Impreso el 11/02/2026 10:23:22 a. m.

Datos básicos

01 - Datos básicos del proyecto

Nombre

Construcción en pavimento rigido de la vía rural que conduce del corregimiento de carreto a las veredas adyacentes (los cañas, los serenos, juan pabla, los caimanes, las caimaneras en el municipio de Candelaria

Tipología

General - Esquemas SUIFP's

Código BPIN

Sector

Transporte

Es Proyecto Tipo: No

Fecha creación: 10/02/2026 10:15:01

Identificador: 1697983

Formulador Ciudadano: Valentina Dominguez Cervantes

Formulador Oficial : Valentina Dominguez Cervantes

Contribución a la política pública

01 - Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Plan

(2022-2026) Colombia Potencia Mundial de la Vida

Programa

2402 - Infraestructura red vial regional

Transformación	Pilar	Catalizador	Componente
3. Derecho humano a la alimentación	02. Acceso Físico a Alimentos	02. Transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria	a. Protocolo de atención prioritaria

02 - Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Atlántico para el mundo 2024 - 2027

Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Transformación produc:va internacionalización y acción climática

Programa del Plan Desarrollo Departamental o Sectorial

Tema: Articulación y conec:vidad multimodal regional y local
Sector: Transporte

03 - Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Candelaria en el corazón 2024 - 2027

Estrategia del Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO ALREDEDOR DEL AGUA

Programa del Plan desarrollo Distrital o Municipal

Sector: Transporte
Programa: Infraestructura red vial regional
Producto: Vía terciaria mejorada
Indicador: Vía terciaria pavimentada
Meta: Construir 3000 metros lineales de pavimento en concreto rigido de vias rurales

04 - Instrumentos de planeación de grupos étnicos

Tipo de entidad

Instrumentos de planeación de grupos étnicos

Identificación y descripción del problema

Problema central

Dificultad en la intercomunicación terrestre de una parte de la población rural de la entidad territorial

Descripción de la situación existente con respecto al problema

Actualmente hay dificultad en la intercomunicación terrestre de la población rural del municipio, debido a que las vías se encuentran en mal estado y con deficiente mantenimiento. Algunas de las vías presentan deterioro de la superficie de rodadura o no se han atendido los puntos críticos. De igual manera se presentan situaciones que generan el deterioro, tales como el hecho de que algunos tratamientos anteriores han sido realizados con deficiencias; y no existe un mantenimiento periódico o rutinario de las vías por parte del municipio.
Las situaciones anteriores, generan aumento de los tiempos de viaje y baja comercialización de productos del municipio, lo que tiene como efecto el bajo desarrollo socio-económico de la zona.
Así mismo, el aumento de tiempos de viaje afecta el acceso oportuno a servicios médicos, la asistencia de estudiantes a los centros de enseñanza y ocasiona el aumento de costos de transporte de carga y pasajeros.

Magnitud actual del problema – indicadores de referencia

Actualmente, el tiempo de desplazamiento entre el corregimiento de Carreto y las distintas veredas ubicadas sobre la vía terciaria que conduce al corregimiento de La Caimanera es, en promedio, de 40 minutos para un trayecto aproximado de 5 km. Esta situación obedece a que la vía no cuenta con una capa de rodadura que cumpla con las especificaciones técnicas requeridas para el adecuado tránsito de vehículos de transporte de pasajeros. En el marco del proyecto, se propone la intervención de 960 metros lineales de la vía, con el fin de atender los puntos críticos identificados, mejorar las condiciones de movilidad y reducir el tiempo de desplazamiento estimado a 25 minutos.

