93	\$ 851. 207, 28	\$ 80.86 4,55	\$ 932.0 71,83	\$ 20.505.5 80,25
MO COA	FIDEL DE MONTCLAR	1	Vdas Montclar - pueblo viejo -I.E. Fidel de Montclar	6,22	Terr estre	40		22	No	\$ 849. 845, 35	\$ 1.36 1,93	\$ 851. 207, 28	\$ 80.86 4,55	\$ 932.0 71,83	\$ 20.505.5 80,25
MO COA	IE CIUDAD MOCO A	1	San antonio - Campuca na - IE y viceversa la esmerald a segundari a	11,1 6	Terr estre	35	1	22	No	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		\$ -
MO COA	CER COND AGUA	2	San joaquin - condagua y viceversa	9,28	Terr estre	7	1	22	No	\$ 502. 159, 01	\$ 804, 74	\$ 502. 963, 75	\$ 47.78 1,47	\$ 550.7 45,22	\$ 12.116.3 94,89
MO COA	INSTI TUCIO N EDUC ATIVA RURA L ABOR IGEN ES DE	1	Cabildo Osococh a - cabildo Tandarid o, Yana peña - IER Aborigen es de	6,92	Terr estre	34	2	22	No	\$ 1.00 4.06 8,42	\$ 1.60 9,08	\$ 1.00 5.67 7,50	\$ 95.53 9,19	\$ 1.101 .216, 69	\$ 24.226.7 67,28

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	18	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

	COLOMBIA.		Colombia .												
MO COA	INSTI TUCIO N EDUC ATIVA RURA L ABOR IGEN ES DE COLO MBIA.	2	cabildo San Carlos - San Luis las Vegas y viceversa . 23 estudiant es cruzan el rio caqueta para llegar a la Institucio n Educativa Rural Aborigen es de Colombia .	8	Terr estre	40	2	22	No	\$ 1.00 4.06 8,42	\$ 1.60 5.67 9,08	\$ 1.00 5.67 7,50	\$ 95.53 9,19	\$ 1.101 .216, 69	\$ 24.226.7 67,28
MO COA	IE CIUD AD MOCO A	2	Guaduale s - ciudad mocoa - viceversa la esmerald a segundari a	6	Terr estre	18	1	22	No	\$ 728. 474, 52	\$ 1.16 7,43	\$ 729. 641, 95	\$ 69.31 5,86	\$ 798.9 57,81	\$ 17.577.0 71,89
MO COA	IE CIUD AD MOCO A	3	Villa rosa 1, 2 y 3 - IE y viceversa sede sauces	7,42	Terr estre	35	1	22	No	\$ 849. 845, 35	\$ 1.36 1,93	\$ 851. 207, 28	\$ 80.86 4,55	\$ 932.0 71,83	\$ 20.505.5 80,25
TOT AL MO COA						808				\$ 23.5 77,2 6		\$ 1.399 .897, 17	\$ 16.13 5.682 ,78	\$ 354.985. 021,18	
VILL AGA RZO N	IER AGRO PECU ARIA CIUD AD DE VILLA	1	Desde la vda la palestina (casona) - sede la paz y viceversa	6,52	Terr estre	18	1	22	NO	\$ 547. 387, 78	\$ 877, 22	\$ 548. 265, 00	\$ 52.08 5,08	\$ 600.3 50,08	\$ 13.207.7 01,83

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	19	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

	GARZON														
VILLAGARZON	IER AGROPECUARIA CIUDAD DE VILLAGARZON	2	Desde costayaco 3 - sede auxiliar y viceversa	6,26	Terrestre	15	1	22	NO	\$ 547.387,78	\$ 877,22	\$ 548.265,00	\$ 52.085,08	\$ 600.350,08	\$ 13.207.701,83
VILLAGARZON	IER AGROPECUARIA CIUDAD DE VILLAGARZON	3	Desde costayaco 3, cafeliano - IERA ciudad villagarzon y viceversa	9,36	Terrestre	20		22	NO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		
VILLAGARZON	IER AGROPECUARIA CIUDAD DE VILLAGARZON	4	Desde la palestina - sede central IERA ciudad villagarzon y viceversa	18,58	Terrestre	8		22	NO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		
VILLAGARZON	IER AGROPECUARIA CIUDAD DE VILLAGARZON	5	Desde san jose del guineo - sede central IERA ciudad villagarzon y viceversa	26,6	Terrestre	15		22	NO	\$ 401.377,77	\$ 643,23	\$ 402.021,00	\$ 38.191,93	\$ 440.212,93	\$ 9.684.684,41
VILLAGARZON	IER AGROPECUARIA CIUDAD DE VILLAGARZON	6	la paz - canangucho - sede central IERA ciudad villagarzon y viceversa	20,6	Terrestre	35		22	NO	\$ 583.890,28	\$ 935,72	\$ 584.826,00	\$ 55.558,37	\$ 640.384,37	\$ 14.088.456,19

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	20	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

VILL AGA RZO N	IER AGRO PECU ARIA CIUD AD DE VILLA GARZ ON	7	Jordania, Rancho grande - San isidro - Nueva esperanz a - sede central IERA ciudad villagarzo n y viceversa	12	Terr estre	35	1	22	NO	\$ 583. 890, 28	\$ 935, 72	\$ 584. 826, 00	\$ 55.55 8,37	\$ 640.3 84,37	\$ 14.088.4 56,19
VILL AGA RZO N	IER AGRO PECU ARIA CIUD AD DE VILLA GARZ ON	8	villacolom bia- IERA ciudad de villagarzo n y viceversa	9,22	Terr estre	35	1	22	NO	\$ 583. 890, 28	\$ 935, 72	\$ 584. 826, 00	\$ 55.55 8,37	\$ 640.3 84,37	\$ 14.088.4 56,19
VILL AGA RZO N	IER AGRO PECU ARIA CIUD AD DE VILLA GARZ ON	9	Desde vda la alemania - champag nat - sede central IERA ciudad villagarzo n y viceversa (secundar ia)	20,8	Terr estre	80	2	22	NO	\$ 1.22 2.68 4,07	\$ 1.95 9,43	\$ 1.22 4.64 3,50	\$ 116.3 40,93	\$ 1.340 .984, 43	\$ 29.501.6 57,41
VILL AGA RZO N	IER SANT A JULIA NA	1	Desde san fernando, vda villa rica - villa santa ana - sede central IER Santa Juliana y viceversa (secundar ia hasta 9)	13,3 4	Terr estre	22	1	22	NO	\$ 583. 890, 28	\$ 935, 72	\$ 584. 826, 00	\$ 55.55 8,37	\$ 640.3 84,37	\$ 14.088.4 56,19

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	21	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

VILL AGA RZO N	IER SANT A JULIA NA	2	Desde la vda el carmen - sede central IER Santa Juliana y viceversa (secundaria hasta 9)	14,2	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 510. 885, 27	\$ 818, 73	\$ 511. 704, 00	\$ 48.61 1,79	\$ 560.3 15,79	\$ 12.326.9 47,48
VILL AGA RZO N	IER SANT A JULIA NA	3	la navoyaco , Vda aguacatal - esperanz a - sede central IER Santa Juliana y viceversa	13,2 8	Terr estre	23	1	22	NO	\$ 547. 387, 78	\$ 877, 22	\$ 548. 265, 00	\$ 52.08 5,08	\$ 600.3 50,08	\$ 13.207.7 01,83
VILL AGA RZO N	IER RIO BLAN CO	1	Desde vda río blanco - las palmeras y viceversa	6,2	Terr estre	5	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41
VILL AGA RZO N	IER RIO BLAN CO	2	Desde la vda santa rosa - sinai - río blanco - viceversa	9,22	Terr estre	14		22	NO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		
VILL AGA RZO N	IER PUER TO UMBR IA	1	Desde vda san fidel - san vicente - albania- simon bolivar - sede central y viceversa (Secundaria)	21,4	Terr estre	45	1	22	NO	\$ 611. 267, 16	\$ 979, 59	\$ 612. 246, 75	\$ 58.16 3,34	\$ 670.4 10,09	\$ 14.749.0 21,96

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	22	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

VILL AGA RZO N	IER PUER TO UMBR IA	2	Desde vda alto mecaya - uchupaya co (primaria) - entrada islandia - entrada las minas - sede central y viceversa (secundar ia)	14,2 4	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 611. 267, 16	\$ 979, 59	\$ 612. 246, 75	\$ 58.16 3,34	\$ 670.4 10,09	\$ 14.749.0 21,96
VILL AGA RZO N	IER PUER TO UMBR IA	3	Desde la vda santa rosa de juananbu - sinai - rio blanco - las palmeras - sede central y viceversa (10 y 11)	22,2	Terr estre	10	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41
VILL AGA RZO N	IER PUER TO UMBR IA	4	Desde vda san rafael - el naranjito - la palanca - sede central y viceversa	21	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 611. 267, 16	\$ 979, 59	\$ 612. 246, 75	\$ 58.16 3,34	\$ 670.4 10,09	\$ 14.749.0 21,96
VILL AGA RZO N	IER PUER TO UMBR IA	5	Vda la cristalina - la mariposa - sede central y viceversa (secundar ia)	11,2	Terr estre	10	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41
VILL AGA RZO N	IER PUER TO UMBR IA	6	Vdas nueva esperanz a - san luis de gualchay aco - sede central y viceversa	5,82	Terr estre	10	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	23	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

VILL AGA RZO N	IER VILLA AMAZ ONIC A	1	Desde las vds san fidel - la cabaña - san miguel - kofania - IE y viceversa (secundar ia)	34,8	Terr estre	16	1	22	NO	\$ 501. 759, 65	\$ 804, 10	\$ 502. 563, 75	\$ 47.74 3,47	\$ 550.3 07,22	\$ 12.106.7 58,89
VILL AGA RZO N	IER VILLA AMAZ ONIC A	2	Desde alto vides - betulia - rupasca - IE y viceversa	22,4	Terr estre	29	2	22	NO	\$ 802. 905, 29	\$ 1.28 6,71	\$ 804. 192, 00	\$ 76.39 8,11	\$ 880.5 90,11	\$ 19.372.9 82,32
VILL AGA RZO N	IER VILLA AMAZ ONIC A	3	Desde villa rica - escuela alto alguacil - la gaitana - IE y viceversa	12,8	Terr estre	22	1	22	NO	\$ 611. 267, 16	\$ 979, 59	\$ 612. 246, 75	\$ 58.16 3,34	\$ 670.4 10,09	\$ 14.749.0 21,96
VILL AGA RZO N	IER VILLA AMAZ ONIC A	4	Desde santa teresa - IE y viceversa	14	Terr estre	22	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41
VILL AGA RZO N	IER VILLA AMAZ ONIC A	5	Desde villa luz - IE y viceversa	23,2	Terr estre	22	2	22	NO	\$ 802. 905, 29	\$ 1.28 6,71	\$ 804. 192, 00	\$ 76.39 8,11	\$ 880.5 90,11	\$ 19.372.9 82,32
VILL AGA RZO N	IER VILLA AMAZ ONIC A	6	Desde el cabildo playa larga - IE y viceversa	24,4	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41
VILL AGA RZO N	IER ATUN ÑAMB I	1	Desde vda san vicente - la cabaña - brisas de san vicente y viceversa	40,4	Terr estre	36	1	22	NO	\$ 611. 267, 16	\$ 979, 59	\$ 612. 246, 75	\$ 58.16 3,34	\$ 670.4 10,09	\$ 14.749.0 21,96
VILL AGA RZO N	IER ATUN ÑAMB I	2	finca robinson cuaran hacia abajo hasta la sede vides	20	FLU VIAL	7	1	22	NO	\$ 410. 503, 39	\$ 657, 86	\$ 411. 161, 25	\$ 39.06 0,25	\$ 450.2 21,50	\$ 9.904.87 3,00

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	24	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

VILL AGA RZO N	IEKW E SX KSXA W WALA	1	Desde la vda santa rosa de juananbu - sede central IEPBIN - san luis - alto picudito y viceversa	6	Terr estre	20	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41
VILL AGA RZO N	IEKW E SX KSXA W WALA	2	Desede el puente rio san luis - alto picudito sede central IEPBIN wala y viceversa	6,38	Terr estre	20	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41
VILL AGA RZO N	GUILL ERMO VALE NCIA	1	El carmen - santa juliana - la esperanz a y viceversa (11)	25,4	Terr estre	5	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41
VILL AGA RZO N	NUES TRA SEÑO RA DEL PILAR	1	Desde vereda las toldas, Desde la Y (via a mocoa) - Desde vda san carlos - IE sede central y viceversa	10,3 6	Terr estre	5	1	22	NO	\$ 401. 377, 77	\$ 643, 23	\$ 402. 021, 00	\$ 38.19 1,93	\$ 440.2 12,93	\$ 9.684.68 4,41
VILL AGA RZO N	IE LUIS CARL OS GALA N	1	Desde vda alto eslabon - bajo eslabon - sede central y viceversa	8,22	Terr estre	12	1	22	NO	\$ 501. 759, 65	\$ 804, 10	\$ 502. 563, 75	\$ 47.74 3,47	\$ 550.3 07,22	\$ 12.106.7 58,89
VILL AGA RZO N	IE LUIS CARL OS GALA N	2	Desde vda brisas del mocoa - sede central y viceversa	5,2	Terr estre	5		22	NO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -		

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	25	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

TOT AL VILL AGA RZO N															
						735		22			\$ 25.9 65,7 3		\$ 1.541 .712, 77	\$ 17.77 0.296 ,77	\$ 390.946. 528,90
PUE RTO GUZ MAN	IER MAYO YOQU E	2	Puerto del señor aldivai hasta el puerto de la señora alba borja	60	Fluvi al	8	1	22	No	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	IER MAYO YOQU E	3	Desde chontilloz a hasta mayoyoq ue y viceversa	26	Fluvi al	10	1	22	No	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	I.E.R RAFA EL REYE S	1	Santa Lucía, quebrada las sardinas, muelle, placa huella limite puerto Guzmán y viceversa	13	Terr estre	107	2	22	No	\$ 1.73 1.56 3,29	\$ 2.77 4,94	\$ 1.73 4.33 8,23	\$ 164.7 61,84	\$ 1.899 .100, 07	\$ 41.780.2 01,59
PUE RTO GUZ MAN	I.E.R RAFA EL REYE S	2	Santa lucia el mango y viceversa	20	Terr estre	17	1	22	No	\$ 571. 730, 50	\$ 916, 23	\$ 572. 646, 73	\$ 54.40 1,34	\$ 627.0 48,07	\$ 13.795.0 57,62
PUE RTO GUZ MAN	I.E.R RAFA EL REYE S	3	Santa Lucía alto caño sábalo y viceversa	21	Terr estre	10	1	22	No	\$ 383. 525, 88	\$ 614, 62	\$ 384. 140, 50	\$ 36.49 3,28	\$ 420.6 33,78	\$ 9.253.94 3,23
PUE RTO GUZ MAN	I.E.R RAFA EL REYE S	4	Arizona a Guaduale s del caiman	40 MIN	Fluvi al	6	1	22	No	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	INSTI TUCIO N ETNO EDUC ATIVA RURA L BILIN GÜE	2	terrestre: desde el cedro hasta la sede principal villa catalina y viceversa	12	Terr estre	22	1	22	No	\$ 744. 900, 65	\$ 1.19 3,75	\$ 746. 094, 40	\$ 70.87 8,84	\$ 816.9 73,24	\$ 17.973.4 11,35

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	26	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

	INGA ATUN IACHA I														
PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE` S IPX KWET H DI`J	1	Esfobin el descanso - invasión - viceversa	10	Terr estre	6	1	22	No	\$ 493. 033, 38	\$ 790, 12	\$ 493. 823, 50	\$ 46.91 3,15	\$ 540.7 36,65	\$ 11.896.2 06,30
PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE` S IPX KWET H DI`J	2	Esfobin descanso - vereda san luis - viceversa	6	Terr estre	8	1	22	No	\$ 493. 033, 38	\$ 790, 12	\$ 493. 823, 50	\$ 46.91 3,15	\$ 540.7 36,65	\$ 11.896.2 06,30
PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE` S IPX KWET H DI`J	3	Esfobin descanso - vereda buenos aires - viceversa	15	Terr estre	10	1	22	No	\$ 493. 033, 38	\$ 790, 12	\$ 493. 823, 50	\$ 46.91 3,15	\$ 540.7 36,65	\$ 11.896.2 06,30
PUE RTO GUZ MAN	IER JOSE MARI A	9	Delicias- jose maria - delicias	6	Terr estre	13	1	22	No	\$ 409. 807, 68	\$ 656, 74	\$ 410. 464, 42	\$ 38.99 4,05	\$ 449.4 58,47	\$ 9.888.08 6,37
PUE RTO GUZ MAN	IER JOSE MARI A	10	La paz- jose maria - la paz	3	Terr estre	13	1	22	No	\$ 409. 807, 68	\$ 656, 74	\$ 410. 464, 42	\$ 38.99 4,05	\$ 449.4 58,47	\$ 9.888.08 6,37
PUE RTO GUZ MAN	IE AMAZ ONIC A	1	El bombon ie amazonic a y viceversa	33	Terr estre	35	1	22	No	\$ 651. 819, 27	\$ 1.04 4,58	\$ 652. 863, 85	\$ 62.02 1,96	\$ 714.8 85,81	\$ 15.727.4 87,75
PUE RTO GUZ MAN	IE AMAZ ONIC A	2	IE amazonic a- chichico- monserra te IE amazonic a y viceversa	10	Terr estre	15	1	22	No	\$ 437. 732, 10	\$ 701, 49	\$ 438. 433, 59	\$ 41.65 1,12	\$ 480.0 84,71	\$ 10.561.8 63,57
PUE RTO GUZ MAN	IE AMAZ ONIC A	3	La nueva ciudadela (invasón) ie amazónica a y viceversa	6	Terr estre	95	2	22	No	\$ 1.75 9.48 7,71	\$ 2.81 9,69	\$ 1.76 2.30 7,40	\$ 167.4 18,91	\$ 1.929 .726, 31	\$ 42.453.9 78,79

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	27	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO GUZ MAN	IE AMAZ ONIC A	4	La finca luis urbano – puerto platanero - chichico		Fluvi al	8	1	22	No	\$ 558. 488, 29	\$ 895, 01	\$ 559. 383, 30	\$ 53.14 1,32	\$ 612.5 24,62	\$ 13.475.5 41,64
PUE RTO GUZ MAN	CENT EDUC RUR EL CEDR O	5	Trayecto desde la sede bututo hasta la finca felix quiñonez vereda nuevo progreso y viceversa	18	Fluvi al	8	1	22	No	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	CENT EDUC RUR EL CEDR O	6	ERM LAGO Trayecto desde la vereda el lago por el caño la puntilla, hasta la finca de alexander tamayo y viceversa	16	Fluvi al	6	1	22	No	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	CENT EDUC RUR EL CEDR O	7	ERM RECRO Recorrido en el rio mandur desde la escuela hasta la finca de don olmedo calderon y viceversa ERM GUADUA LES desde la escuela hasta la finca ciro cavieres y viceversa	12	Fluvi al	10	1	22	No	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	28	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO GUZ MAN	CENT EDUC RUR EL CEDR O	8	ERM San Roque Trayecto en el río caqueta desde la escuela hasta la finca de doña johana cuenca y viceversa	8	Fluvi al	5	1	22	No	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	I.E.R LA CEIBA	2	Peñarol, el eden, pradera, cerrito la ceiba y viceversa	12	Terr estre	9	1	22	NO	\$ 409. 807, 68	\$ 656, 74	\$ 410. 464, 42	\$ 38.99 4,05	\$ 449.4 58,47	\$ 9.888.08 6,37
PUE RTO GUZ MAN	I.E.R LA CEIBA	3	El paraíso, el cerrito, la florelia la ceiba y viceversa	12	Terr estre	8	1	22	NO	\$ 409. 807, 68	\$ 656, 74	\$ 410. 464, 42	\$ 38.99 4,05	\$ 449.4 58,47	\$ 9.888.08 6,37
PUE RTO GUZ MAN	I.E.R LA CEIBA	4	La esmeralda a la ceiba y viceversa	7	Terr estre	13	1	22	NO	\$ 409. 807, 68	\$ 656, 74	\$ 410. 464, 42	\$ 38.99 4,05	\$ 449.4 58,47	\$ 9.888.08 6,37
PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE SX SEK LUUC XWES X (NUE STRO S HIJOS DEL SOL)	3	Esfobin kwe'sx üus yaatxni - puerto la vega y viceversa	20	Fluvi al	7	1	22	NO	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE SX SEK LUUC XWES X (NUE STRO S HIJOS DEL SOL)	4	Esfobin kwe'sx üus yaatxni-puertodel medio y viceversa	20	Fluvi al	5	1	22	NO	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	29	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE SX SEK LUUC XWES X (NUE STRO S HIJOS DEL SOL)	5	Cepbin kwe'sx sek luucx we'sx"pe njamu" puerto de don alcibiades cabildo juan tama y viceversa	40	Fluvi al	28	1	22	NO	\$ 502. 889, 06	\$ 805, 91	\$ 503. 694, 97	\$ 47.85 0,94	\$ 551.5 45,91	\$ 12.134.0 09,98
PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE SX SEK LUUC XWES X (NUE STRO S HIJOS DEL SOL)	6	Esfobin ate zxik al puerto de don ivan y viceversa	12	Fluvi al	5	1	22	NO	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE SX SEK LUUC XWES X (NUE STRO S HIJOS DEL SOL)	7	Esfobin ate zxik al puerto nuevo y viceversa	12	Fluvi al	5	1	22	NO	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE SX SEK LUUC XWES X (NUE STRO S HIJOS DEL SOL)	8	Puerto don wilson a la sede kwe'sxi kwesx yuunxi y viceversa	40	Fluvi al	8	1	22	NO	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	30	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO GUZ MAN	IEPBI N KWE SX SEK LUUC XWES X (NUE STRO S HIJOS DEL SOL)	9	Puerto don arnobis a la sede kwesi kwesxi y viceversa	40	Fluvi al	6	1	22	NO	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	IER BRASI LERA	2	ERM Girasol- rivera rio yurilla y viceversa	6	Fluvi al	5	1	22	NO	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	IER BRASI LERA	3	ERM Girasol- rivera rio yurilla limites vereda penjamo y viceversa	12	Fluvi al	4	1	22	NO	\$ 465. 656, 51	\$ 746, 24	\$ 466. 402, 75	\$ 44.30 8,18	\$ 510.7 10,93	\$ 11.235.6 40,53
PUE RTO GUZ MAN	IER PUER TO ROSA RIO	1	Puerto rosario - buenos aires del mandur y viceversa	16	Terr estre	13	1	22	NO	\$ 428. 423, 95	\$ 686, 58	\$ 429. 110, 53	\$ 40.76 5,43	\$ 469.8 75,96	\$ 10.337.2 71,09
PUE RTO GUZ MAN	IER PUER TO ROSA RIO	2	Puerto rico san rafael del bombon y viceversa	4	Terr estre	31	1	22	NO	\$ 651. 819, 27	\$ 1.04 4,58	\$ 652. 863, 85	\$ 62.02 1,96	\$ 714.8 85,81	\$ 15.727.4 87,75
TOT AL PUE RTO GUZ MAN						559					\$ 31.0 91,3 8		\$ 1.846 .047, 58	\$ 21.27 8.161 ,53	\$ 456.883. 913,09

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	31	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO CAI CED O	INSTI TUCIO N EDUA CTIVA JOSE ANTO NIO GALA N	1	Partiendo desde la vereda alto villanueva , pasa por maracaibo por sector destapado, recorre 11 km; continua hasta la institución educativa josé antonio galán y después de la jornada escolar realiza el mismo recorrido para regreso de los estudiantes a su hogar	31	Terr estre	15	1	22	NO	\$ 453. 618, 35	\$ 726, 95	\$ 454. 345, 30	\$ 43.16 2,73	\$ 497.5 08,03	\$ 10.945.1 76,61
PUE RTO CAI CED O	INSTI TUCIO N EDUA CTIVA JOSE ANTO NIO GALA N	2	Inicia el recorrido desde la vereda platanillo recoje hasta la ie jose antonio galán y después de la jornada escolar realiza el mismo recorrido para regreso de los estudiantes a su hogar	11,6 6	Terr estre	12	1	22	NO	\$ 433. 541, 97	\$ 694, 78	\$ 434. 236, 75	\$ 41.25 2,42	\$ 475.4 89,17	\$ 10.460.7 61,71

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	32	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO CAI CED O	INSTI TUCIO N EDUA CTIVA JOSE ANTO NIO GALA N	3	Partiendo desde el caruzo, vereda playa rica, guasimal es (9 a 11) campo bello, ie jose antonio galan y despues de la jornada escolar realiza el mismo recorrido para regreso de los estudiant es	71,8 4	Terr estre	22	2	22	NO	\$ 911. 891, 57	\$ 1.46 1,36	\$ 913. 352, 93	\$ 86.76 8,38	\$ 1.000 .121, 31	\$ 22.002.6 68,73
PUE RTO CAI CED O	INSTI TUCIO N EDUA CTIVA JOSE ANTO NIO GALA N	4	Partiendo desde la vereda la esmeralda toma la vía que conduce a la vereda la pedregosa, realizand o el retorno a la ie José antonio galan y después de la jornada escolar realiza el mismo recorrido para regreso de los estudiant es a su hogar	15,8 2	Terr estre	20	1	22	NO	\$ 451. 968, 07	\$ 724, 31	\$ 452. 692, 38	\$ 43.00 5,70	\$ 495.6 98,08	\$ 10.905.3 57,77

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	33	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO CAI CED O	INSTI TUCIO N EDUA CTIVA JOSE ANTO NIO GALA N	7	Partiendo desde la vereda pueblo nuevo, quebrado nia, la joya, santa marta, vereda villa flor, vereda campo bello, hasta la institucion educativa j.a.g (9 a 11)	25,8	Terr estre	18	1	22	NO	\$ 433. 541, 97	\$ 694, 78	\$ 434. 236, 75	\$ 41.25 2,42	\$ 475.4 89,17	\$ 10.460.7 61,71
PUE RTO CAI CED O	INSTI TUCIO N EDUA CTIVA JOSE ANTO NIO GALA N	8	cruce el venado, entrada a la playa de las palmas por la trituradora a mas abajo de la subestacion y termina en la institucion educativa jose antonio galan y retorno secundaria	21,8	Terr estre	18	1	22	NO	\$ 433. 541, 97	\$ 694, 78	\$ 434. 236, 75	\$ 41.25 2,42	\$ 475.4 89,17	\$ 10.460.7 61,71
PUE RTO CAI CED O	INSTI TUCIO N EDUA CTIVA JOSE ANTO NIO GALA N	9	Paso Rio Putumayo, desde Vereda San Diego hasta la playa y viceversa	dies minu tos	Fluvi al	7	1	22	NO	\$ 437. 402, 65	\$ 700, 97	\$ 438. 103, 62	\$ 41.61 9,77	\$ 479.7 23,39	\$ 10.553.9 14,60

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	34	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO CAI CED O	INSTI TUCIO N EDUA CTIVA JOSE ANTO NIO GALA N	10	Paso del rio putumayo desde la playa de la vereda las palmas, navegand o aproxima damente 1 km por el rio putumayo hasta la playa de la balastrea y viceversa	22	Fluvi al	6	1	22	NO	\$ 437. 402, 65	\$ 700, 97	\$ 438. 103, 62	\$ 41.61 9,77	\$ 479.7 23,39	\$ 10.553.9 14,60
PUE RTO CAI CED O	INSTI TUCIO N EDUA CTIVA JOSE ANTO NIO GALA N	11	Partiendo de la vereda cristo rey paso del rio putumayo hasta la playa del noa noa y retorno	15	Fluvi al	6	1	22	NO	\$ 437. 402, 65	\$ 700, 97	\$ 438. 103, 62	\$ 41.61 9,77	\$ 479.7 23,39	\$ 10.553.9 14,60
PUE RTO CAI CED O	CER MARA CAIB O	1	Desde la entrada a la vereda el venado hasta la escuela vereda el bagre y desde la subestaci on de gas hasta la escuela el bagre	5,64	Terr estre	15	1	22	NO	\$ 421. 726, 38	\$ 675, 84	\$ 422. 402, 22	\$ 40.12 8,14	\$ 462.5 30,36	\$ 10.175.6 67,93

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	35	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO CAI CED O	CER MARA CAIB O	2	partiendo desde caracuzo, la vereda playa rica, pedregosa- inicia en la escuela la esmeralda y termina en la pedregosa	9,38	Terr estre	19	1	22	NO	\$ 421. 726, 38	\$ 675, 84	\$ 422. 402, 22	\$ 40.12 8,14	\$ 462.5 30,36	\$ 10.175.6 67,93
PUE RTO CAI CED O	CER VILLA FLOR	1	Pueblo nuevo , quebradonia , la joya ,santa marta, villaflor , viceversa	16,6 4	Terr estre	9	1	22	NO	\$ 547. 787, 14	\$ 877, 86	\$ 548. 665, 00	\$ 52.12 3,08	\$ 600.7 88,08	\$ 13.217.3 37,83
PUE RTO CAI CED O	CER VILLA FLOR	2	Cauquita , guasimal , villaflor y viceversa	13,4 6	Terr estre	6		22	NO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	
PUE RTO CAI CED O	CER VILLA FLOR	3	Campobello , villaflor , viceversa	5,88	Terr estre	5		22	NO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	
PUE RTO CAI CED O	IER DIVIN O NIÑO	2	Desde la vereda guayabal es hasta el cedral y viceversa	15,1	Terr estre	13	1	22	NO	\$ 415. 489, 35	\$ 665, 85	\$ 416. 155, 20	\$ 39.53 4,67	\$ 455.6 89,87	\$ 10.025.1 77,24
PUE RTO CAI CED O	IER DIVIN O NIÑO	3	Desde el venado, vereda vergel hasta el cedral y viceversa .	8,62	Terr estre	12	1	22	NO	\$ 415. 489, 35	\$ 665, 85	\$ 416. 155, 20	\$ 39.53 4,67	\$ 455.6 89,87	\$ 10.025.1 77,24
PUE RTO CAI CED O	IER DIVIN O NIÑO	4	Desde la vereda circasia, san isidro al cedral y viceversa	18,2	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 433. 543, 26	\$ 694, 78	\$ 434. 238, 04	\$ 41.25 2,54	\$ 475.4 90,58	\$ 10.460.7 92,79

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	36	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO CAI CED O	IER DIVIN O NIÑO	5	Desde la vereda cristales, via hacia la diana, cristalina al cedral y viceversa	15,9 4	Terr estre	15	1	22	NO	\$ 433. 543, 26	\$ 694, 78	\$ 434. 238, 04	\$ 41.25 2,54	\$ 475.4 90,58	\$ 10.460.7 92,79
PUE RTO CAI CED O	CER LA ISLA	1	Sede cristo rey, inicia por el rio putumayo , continua por el rio san juan, llega a la peña, al rio sardinas y viscevers a	12	Fluvi al	12	1	22	NO	\$ 432. 804, 25	\$ 693, 60	\$ 433. 497, 85	\$ 41.18 2,22	\$ 474.6 80,07	\$ 10.442.9 61,61
PUE RTO CAI CED O	CER AWA AMPA RA SU	1	Sede las vegas, inicia rio san juan hacia arriba, hacia abajo y viscevers a	8	Fluvi al	13	1	22	NO	\$ 432. 804, 25	\$ 693, 60	\$ 433. 497, 85	\$ 41.18 2,22	\$ 474.6 80,07	\$ 10.442.9 61,61
PUE RTO CAI CED O	CER AWA AMPA RA SU	2	Sede san andres islas. inicia balsayac o, hacia arriba, hacia abajo y viscevers a.	18	Fluvi al	14	1	22	NO	\$ 432. 804, 25	\$ 693, 60	\$ 433. 497, 85	\$ 41.18 2,22	\$ 474.6 80,07	\$ 10.442.9 61,61
PUE RTO CAI CED O	CER AWA AMPA RA SU	3	Sede damasco vides. inicia rio vides, hacia arriba, hacia abajo y viscevers a.	18	Fluvi al	13	1	22	NO	\$ 432. 804, 25	\$ 693, 60	\$ 433. 497, 85	\$ 41.18 2,22	\$ 474.6 80,07	\$ 10.442.9 61,61

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	37	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO CAI CED O	CER AWA AMPA RA SU	4	Villa union rio vides	6	Fluvi al	16	1	22	NO	\$ 432. 804, 25	\$ 693, 60	\$ 433. 497, 85	\$ 41.18 2,22	\$ 474.6 80,07	\$ 10.442.9 61,61
PUE RTO CAI CED O	CEPBI N KWE' SX UMA KIWE	1	Inicia en el Piloro, Cauquita, Vereda los Alpes y Viceversa y viceversa	17,2 6	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 433. 543, 26	\$ 694, 78	\$ 434. 238, 04	\$ 41.25 2,54	\$ 475.4 90,58	\$ 10.460.7 92,79
PUE RTO CAI CED O	CEPBI N KWE' SX UMA KIWE	2	Inicia Vereda la Floresta, El Piloro, La Concordi a, Cauquita, Los Alpes y Viceversa	15,1 8	Terr estre	23	2	22	NO	\$ 866. 836, 91	\$ 1.38 9,16	\$ 868. 226, 07	\$ 82.48 1,33	\$ 950.7 07,40	\$ 20.915.5 62,83
PUE RTO CAI CED O	CEPBI N KWE' SX UMA KIWE	3	limites con puerto caicedo resguard o campo alegre, rio piñuna hasta la IE	10	Fluvi al	6	1	22	NO	\$ 432. 804, 25	\$ 693, 60	\$ 433. 497, 85	\$ 41.18 2,22	\$ 474.6 80,07	\$ 10.442.9 61,61
PUE RTO CAI CED O	CER INDEP ENEN CIA	1	El palmar del picudito rivera del rio picudito y viceversa ,	18	Fluvi al	5	1	22	NO	\$ 432. 804, 25	\$ 693, 60	\$ 433. 497, 85	\$ 41.18 2,22	\$ 474.6 80,07	\$ 10.442.9 61,61
PUE RTO CAI CED O	CER INDEP ENEN CIA	2	Vegas del piñuña - rivera del rio piñuña y viceversa	18	Fluvi al	8	1	22	NO	\$ 432. 804, 25	\$ 693, 60	\$ 433. 497, 85	\$ 41.18 2,22	\$ 474.6 80,07	\$ 10.442.9 61,61
PUE RTO CAI CED O	CER INDEP ENEN CIA	3	Sagrado corazon de jesus- rivera del rio piñuña y viscevers a	18	Fluvi al	10	1	22	NO	\$ 432. 804, 25	\$ 693, 60	\$ 433. 497, 85	\$ 41.18 2,22	\$ 474.6 80,07	\$ 10.442.9 61,61

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	38	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO CAI CED O	IER ARIZO NA	1	Desde nueva arabia, independ encia hasta arizona y viceversa , y desde brisas del caiman hasta arizona y viceversa	40	Terr estre	27	2	22	NO	\$ 874. 555, 71	\$ 1.40 1,53	\$ 875. 957, 24	\$ 83.21 5,79	\$ 959.1 73,03	\$ 21.101.8 06,69
PUE RTO CAI CED O	IER ARIZO NA	4	sede arizona; del triunfo, canaguch a, arizona y viseversa	25	Terr estre	7	1	22	NO	\$ 437. 402, 65	\$ 700, 97	\$ 438. 103, 62	\$ 41.61 9,77	\$ 479.7 23,39	\$ 10.553.9 14,60
TOT AL PUE RTO CAI CED O						406					\$ 22.4 79,4 8		\$ 1.334 .716, 61	\$ 15.38 4.389 ,87	\$ 338.456. 577,19
PUE RTO ASIS	CER COCA YÁ	1	Cocaya - aguila y viceversa	12	Terr estre	20	1	22	NO	\$ 720. 261, 46	\$ 1.15 4,27	\$ 721. 415, 73	\$ 68.53 4,37	\$ 789.9 50,10	\$ 17.378.9 02,28
PUE RTO ASIS	CER COCA YÁ	2	Aguila - carmen del piñuña y viceversa	19	Terr estre	41	1	22	NO	\$ 720. 261, 46	\$ 1.15 4,27	\$ 721. 415, 73	\$ 68.53 4,37	\$ 789.9 50,10	\$ 17.378.9 02,28
PUE RTO ASIS	IER BAJO LORE NZO	2	Brasilia - agua blanca - bajo lorenzo y viceversa (6 - 10)	16	Terr estre	12	1	22	NO	\$ 520. 410, 26	\$ 833, 99	\$ 521. 244, 25	\$ 49.51 8,12	\$ 570.7 62,37	\$ 12.556.7 72,07
PUE RTO ASIS	IER SANT A ISABE L	1	La rosa - sevilla - alea - sede ancura y viceversa	54	Terr estre	32	1	22	NO	\$ 819. 730, 78	\$ 1.31 3,67	\$ 821. 044, 45	\$ 77.99 9,09	\$ 899.0 43,54	\$ 19.778.9 57,78
PUE RTO ASIS	IER SANT A ISABE L	2	Puerto calderon - la Y - bajo mansoya - sede	42	Terr estre	32	1	22	NO	\$ 819. 730, 78	\$ 1.31 3,67	\$ 821. 044, 45	\$ 77.99 9,09	\$ 899.0 43,54	\$ 19.778.9 57,78

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	39	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

			ancura y viceversa												
PUE RTO ASIS	IER SANT A ISABEL	3	El baldio - quebrado - sinai - nariño nariño - sede ancura y viceversa	40	Terr estre	34	1	22	NO	\$ 819. 730, 78	\$ 1.31 3,67	\$ 821. 044, 45	\$ 77.99 9,09	\$ 899.0 43,54	\$ 19.778.9 57,78
PUE RTO ASIS	IER SANT A ISABEL	4	Santa isabel - balastrera - sede ancura y viceversa	16	Terr estre	37	1	22	NO	\$ 718. 436, 34	\$ 1.15 1,34	\$ 719. 587, 68	\$ 68.36 0,71	\$ 787.9 48,39	\$ 17.334.8 64,57
PUE RTO ASIS	IER SANT A ISABEL	5	Puerto playa (rio putumayo) - balastrera - sede ancura y viceversa	40 min	Fluvi al	18	1	22	NO	\$ 482. 082, 63	\$ 772, 57	\$ 482. 855, 20	\$ 45.87 1,16	\$ 528.7 26,36	\$ 11.631.9 79,99
PUE RTO ASIS	IER SANT A ISABEL	6	Amaron (rio putumayo) - balastrera - sede ancuara y viceversa	40 min	Fluvi al	12	1	22	NO	\$ 482. 082, 63	\$ 772, 57	\$ 482. 855, 20	\$ 45.87 1,16	\$ 528.7 26,36	\$ 11.631.9 79,99
PUE RTO ASIS	IER SANT A ISABEL	7	Siete vueltas (rio piñuña blanco) sede kanacas y viceversa	40 min	Fluvi al	13	1	22	NO	\$ 482. 082, 63	\$ 772, 57	\$ 482. 855, 20	\$ 45.87 1,16	\$ 528.7 26,36	\$ 11.631.9 79,99
PUE RTO ASIS	IER CIUD AD SANT A	1	Santa elena - planadas - puerto gallo - ferry santana y viceversa	24	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 839. 807, 16	\$ 1.34 5,84	\$ 841. 153, 00	\$ 79.90 9,39	\$ 921.0 62,39	\$ 20.263.3 72,68
PUE RTO ASIS	IER CIUD AD SANT A	2	Yarinal - santana y viceversa	24.4	Terr estre	11	1	22	NO	\$ 456. 530, 88	\$ 731, 62	\$ 457. 262, 50	\$ 43.43 9,86	\$ 500.7 02,36	\$ 11.015.4 51,94

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	40	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO ASIS	IER CIUD AD SANT A	3	Unicon cocayá - la esperanz a - santana y viceversa	16	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 467. 025, 35	\$ 748, 44	\$ 467. 773, 79	\$ 44.43 8,43	\$ 512.2 12,22	\$ 11.268.6 68,88
PUE RTO ASIS	IER CIUD AD SANT A	4	Intiyaco - km8 - agua negra 1 - agua negra 2 - santana y viceversa secundari a	44	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 718. 436, 34	\$ 1.15 1,34	\$ 719. 587, 68	\$ 68.36 0,71	\$ 787.9 48,39	\$ 17.334.8 64,57
PUE RTO ASIS	IER CIUD AD SANT A	5	Tres bocanas - Santana		Terr estre	10	1	22	NO	\$ 456. 530, 88	\$ 731, 62	\$ 457. 262, 50	\$ 43.43 9,86	\$ 500.7 02,36	\$ 11.015.4 51,94
PUE RTO ASIS	IER ECOL OGIC O EL CUEM BI	1	Teteye corredor vial (Puerto nuevo, el portal, el jardin, teteye, los angeles, nueva floresta, montañita , la florida, alto brasilgia, brasilgia, agua blanca (10-11), la antena porvenir, mexico, rivera dos, rivera uno, la cabaña) ecologico y viceversa	48	Terr estre	190	5	22	NO	\$ 4.09 7.65 5,49	\$ 6.56 6,76	\$ 4.10 4.22 2,25	\$ 389.9 00,43	\$ 4.494 .122, 68	\$ 98.870.6 98,92