01 - Causas que generan el problema

Causas directas	Causas indirectas
1. Deterioro de las vías terciarias	**1.1** Deterioro de la superficie de rodadura
	1.2 Desatención de puntos críticos

02 - Efectos generados por el problema

Efectos directos	Efectos indirectos
1. Baja comercialización de productos de la entidad territorial	**1.1** Incremento de precios de los alimentos
	1.2 Pérdida de las cosechas
2. Aumento de tiempos de viaje	**2.4** Inoportuno acceso a servicios médicos
	2.3 Aumento en los costos de transporte de carga y pasajeros
	2.5 Incremento del riesgo de deserción escolar

Identificación y análisis de participantes

01 - Identificación de los participantes

Participante	Contribución o Gestión
Actor: Otro **Entidad:** Habitantes cercanos a la obra **Posición:** Perjudicado **Intereses o Expectativas:** Preocupación por la congestión que se presente en las vías intervenidas	Habilitar rutas alternas para el transporte
Actor: Municipal **Entidad:** CANDELARIA - ATLÁNTICO **Posición:** Cooperante **Intereses o Expectativas:** Mejorar la transitabilidad terrestre para comunicar la zona rural y urbana del municipio	Recursos de financiamiento. Gestión financiera y administrativa. Asistencia técnica. Supervisión del contrato.
Actor: Otro **Entidad:** Población **Posición:** Beneficiario **Intereses o Expectativas:** Contar con facilidades para transportar los bienes o servicios de consumo básico de la parte rural a urbana. Disminuir los tiempos de desplazamiento y de disponibilidad de productos agrícolas.	Veeduría del proyecto

02 - Análisis de los participantes

La entidad territorial ha llevado a cabo proyectos similares. Este tipo de proyectos buscan beneficiar a la población afectada por el estado actual de las vías, orientados a mejorar sus condiciones de vida, generar empleo en las zonas rurales y apoyar los sectores de infraestructura para el desarrollo regional.
Se han realizado acercamientos con la comunidad para contarles acerca de la obra y ellos actuarán como veedores de la misma y vigilarán su buen uso y mantenimiento. Adicionalmente, se realizarán reuniones periódicas de seguimiento para el desarrollo del proyecto. En cuanto a las actividades de transporte que se realizan habitualmente sobre la vía intervenida, se concertará si es posible, la habilitación de rutas alternas y horarios, con los transportadores con el fin de garantizar el uso de la infraestructura existente.

Población afectada y objetivo

01 - Población afectada por el problema

Tipo de población

Personas

Número

17.732

Fuente de la información

Censo DANE 2018; Proyección 2026

Localización

Ubicación general	Localización específica/Otro tipo de entidad étnica
Región: Caribe **Departamento:** Atlántico **Municipio:** Candelaria **Centro Poblado:** **Resguardo:**	

02 - Población objetivo de la intervención

Tipo de población

Personas

Número

17.732

Fuente de la información

Censo DANE 2018; Proyección 2026

Localización

Ubicación general	Localización específica/Otro tipo de entidad étnica	Nombre del consejo comunitario
Región: Caribe **Departamento:** Atlántico **Municipio:** Candelaria **Centro Poblado:** **Resguardo:**		

03 - Características demográficas de la población objetivo

Características demográficas de la población objetivo

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de la información
Género	Masculino	8.335	Censo DANE 2018; Proyección 2026
	Femenino	9.397	Censo DANE 2018; Proyección 2026
Etaria (Edad)	0 a 14 años	2.837	Censo DANE 2018; Proyección 2026
	15 a 19 años	886	Censo DANE 2018; Proyección 2026
	20 a 59 años	11.525	Censo DANE 2018; Proyección 2026
	Mayor de 60 años	2.484	Censo DANE 2018; Proyección 2026

Objetivos específicos

01 - Objetivo general e indicadores de seguimiento

Problema central

Dificultad en la intercomunicación terrestre de una parte de la población rural de la entidad territorial

Objetivo general – Propósito

Mejorar la intercomunicación terrestre de una parte de la población rural de la entidad territorial

Indicadores para medir el objetivo general

Indicador objetivo	Descripción	Fuente de verificación
Disminución en el tiempo de recorrido en un trayecto de 5 km	**Medido a través de:** Minutos **Meta:** 15 **Tipo de fuente:** Informe	Inspección de la entidad territorial

02 - Relaciones entre las causas y objetivos

Causa relacionada	Objetivos específicos
Causa directa 1 Deterioro de las vías terciarias	Mejorar las vías terciarias de la entidad territorial
Causa indirecta 1.1 Deterioro de la superficie de rodadura	Mejorar la superficie de rodadura
Causa indirecta 1.2 Desatención de puntos críticos	Atender y tratar puntos críticos

Impreso el 11/02/2026 10:23:22 a. m.