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	41	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO ASIS	IER ECOL OGIC O EL CUEM BI	2	Santa rosa - corredor vial (La cumbre, las gaviotas, ATCER, corrales la carmelita) ecologico y viceversa	14	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 718. 436, 34	\$ 1.15 1,34	\$ 719. 587, 68	\$ 68.36 0,71	\$ 787.9 48,39	\$ 17.334.8 64,57
PUE RTO ASIS	IER ECOL OGIC O EL CUEM BI	3	Delicias - la juvenil - misiones - horizonte - ecologico y viceversa	14	Terr estre	23	1	22	NO	\$ 520. 410, 26	\$ 833, 99	\$ 521. 244, 25	\$ 49.51 8,12	\$ 570.7 62,37	\$ 12.556.7 72,07
PUE RTO ASIS	IER ECOL OGIC O EL CUEM BI	5	La pradera - ecologico y viceversa	10	Terr estre	10	1	22	NO	\$ 456. 530, 88	\$ 731, 62	\$ 457. 262, 50	\$ 43.43 9,86	\$ 500.7 02,36	\$ 11.015.4 51,94
PUE RTO ASIS	IEPBI N MANU EL QUINT IN LAME CHAN TRE	1	Cabildo Kiwe nxusa - cabildo awa - la cabaña - resguard o kiwnas cxhab y viceversa	25,8	Terr estre	22	1	22	NO	\$ 520. 410, 26	\$ 833, 99	\$ 521. 244, 25	\$ 49.51 8,12	\$ 570.7 62,37	\$ 12.556.7 72,07
PUE RTO ASIS	IER EL DANU BIO	1	El poblado - san jose - la sardina - danubio y viceversa	20	Terr estre	62	2	22	NO	\$ 1.57 1.68 2,33	\$ 2.51 8,72	\$ 1.57 4.20 1,05	\$ 149.5 48,84	\$ 1.723 .749, 89	\$ 37.922.4 97,51
PUE RTO ASIS	LA LIBER TAD	3	Samaria la libertad y viceversa	10	Terr estre	28	1	22	NO	\$ 785. 965, 97	\$ 1.25 9,56	\$ 787. 225, 53	\$ 74.78 6,29	\$ 862.0 11,82	\$ 18.964.2 60,12
PUE RTO ASIS	LA LIBER TAD	4	Campo alegre (San Gerardo) - la libertad y viceversa	10	Terr estre	25	1	22	NO	\$ 785. 965, 97	\$ 1.25 9,56	\$ 787. 225, 53	\$ 74.78 6,29	\$ 862.0 11,82	\$ 18.964.2 60,12

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	42	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO ASIS	LA LIBER TAD	5	Los alamos - la esmerald a - Manuela y viceversa	28	Terr estre	29	1	22	NO	\$ 785. 965, 97	\$ 1.25 9,56	\$ 787. 225, 53	\$ 74.78 6,29	\$ 862.0 11,82	\$ 18.964.2 60,12
PUE RTO ASIS	LA LIBER TAD	6	Nueva libertad - esmerald a la libertad y viceversa	27	Terr estre	15	1	22	NO	\$ 785. 965, 97	\$ 1.25 9,56	\$ 787. 225, 53	\$ 74.78 6,29	\$ 862.0 11,82	\$ 18.964.2 60,12
PUE RTO ASIS	IER PUER TO VEGA	1	Puerto vega - alto santamari a y viceversa	24	Terr estre	22	1	22	NO	\$ 718. 481, 97	\$ 1.15 1,41	\$ 719. 633, 38	\$ 68.36 5,05	\$ 787.9 98,43	\$ 17.335.9 65,48
PUE RTO ASIS	IER PUER TO VEGA	2	Puerto vega - medio santamari a y viceversa	15	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 718. 481, 97	\$ 1.15 1,41	\$ 719. 633, 38	\$ 68.36 5,05	\$ 787.9 98,43	\$ 17.335.9 65,48
PUE RTO ASIS	IER PUER TO VEGA	3	Puerto vega - palmar - comuna II y viceversa	20	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 520. 410, 26	\$ 833, 99	\$ 521. 244, 25	\$ 49.51 8,12	\$ 570.7 62,37	\$ 12.556.7 72,07
PUE RTO ASIS	IER PUER TO VEGA	4	Puerto nuevo - puerto vega y viceversa	22	Terr estre	22	1	22	NO	\$ 718. 481, 97	\$ 1.15 1,41	\$ 719. 633, 38	\$ 68.36 5,05	\$ 787.9 98,43	\$ 17.335.9 65,48
PUE RTO ASIS	IER PUER TO VEGA	5	Puerto vega - guajira - comuna I y viceversa	20	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 718. 481, 97	\$ 1.15 1,41	\$ 719. 633, 38	\$ 68.36 5,05	\$ 787.9 98,43	\$ 17.335.9 65,48
PUE RTO ASIS	IER PUER TO VEGA	6	Rio putumayo - puerto vega y viceversa	10	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 520. 410, 26	\$ 833, 99	\$ 521. 244, 25	\$ 49.51 8,12	\$ 570.7 62,37	\$ 12.556.7 72,07

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	43	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

PUE RTO ASIS	IE SANT A TERE SA	1	Sede maria auxiliador a - y viceversa (casa a casa estudiant es con necesida des eductivas especiale s)	14	Terr estre	35	1	22	NO	\$ 816. 993, 10	\$ 1.30 9,28	\$ 818. 302, 38	\$ 77.73 8,59	\$ 896.0 40,97	\$ 19.712.9 01,33
PUE RTO ASIS	IE SANT A TERE SA	2	Brisas del hong kong - Sede principal secundari a	10	Terr estre	25	1	22	NO	\$ 520. 410, 26	\$ 833, 99	\$ 521. 244, 25	\$ 49.51 8,12	\$ 570.7 62,37	\$ 12.556.7 72,07
PUE RTO ASIS	IE SANT A TERE SA	3	Muelle - Puerto la union - cocaya - la Y San fernando y viceversa	10	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 620. 792, 14	\$ 994, 86	\$ 621. 787, 00	\$ 59.06 9,66	\$ 680.8 56,66	\$ 14.978.8 46,54
TOT AL PUE RTO ASIS						1117				\$ 42.3 47,8 7		\$ 2.514 .400, 63	\$ 28.98 1.822 ,19	\$ 637.600. 088,09	
ORI TO	GABR IELA MISTR AL	1	Alto Mirador - Pepino - Caldero - Vereda Monsera te, Sector turistico - Quebrado n, IE Gabriela Mistral y viceversa	22,6	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 730. 299, 65	\$ 1.17 0,35	\$ 731. 470, 00	\$ 69.48 9,53	\$ 800.9 59,53	\$ 17.621.1 09,61
ORI TO	GABR IELA MISTR AL	2	Altamira, Los Ángeles, Alameda, Los angeles IE Gabriela Mistral.	11,6 8	Terr estre	18	1	22	NO	\$ 611. 666, 52	\$ 980, 23	\$ 612. 646, 75	\$ 58.20 1,34	\$ 670.8 48,09	\$ 14.758.6 57,96

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	44	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

ORI TO	GABRI ELA MISTR AL (22) JORG E ELIEC ER (34)	3	EL 70- los almendro s - Vereda Naranjito- San Jose- Jorge Eliecer - IE Gabriela Mistral	14,2	Terr estre	56	2	22	NO	\$ 1.46 0.34 9,70	\$ 2.34 0,30	\$ 1.46 2.69 0,00	\$ 138.9 55,31	\$ 1.601 .645, 31	\$ 35.236.1 96,72
ORI TO	I.E JORG E ELIEC ER GAITA N	1	I.E. Jorge Eliecer Gaitán hasta Vda. Altamira - Pozo 118 y viceversa .	15,7	Terr estre	62	2	22	NO	\$ 1.46 0.34 9,70	\$ 2.34 0,30	\$ 1.46 2.69 0,00	\$ 138.9 55,31	\$ 1.601 .645, 31	\$ 35.236.1 96,72
ORI TO	I.E JORG E ELIEC ER GAITA N	2	I.E. Jorge Eliecer Gaitán - Vereda. Monsera te (10 - 11)- Vda. Mirador Pepino, caldero y Viceversa .	26,6	Terr estre	35	1	22	NO	\$ 730. 299, 65	\$ 1.17 0,35	\$ 731. 470, 00	\$ 69.48 9,53	\$ 800.9 59,53	\$ 17.621.1 09,61
ORI TO	I.E JORG E ELIEC ER GAITA N (5) IE SAN JOSE DE ORIT O	1	Barrio Los Ángeles y VdaAlam eda,hasta el colegio Sna Jose de Orito	19,7	Terr estre	85	2	22	NO	\$ 1.46 0.34 9,70	\$ 2.34 0,30	\$ 1.46 2.69 0,00	\$ 138.9 55,31	\$ 1.601 .645, 31	\$ 35.236.1 96,72
ORI TO	IE SAN JOSE DE ORIT O	2	Vereda Serranía, Altamira y Guayabal , hasta IE San José de Orito y viceversa	14,5	Terr estre	45	1	22	NO	\$ 611. 666, 52	\$ 980, 23	\$ 612. 646, 75	\$ 58.20 1,34	\$ 670.8 48,09	\$ 14.758.6 57,96

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	45	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

ORITO	IE SAN JOSE DE ORITO	3	VEREDA S Caldero, Monserrate, Quebradon, Orito sector Turístico y el Jardin hasta IE San José de Orito y viceversa	25,4	Terr estre	110	3	22	NO	\$ 2.19 0.39 9,74	\$ 3.51 0,26	\$ 2.19 3.91 0,00	\$ 208.4 21,08	\$ 2.402 .331, 08	\$ 52.851.2 83,84
ORITO	IE SAN JOSE DE ORITO	4	VEREDA S Naranjito, la Torre y los Alpes hasta el colegio-San José de Orito y viseversa	8,34	Terr estre	39	2	22	NO	\$ 1.22 3.08 3,43	\$ 1.96 0,07	\$ 1.22 5.04 3,50	\$ 116.3 78,93	\$ 1.341 .422, 43	\$ 29.511.2 93,41
ORITO	IE RUR ANTONI ONARIÑO	1	Desde Versalles hasta la institucion educativa y viceversa	11,7 6	Terr estre	40	2	22	NO	\$ 1.46 0.34 9,70	\$ 2.34 0,30	\$ 1.46 2.69 0,00	\$ 138.9 55,31	\$ 1.601 .645, 31	\$ 35.236.1 96,72
ORITO	IE RUR ANTONI ONARIÑO	2	Vereda San Andres, HASTA EL COLEGI O ANTONI ONARIÑO Y Viceversa	7,42	Terr estre	7		22	NO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
ORITO	IE RUR ANTONI ONARIÑO	3	Paraiso HASTA EL COLEGI O ANTONI O NARIÑO Y Viceversa	9,38	Terr estre	29		22	NO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN											CODIGO: FT-OC-084	
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA											VERSION: 01	
												FECHA: 15/09/2015	

ORI TO	INSTI TUCIO N EDUC ATIVA RURA L NUEV A SILVA NIA	1	Florida, San Juan de las Palmeras, K9, Chichon, Acacias y viceversa	19,74	Terr estre	75	3	22	NO	\$ 1.83 4.50 0,35	\$ 2.93 9,90	\$ 1.83 7.44 0,25	\$ 174.5 56,52	\$ 2.011 .996, 77	\$ 44.263.9 28,87
ORI TO	INSTI TUCIO N EDUC ATIVA RURA L NUEV A SILVA NIA	2	El Achote, El Libano, Balastrea, Campo Bello y viceversa	23,4	Terr estre	75	3	22	NO	\$ 1.83 4.50 0,35	\$ 2.93 9,90	\$ 1.83 7.44 0,25	\$ 174.5 56,52	\$ 2.011 .996, 77	\$ 44.263.9 28,87
ORI TO	IER UMAD AWAR RARA	1	Barrio Villaflores, Lavadero Diviso, Barrio el Sabalo, Iglesia israelitas, Resguardo La Cristalina	31,8	Terr estre	60	3	22	NO	\$ 1.83 4.50 0,35	\$ 2.93 9,90	\$ 1.83 7.44 0,25	\$ 174.5 56,52	\$ 2.011 .996, 77	\$ 44.263.9 28,87
ORI TO	IER UMAD AWAR RARA	2	Orito - Cabildo villa rica - Resguardo La Cristalina	68,4	Terr estre	20	1	22	NO	\$ 611. 666, 52	\$ 980, 23	\$ 612. 646, 75	\$ 58.20 1,34	\$ 670.8 48,09	\$ 14.758.6 57,96
ORI TO	IER SAN JUAN VIDES	3	Portugal San Carlos Rio Conejo y Viceversa	2	Fluvi al	5	1	22	NO	\$ 323. 927, 54	\$ 519, 11	\$ 324. 446, 65	\$ 30.82 2,38	\$ 355.2 69,03	\$ 7.815.91 8,61
ORI TO	IER SAN JUAN VIDES	4	Nuevo Milenio - Vda. Portugal - Sede Francisco de Paula	4,9	Terr estre	15	1	22	NO	\$ 520. 410, 26	\$ 833, 99	\$ 521. 244, 25	\$ 49.51 8,12	\$ 570.7 62,37	\$ 12.556.7 72,07

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	47	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

ORI TO	IER EL YARU MO	1	Alto pital, El Pital, El Sabalo , El Topacio, Acae, El Rosal, Nueva Esperanz a, IER El Yarumo y viceversa	40,2	Terr estre	110	4	22	NO	\$ 2.08 0.89 2,24	\$ 3.33 4,76	\$ 2.08 4.22 7,00	\$ 198.0 01,22	\$ 2.282 .228, 22	\$ 50.209.0 20,77
ORI TO	IER EL YARU MO	2	Vereda San Andres , La Balastrer a, Santa Rosa del 35 Ladrillera, Yarumo Los Lavadero s, Hacia La IER El Yarumo y viceversa	10,3 4	Terr estre	110	4	22	NO	\$ 2.08 0.89 2,24	\$ 3.33 4,76	\$ 2.08 4.22 7,00	\$ 198.0 01,22	\$ 2.282 .228, 22	\$ 50.209.0 20,77
ORI TO	IE RUR NUEV A BENG ALA	1	Vereda el Jordán, Vereda Palestina, IE RUR NUEVA BENGAL A, y viseversa	23,4	Terr estre	46	2	22	NO	\$ 1.04 0.57 0,92	\$ 1.66 7,58	\$ 1.04 2.23 8,50	\$ 99.01 2,48	\$ 1.141 .250, 98	\$ 25.107.5 21,63
ORI TO	IE RUR NUEV A BENG ALA	2	Veredas: Nuevo Horizonte , Villade Leiva, Arauca, Monte bello, Osiris (Entrada Cabildo Tenteya), IE RURNUE VA BENGAL A y viseversa	67	Terr estre	67	2	22	NO	\$ 1.46 0.34 9,70	\$ 2.34 0,30	\$ 1.46 2.69 0,00	\$ 138.9 55,31	\$ 1.601 .645, 31	\$ 35.236.1 96,72

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	48	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

ORI TO	INSTI TUCIO N ETNO EDUC ATIVO RURA L PUER TORIC O	2	Resguard o Nasakiwi - Resguard o Caicedoni a	21,8	Terr estre	40	2	22	NO	\$ 1.04 0.57 0,92	\$ 1.66 7,58	\$ 1.04 2.23 8,50	\$ 99.01 2,48	\$ 1.141 .250, 98	\$ 25.107.5 21,63
ORI TO	IER FRAN CISC O JOSE DE CALD AS	1	PRIMAV ERA DEL GUAMUE Z, NUEVA COLONI A, SAN JOSE, ALTO GUISIA, SECTOR DE LOS ALPES, SECTOR LAS TRES CRUCES , SECTOR SAN ANTONI O, SIBERIA Y VICEVER SA	27,4	Terr estre	90	3	22	NO	\$ 1.56 0.73 1,58	\$ 2.50 1,17	\$ 1.56 3.23 2,75	\$ 148.5 06,85	\$ 1.711 .739, 60	\$ 37.658.2 71,20
ORI TO	IER FRAN CISC O JOSE DE CALD AS	2	NUEVA CARTAG ENA, NOGALE S, CHURUY ACO, FLOR DEL CAMPO, AZUL, RUIDOS A SECTOR ALTO, RUIDOS A SECTOR BAJO, DELICIA S,	57,8	Terr estre	115	4	22	NO	\$ 2.08 0.89 2,24	\$ 3.33 4,76	\$ 2.08 4.22 7,00	\$ 198.0 01,22	\$ 2.282 .228, 22	\$ 50.209.0 20,77

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	49	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

			SIBERIA Y VICEVERSA												
ORITO	IER TESALIA	1	Agua Blanca, Simion Bolivar, Burdines, Cañabravita, Tesalia y viceversa	26,3	Terrestre	64	2	22	NO	\$ 1.04 0.57 0,92	\$ 1.66 7,58	\$ 1.04 2.23 8,50	\$ 99.01 2,48	\$ 1.141 .250, 98	\$ 25.107.5 21,63
ORITO	IER TESALIA	2	El Triunfo - Tesalia y Viceversa	12,3 2	Terrestre	34	2	22	NO	\$ 766. 802, 15	\$ 1.22 8,85	\$ 768. 031, 00	\$ 72.96 2,82	\$ 840.9 93,82	\$ 18.501.8 63,97
ORITO	IER TESALIA	3	Versalles, Alto Tesalia, Tesalia y viceversa	8,4	Terrestre	33	2	22	NO	\$ 766. 802, 15	\$ 1.22 8,85	\$ 768. 031, 00	\$ 72.96 2,82	\$ 840.9 93,82	\$ 18.501.8 63,97
ORITO	IER TESALIA	4	Santo Tomas de Aquino-Simon Bolivar y viceversa	28	Fluvi al	12	1	22	NO	\$ 520. 410, 26	\$ 833, 99	\$ 521. 244, 25	\$ 49.51 8,12	\$ 570.7 62,37	\$ 12.556.7 72,07
ORITO	IER TESALIA	5	Bocana de agua blanca - quebrada agua negra - escuela el retiro y viceversa	40	Fluvi al	8	1	22	NO	\$ 684. 671, 52	\$ 1.09 7,23	\$ 685. 768, 75	\$ 65.14 7,92	\$ 750.9 16,67	\$ 16.520.1 66,67
ORITO	IER SINAI	1	Mirador - El Diviso - Sinai La Sardina Y Viceversa .	11,8 4	Terrestre	9	1	22	NO	\$ 611. 666, 52	\$ 980, 23	\$ 612. 646, 75	\$ 58.20 1,34	\$ 670.8 48,09	\$ 14.758.6 57,96

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	50	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

ORI TO	IER SINAI	2	Bellavista , La Palmira, Sinai, Sinai.	29,8 4	Terr estre	22	1	22	NO	\$ 611. 666, 52	\$ 980, 23	\$ 612. 646, 75	\$ 58.20 1,34	\$ 670.8 48,09	\$ 14.758.6 57,96
TOT AL ORI TO						1576					\$ 56.4 83,6 7		\$ 3.353 .711, 95	\$ 38.65 6.005 ,10	\$ 850.432. 112,21
VAL LE DEL GUA MUE Z	LA LIBER TAD	1	Vda Oasis hasta la hormiga	6	Terr estre	4	1	22	NO	\$ 356. 149, 00	\$ 570, 75	\$ 356. 719, 75	\$ 33.88 8,32	\$ 390.6 08,07	\$ 8.593.37 7,47
VAL LE DEL GUA MUE Z	LA LIBER TAD	4	Vda la primavera hasta la hormiga	5	Terr estre	14	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL CAIR O	1	Vda la unión - IER y viceversa	12,2	Terr estre	9	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL CAIR O	2	Vda bellavista - IER y viceversa	8,24	Terr estre	11	1	22	NO	\$ 362. 536, 94	\$ 580, 99	\$ 363. 117, 93	\$ 34.49 6,14	\$ 397.6 14,07	\$ 8.747.50 9,60
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL CAIR O	3	Vda el triunfo - IER y viceversa	14	Terr estre	13	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL CAIR O	4	EDS huilense - Las cachamer as - IER y viceversa	6	Terr estre	122	3	22	NO	\$ 1.86 1.87 7,22	\$ 2.98 3,78	\$ 1.86 4.86 1,00	\$ 177.1 61,48	\$ 2.042 .022, 48	\$ 44.924.4 94,63
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL CAIR O	8	La palestina - el cairo		Terr estre	26	1	22	NO	\$ 429. 154, 00	\$ 687, 75	\$ 429. 841, 75	\$ 40.83 4,89	\$ 470.6 76,64	\$ 10.354.8 86,18
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL CAIR O	9	El caribe - el cairo		Terr estre	7	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	51	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

VAL LE DEL GUA MUE Z	IER LAS PALM ERAS	1	Vda san fernando - la florida - loro ocho - sede central	13,9 6	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 718. 436, 34	\$ 1.15 1,34	\$ 719. 587, 68	\$ 68.36 0,71	\$ 787.9 48,39	\$ 17.334.8 64,57
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER LAS PALM ERAS	2	Vda la cruz - vda loro ocho - sede central	8,88	Terr estre	25	1	22	NO	\$ 502. 159, 01	\$ 804, 74	\$ 502. 963, 75	\$ 47.78 1,47	\$ 550.7 45,22	\$ 12.116.3 94,89
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER LAS PALM ERAS	3	Loro nueve - loro dos - agua blanca - sede central	8	Terr estre	79	2	22	NO	\$ 1.09 5.32 4,67	\$ 1.75 5,33	\$ 1.09 7.08 0,00	\$ 104.2 22,42	\$ 1.201 .302, 42	\$ 26.428.6 53,17
VAL LE DEL GUA MUE Z	CER LAS MALVI NAS	1	Guadualit o - la YET y viceversa	7	Terr estre	11	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	CER LAS MALVI NAS	2	la YET las malvinas y viceversa	8	Terr estre	12	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	CER LAS MALVI NAS	3	Mogambo la YET y viceversa	3	Terr estre	4	1	22	NO	\$ 356. 149, 00	\$ 570, 75	\$ 356. 719, 75	\$ 33.88 8,32	\$ 390.6 08,07	\$ 8.593.37 7,47
VAL LE DEL GUA MUE Z	IE VALL E DEL GUAM UEZ	1	Santa teresa - la hormiga	5,42	Terr estre	32	1	22	NO	\$ 718. 436, 34	\$ 1.15 1,34	\$ 719. 587, 68	\$ 68.36 0,71	\$ 787.9 48,39	\$ 17.334.8 64,57
VAL LE DEL GUA MUE Z	IE VALL E DEL GUAM UEZ	2	Loro nueve - la hormiga	6	Terr estre	21	1	22	NO	\$ 547. 787, 14	\$ 877, 86	\$ 548. 665, 00	\$ 52.12 3,08	\$ 600.7 88,08	\$ 13.217.3 37,83
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER MARA VELE Z	1	Vda guadualito - la YET (grado 11)- miraflores de la	39,2	Terr estre	60	2	22	NO	\$ 1.43 6.62 3,07	\$ 2.30 2,28	\$ 1.43 8.92 5,35	\$ 136.6 97,67	\$ 1.575 .623, 02	\$ 34.663.7 06,39

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	52	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

			selva - maravele z y viceversa												
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER MARA VELE Z	2	Las carpas maravele z y viceversa	6,2	Terr estre	8	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER MARA VELE Z	3	Vda las palmeras - cabildo - maravele z y viceversa	15	Terr estre	18	1	22	NO	\$ 470. 219, 32	\$ 753, 56	\$ 470. 972, 88	\$ 44.74 2,34	\$ 515.7 15,22	\$ 11.345.7 34,95
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER MARA VELE Z	4	Vda argelia - entrada carpas maravele z y viceversa	19	Terr estre	14	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER MARA VELE Z	5	Vda villa hermosa - maravele z y viceversa	16,5	Terr estre	14	1	22	NO	\$ 420. 028, 38	\$ 673, 12	\$ 420. 701, 50	\$ 39.96 6,57	\$ 460.6 68,07	\$ 10.134.6 97,59
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER MARA VELE Z	6	Vda pabas altas y bajas - maravele z y viceversa	12	Terr estre	16	2	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 18.684.0 37,34
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER MIRA VALL E	1	Cruce esmerald a - miravalle y viceversa	8	Terr estre	15	1	22	NO	\$ 420. 940, 95	\$ 674, 58	\$ 421. 615, 53	\$ 40.05 3,40	\$ 461.6 68,93	\$ 10.156.7 16,57
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER MIRA VALL E	2	Los guaduale s - san marcos - miravalle y viceversa	16	Terr estre	21	1	22	NO	\$ 470. 219, 32	\$ 753, 56	\$ 470. 972, 88	\$ 44.74 2,34	\$ 515.7 15,22	\$ 11.345.7 34,95
VAL LE DEL GUA	IER MIRA VALL E	3	Los laureles - miravalle y viceversa	9	Terr estre	16	1	22	NO	\$ 420. 940, 95	\$ 674, 58	\$ 421. 615, 53	\$ 40.05 3,40	\$ 461.6 68,93	\$ 10.156.7 16,57

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	53	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

MUE Z															
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER MIRA VALL E	4	Sarzal - alto palmira - miravalle y viceversa	10	Terr estre	20	1	22	NO	\$ 420. 028, 38	\$ 673, 12	\$ 420. 701, 50	\$ 39.96 6,57	\$ 460.6 68,07	\$ 10.134.6 97,59
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL ROSA L	1	Desde la invasión - la pradera - santa teresa - IE y viceversa	8,84	Terr estre	35	1	22	NO	\$ 718. 436, 34	\$ 1.15 1,34	\$ 719. 587, 68	\$ 68.36 0,71	\$ 787.9 48,39	\$ 17.334.8 64,57
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL ROSA L	2	Desde tierra linda - resguard o nuevo horizonte - IE y viceversa	9	Terr estre	18	1	22	NO	\$ 420. 940, 95	\$ 674, 58	\$ 421. 615, 53	\$ 40.05 3,40	\$ 461.6 68,93	\$ 10.156.7 16,57
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL ROSA L	3	Desde vda san andres - IE y viceversa	10	Terr estre	12	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL ROSA L	4	Desde vda la providenc ia - IE y viceversa	11	Terr estre	18	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL VENA DO	1	Vda villanueva - vda la sultana venado - IER	23	Terr estre	22	1	22	NO	\$ 552. 349, 95	\$ 885, 18	\$ 553. 235, 13	\$ 52.55 7,24	\$ 605.7 92,37	\$ 13.327.4 32,25
VAL LE DEL GUA MUE Z	IE CIUD AD LA HORM IGA	1	San marcos la hormiga (10 y 11)	11	Terr estre	6	1	22	NO	\$ 356. 149, 00	\$ 570, 75	\$ 356. 719, 75	\$ 33.88 8,32	\$ 390.6 08,07	\$ 8.593.37 7,47
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER LA CONC ORDI A	1	Inspeccio n san antonio - vda la concordia	5,52	Terr estre	15	1	22	NO	\$ 420. 940, 95	\$ 674, 58	\$ 421. 615, 53	\$ 40.05 3,40	\$ 461.6 68,93	\$ 10.156.7 16,57

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	54	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

VAL LE DEL GUA MUE Z	IER LA CONC ORDI A	2	Vda la isla - vda la concordia	6,68	Terr estre	16	1	22	NO	\$ 420. 940, 95	\$ 674, 58	\$ 421. 615, 53	\$ 40.05 3,40	\$ 461.6 68,93	\$ 10.156.7 16,57
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER LA CONC ORDI A	3	Vda la raya - vda villaduart e - vda la concordia	10	Terr estre	45	1	22	NO	\$ 470. 219, 32	\$ 753, 56	\$ 470. 972, 88	\$ 44.74 2,34	\$ 515.7 15,22	\$ 11.345.7 34,95
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER LA CONC ORDI A	4	Vda los pomos - vda la concordia	4	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 718. 436, 34	\$ 1.15 1,34	\$ 719. 587, 68	\$ 68.36 0,71	\$ 787.9 48,39	\$ 17.334.8 64,57
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUISI A	1	Llanos - jordan guisia	8	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 718. 436, 34	\$ 1.15 1,34	\$ 719. 587, 68	\$ 68.36 0,71	\$ 787.9 48,39	\$ 17.334.8 64,57
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUISI A	2	Betania - jordan guisia	10	Terr estre	7	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUISI A	3	Arenosa - jordan guisia	8	Terr estre	9	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUISI A	4	Limoncito - jordan guisia	14	Terr estre	11	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUISI A	5	Puerto bello - cueva del sapo - jordan guisia	14	Terr estre	27	2	22	NO	\$ 1.09 5.32 4,67	\$ 1.75 5,33	\$ 1.09 7.08 0,00	\$ 104.2 22,42	\$ 1.201 .302, 42	\$ 26.428.6 53,17
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUISI A	6	El comboy - jordan guisia	6	Terr estre	20	1	22	NO	\$ 420. 028, 38	\$ 673, 12	\$ 420. 701, 50	\$ 39.96 6,57	\$ 460.6 68,07	\$ 10.134.6 97,59
VAL LE DEL	IER JORD AN	7	Los olivos - jordan guisia	16	Terr estre	7	1	22	NO	\$ 420.	\$ 673, 12	\$ 420.	\$ 39.96 6,57	\$ 460.6 68,07	\$ 10.134.6 97,59

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	55	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

GUA MUE Z	GUI SI A									028, 38		701, 50			
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUI SI A	8	Rio san miguel - el aji	6	Fluvi al	5	1	22	NO	\$ 356. 149, 00	\$ 570, 75	\$ 356. 719, 75	\$ 33.88 8,32	\$ 390.6 08,07	\$ 8.593.37 7,47
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUI SI A	9	Sobre el río san miguel - pasando por los olivos - pasando por el aji - hasta la cueva del sapo	9	Fluvi al	21	1	22	NO	\$ 766. 802, 15	\$ 1.22 8,85	\$ 768. 031, 00	\$ 72.96 2,82	\$ 840.9 93,82	\$ 18.501.8 63,97
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUI SI A	10	Río san miguel - el diviso - puerto bello internado salida cada ocho días	4	Fluvi al	9	1	8	NO	\$ 356. 149, 00	\$ 570, 75	\$ 356. 719, 75	\$ 33.88 8,32	\$ 390.6 08,07	\$ 3.124.86 4,53
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JORD AN GUI SI A	11	Río san miguel - los olivos	6	Fluvi al	9	1	22	NO	\$ 356. 149, 00	\$ 570, 75	\$ 356. 719, 75	\$ 33.88 8,32	\$ 390.6 08,07	\$ 8.593.37 7,47
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL TIGRE	1	Vda Campo bello (El Corral) - Paraiso - tigre	6	Terr estre	14	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL TIGRE	2	Naranjito - tigre	4	Terr estre	15	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER EL TIGRE	3	Bocana de luzón - tigre	8	Fluvi al	14	1	22	NO	\$ 470. 219, 32	\$ 753, 56	\$ 470. 972, 88	\$ 44.74 2,34	\$ 515.7 15,22	\$ 11.345.7 34,95
VAL LE DEL GUA	IER SANT A ROSA	1	La hormiga (Casa Indígena)	10	Terr estre	13	1	22	NO	\$ 387. 176, 13	\$ 620, 47	\$ 387. 796, 60	\$ 36.84 0,61	\$ 424.6 37,21	\$ 9.342.01 8,67

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN											CODIGO: FT-OC-084	
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA											VERSION: 01	
												FECHA: 15/09/2015	

MUEZ	DEL GUAM UEZ		-santa rosa												
VALE DEL GUA MUEZ	IER SANTI ROSA DEL GUAM UEZ	2	Palmeras - santa rosa	40,6	Terr estre	19	1	22	NO	\$ 387.176,13	\$ 620,47	\$ 387.796,60	\$ 36.840,61	\$ 424.637,21	\$ 9.342.018,67
VALE DEL GUA MUEZ	IER SANTI ROSA DEL GUAM UEZ	3	Nuevo horizonte - santa rosa	47	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 420.028,38	\$ 673,12	\$ 420.701,50	\$ 39.966,57	\$ 460.668,07	\$ 10.134.697,59
VALE DEL GUA MUEZ	IER SANTI ROSA DEL GUAM UEZ	4	La ceiba - argelia - santa rosa	27	Terr estre	26	1	22	NO	\$ 387.176,13	\$ 620,47	\$ 387.796,60	\$ 36.840,61	\$ 424.637,21	\$ 9.342.018,67
VALE DEL GUA MUEZ	IER SANTI ROSA DEL GUAM UEZ	5	Nueva isla - la concordia - santa rosa	6	Terr estre	9	1	22	NO	\$ 387.176,13	\$ 620,47	\$ 387.796,60	\$ 36.840,61	\$ 424.637,21	\$ 9.342.018,67
VALE DEL GUA MUEZ	IER JOSE ASUNCION SILVA	1	Alto guisia - El placer	20	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 420.940,95	\$ 674,58	\$ 421.615,53	\$ 40.053,40	\$ 461.668,93	\$ 10.156.716,57
VALE DEL GUA MUEZ	IER JOSE ASUNCION SILVA	2	La esmeralda - el placer	9,58	Terr estre	39	1	22	NO	\$ 593.415,26	\$ 950,99	\$ 594.366,25	\$ 56.464,69	\$ 650.830,94	\$ 14.318.280,78
VALE DEL GUA MUEZ	IER JOSE ASUNCION SILVA	3	Angeles - placer	11,12	Terr estre	38	1	22	NO	\$ 718.436,34	\$ 1.151,34	\$ 719.587,68	\$ 68.360,71	\$ 787.948,39	\$ 17.334.864,57
VALE DEL GUA MUEZ	IER JOSE ASUNCION SILVA	4	Vda varadero - el placer	4,5	Terr estre	12	1	22	NO	\$ 387.176,13	\$ 620,47	\$ 387.796,60	\$ 36.840,61	\$ 424.637,21	\$ 9.342.018,67

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN										CODIGO: FT-OC-084		
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA										VERSION: 01		
											FECHA: 15/09/2015		

VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JOSE ASUN CION SILVA	5	Guadua s - el placer	5	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 420. 940, 95	\$ 674, 58	\$ 421. 615, 53	\$ 40.05 3,40	\$ 461.6 68,93	\$ 10.156.7 16,57
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JOSE ASUN CION SILVA	6	Las vegas - el placer	8,5	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 593. 415, 26	\$ 950, 99	\$ 594. 366, 25	\$ 56.46 4,69	\$ 650.8 30,94	\$ 14.318.2 80,78
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JOSE ASUN CION SILVA	7	Brisas del palmar - el placer	8,5	Terr estre	35	1	22	NO	\$ 593. 415, 26	\$ 950, 99	\$ 594. 366, 25	\$ 56.46 4,69	\$ 650.8 30,94	\$ 14.318.2 80,78
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JOSE ASUN CION SILVA	8	Costa rica - el placer	17,5	Terr estre	18	1	22	NO	\$ 438. 279, 63	\$ 702, 37	\$ 438. 982, 00	\$ 41.70 3,22	\$ 480.6 85,22	\$ 10.575.0 74,77
VAL LE DEL GUA MUE Z	IER JOSE ASUN CION SILVA	9	El mosquito - el placer	3,5	Terr estre	29	1	22	NO	\$ 593. 415, 26	\$ 950, 99	\$ 594. 366, 25	\$ 56.46 4,69	\$ 650.8 30,94	\$ 14.318.2 80,78
TOTAL PUERTO VALLE DEL GUAMUEZ						1396				\$ 52.8 32,8 5		\$ 3.136 .944, 72	\$ 36.15 7,473 ,54	\$ 799.337. 923,62	
SAN MIG UEL	IER AGUA CLAR A	1	San juan bosco - heliconias	9,98	Terr estre	22	1	22	NO	\$ 686. 496, 65	\$ 1.10 0,15	\$ 687. 596, 80	\$ 65.32 1,58	\$ 752.9 18,38	\$ 16.564.2 04,38
SAN MIG UEL	IER AGUA CLAR A	2	El limonal - heliconias	11,2 4	Terr estre	10	1	22	NO	\$ 686. 496, 65	\$ 1.10 0,15	\$ 687. 596, 80	\$ 65.32 1,58	\$ 752.9 18,38	\$ 16.564.2 04,38
SAN MIG UEL	IER AGUA CLAR A	3	Santa Martha - Heliconia s	13,2 6	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 686. 496, 65	\$ 1.10 0,15	\$ 687. 596, 80	\$ 65.32 1,58	\$ 752.9 18,38	\$ 16.564.2 04,38
SAN MIG UEL	IER AGUA CLAR A	4	San vicente - vergel - heliconias	14,4	Terr estre	28	1	22	NO	\$ 686. 496, 65	\$ 1.10 0,15	\$ 687. 596, 80	\$ 65.32 1,58	\$ 752.9 18,38	\$ 16.564.2 04,38
SAN MIG UEL	IER AGUA CLAR A	5	Nueva risaralda - heliconias	10,7 2	Terr estre	18	1	22	NO	\$ 686. 496, 65	\$ 1.10 0,15	\$ 687. 596, 80	\$ 65.32 1,58	\$ 752.9 18,38	\$ 16.564.2 04,38

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	58	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

SAN MIGUEL	IER PUERTO EL SOL	1	Puente internacional - el porvenir - puerto el sol - primaria	13,6	Terrestre	97	3	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 49.692.613,15
SAN MIGUEL	IER PUERTO EL SOL	2	puente internacional - puerto el sol - secundaria	13,6	Terrestre	75	2	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 33.128.408,77
SAN MIGUEL	IER PUERTO EL SOL	3	Rivera río San miguel - san luis de la frontera	4	Fluvial	27	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	JORDAN ORTIZ	1	Vda maizal a jordan ortiz	9,2	Terrestre	38	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	JORDAN ORTIZ	2	Limites san miguel - jordan guisia Vda nueva esperanza - la danta a jordan ortiz	13,48	Terrestre	84	2	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 33.128.408,77
SAN MIGUEL	IER SAN CARLOS	1	Vda san fernando - la esperanza - san carlos	15,66	Terrestre	27	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER SAN CARLOS	2	Las palmas - san carlos	17,04	Terrestre	19	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER SAN CARLOS	3	La cristalina - san carlos	8,58	Terrestre	14	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER SAN CARLOS	4	El chiguaco - san carlos	8,36	Terrestre	29	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	59	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

SAN MIG UEL	IER SAN CARLOS	5	Bajo san carlos - san carlos (secundaria)	9,7	Terr estre	16	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER SAN CARLOS	6	El guayabal - san carlos	5,26	Terr estre	5	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER SAN CARLOS	8	Borde río muerto - San carlos	3,86	Terr estre	10	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER AFILADOR	1	Canada - cedro - Cruce Naranjal - Afilador	21,4	Terr estre	44	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER AFILADOR	4	Bocana 2 afilador	5,6	Terr estre	23	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER AFILADOR	5	Sardina - Unión - afilador	8,2	Terr estre	39	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER AFILADOR	6	Bocona 1 - afilador	6,78	Terr estre	29	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	TECNICO COMERCIAL	1	Agua Blanca - la dorada	11,4	Terr estre	21	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	TECNICO COMERCIAL	2	La Florida - Loro 8 - La Cruz (6 a 11)	6,32	Terr estre	11	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER PUERTO COLON	1	La floresta - baja floresta - Puerto colon	9,58	Terr estre	32	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER PUERTO COLON	2	Los olivos - puerto colon	19,7	Fluvi al	11	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER SAN MARCELINO	1	San jose - La raya - palmas - san marcelino	8	Terr estre	58	2	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 33.128.408,77

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN										CODIGO: FT-OC-084		
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA										VERSION: 01		
											FECHA: 15/09/2015		

SAN MIGUEL	IER SAN MARCELINO	2	Puente hormiga - san marcelino	4,62	Terr estre	28	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER SAN MARCELINO	5	Puente internacional - nambiyachay - juan cristobal	4,1	Terr estre	23	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER SAN MARCELINO	6	Dorada barrio 7 de agosto - san marcelino (etnico)	12	Terr estre	7	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER SAN MARCELINO	7	Chiparos - yarinal	10	Fluvi al	5	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER SAN MARCELINO	8	Picoelora - campo alegre	4	Fluvi al	17	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER SAN MARCELINO	9	La Balastrea - La Guinea - san marcelino	4,2	Terr estre	47	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER SAN MARCELINO	10	RUTA ALBANIA - CAMPO ALEGRE Y VICEVERSA.		Terr estre	21	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER EL SABA LO	1	San antonio del comboy - Sabalo	12,74	Terr estre	21	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER EL SABA LO	2	Vda la cabaña - sede el sabalo	8,2	Terr estre	24	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER EL SABA LO	3	Vda sabalito - sede sabalo	8,36	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIGUEL	IER EL SABA LO	8	Rivera río san miguel ecuador Vda san lorenzo	2h	Fluvi al	10	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	61	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

SAN MIG UEL	IER EL SABA LO	9	Tres islas - sabalo	16	Terr estre	21	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER SAN JOSE	1	Dios peña - san francisco	10,84	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER SAN JOSE	2	Albania - san francisco	9,68	Terr estre	35	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER SAN JOSE	3	San jose - san francisco	6,3	Terr estre	15	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	IER SAN JOSE	4	El aguila - san francisco	4,1	Terr estre	17	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	INT EDNO EDUC ATIVA TNKA T AWA KAMT AKIT CRIST ALINA II	1	San fidel - cristalina ii	17,52	Terr estre	13	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	INT EDNO EDUC ATIVA TNKA T AWA KAMT AKIT CRIST ALINA II	2	Vda dorada 7 agosto - cristalina ii	19,32	Terr estre	20	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38
SAN MIG UEL	INT EDNO EDUC ATIVA TNKA T AWA KAMT AKIT CRIST ALINA II	3	Vda maizal - ramal san juan bosco - El Limonal awa makna	9,54	Terr estre	40	1	22	NO	\$ 686.496,65	\$ 1.100,15	\$ 687.596,80	\$ 65.321,58	\$ 752.918,38	\$ 16.564.204,38

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	62	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

SAN MIGUEL	INT EDNO EDUC ATIVA TNKA T AWA KAMT AKIT CRIST ALINA II	4	ii	Cabildo alto comboy - san antonio del comboy - cristalina	19,7 8	Terr estre	10	1	22	NO	\$ 686. 496, 65	\$ 1.10 0,15	\$ 687. 596, 80	\$ 65.32 1,58	\$ 752.9 18,38	\$ 16.564.2 04,38
TOTAL SAN MIGUEL							1235					\$ 50.6 07,1 2		\$ 3.004 .792, 73	\$ 34.63 4.245 ,53	\$ 844.774. 423,60
TOTAL SERVICIO TRANSPORTE												\$ 325. 483, 65		\$ 19.32 5.557 ,53		\$ 5.490.84 1.239,94

1.- ASPECTOS GENERALES

El presente estudio se realiza con base en datos generales del país con las fuentes que se referencian en cada aspecto.