Alternativas de la solución

01 - Alternativas de la solución

Nombre de la alternativa	Se evaluará con esta herramienta	Estado
Construcción de nuevo trazado vial	No	Completo
Mejoramiento de vías terciarias	Si	Completo

Evaluaciones a realizar

Rentabilidad:	Si
Costo - Eficiencia y Costo mínimo:	Si
Evaluación multicriterio:	No

Alternativa 1. Mejoramiento de vías terciarias

Estudio de necesidades

01 - Bien o servicio

Bien o servicio

Vía terciaria mejorada

Medido a través de

Kilómetros

Descripción

La oferta se mide cómo km construidos y con mantenimiento y la demanda cómo km totales de la vía. Este cálculo es el resultado de un análisis cualitativo y de capacidad de la vía.

Descripción de la Demanda

Km de vías terciarias con mantenimiento en los últimos años

Descripción de la Oferta

Km de vías terciaria en el municipio

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2022	5,00	65,00	-60,00
2023	0,00	60,00	-60,00
2024	0,00	60,00	-60,00
2025	0,00	60,00	-60,00
2026	0,00	60,00	-60,00
2027	0,00	60,00	-60,00
2028	0,00	60,00	-60,00
2029	0,00	60,00	-60,00
2030	0,00	60,00	-60,00

Análisis técnico de la alternativa

01 - Análisis técnico de la alternativa

Análisis técnico de la alternativa

El mejoramiento de la vía terciaria que conecta el corregimiento de carreto a la vía denominada las caimaneras, se realizará mediante intervenciones lineales a lo largo de 0.960 Km del tramo vial que presenta malas condiciones.
En el caso de las obras lineales se consideran soluciones bajo las condiciones específicas de topografía, tipo de suelo, fuentes de materiales, entre otros, de manera que se establece la construcción en concreto rígido en carriles con doble sentido con un perfil de vía de 5,30 mt de ancho y una estructura conformada por una capa de sub-base de 30 cm; un cuelo cemento de 15 cm y una capa de rodadura en concreto rígido de 20 cm

Localización de la alternativa

01 - Localización de la alternativa

Ubicación general	Ubicación específica
Región: Caribe **Departamento:** Atlántico **Municipio:** Candelaria **Tipo de Agrupación:** **Agrupación:** **Latitud:** **Longitud:**	

02 - Factores analizados

Aspectos administrativos y políticos,
Cercanía a la población objetivo,
Comunicaciones,
Estructura impositiva y legal,
Factores ambientales,
Otros,
Topografía

Cadena de valor de la alternativa

Costo total de la alternativa: $ 4.280.000.000,00

1 - Objetivo específico 1 **Costo:** $ 4.280.000.000,00

Mejorar las vías terciarias de la entidad territorial

Producto	Actividad:
1.1 Vía terciaria mejorada (Producto principal del proyecto) **Medido a través de:** Kilómetros de vías terciaria **Cantidad:** 0,9600 **Costo:** $ 4.280.000.000,00	**1.1.1** Construir obras preliminares **Costo:** $ 66.071.376,00 **Etapa:** Inversión **Ruta Crítica:** Si
	1.1.2 Ejecutar obras de explanación **Costo:** $ 185.250.240,00 **Etapa:** Inversión **Ruta Crítica:** Si
	1.1.3 Ejecutar obras de sub-bases y bases **Costo:** $ 1.163.385.180,00 **Etapa:** Inversión **Ruta Crítica:** Si
	1.1.4 Construir calzada en concreto rígido **Costo:** $ 2.560.880.843,55 **Etapa:** Inversión **Ruta Crítica:** Si
	1.1.5 Realizar obras complementarias (señalización) **Costo:** $ 10.304.658,00 **Etapa:** Inversión **Ruta Crítica:** Si