1.1. ASPECTO ECONOMICO

La presente sección de análisis económico se estructura con el propósito de ofrecer una comprensión integral y actualizada del entorno macroeconómico colombiano al año 2025, así como de las condiciones específicas del sector transporte en su articulación con la prestación del servicio público de transporte escolar. Esta actualización responde a la necesidad de soportar técnica y financieramente la planeación contractual, garantizando que las variables económicas consideradas reflejen fielmente la realidad del ejercicio de la contratación estatal en el presente año y las proyecciones de corto plazo, de manera que el documento sirva como base sólida para la dimensión de costos, riesgos y sostenibilidad del servicio más allá de juicios cuantitativos superficiales y atendiendo a la complejidad de las dinámicas macro y sectoriales que inciden en la prestación del servicio.

1: Contexto macroeconómico nacional y del sector transporte

El contexto macroeconómico colombiano en 2025 se caracteriza por una economía que continúa con un proceso de recuperación gradual tras los choques derivados de la pandemia y las tensiones inflacionarias globales, aunque enfrenta un escenario de presiones de precios y riesgos fiscales que inciden directamente en los costos de operación de los servicios públicos contratados. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) ha informado que la inflación anual acumulada en 2025 se ha situado por encima del rango meta de largo plazo del Banco de la República, con registros cercanos al 5,5% en octubre del año en curso, evidenciando la persistencia de tensiones inflacionarias en bienes y servicios básicos que incluyen transporte y educación, sectores directamente vinculados a la prestación del servicio objeto del presente análisis.

En los primeros meses de 2025, el comportamiento del Índice de Precios al Consumidor (IPC) ha reflejado incrementos en los precios asociados al transporte, con variaciones mensuales observadas en enero y febrero que superaron las

	63	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

expectativas del mercado y señalaron presiones al alza en los costos de movilidad terrestre, impactando de manera transversal los índices de costo de vida y de los insumos productivos para los operadores del sector transporte.

Este entorno de inflación interanual sostenida implica que los contratos públicos que incorporan rubros de transporte y servicios conexos requieren mecanismos de ajuste contractuales claros y sustentados en indicadores oficiales, como los índices del DANE, para preservar la viabilidad económica de los oferentes y la continuidad efectiva del servicio durante toda la vigencia contractual.

Paralelamente, el crecimiento económico agregado de Colombia ha mostrado signos de moderación, con sectores clave como transporte y almacenamiento mostrando variaciones positivas, aunque moderadas en la participación del Producto Interno Bruto (PIB). Informes del primer semestre y proyecciones sectoriales disponibles para 2025 señalan que el subsector de transporte terrestre ha mantenido un crecimiento en volumen de actividad, reflejo de la reactivación de la demanda logística nacional y de las inversiones públicas en infraestructura de transporte y conectividad. (colfecar.org.co 2025)

Este comportamiento implica que, si bien la economía colombiana no alcanza tasas de crecimiento elevadas, el sector transporte continúa siendo un componente significativo dentro de la dinámica económica, articulando flujos de bienes y personas y apoyando directamente la eficiencia del aparato productivo y de servicios del país.

El dinamismo observado en la movilización de mercancías por carretera constituye uno de los principales indicadores de actividad del sector transporte en 2025. Datos oficiales del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) del Ministerio de Transporte reportan que en varios meses del año—incluido septiembre y octubre—el país ha alcanzado nuevos récords históricos en el volumen de carga transportada, con más de 13 millones de toneladas movilizadas y aumentos porcentuales significativos frente a los niveles del año anterior. (Min Transporte 2025)

Estos resultados reflejan un fortalecimiento de la red logística nacional, incremento en la eficiencia operativa de las empresas de transporte y una recuperación del flujo de mercancías que tiene impactos directos en la circulación de vehículos, la demanda de servicios conexos y la generación de empleo en ramas vinculadas al transporte terrestre.

Sin embargo, es pertinente destacar que la mayoría de estas cifras de movilización de carga corresponden al segmento de transporte de mercancías, cuya dinámica es parcialmente distinta a la del transporte de pasajeros y, más aún, al transporte escolar, que presenta una estructura de costos, patrones de demanda y riesgos operativos específicos. No obstante, el crecimiento observado en el segmento de carga indica un repunte generalizado de la actividad económica y logística que, en conjunto con la inversión pública en infraestructura vial y de transporte, crea condiciones que pueden favorecer indirectamente la operación de servicios de transporte especial, siempre que las externalidades derivadas de la congestión, el mantenimiento vial y la operatividad de caminos terciarios sean gestionadas adecuadamente en las cláusulas contractuales.

Dentro de este panorama macroeconómico, la inversión pública en transporte y conectividad ha continuado siendo una prioridad en el discurso y programación presupuestal del Gobierno Nacional, con asignaciones significativas de recursos dirigidos a infraestructura vial, gestión logística y fortalecimiento de la capacidad operativa de las redes de transporte. Aunque las cifras presupuestales oficiales para 2025 aún consolidan asignaciones elevadas en inversión dentro del sector transporte, representando un componente sustancial del gasto público orientado a la conectividad y competitividad territorial, también deben leerse en el contexto de restricciones fiscales y la necesidad de priorización de recursos dada la limitada capacidad de endeudamiento y la presión por servicios sociales.

Este contexto macroeconómico impacta directamente la planeación de la contratación del servicio de transporte escolar, tanto en la formación de los costos unitarios de operación como en la evaluación de la capacidad de los

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	64	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

oferentes, pues los índices de precio al consumidor y los costos asociados al transporte terrestre (combustibles, peajes, salarios y mantenimiento) afectan la estructura de costos de las empresas y operadores potenciales. La contracción o expansión relativa de la economía en las regiones rurales y dispersas, especialmente en departamentos con características como el Putumayo, se traduce en variaciones en los niveles de demanda efectiva del servicio de transporte escolar, lo que exige una calibración fina de los supuestos económicos que sustentan la estimación del valor del contrato y las condiciones de ejecución.

Desde la perspectiva del mercado de trabajo, el entorno económico general influye en la disponibilidad de mano de obra calificada para la operación del transporte y en los costos laborales asociados a la prestación del servicio. Las variaciones salariales, las cargas parafiscales y las obligaciones de cumplimiento normativo en materia laboral configuran costos de operación que deben ser definidos con precisión en la estructura presupuestal del contrato y evaluados críticamente durante la fase de mercado, para evitar que cláusulas rígidas desconectadas de la realidad económica generen barreras de entrada o desincentivos para la participación de oferentes técnicamente idóneos.

En este sentido, resulta imprescindible que la actualización del análisis económico contemple no solo la descripción de variables macroeconómicas, sino también su traducción en parámetros que inciden en el cálculo actuarial de los costos del servicio de transporte escolar, integrando con rigor técnico los elementos de inflación sectorial, tendencias de crecimiento económico, condiciones del mercado transporte y riesgo de variaciones en precios de insumos críticos, de manera que el análisis sirva de soporte robusto para la formulación, estructuración y justificación del Estudio Previo y del Documento Técnico del contrato objetivo.

2: Estructura económica del transporte especial y escolar

La estructura económica del transporte especial de pasajeros, y particularmente del transporte escolar, responde a una configuración compleja en la que confluyen elementos propios de la economía de servicios, regulaciones sectoriales estrictas y condiciones operativas altamente diferenciadas según el territorio. A diferencia de otros segmentos del transporte público, el transporte especial no se rige por esquemas de demanda abierta ni por dinámicas de mercado plenamente competitivas, sino que se encuentra condicionado por contratos específicos, usuarios previamente determinados y rutas definidas por la entidad contratante, lo cual incide directamente en la formación de precios, la estructura de costos y la sostenibilidad financiera de los operadores. En este contexto, el transporte escolar se configura como un subsegmento con particularidades adicionales, al estar orientado a una población protegida constitucionalmente y vinculado de manera directa a la garantía del derecho fundamental a la educación, lo que justifica una intervención estatal más intensa en su planeación, financiación y control.

Desde el punto de vista económico, la oferta del servicio de transporte especial escolar en Colombia se caracteriza por una atomización relativa de los prestadores, especialmente en zonas rurales y apartadas, donde coexisten empresas formalmente habilitadas con personas naturales organizadas en esquemas asociativos o cooperativos, que operan con márgenes financieros estrechos y alta dependencia de la contratación pública. Esta estructura de oferta presenta una limitada capacidad de absorción de choques económicos, de tal manera que incrementos sostenidos en los costos de insumos críticos, retrasos en los pagos contractuales o diseños contractuales que no reconozcan adecuadamente los costos reales del servicio pueden comprometer seriamente la continuidad de la operación. En consecuencia, el análisis económico del sector debe partir del reconocimiento de esta fragilidad estructural, particularmente relevante en territorios como el Putumayo, donde la oferta privada alternativa es escasa y la competencia efectiva es reducida.

La demanda del transporte escolar, por su parte, no responde a decisiones individuales de consumo basadas en precios o preferencias, sino que es una demanda institucional inducida por la política pública educativa y determinada

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	65	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

por variables como la matrícula oficial, la dispersión geográfica de los estudiantes, la inexistencia de establecimientos educativos cercanos y las condiciones de accesibilidad física. Desde una perspectiva económica, esto implica que el volumen de la demanda es relativamente inelástico frente al precio, pero altamente sensible a la disponibilidad presupuestal de la entidad territorial y a las prioridades definidas en los planes de desarrollo. En este sentido, el transporte escolar no puede analizarse bajo lógicas de mercado tradicionales, sino como un servicio de provisión pública indirecta, cuyo equilibrio económico depende de la adecuada correspondencia entre recursos asignados, costos operativos y alcance territorial del servicio.

En cuanto a la estructura de costos del transporte especial escolar, esta se compone fundamentalmente de costos fijos y variables, cuya proporción varía según el tipo de ruta, el medio de transporte utilizado y las condiciones geográficas del territorio. Entre los costos fijos se encuentran la amortización del vehículo, los seguros obligatorios, los costos de habilitación y cumplimiento normativo, los gastos administrativos y los costos laborales asociados a la vinculación del conductor y personal de apoyo. Estos costos deben asumirse independientemente del número de estudiantes transportados o de la longitud de la ruta, lo que genera economías de escala limitadas y una mayor vulnerabilidad económica en rutas con baja ocupación, situación frecuente en zonas rurales dispersas.

Los costos variables, por su parte, incluyen principalmente el combustible, el mantenimiento preventivo y correctivo, los lubricantes, los peajes cuando aplican y los insumos asociados a la operación diaria del servicio. En el caso del transporte fluvial, se suman costos específicos como el mantenimiento de motores fuera de borda, el consumo de combustible con alta volatilidad de precios y los riesgos asociados a las condiciones climáticas y de navegabilidad. En el contexto económico de 2025, estos costos variables han experimentado incrementos significativos frente a años anteriores, impulsados por factores macroeconómicos como la inflación sectorial, la devaluación acumulada y las tensiones en las cadenas de suministro, lo que refuerza la necesidad de que los valores contractuales reflejen estas realidades de manera objetiva y sustentada.

Un elemento central de la estructura económica del transporte escolar es la alta incidencia del costo por kilómetro recorrido, especialmente en territorios con infraestructura vial precaria y largas distancias entre los puntos de origen y los establecimientos educativos. En departamentos como el Putumayo, donde predominan las vías terciarias y los trayectos fluviales, el desgaste del parque automotor es superior al promedio nacional, lo que incrementa los costos de mantenimiento y reduce la vida útil de los vehículos. Desde una perspectiva económica, esto implica que los análisis de mercado deben incorporar factores de ajuste territorial que eviten la subestimación de costos y la generación de contratos financieramente inviables para los operadores.

Adicionalmente, la estructura económica del transporte escolar se ve condicionada por la estacionalidad del servicio, dado que su operación se limita a los días del calendario académico definidos por la autoridad educativa. Esta característica reduce la posibilidad de que los operadores distribuyan sus costos fijos a lo largo de todo el año, concentrando los ingresos en períodos específicos y generando tensiones de liquidez, particularmente cuando los pagos contractuales no se realizan de manera oportuna. En este sentido, el diseño económico del contrato debe considerar esquemas de pago que mitiguen estos riesgos, tales como cronogramas de desembolso claros y mecanismos que garanticen el flujo de recursos durante la vigencia del contrato.

Otro aspecto relevante de la estructura económica del transporte especial escolar es la interacción entre el sector formal e informal. Aunque la normativa vigente exige la prestación del servicio por parte de operadores habilitados, en la práctica persisten esquemas informales en algunas zonas rurales, motivados por la falta de oferta formal suficiente y por las restricciones económicas de los pequeños prestadores. Desde el punto de vista económico, esta situación genera distorsiones en el mercado, al coexistir operadores con estructuras de costos radicalmente distintas, lo que dificulta la comparación de precios y la definición de valores de referencia. En consecuencia, el análisis económico

	66	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

debe apoyarse exclusivamente en costos asociados a la prestación formal del servicio, alineados con las exigencias normativas, para evitar incentivar prácticas que comprometan la seguridad y la calidad del servicio.

La regulación del transporte especial, al imponer requisitos técnicos, administrativos y financieros específicos, incide directamente en la estructura económica del sector, elevando los costos de entrada y permanencia en el mercado. Si bien estos requisitos son necesarios para garantizar la seguridad y la protección de los usuarios, también reducen el número de oferentes potenciales, especialmente en regiones periféricas. Desde una perspectiva económica, esta situación justifica la adopción de criterios de planeación contractual que promuevan la participación efectiva de los operadores existentes, evitando exigencias desproporcionadas que limiten aún más la competencia y encarezcan el servicio.

En el caso del transporte escolar financiado con recursos públicos, la estructura económica del servicio debe analizarse también en función de su impacto fiscal y de su relación costo-beneficio social. Aunque el costo unitario por estudiante puede ser elevado en determinadas rutas, especialmente rurales y fluviales, el beneficio social asociado a la permanencia escolar, la reducción de la deserción y la mitigación de riesgos sociales supera ampliamente el costo económico directo del servicio. Este enfoque resulta coherente con los principios de eficiencia y equidad que orientan la contratación estatal, en la medida en que permite justificar inversiones públicas diferenciadas en función de las condiciones territoriales y las necesidades de la población beneficiaria.

Finalmente, la estructura económica del transporte especial y escolar en 2025 evidencia la necesidad de una planeación contractual integral, que articule el análisis de costos, la evaluación del mercado proveedor y la definición de condiciones económicas contractuales realistas. La omisión o subvaloración de cualquiera de estos elementos puede derivar en procesos contractuales desiertos, incumplimientos durante la ejecución o la prestación deficiente del servicio, con impactos negativos tanto para la entidad territorial como para la población estudiantil beneficiaria. Por ello, el análisis económico del sector debe concebirse como un instrumento dinámico de soporte a la toma de decisiones, orientado a garantizar la sostenibilidad financiera del servicio y la materialización efectiva de los objetivos de política pública en materia de educación y acceso territorial.

3: Costos operativos, mercado proveedor y riesgos económicos

El análisis de los costos operativos del transporte especial escolar constituye uno de los elementos centrales para la adecuada comprensión económica del sector, en la medida en que dichos costos determinan tanto la viabilidad financiera de los operadores como la razonabilidad de los valores contractuales definidos por la entidad estatal. En el contexto actual, estos costos presentan una estructura altamente sensible a variaciones macroeconómicas y territoriales, lo que exige un análisis detallado y contextualizado que permita identificar los principales componentes de gasto y su incidencia en el precio final del servicio. A diferencia de otros servicios públicos, el transporte escolar combina exigencias normativas estrictas con condiciones operativas complejas, lo que eleva la proporción de costos no discrecionales y reduce los márgenes de maniobra económica de los prestadores.

Dentro de los costos operativos directos, el combustible continúa siendo el insumo de mayor peso relativo en la estructura de costos del transporte terrestre y fluvial, particularmente en zonas rurales con recorridos extensos y baja densidad de usuarios. En 2025, el comportamiento del precio de los combustibles ha mantenido una tendencia volátil, influenciada por decisiones de política pública, ajustes en los mecanismos de estabilización de precios y factores externos asociados al mercado internacional de hidrocarburos. Esta volatilidad se traduce en una incertidumbre significativa para los operadores, quienes deben asumir incrementos en los costos de operación que no siempre pueden ser trasladados de manera inmediata a los valores contractuales, especialmente en contratos de duración limitada y sin cláusulas claras de ajuste económico.

	67	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

A este componente se suman los costos de mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor, que adquieren especial relevancia en territorios con infraestructura vial deficiente y condiciones geográficas adversas. El desgaste acelerado de los vehículos, producto de la circulación permanente por vías terciarias en mal estado y rutas fluviales con alta exigencia mecánica, incrementa la frecuencia y el costo de las intervenciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad y continuidad del servicio. Desde una perspectiva económica, estos costos no pueden considerarse marginales ni excepcionales, sino estructurales, razón por la cual deben ser incorporados de manera explícita en los análisis de mercado y en la definición de los valores de referencia para la contratación del servicio.

Los costos laborales representan otro componente relevante dentro de la estructura operativa del transporte escolar, en la medida en que la normativa vigente exige la vinculación de conductores con las competencias y licencias correspondientes, así como el cumplimiento de las obligaciones laborales y parafiscales asociadas a la prestación formal del servicio. En el contexto de 2025, los incrementos en el salario mínimo legal mensual vigente y en los costos asociados a la seguridad social han impactado directamente los costos de operación, reduciendo los márgenes financieros de los operadores y reforzando la necesidad de que los valores contractuales reconozcan adecuadamente estas obligaciones. La subestimación de este componente puede generar incentivos perversos hacia la informalidad o el incumplimiento, con consecuencias negativas para la calidad y seguridad del servicio.

En el caso del transporte fluvial escolar, la estructura de costos presenta particularidades adicionales, derivadas del uso de motores fuera de borda, el consumo de combustibles específicos, la necesidad de mantenimiento especializado y la exposición a riesgos climáticos y de navegabilidad. Estos factores incrementan la incertidumbre operativa y financiera del servicio, especialmente en períodos de variabilidad hidrológica, lo que exige un enfoque económico diferenciado frente al transporte terrestre. La homogeneización de costos entre modalidades, sin atender a estas diferencias, puede conducir a desequilibrios contractuales que afecten la sostenibilidad del servicio en zonas ribereñas y de difícil acceso.

El análisis del mercado proveedor del transporte escolar en 2025 evidencia una oferta limitada y altamente segmentada, especialmente en departamentos con características territoriales como el Putumayo. La mayoría de los operadores potenciales cuentan con una capacidad financiera restringida y dependen en gran medida de los ingresos derivados de la contratación pública para sostener su operación. Esta dependencia incrementa la vulnerabilidad del mercado frente a retrasos en los pagos, modificaciones contractuales no previstas o cambios abruptos en las condiciones económicas, lo que puede traducirse en incumplimientos, suspensión del servicio o retiro de operadores del mercado.

Desde una perspectiva económica, la limitada competencia efectiva en el mercado proveedor constituye un riesgo estructural para la contratación del servicio, en la medida en que reduce la capacidad de la entidad contratante para obtener economías de escala o condiciones más favorables mediante procesos competitivos. No obstante, este riesgo no puede abordarse mediante la simple reducción de los valores contractuales o el endurecimiento de los requisitos de participación, pues ello podría profundizar la exclusión de operadores locales y comprometer la continuidad del servicio. Por el contrario, el análisis económico debe orientarse a diseñar condiciones contractuales que resulten atractivas y viables para los oferentes existentes, sin sacrificar los principios de transparencia, selección objetiva y eficiencia.

En cuanto a los riesgos económicos asociados a la contratación del transporte escolar, estos pueden clasificarse en riesgos de mercado, riesgos operativos y riesgos fiscales. Los riesgos de mercado incluyen la variación en los precios de los insumos críticos, la reducción del número de oferentes y la dependencia de operadores con limitada capacidad financiera. Los riesgos operativos abarcan la interrupción del servicio por fallas mecánicas, condiciones climáticas

	68	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

adversas o problemas de infraestructura, mientras que los riesgos fiscales se relacionan con la disponibilidad oportuna de recursos y la capacidad de la entidad territorial para cumplir con las obligaciones de pago derivadas del contrato.

La adecuada identificación y gestión de estos riesgos desde el análisis económico resulta fundamental para garantizar la sostenibilidad del contrato y la protección del interés público. En este sentido, la planeación contractual debe incorporar mecanismos de asignación y mitigación de riesgos coherentes con la realidad del sector, tales como esquemas de pago oportunos, definición clara de responsabilidades frente a eventos no imputables al contratista y reconocimiento explícito de los costos asociados a la operación en condiciones territoriales complejas. La omisión de estos elementos no solo incrementa la probabilidad de conflictos contractuales, sino que también puede generar impactos negativos en la prestación efectiva del servicio a la población estudiantil.

Finalmente, el análisis económico de los costos operativos, del mercado proveedor y de los riesgos asociados al transporte escolar permite concluir que la sostenibilidad del servicio en 2025 depende en gran medida de una planeación rigurosa y realista, alineada con las condiciones macroeconómicas y sectoriales vigentes. La definición de valores contractuales ajustados a la realidad del mercado, la evaluación crítica de la capacidad de los oferentes y la gestión proactiva de los riesgos económicos constituyen elementos indispensables para garantizar que la contratación del transporte escolar cumpla su finalidad social, sin comprometer la eficiencia del gasto público ni la estabilidad financiera de los operadores.

4: Análisis económico territorial Putumayo

El enfoque de análisis costo-beneficio social aplicado al servicio de transporte escolar permite trascender la valoración estrictamente financiera del contrato y situar la prestación del servicio dentro de una lógica de inversión pública estratégica orientada al cumplimiento de fines constitucionales y legales. Desde esta perspectiva, el costo económico directo asociado a la contratación del transporte escolar debe evaluarse en relación con los beneficios sociales generados, particularmente en términos de acceso efectivo al sistema educativo, permanencia escolar, reducción de la deserción y mitigación de brechas territoriales. En contextos rurales y dispersos, donde las condiciones de accesibilidad física constituyen una barrera estructural para el ejercicio del derecho a la educación, el transporte escolar se erige como un instrumento indispensable de política pública, cuyo valor social excede ampliamente el costo presupuestal que demanda su implementación.

El análisis económico integral evidencia que la no prestación o prestación deficiente del servicio de transporte escolar genera costos sociales implícitos significativamente superiores a los costos fiscales directos del contrato. Entre estos costos se encuentran el aumento de la deserción escolar, la pérdida de continuidad en los procesos educativos, el desaprovechamiento de la inversión pública en infraestructura y personal docente, y la exposición de niños, niñas y adolescentes a riesgos asociados a desplazamientos inseguros o a la desvinculación temprana del sistema educativo. Desde un enfoque de economía pública, estos efectos negativos constituyen externalidades que justifican plenamente la intervención estatal, no solo como garante del derecho a la educación, sino como agente racional que internaliza costos sociales futuros mediante una inversión oportuna en servicios complementarios como el transporte escolar.

En el contexto territorial del Putumayo, el análisis costo-beneficio adquiere una relevancia aún mayor, dado que las condiciones geográficas, socioeconómicas y de infraestructura incrementan tanto los costos de provisión del servicio como los beneficios marginales derivados de su prestación. La alta dispersión poblacional, la existencia de comunidades rurales y ribereñas con acceso limitado a establecimientos educativos y las restricciones en la conectividad vial y fluvial configuran un escenario en el cual cada ruta de transporte escolar tiene un impacto directo y tangible en la garantía del derecho a la educación. En este sentido, la evaluación económica del servicio no puede

	69	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

reducirse a indicadores de costo por estudiante o por kilómetro, sino que debe ponderar el efecto diferencial del servicio sobre poblaciones históricamente excluidas y territorios con mayores niveles de vulnerabilidad.

Desde el punto de vista del impacto fiscal, la contratación del transporte escolar representa un compromiso relevante dentro del presupuesto de funcionamiento e inversión de las entidades territoriales, particularmente en aquellas con limitada capacidad fiscal propia. No obstante, este impacto debe analizarse de manera articulada con las prioridades del gasto público y los objetivos estratégicos definidos en los planes de desarrollo. En la medida en que el transporte escolar contribuye de manera directa al cumplimiento de metas en educación, inclusión social y desarrollo territorial, su financiación se alinea con los principios de eficiencia y eficacia del gasto público, al generar retornos sociales que superan el esfuerzo fiscal realizado.

El análisis económico actualizado a 2025 evidencia que, si bien los costos unitarios del servicio han experimentado incrementos frente a vigencias anteriores, dichos aumentos responden a factores estructurales del entorno macroeconómico y sectorial, y no a ineficiencias inherentes al servicio. En consecuencia, la reducción artificial de los valores contractuales, sin respaldo técnico ni económico, no constituye una estrategia fiscalmente responsable, pues puede derivar en contratos inviables, procesos desiertos, incumplimientos durante la ejecución o deterioro de la calidad del servicio. Por el contrario, una planeación económica rigurosa, basada en análisis sectoriales actualizados y estudios de mercado realistas, permite optimizar el uso de los recursos públicos, garantizando la sostenibilidad del servicio y la protección del interés general.

En términos de sostenibilidad financiera, el enfoque costo-beneficio social refuerza la necesidad de adoptar esquemas contractuales que equilibren adecuadamente los riesgos entre la entidad contratante y el contratista, reconociendo las limitaciones del mercado proveedor y las condiciones operativas del territorio. La adecuada asignación de riesgos económicos, la previsión de mecanismos de ajuste razonables y la definición de cronogramas de pago claros y oportunos constituyen herramientas fundamentales para preservar la estabilidad financiera del contrato y evitar contingencias fiscales derivadas de reclamaciones, controversias o la necesidad de contrataciones de emergencia.

1.2 ASPECTO TECNICO

1.2.1. Condiciones técnicas generales de la prestación del servicio de transporte especial escolar

El servicio de transporte especial escolar se configura técnicamente como una modalidad diferenciada dentro del sistema de transporte público, en tanto se orienta a la movilización de usuarios previamente determinados, bajo rutas y horarios definidos por la entidad contratante y condicionados al calendario académico oficial. Desde el punto de vista técnico, su prestación exige una organización operativa específica que garantice regularidad, continuidad y seguridad, atendiendo las particularidades de la población usuaria y las condiciones territoriales en las que se desarrolla el servicio. En consecuencia, el sector del transporte escolar se rige por estándares técnicos superiores a los del transporte público colectivo ordinario, especialmente en lo relacionado con seguridad, control operativo y adecuación del servicio a contextos rurales y dispersos, lo que justifica la definición de exigencias técnicas diferenciadas en los procesos de contratación pública.

1.2.2. Parque automotor y medios técnicos requeridos

El análisis técnico del sector evidencia que la prestación del transporte escolar requiere la disponibilidad de un parque automotor adecuado a las condiciones del territorio, tanto en términos de capacidad como de resistencia operativa. Los vehículos utilizados deben cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad establecidas en la normativa vigente, incluyendo condiciones mecánicas óptimas, sistemas de seguridad funcionales y una

	70	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

antigüedad razonable que garantice confiabilidad y continuidad en la operación. En zonas rurales y de difícil acceso, resulta técnicamente necesario que los vehículos cuenten con características que les permitan transitar por vías terciarias en condiciones variables, lo que incide directamente en la selección de tipologías vehiculares y en la capacidad técnica exigida a los operadores del servicio.

1.2.3. Infraestructura vial, fluvial y condiciones territoriales

Las condiciones de la infraestructura vial y fluvial constituyen un factor técnico determinante en la prestación del servicio de transporte escolar, particularmente en departamentos con alta ruralidad y dispersión geográfica. La predominancia de vías terciarias, la limitada pavimentación, la variabilidad climática y, en algunos casos, la dependencia del transporte fluvial, imponen restricciones técnicas que deben ser consideradas en el diseño y operación del servicio. Desde esta perspectiva, el sector del transporte escolar opera en un entorno técnico exigente, en el cual la adaptabilidad de los medios de transporte, la experiencia en el territorio y la capacidad de respuesta ante contingencias resultan elementos esenciales para garantizar la seguridad y continuidad del servicio.

1.2.4 Talento humano y organización operativa del servicio

La estructura técnica del transporte escolar depende en gran medida del talento humano vinculado a su operación, especialmente de los conductores, quienes deben contar con las licencias, competencias y experiencia requeridas para la conducción segura de los vehículos asignados, así como con conocimiento del territorio y de las condiciones específicas de las rutas. La adecuada organización operativa del servicio, que incluye la asignación de rutas, la programación de horarios y la supervisión permanente de la operación, constituye un componente técnico esencial que incide directamente en la calidad del servicio y en la mitigación de riesgos asociados a la movilización de la población estudiantil.

1.2.5. Seguridad, gestión del riesgo y continuidad del servicio

Desde el punto de vista técnico, la seguridad y la gestión del riesgo constituyen ejes transversales en la prestación del transporte escolar. El sector exige la implementación de protocolos operativos orientados a prevenir incidentes, gestionar contingencias y garantizar la continuidad del servicio aun en escenarios adversos, tales como condiciones climáticas extremas, fallas mecánicas o dificultades en la infraestructura. La adopción de medidas técnicas de seguridad vial y fluvial, así como de mecanismos de seguimiento y control de la operación, resulta indispensable para proteger a la población usuaria y asegurar la prestación ininterrumpida del servicio educativo.

1.2.6. Capacidad técnica del mercado proveedor

El análisis del sector desde el enfoque técnico evidencia que el mercado proveedor del transporte escolar cuenta con una capacidad técnica limitada pero especializada, especialmente en territorios rurales y apartados. Los operadores disponibles suelen tener experiencia en la prestación del servicio en condiciones territoriales complejas, aunque con restricciones en términos de escala y recursos técnicos. En este contexto, la definición de exigencias técnicas en los procesos de contratación debe orientarse a garantizar la idoneidad y capacidad real de los operadores, evitando requisitos desproporcionados que restrinjan indebidamente la competencia y reconociendo las condiciones técnicas efectivas del mercado disponible.

1.3 ASPECTO REGULATORIO

Ley 80 de 1993: Dispone las reglas y principios que rigen los contratos de las entidades estatales.

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	71	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

Ley 115 de 1994: Por la cual se expide la Ley General de Educación". Señala las normas generales para regular el servicio público de la educación que cumple una función social acorde con las necesidades e intereses de la persona, de la familia y de la sociedad. Se fundamenta en los principios de la Constitución Política sobre el derecho a la educación que tiene toda persona en las libertades de enseñanza, aprendizaje, investigación, cátedra y en su carácter de servicio público. El artículo 187 dispone que un fondo de cofinanciación para la inversión social podrá financiar, con los municipios, programas de adquisición de buses u otros vehículos de transporte para la movilización de estudiantes, así como los costos necesarios para la prestación del servicio de transporte escolar.

Ley 1622 de 2013: Por medio de la cual se expide el estatuto de ciudadanía juvenil y se dictan otras disposiciones.

Ley 1098 de 2006: "Código de Infancia y Adolescencia" Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia". Establece como obligación del Estado el diseño y aplicación de estrategias para la prevención y el control de la deserción escolar y para evitar la expulsión de las niñas, niños y adolescentes del sistema educativo. (Numeral 23 del Artículo 41) Señala así mismo que a la familia, a la sociedad y al Estado el deber de asegurar a los niños, niñas y adolescentes el acceso al sistema educativo, su permanencia y una educación de calidad con un ambiente respetuoso y de dignidad.

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.

Ley 276 de 1996: Por la cual se modifican los artículos quinto y sexto de la ley 105 de 1993.

Ley 336 de 1996: Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.

Ley 769 de 2002: Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y transporte y se dictan otras disposiciones. En cuanto al transporte escolar, obliga a garantizar la integridad física de los estudiantes, no exceder la capacidad transportadora del vehículo, que cuente con señales preventivas, adhesivo con determinadas características técnicas, horarios, frecuencias, revisión técnico mecánica, cinturones de seguridad entre otras exigencias.

Ley 1383 de 2010: Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y transporte y se dictan otras disposiciones. Establece infracciones referidas a las rutas escolares y algunas otras del nivel general.

Decreto 1079 de 2015: por medio del cual se expide el Decreto Único reglamentario del sector Transporte. Adopta las medidas necesarias para que el servicio público de transporte terrestre automotor especial solo pueda ser contratado con empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente habilitadas para esta modalidad.

Decreto 431 de 2017: por el cual se modifica y adiciona el capítulo 6 del Título 1 de la parte 2 del libro 2 del Decreto 1079 Decreto Único reglamentario del sector Transporte. Se establece el término de 20 años por cada vehículo para prestar el servicio de transporte escolar a partir de la inscripción inicial.

Decreto 1305 de 2017 "Por el cual se modifica el párrafo transitorio del artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto 1079 de 2015". El Art.45 del Decreto 431 de 2017 establece la posibilidad a los propietarios de vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve pasajeros, incluido el conductor, para cambiarse al servicio particular, siempre que el año modelo no sea de una antigüedad

	72	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

superior a cinco años, lo cual, no dará lugar a la reposición vehicular, ajustando la capacidad transportadora de la empresa disminuyéndola en el número de unidades que optaron por el cambio de servicio. El Decreto 1305 de 2017, estableció que el plazo del año se contaría a partir de la reglamentación de dicho artículo.

Ley 1955 de 2019 - Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia – Pacto por la Equidad” El Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia – Pacto por la Equidad” contempla el que denominó “Pacto por el Transporte y la Logística para la Competitividad y la Integración Regional.

Sentencia C – 038/20 Mediante esta sentencia la Corte Constitucional resolvió el siguiente problema jurídico: ¿Desconoce el artículo 29 de la Constitución, el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, al establecer una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, por las contravenciones de tránsito detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas, sin exigir que en el proceso contravencional se establezca que el propietario del vehículo participó en la comisión de la infracción y que la realizó de manera culpable?. Sobre el particular, resulta pertinente al objeto del presente proceso de selección determinar la responsabilidad de la asunción y pago de las multas de tránsito a cargo del proveedor teniendo en cuenta que para la prestación del Servicio de Transporte escolar deberá estar a paz y salvo con todas las obligaciones y en particular con aquellas que presentan faltas del código de tránsito.

Decreto 746 de 2020 “Por el cual se sustituye el Título 8 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 - Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte” El decreto expedido el 28 de mayo de 2020 consolida lo dispuesto por el Plan Nacional de Desarrollo para la creación de las llamadas Zonas Estratégicas para el Transporte – ZET, considerando que en el territorio nacional existen municipios en los que, en parte de su jurisdicción, urbana, suburbana o rural, subsisten características de dispersión poblacional y/o geográficas y/o económicas y/o sociales y/o étnicas y/u otras propias del territorio, que impiden la normal prestación de los servicios de transporte público en condiciones de accesibilidad y seguridad y/o de los servicios de tránsito. Motivo por el cual, se autorizó la creación de estas zonas diferenciales con el fin de garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, se estableció el procedimiento por el cual el alcalde, o alcaldes de los municipios que pretendan ser parte de una ZET puedan hacer la solicitud al Ministerio de Transporte para este particular.

Ley 2033 de 2020 “Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso” Esta Ley promueve la implementación de las Zonas Estratégicas de Transporte para el segmento de transporte escolar, permitiendo que los municipios o grupos de municipios que cuenten con circunstancias especiales puedan acreditarlas como criterio de focalización al Ministerio de Transporte para que se declare la excepción y puedan prestarse el servicio de transporte escolar en condiciones diferenciadas. Aunque se refiere a los mismos postulados del decreto 746 de 2020, está orientada exclusivamente al segmento escolar.

Decreto No. 1082 de 2015, Capítulo 2 subsección 1- Licitación Pública

DECRETO 478 DE 2021 (mayo 12) Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte

2. ESTUDIO DE LA OFERTA

- Para abordar el estudio de la oferta la Entidad contesta las siguientes preguntas:

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	73	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

Análisis Sector Transporte - Putumayo (SECOP II)

Actualizado a julio 2026 · Empresas: Surespecial, Transporte Puerto Asís Hong Kong, Cootranserp, Expreso Libertador, Villa Express

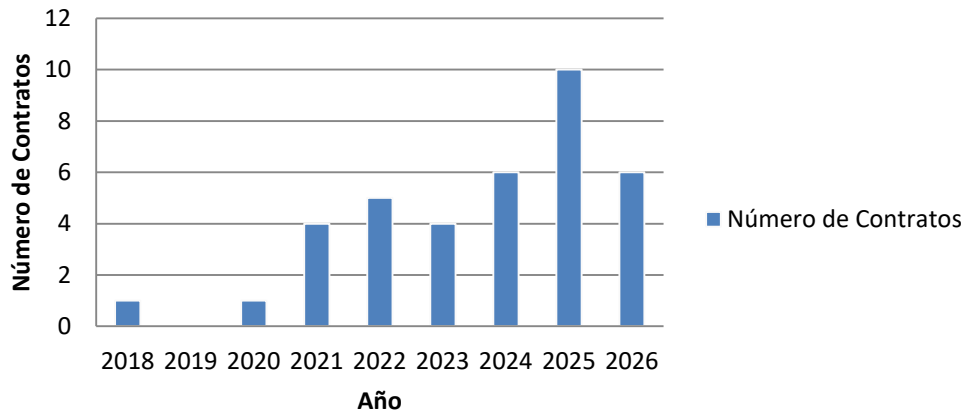
Valor Contratación		Número de Proveedores		Número de Contratos			
\$3.113 M		5		39			
Cantidad de contratos y valor por Año				Cantidad de contratos y valor - Mensual 2026			
Año	de C	Valor Total	Mes	o de Cor	Valor Total		
2018	1	\$60.000.000	Enero	2	\$125.000.000		
2019	0	\$0	Febrero	1	\$118.667.670		
2020	1	\$13.976.000	Marzo	2	\$329.400.000		
2021	4	\$94.451.320	Abril	0	\$0		
2022	5	\$559.322.040	Mayo	1	\$159.300.000		
2023	4	\$687.567.024	Junio	0	\$0		
2024	6	\$344.056.612	Julio	0	\$0		
2025	10	\$509.968.000	Agosto	0	\$0		
2026	6	\$732.367.670	Septiembre	0	\$0		
	2	\$111.454.862	Octubre	0	\$0		
			Noviembre	0	\$0		
			Diciembre	0	\$0		

Valor Total y Contratos por Proveedor

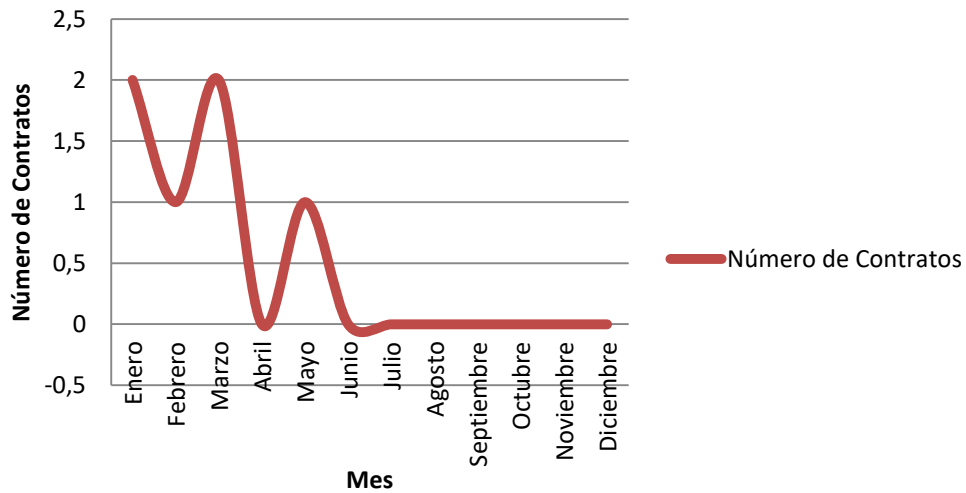
Proveedor	de C	Valor Total
SURESPECIAL S.A	21	\$2.324.220.996
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PUERTO ASÍS HONG KONG	15	\$639.252.532
COOTRANSERP	1	\$49.690.000
EXPRESO LIBERTADOR LIMITADA	1	\$80.000.000
TRANSPORTADORA VILLA EXPRESS S	1	\$20.000.000