Producto	Actividad:
1.1 Vía terciaria mejorada (Producto principal del proyecto) **Medido a través de:** Kilómetros de vías terciaria **Cantidad:** 0,9600 **Costo:** $ 4.280.000.000,00	**1.1.6** Desarrollar Plan de Manejo de Tránsito PMT **Costo:** $ 5.905.025,00 **Etapa:** Inversión **Ruta Crítica:** Si
	1.1.7 Desarrollar Plan de Gestión Integral de Obra PGIO **Costo:** $ 8.202.677,45 **Etapa:** Inversión **Ruta Crítica:** Si
	1.1.8 Desarrollar la interventoría integral de la obra **Costo:** $ 280.000.000,00 **Etapa:** Inversión **Ruta Crítica:** Si

Actividad 1.1.1 Construir obras preliminares

Periodo	Mano de obra calificada
0	$66.071.376,00
Total	**$66.071.376,00**

Periodo	Total
0	$66.071.376,00
Total	

Actividad 1.1.2 Ejecutar obras de explanación

Periodo	Materiales
0	$185.250.240,00
Total	**$185.250.240,00**

Periodo	Total
0	$185.250.240,00
Total	

Actividad 1.1.3 Ejecutar obras de sub-bases y bases

Periodo	Materiales
0	$1.163.385.180,00
Total	**$1.163.385.180,00**

Periodo	Total
0	$1.163.385.180,00
Total	

Actividad 1.1.4 Construir calzada en concreto rígido

Periodo	Materiales
0	$2.560.880.843,55
Total	**$2.560.880.843,55**

Periodo	Total
0	$2.560.880.843,55
Total	

Actividad 1.1.5 Realizar obras complementarias (señalización)

Periodo	Maquinaria y Equipo
0	$10.304.658,00
Total	**$10.304.658,00**

Periodo	Total
0	$10.304.658,00
Total	

Actividad 1.1.6 Desarrollar Plan de Manejo de Tránsito PMT

Periodo	Transporte
0	$5.905.025,00
Total	**$5.905.025,00**

Periodo	Total
0	$5.905.025,00
Total	

Actividad 1.1.7 Desarrollar Plan de Gestión Integral de Obra PGIO

Periodo	Mano de obra calificada
0	$8.202.677,45
Total	**$8.202.677,45**

Periodo	Total
0	$8.202.677,45
Total	

Actividad 1.1.8 Desarrollar la interventoría integral de la obra

Periodo	Mano de obra calificada
0	$280.000.000,00
Total	**$280.000.000,00**

Periodo	Total
0	$280.000.000,00
Total	

Análisis de riesgos alternativa

01 - Análisis de riesgo

	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad e impacto	Efectos	Medidas de mitigación
1-Propósito (Objetivo general)	Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros	hundimientos bloquean la vía	**Probabilidad:** 2. Improbable **Impacto:** 3. Moderado	La población no puede movilizarse por algunos periodos de tiempo	Identificar puntos críticos y realizar las obras de contención necesarias
2-Componente (Productos)	Asociados a fenómenos de origen humano no intencionales: aglomeración de público	Imposibilidad de ejecución del proyecto por orden público	**Probabilidad:** 1. Raro **Impacto:** 3. Moderado	No se ejecuta el proyecto	Realizar trabajo previo de sensibilización con la comunidad
3-Actividad y/o Entregable	Operacionales	Actividad/Entregable: Desarrollar Plan de Manejo de Tránsito PMT Riesgo: Desorganización del flujo vehicular	**Probabilidad:** 3. Moderado **Impacto:** 3. Moderado	Afectación en otras vías y descontento social	Generar un plan de manejo de tránsito

Ingresos y beneficios alternativa

01 - Ingresos y beneficios

Ahorro en los costos de operación vehicular. La cantidad son los vehículos que transitan al año y el valor a la diferencia de los costos de operación vehicular con una vía en buen y mal estado.