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	74	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

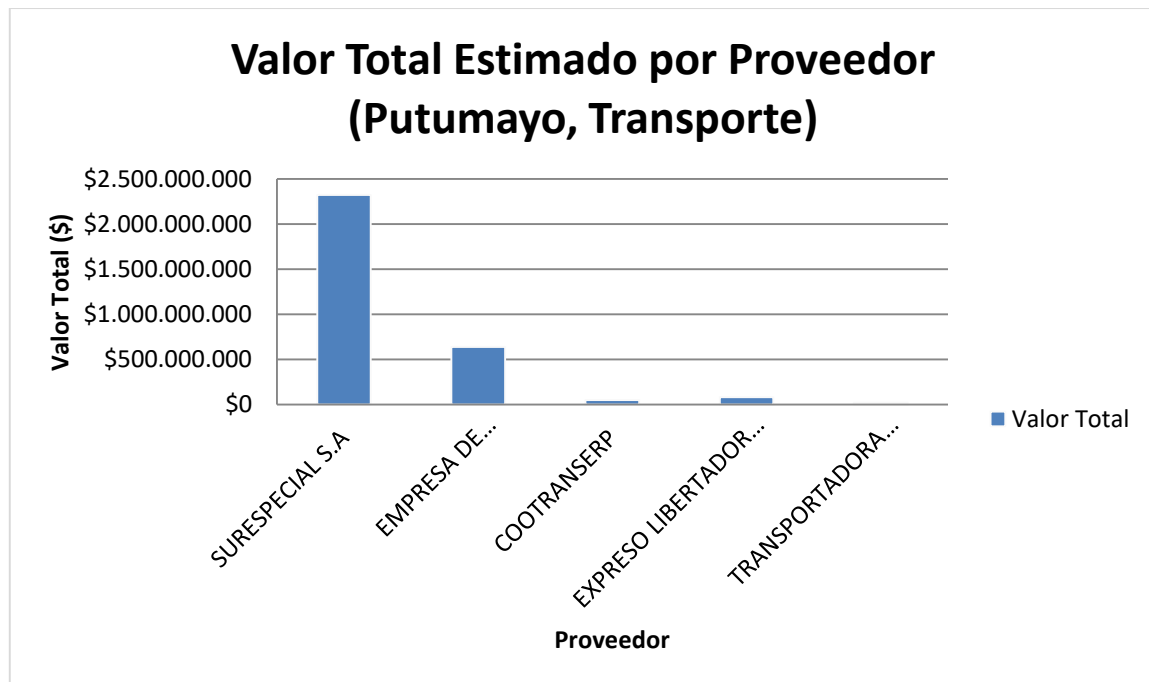
Cantidad de contratos - Anual (Putumayo, Transporte)



Cantidad de contratos - Mensual 2026 (Putumayo, Transporte)



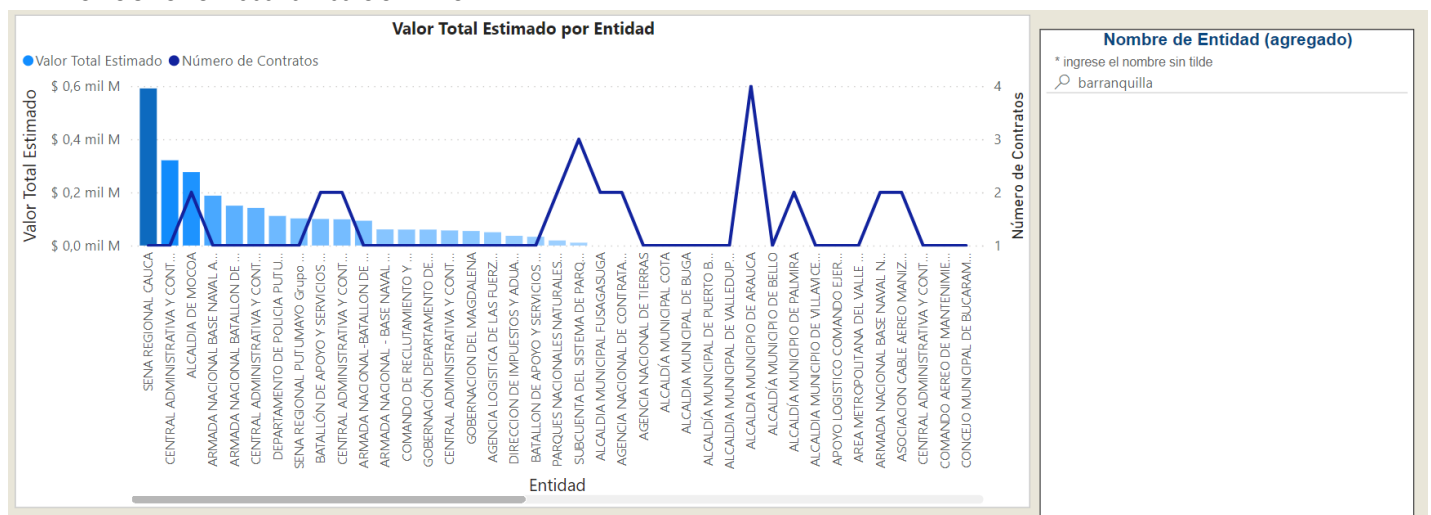
 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
		FECHA: 15/09/2015



Fuente: Nuevo Sistema de Abastecimiento estratégico.

PROVEEDORES

A nivel nacional y regional hay empresas dedicadas a la prestación del servicio a contratar. En primer lugar, se abarca la clasificación de los MACROSECTORES, señalados en el Portal de Información Empresarial- Superintendencia de Sociedades (PIE); donde se puede establecer una muestra que el objeto del presente proceso se enmarca en el MACROSECTOR económico COMERCIAL.



	76	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

Una vez consultada la base de datos del PIE (Portal de Información Empresarial), donde se registra la información contable mediante Normas Internacionales de Información Financiera NIIF, para las empresas Pymes (Grupo 2) , teniendo en cuenta los códigos de las actividades del presente proceso objeto de estudio.

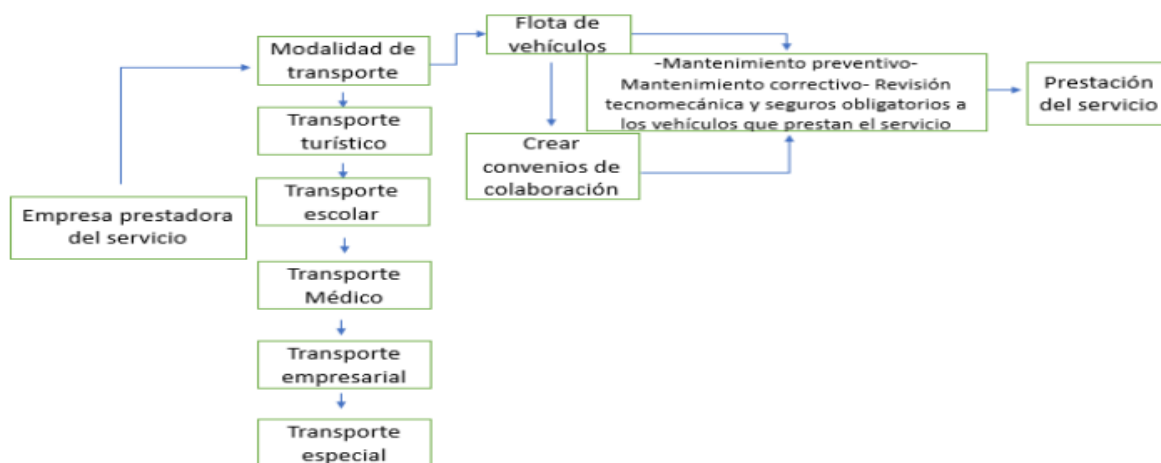
La Secretaría de Educación del Departamento del Putumayo, asumió el reto de iniciar la operación de transporte escolar vigencia 2021. La situación de lejanía de la población estudiantil del departamento, hace necesaria la movilización de los estudiantes hacia los centros educativos y el retorno a sus viviendas, lo que exige la disponibilidad de un operador de transporte escolar que garantice el servicio demandado, cumpliendo los requisitos y condiciones adecuadas para la buena prestación del servicio.

La principal demanda del servicio de transporte terrestre se enfoca principalmente en grupos empresariales del sector privado, funcionarios del sector oficial, grupos de turistas, grupos de estudiantes de cualquier modalidad de educación incluyendo la universitaria.

2.1. CADENA DE SUMINISTRO

El objetivo de la cadena de suministro para el servicio de transporte especial se basa fundamentalmente en prestar el servicio con calidad y en los tiempos requeridos. Pero se debe entender este objetivo como un todo, pues el no cumplimiento de algunos de sus elementos (calidad, tiempo y costo) redunda necesariamente en el menor desempeño que afecta la satisfacción en la prestación del servicio de transporte escolar.

Gráfico 4 - Cadena de suministro – Servicio de transporte especial de pasajeros



Fuente: elaboración Colombia Compra Eficiente con base en reuniones con Proveedores (2020)

2.2 POSIBLES PROVEEDORES

El departamento del Putumayo, existen empresas de transporte público terrestre, que presta el servicio a la sociedad, brindando el servicio en el área urbana, suburbana, rural, municipal e intermunicipal.

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	77	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

Respecto al transporte escolar, se tiene que según las condiciones referidas en el decreto 431 de 2017, se habilitan empresas que cumplen con los requisitos para prestar el servicio.

Dando cumplimiento al artículo 2.2.1.1.6.1 Decreto 1082 de 2015, se analizan los diferentes aspectos que son importantes considerar dentro del principio de planeación y que hacen parte de las consideraciones para la ejecución del objeto que se pretende contratar.

EMPRESAS HABILITADAS A NIVEL DEPARTAMENTAL

Realizando un análisis de las empresas de transporte ubicadas en el departamento del Putumayo, se encontraron las siguientes que podrían prestar el servicio de transporte escolar en el departamento:

1. SOCIEDAD UNIDA DE RUTAS ESPECIALES S.A. - SURESPECIAL S.A
2. TRANSPORTES DE COLOMBIA TOURS S.A.S.
3. CONTRANSGUZ
4. COOTRANSERP
5. COOINTRANSVIAS LTDA
6. TRANSPORTES HONG KONG
7. COOTRANS DORADA
8. TOURFRONTERA S.A.S.
9. COOTRASELVA
10. EXPRESO LIBERTADOR
11. VILLA EXPRESSES
12. COOTRANS MAYO LTDA
13. COOTRANS PUTUMAYO

3. CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

El uso de indicadores es una de las herramientas utilizada para medir la capacidad económica de las empresas, por ende, estos indicadores deben establecerse con la realidad financiera de cada sector ya que el comportamiento de la economía afecta de manera directa las empresas.

Son muchas las variables macroeconómicas que pueden incidir en la situación financiera de los entes económicos, hablando específicamente del sector servicios se evidencian algunos factores que puedan incidir en su rentabilidad como son:

- Economía está expuesta a un choque muy fuerte en materia de precios
- La desaceleración de la economía.
- El impacto de la caída de los precios del petróleo, el principal generador de divisas del país, que afectan de manera directa este sector.
- El comportamiento del dólar que representa un incremento de precios en los productos o materias primas importados.

Nos apoyamos en un estudio de análisis de información financiera consultada en la página de la SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES, donde se tomó de base estados financieros del sector de transporte de pasajeros. Las empresas de muestra fueron seleccionadas teniendo en cuenta el CIIU (4921). Con corte financiero del año 2024. Cabe resaltar que esta lista hace parte de manera general al transporte de pasajeros, y no desagrega el transporte especial de pasajeros, toda vez que la información reportada en EMIS solo contempla el CIIU del

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	78	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

transporte en general de pasajeros. Por la naturaleza del contrato, el futuro proponente deberá contar con una empresa sólida, ya que estas son más productivas y garantizan la capacidad de alcanzar los objetivos en la prestación del servicio al Departamento del Putumayo.

REGION: COLOMBIA
DEPARTAMENTO: COLOMBIA
CIUDAD: COLOMBIA
MACROSECTOR: SERVICIOS
SECTOR: SERVICIOS DE TRANSPORTE

INFORMACION FINANCIERA DE ALGUNAS COMPAÑÍAS DEL SECTOR

#	RAZON SOCIAL	ACTIVO CORRIENTE	PASIVO CORRIENTE	ACTIVO TOTAL	PASIVO TOTAL	PATRIMONIO	UTILIDAD OPERACIONAL	GASTOS DE INTERES
1	INVERSIONES DURANGO S.A.	3.013.694	674.582	4.627.086	932.251	3.694.835	216.984	14
2	RODAMAR S.A.S.	4.572.456	2.820.583	6.370.342	3.786.923	2.583.419	105.200	279.883
3	TRANSTURES SAS	856.488	472.199	2.779.043	472.199	2.306.844	232.404	20.172
4	TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S.	1.824.551	1.914.614	3.069.965	1.914.614	1.155.351	242.111	35.093
5	SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS FREDDY DELGADO S A S	2.944.420	1.173.560	8.046.998	4.826.806	3.220.192	1.353.926	350.402
6	AMERICAN TOUR SAS	3.486.452	1.305.890	5.674.377	2.686.424	2.987.953	1.142.527	115.341
7	ANGELCOM S.A.S.	374	10.157.898	11.375.320	10.157.898	1.217.422	247.011	1.108
8	PARRAARTEAGA SAS	2.200.887	5.097.313	7.055.669	5.097.313	1.958.356	107.155	88.999
9	TAXEXPRESS S.A.	2.223.836	1.025.425	3.147.943	1.868.723	1.279.220	410.937	175.313
10	CENTRO DE INVERSIONES TOLIMASAS	4.188.705	2.100.630	8.349.306	2.100.630	6.248.676	39.142	116.184

INDICADORES FINANCIEROS DE ALGUNAS COMPAÑÍAS DEL SECTOR

#	RAZON SOCIAL	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE ENDEUDAM	R.C.I	R. PATRIM.	R. ACTIVO
		activo c./pasivo c.	pasivo t. / activo t	utilidad op. / gastos Int.	utilidad op. / patrim.	utilidad op. / activo tl
1	INVERSIONES DURANGO S.A.	4,47	0,20	15498,86	0,06	0,05
2	RODAMAR S.A.S.	1,62	0,59	0,38	0,04	0,02
3	TRANSTURES SAS	1,81	0,17	11,52	0,10	0,08
4	TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S.	0,95	0,62	6,90	0,21	0,08
5	SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS FREDDY DELGADO S A S	2,51	0,60	3,86	0,42	0,17
6	AMERICAN TOUR SAS	2,67	0,47	9,91	0,38	0,20
7	ANGELCOM S.A.S.	0,00	0,89	222,93	0,20	0,02
8	PARRAARTEAGA SAS	0,43	0,72	1,20	0,05	0,02
9	TAXEXPRESS S.A.	2,17	0,59	2,34	0,32	0,13
10	CENTRO DE INVERSIONES TOLIMASAS	1,99	0,25	0,34	0,01	0,00
TOTAL		18,63	5,12	15758,24	1,80	0,77

Las empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros están caracterizadas por un alto índice de endeudamiento y un alto índice de liquidez, adicionalmente muestran una dispersión importante, lo cual se evidencia en una alta desviación estándar. Esto es un indicativo de que los promedios pueden no dar información precisa. La razón de cobertura de intereses presenta una alta dispersión por lo cual es conveniente fijar un índice que permita cumplir las obligaciones del contrato que se derive del presente proceso de selección.

INDICE DE LIQUIDEZ

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	79	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANALISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

Determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

Activo Corriente / Pasivo Corriente

INDICE DE ENDEUDAMIENTO

Determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

Pasivo Total / Activo Total

RAZON DE COBERTURA DE INTERESES

Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

Utilidad Operacional / Gastos de Intereses

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO

Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

Utilidad Operacional / Patrimonio

RENTABILIDAD DEL ACTIVO

Determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

Utilidad Operacional / Activo Total

REQUISITOS HABILITANTES FINANCIEROS SOLICITADOS EN EL PROCESO DE SELECCIÓN

La entidad verificó por sector transporte, por la naturaleza del objeto contractual a efectuar, y actividad económica en la página web Colombia Compra Eficiente, Proveedores relacionados directamente con el objeto contractual, recogiendo una muestra aleatoria de los indicadores de empresas que tienen actualizado sus indicadores financieros año 2023, 2024, 2025, como se describió notas arriba y teniendo en cuenta de manera particular la cuantía establecida para el presente proceso de selección, hace necesaria la exigencia de indicadores que garanticen la solvencia necesaria para cubrir el tiempo de 20 días durante el calendario escolar.

Por lo tanto, la entidad establece los siguientes:

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	80	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

REQUISITOS HABILITANTES FINANCIEROS	
Capacidad financiera	Liquidez ≥ 3
	Endeudamiento $\leq 0,50$
	Razón cobertura de interés $\geq 0,20$
Capacidad organizacional	Rentabilidad del Patrimonio $\geq 0,10$
	Rentabilidad del Activo $\geq 0,10$

4. PRECIOS

El presupuesto estimado para la prestación del servicio es hasta la suma **CINCO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y UN MIL DOSCIENTOS TREINTA Y NUEVE PESOS CON NOVENTA Y CUATRO CENTAVOS (\$5.490.841.239.94) M/CTE) IVA INCLUIDO** Este valor incluye IVA (si aplica), y los costos directos e indirectos. El costo de las propuestas no debe exceder dicho valor.

5. COMPORTAMIENTO HISTORICO

De acuerdo con la información histórica de los procesos de contratación en el SECOP, se tienen los siguientes:

AÑO 2026

Información

Número del proceso SED-SASI-001-2026 (Presentación de oferta)
Título TRANSPORTE ESCOLAR (Presentación de oferta)
Estado Proceso adjudicado y celebrado
Tipo de proceso Selección abreviada inversa subasta
Unidad de contratación secretaria de educación
Fase previa Presentación de observaciones
Proceso para celebrar un Acuerdo Marco de Precios No

SEGUNDA

ID del contrato en SECOP CO1.PCCNTR.9378492
Versión del contrato 3
Estado de contrato En ejecución
Fecha de generación del estado 5/03/2026 2:47:30 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Número del contrato 0982-2026
Objeto del contrato FORTALECIMIENTO DEL ACCESO Y PERMANENCIA DE LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JÓVENES EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES, MEDIANTE LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, VIGENCIA 2026-2 DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
Tipo de Contrato Prestación de servicios
¿Asociado a otro contrato? ☒ Sí ☐ No
Duración del contrato 30 Días
¿Justificación de la asociación? ☒ Interventoría ☐ Intermediario
Contrato(s) asociado(s) 0983-2026
Fecha de inicio del contrato 9/03/2026 12:00:00 AM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Fecha de terminación del contrato 28/04/2026 11:59:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Tiempo adicionales en días 14 días
Liquidación ☐ Sí ☒ No *
Obligaciones Ambientales ☐ Sí ☒ No *
Obligaciones pos consumo ☐ Sí ☒ No *
Reversión ☐ Sí ☒ No *

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	81	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

AÑO 2025

☆Proceso : PERMANENCIA DE TRANSPORTE - SED-SASI-010-2025 (id.CO1.BDOS.8547062)

Selección abreviada subasta inversa | Presentación de oferta
SED-SASI-010-2025 (Presentación de oferta) (Adjudicado) (Pliegos)
Valor estimado 7.744.416.329,93 COP | Clasificación de objetos Prestación de servicios
Unidad de contratación secretaria de educación
[Ver Enlace](#)

FORTALECIMIENTO DEL ACCESO Y PERMANENCIA DE LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JÓVENES EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES, MEDIANTE LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, VIGENCIA 2025 SEMESNRE II DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO

(Zona horaria (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Fecha de presentación de ofertas 20/08/2025 12:00 PM - Fecha de publicación 18/08/2025 12:59 PM
Apertura 20/08/2025 12:00 PM

LÍNEA DE TIEMPO					
✓ Fecha de publicación del proceso	✓ Plazo para presentar observaciones al Pliego de Condiciones	✓ Respuesta a las observaciones al Pliego de Condiciones	Presentación de ofertas	✓ Fecha de inicio subasta	✓ Fecha fin subasta

AÑO 2024

Inicio → Menú → Proceso de la Entidad Estatal → Expediente → Pliegos

Adjudicado
RIF: SED-SASI-004-2025
(Presentación de oferta)
[Volver](#) [Opciones](#)

Selección abreviada subasta inversa
Presentación de oferta
UCSecretaría de educación
Equipo/Oficina de Contratación 18/08/2025 4:11 PM (UTC -5 horas)(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito

Información general | Configuración | Cuestionario | Documentos del Proceso | Documentos de la oferta | Proveedores [Volver al principio](#)

Información general

Número del proceso SED-SASI-004-2025
Nombre SED
Descripción FORTALECIMIENTO A ESTABLECIMIENTOS ESCOLARES
Relacionar con otro proceso ☐ Sí ☒ No
ID técnico COI.BDOS.7420102

GOBERNACIÓN DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
Comprador:

Clasificación del bien o servicio
Código UNSPSC 80111600 - Servicios de personal temporal
Lista adicional de códigos UNSPSC

Plan anual de adquisiciones
¿Es una adquisición del PAA? ☒ Sí ☐ No
PAA [2025](#)

AÑO 2023

[Volver](#)

Identificación del contrato

ID del contrato en SECOP	CO1.PCCNTR.4461950
Versión del contrato	6
Estado de contrato	En ejecución
Fecha de generación del estado	1/23/2023 4:07:58 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Número del contrato	370-2023
Objeto del contrato	FORTALECIMIENTO DEL ACCESO Y PERMANENCIA DE LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JÓVENES EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES, MEDIANTE LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, VIGENCIA 2023 DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
Tipo de Contrato	Prestación de servicios
¿Asociado a otro contrato?	☐ Sí ☒ No
Duración del contrato	130 Días
Fecha de inicio de contrato	1/27/2023 5:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Fecha de terminación del contrato	8/31/2023 11:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Tiempo adiciones en días	3 días
Liquidación	☒ Sí ☐ No *
Fecha de inicio de liquidación	9/1/2023 8:00:00 AM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Fecha fin de liquidación	9/1/2025 6:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

AÑO 2022

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	82	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

ID del contrato en SECOP CO1.PCCNTR.3680273

Versión del contrato 3

Estado de contrato En ejecución

Fecha de generación del estado 5/4/2022 6:02:41 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Número del contrato 791-2022

Objeto del contrato FORTALECIMIENTO DEL ACCESO Y PERMANENCIA DE LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JÓVENES EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES, MEDIANTE LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, VIGENCIA 2022 DEPARTAMENTO PUTUMAYO

Tipo de Contrato Prestación de servicios

¿Asociado a otro contrato? ☐ Sí ☒ No

Duración del contrato 121 Días

Fecha de inicio de contrato 5/24/2022 12:00:00 AM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fecha de terminación del contrato 12/2/2022 6:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

AÑO 2021

GOBERNACIÓN DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO

Precio estimado total: 3.355.933.483,05 COP

Número del proceso SED-LP-002-2021 (Presentación de oferta)

Título: SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR SED (Presentación de oferta)

Fase: Presentación de oferta

Estado: Proceso adjudicado y celebrado

Fase previa Presentación de observaciones

Descripción: FORTALECIMIENTO DEL ACCESO Y PERMANENCIA DE LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JÓVENES EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES, MEDIANTE LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, VIGENCIA 2021 DEPARTAMENTO PUTUMAYO

Tipo de proceso Licitación pública

AÑO 2020

Proceso de selección se declaró desierto debido a la emergencia que restringía la movilidad en el Departamento y en el País, Resolución No. 385 del 12 de marzo de 2020 declaró la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional por causa del coronavirus COVID-19 y adopto medidas para mitigar sus efectos; Decreto 417 del 17 de marzo de 2020 se declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional.

AÑO 2019

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	83 SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
		FECHA: 15/09/2015

Detalle del Proceso Número: SED-LP-003-2019

PUTUMAYO - GOBERNACIÓN

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Licitación Pública
Estado del Proceso	Celebrado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[78] Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo
Familia	[7811] Transporte de pasajeros
Clase	[781118] Transporte de pasajeros por carretera
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO INCREMENTO DEL ACCESO Y PERMANENCIA DE LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JOVENES A LOS EE OFICIALES MEDIANTE LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, VIGENCIA 2019 EN EL DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO.
Cuantía a Contratar	\$ 9,160,471,558
Moneda de Pago	Peso Colombiano
Tipo de Contrato	Prestación de Servicios

AÑO 2018

Detalle del Proceso Número: SED-LP-002-2018

PUTUMAYO - GOBERNACIÓN

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Licitación Pública
Estado del Proceso	Celebrado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[78] Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo
Familia	[7811] Transporte de pasajeros
Clase	[781118] Transporte de pasajeros por carretera
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO INCREMENTO DEL ACCESO Y PERMANENCIA DE LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JOVENES A LOS EE OFICIALES MEDIANTE LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, VIGENCIA 2018 EN EL DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
Cuantía a Contratar	\$ 8,813,685,140.71
Moneda de Pago	Peso Colombiano
Tipo de Contrato	Prestación de Servicios

AÑO 2017

Detalle del Proceso Número: SED-LP-002-2017

PUTUMAYO - GOBERNACIÓN

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Licitación Pública
Estado del Proceso	Celebrado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[78] Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo
Familia	[7811] Transporte de pasajeros
Clase	[781118] Transporte de pasajeros por carretera
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	SERVICIO DE TRASPORTE ESCOLAR A ESTUDIANTES DE ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS DEL DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO VIGENCIA 2017
Cuantía a Contratar	\$ 4,732,597,587
Tipo de Contrato	Prestación de Servicios

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	84	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

5.1 HISTORICO DE COMPRAS O ADQUISICIONES DE OTRAS ENTIDADES DEL ESTADO

Para el caso particular de adquisición de este tipo de servicio, las entidades estatales, han contratado en los últimos años bajo la modalidad de licitación pública, por tal motivo, se analizó el histórico de contrataciones de transporte escolar a nivel nacional en el SECOP:

Detalle del Proceso Número: OCSJ-LP-CS-018-2016

META - GOBERNACIÓN

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Licitación Pública
Estado del Proceso	Liquidado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[78] Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo
Familia	[7811] Transporte de pasajeros
Clase	[781118] Transporte de pasajeros por carretera
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN ESTABLECIMIENTO EDUCATIVOS OFICIALES DE LOS MUNICIPIOS DE CUMARAL, RESTREPO, CABUYARO Y BARRANCA DE UPIA DEL DEPARTAMENTO DEL META GRUPO 1 COMO ESTRATEGIA PARA EVITAR LA DESERCIÓN ESCOLAR
Cuantía a Contratar	\$ 3,395,086,515
Tipo de Contrato	Prestación de Servicios

Detalle del Proceso Número: SEM-LP-006-2017

NORTE DE SANTANDER - ALCALDÍA MUNICIPIO DE CÚCUTA

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Licitación Pública
Estado del Proceso	Celebrado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[78] Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo
Familia	[7811] Transporte de pasajeros
Clase	[781118] Transporte de pasajeros por carretera
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ESTUDIANTES DE LA BÁSICA PRIMARIA Y SECUNDARIA RESIDENTES EN LA ZONA RURAL Y BENEFICIARIOS DEL CORREDOR HUMANITARIO PUENTE FRANCISCO DE PAULA SANTANDER DEL MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA (NS).
Cuantía a Contratar	\$ 2,600,000,000
Moneda de Pago	Peso Colombiano
Tipo de Contrato	Prestación de Servicios

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

Detalle del Proceso Número: LP-001-2018

SANTANDER - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MOGOTES

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Licitación Pública
Estado del Proceso	Celebrado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[78] Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo
Familia	[7811] Transporte de pasajeros
Clase	[781118] Transporte de pasajeros por carretera
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	SUMINISTRAR SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR A ESTUDIANTES DE ESCASOS RECURSOS DE LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE MOGOTES - SANTANDER
Cuantía a Contratar	\$ 240,397,622
Moneda de Pago	Peso Colombiano
Tipo de Contrato	Prestación de Servicios

Detalle del Proceso Número: L 004 DE 2019

CESAR - ALCALDÍA MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Licitación Pública
Estado del Proceso	Celebrado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[78] Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo
Familia	[7811] Transporte de pasajeros
Clase	[781118] Transporte de pasajeros por carretera
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR A POBLACIÓN EN EDAD ESCOLAR REGISTRADA EN LA MATRÍCULA OFICIAL UBICADA EN LA ZONA RURAL Y SECTORES URBANOS MARGINALES DURANTE EL AÑO LECTIVO 2019 EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR
Cuantía a Contratar	\$ 3,080,998,220
Moneda de Pago	Peso Colombiano
Tipo de Contrato	Prestación de Servicios

Procesos de selección en SECOP II

A continuación, se listan algunos procesos con el objeto contractual requerido a nivel nacional y regional, según plataforma SECOP II – CONSULTA DE PROCESOS, cabe mencionar que se destacan por el componente del sector por contratar con el estado continuamente bajo los parámetros establecidos en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082-2015 y demás normas establecidas para la contratación estatal, así:

<u>Entidad Estatal</u>	<u>Referencia</u>	<u>Descripción</u>	<u>CUANTIA</u>
ALCALDIA MUNICIPAL DE CHINCHINA	L.P 003-2023	TRANSPORTE ESCOLAR	1.316.641.254
MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRA+	LP-CHIQ-008-2023	PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR VIGENCIA 2024	630.367.497

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

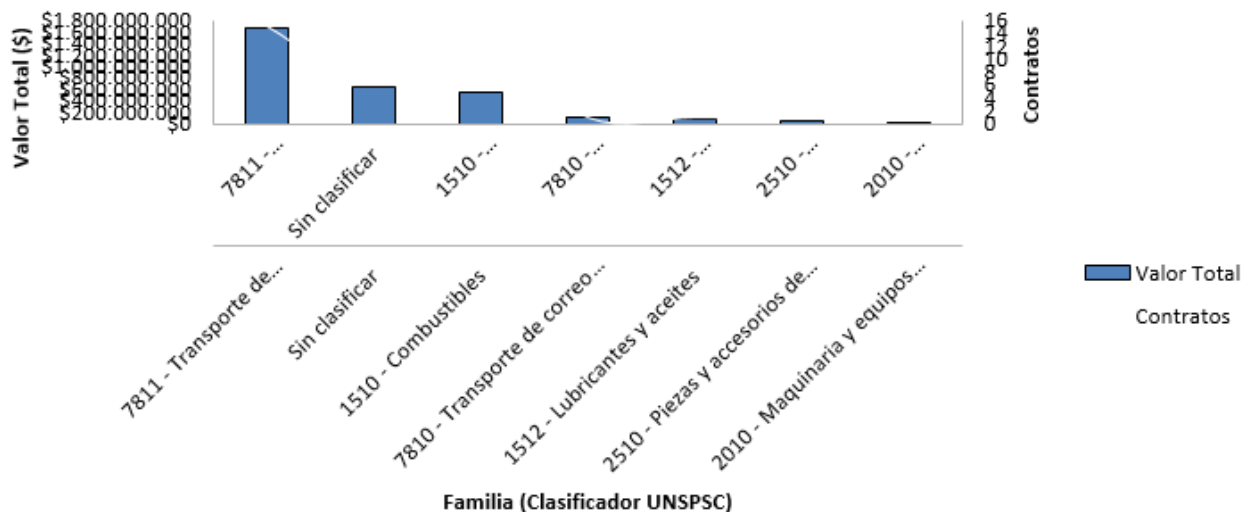
GOBERNACION DEL AMAZONAS	GOB-AMA-SI-006-2023	TRANSPORTE ESCOLAR 2024	921.152.415
INSTITUCION EDUCATIVA RURAL LA VIOLETA	27-2023	Transporte escolar	4.877.734
INSTITUCION EDUCATIVA RURAL LA VIOLETA	26-2023	Transporte escolar	8.100.523
INSTITUCION EDUCATIVA RURAL LA VIOLETA	25-2023	Transporte escolar	9.755.469
INSTITUCION EDUCATIVA RURAL LAS PERLAS	018-2023	TRANSPORTE ESCOLAR	3.500.000
Secretaría de Educación - Alcaldía de Tuluá	. 310-20-3.72 -2023	SELECCION ABREVIADA DE MENOR CUANTIA TRANSPORTE ESCOLAR	515.010.650
institución Educativa Presbítero Luis Rodolfo Gomez Ramirez	14	Suministro de transporte escolar	6.000.000
INSTITUCION EDUCATIVA ADOLFO HOYOS OCAMPO	025-2023	TRANSPORTE ESCOLAR RUTA 7	7.194.000

6. ESTUDIO DE LA DEMANDA

Valor Total Estimado por Familia (UNSPSC)		
Familia	Valor Total	Contratos
7811 - Transporte de pasajeros	\$1.652.739.384	15
Sin clasificar	\$641.481.612	6
1510 - Combustibles	\$549.252.532	14
7810 - Transporte de correo y carga	\$110.000.000	1
1512 - Lubricantes y aceites	\$90.000.000	1
2510 - Piezas y accesorios de vehículos	\$49.690.000	1
2010 - Maquinaria y equipos industriales	\$20.000.000	1

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	87	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
		ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

Valor Total Estimado por Familia (Putumayo, Transporte)



Fuente: Nuevo Sistema de Abastecimiento estratégico.

7. UBICACIÓN GEOGRÁFICA - CONTEXTO REGIONAL.

El proyecto se ejecutará en los trece (13) municipios del departamento del Putumayo, a saber:

ZONA	MUNICIPIOS
1	Santiago
	Colón
	Sibundoy
	San Francisco
2	Mocoa
	Villagarzón
	Puerto Guzmán
	Puerto Caicedo
3	Puerto Asís
	Orito
	San Miguel
	Valle del Guamuez
4	Puerto Leguizamo

8. INDICACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DE TRATADOS O ACUERDOS INTERNACIONALES EN EL PRESENTE PROCESO DE SELECCIÓN:

De acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015: los Acuerdos Comerciales son tratados internacionales vigentes celebrados por el Estado colombiano, que contienen derechos y obligaciones

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

en materia de compras públicas, en los cuales existe como mínimo el compromiso de trato nacional para: (i) los bienes y servicios de origen colombiano y (ii) los proveedores colombianos; se realizó el análisis correspondiente en El Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación publicado por COLOMBIA COMPRA EFICIENTE, así:

ANÁLISIS REALIZADO POR LA ENTIDAD DE ACUERDO A EXCEPCIONES Y VALORES

<u>ACUERDO COMERCIAL</u>	<u>ENTIDAD CUBIERTA</u>	<u>PRESUPUESTO DEL PROCESO</u>	<u>EXCEPCIÓN APLICABLE</u>	<u>PROCESO CUBIERTO POR EL ACUERDO</u>
<u>ALIANZA PACIFICO:</u> <u>Chile</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>1.028.247.507- SI</u> <u>APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>ALIANZA PACIFICO:</u> <u>Perú</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>1.028.247.507 - SI</u> <u>APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>ALIANZA PACIFICO:</u> <u>México</u>	<u>NO</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>- NO APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>NO</u>
<u>Canadá</u>	<u>NO</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>- NO APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>NO</u>
<u>Chile</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>1.021.836.954.-SI</u> <u>APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>Costa Rica</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>1.825.530.678-SI</u> <u>APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>Estados AELC</u> <u>(Efta-Suiza,</u> <u>Liechtenstein,</u> <u>Noruega e</u> <u>Islandia</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>947.235.394 -SI</u> <u>APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>Estados Unidos</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>1.825.530.678 -SI</u> <u>APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>UNIÓN EUROPEA</u> <u>Reino Unido</u> <u>e Irlanda del Norte</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>938.656.236 - SI</u> <u>APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>Corea</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>1.028.000.000 - SI</u> <u>APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA		VERSION: 01
			FECHA: 15/09/2015

<u>ISRAEL</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Bienes y servicios</u> <u>250.000 DEG – SI</u> <u>APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>MEXICO</u>	<u>NO</u>	<u>NO APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>NO</u>
<u>TRIANGULO</u> <u>NORTE: El</u> <u>Salvador</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Valor de la menor</u> <u>cuantía de la entidad:</u> <u>Desde-\$650.000.001-</u> <u>SI APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>TRIANGULO</u> <u>NORTE:</u> <u>Guatemala</u>	<u>DEPARTAMENTOS</u> <u>- SI</u>	<u>Valor de la menor</u> <u>cuantía de la entidad:</u> <u>Desde-\$650.000.001-</u> <u>SI APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>
<u>TRIANGULO</u> <u>NORTE:</u> <u>Honduras</u>	<u>NO</u>	<u>NO APLICA</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>NO</u>
<u>COMUNIDAD</u> <u>ANDINA</u>	<u>No relaciona</u> <u>entidades</u>	<u>No Incluye valores</u>	<u>NINGUNA</u>	<u>SI</u>

Nota 1: Según el Ministerio de Comercio Industria y Turismo – MINCIT el valor de los umbrales tendrá vigencia del 1 de enero del 2024 hasta el 31 de diciembre de 2025, para los Acuerdos Comerciales suscritos con: (i) Canadá, (ii) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, (iii) Estados Unidos, (iv) Chile, (v) Costa Rica, (vi) Alianza del Pacífico y (vii) Corea.

"UMBRAL DE MIPYMES

Umbral PYMES US\$ 125.000

Umbral PYMES COL\$ 533.287.768"

Fuente: Ministerio de Comercio Industria y Turismo

Debido a que el Proceso de Contratación está cubierto por más de un Acuerdo Comercial, en los cuales no se establece un plazo mínimo, la Gobernación del Putumayo establecerá en el Cronograma un periodo para la preparación y la presentación de las ofertas.

9. CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS DE LAS NACIONES UNIDAS

El Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas, es una metodología uniforme de codificación utilizada para clasificar productos y servicios, fundamentada en un arreglo jerárquico y en una estructura lógica. Este sistema de clasificación permite codificar productos y servicios de forma clara ya que se basa en estándares acordados por la industria los cuales facilitan el comercio entre empresas y gobierno. La versión implementada en Colombia es la UNSPSC, V.14.080, traducida al español.

No.	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	DESCRIPCIÓN
1	78	14	17	SERVICIOS DE NAVEGACIÓN

 PUTUMAYO GOBERNACIÓN NIT. 800.094.164-4	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	CODIGO: FT-OC-084
	ANÁLISIS DEL SECTOR SUBASTA INVERSA	VERSION: 01
		FECHA: 15/09/2015

2	78	11	18	TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA
---	----	----	----	--

10. PAGO DE IMPUESTOS Y ESTAMPILLAS

Otro factor que incide en la determinación del valor del contrato es la carga impositiva que debe asumir el contratista. Para el caso del Departamento del Putumayo tenemos que, por concepto de estampillas departamentales generadas por la firma del mismo, el contratista debe pagar estampillas correspondientes (Liquidación oficina de Pagaduría Departamental) en las cuantías reguladas para la Entidad mediante las Ordenanzas Departamentales correspondientes y vigentes. (Ordenanza 766/2018 y Ordenanza 788/2020)

NUMERO	CONCEPTO	PORCENTAJE (%) DEL VALOR DEL CONTRATO
1	Adulto mayor	5.0%
2	Electrificación Rural	0.5%
3	Pro Cultura	0.5%
4	Desarrollo Fronterizo	0.5%
5	Desarrollo Departamental	0.5%
6	Bomberil	1%
7	Pro deporte	2.5%
TOTAL		10.5%

11.- PROYECCIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

NOTA: en el **ANEXO 1 DOCUMENTOS TECNICO**, formato Excel, se encuentra el presupuesto asignado al presente proceso de selección, detallado por cada una de las instituciones educativas y sus respectivas rutas, se aclara que en algunas rutas no se paga el plazo total en días de transporte escolar por ser internados y la frecuencia de salida de los estudiantes es semanal, quincenal o mensual.

Debido a la variación SIMAT, esta tabla no determina fijamente la cantidad de beneficiarios a atender durante el plazo establecido en días calendario escolar del contrato vigencia 2026, es una estimación para calcular el valor del contrato, la cual está sujeta a modificaciones de acuerdo al comportamiento de la matrícula estudiantil, que permitirá realizar ajustes en el servicio de transporte escolar.

DIANA NATALY CALIZ ARTEAGA
Secretaria de Educación Departamental

Elabora y reviso parte jurídica:	Mónica Viviana Enríquez Trejo	Profesional Universitario Oficina Jurídica SED	
----------------------------------	-------------------------------	--	--