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Pesos

Bien producido: Otros

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción Cantidad: vehículos que transitan al año

Descripción Valor Unitario: costos de operación vehicular

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
1	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00
2	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00
3	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00
4	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00
5	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00
6	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00
7	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00
8	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00
9	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00
10	265,00	$5.436.000,00	$1.440.540.000,00

02 - Totales

Periodo	Total beneficios	Total
1	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00
2	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00
3	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00
4	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00
5	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00
6	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00
7	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00
8	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00
9	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00

10	$1.440.540.000,00	$1.440.540.000,00

Alternativa 1

Flujo

01 - Flujo Económico

P	Beneficios e ingresos (+)	Créditos(+)	Costos de preinversión (-)	Costos de inversión (-)	Costos de operación (-)	Amortización (-)	Intereses de los créditos (-)	Valor de salvamento (+)	Flujo Neto
0	$0,0	$0,0	$0,0	$3.455.450.508,3	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$-3.455.450.508,3
1	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0
2	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0
3	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0
4	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0
5	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0
6	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0
7	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0
8	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0
9	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0
10	$1.152.432.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.152.432.000,0

Indicadores y decisión

01 - Evaluación económica

Indicadores de rentabilidad			Indicadores de costo-eficiencia	Indicadores de costo mínimo	
Valor Presente Neto (VPN)	Tasa Interna de Retorno (TIR)	Relación Costo Beneficio (RCB)	Costo por beneficiario	Valor presente de los costos	Costo Anual Equivalente (CAE)
Alternativa: Mejoramiento de vías terciarias					
$3.940.463.591,55	31,13 %	$2,14	$194.870,88	$3.455.450.508,31	$579.037.950,77

Costo por capacidad

Producto	Costo unitario (valor presente)
Vía terciaria mejorada (Producto principal del proyecto)	$3.599.427.612,82

Indicadores de producto

01 - Objetivo 1

1. Mejorar las vías terciarias de la entidad territorial

Producto

1.1. Vía terciaria mejorada (Producto principal del proyecto)

Indicador

1.1.1 Vía terciaria mejorada

Medido a través de: Kilómetros de vías terciaria

Meta total: 0,9600

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Informe

Fuente de Verificación: Informe final de ejecución de obra avalado por el interventor y por el supervisor asignado por el ente

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
0	0,9600		

Indicadores de gestión

01 - Indicador por proyecto

Indicador

Informes De Interventoría Realizados

Medido a través de: Número

Código: 9900G054

Fórmula:

Tipo de Fuente: Informe

Fuente de Verificación: Informes de interventoría presentados

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Valor
0	8	**Total:**	**8**

Esquema financiero

01 - Clasificación presupuestal

Programa presupuestal

2402 - Infraestructura red vial regional

Subprograma presupuestal

0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

Impreso el 11/02/2026 10:23:23 a. m.

02 - Resumen fuentes de financiación

Etapa	Entidad	Tipo Entidad	Tipo de Recurso	Periodo	Valor
Inversión	CANDELARIA	Municipios	Crédito - Leasing financiero	0	$4.000.000.000,00
			SGR - Asignación para la inversión local según NBI y municipios de cuarta, quinta y sexta categoría	0	$280.000.000,00
				Total	$4.280.000.000,00
	Total Inversión				$4.280.000.000,00
Total					**$4.280.000.000,00**

Resumen del proyecto

Resumen del proyecto

Resumen narrativo	Descripción	Indicadores	Fuente	Supuestos
Objetivo General	Mejorar la intercomunicación terrestre de una parte de la población rural de la entidad territorial	**Disminución en el tiempo de recorrido en un trayecto de 5 km**	**Tipo de fuente:** Informe **Fuente:** Inspección de la entidad territorial	**Se ejecuto el proyecto sin alteraciones de terreno**
Componentes (Productos)	1.1 Vía terciaria mejorada (Producto principal del proyecto)	**Vía terciaria mejorada**	**Tipo de fuente:** Informe **Fuente:** Informe final de ejecución de obra avalado por el interventor y por el supervisor asignado por el ente	**Se cumplio con la meta del proyecto sin alteraciones del orden publico**
Actividades	1.1.1 - Construir obras preliminares(*) 1.1.2 - Ejecutar obras de explanación(*) 1.1.3 - Ejecutar obras de sub-bases y bases(*) 1.1.4 - Construir calzada en concreto rígido(*) 1.1.5 - Realizar obras complementarias (señalización)(*) 1.1.6 - Desarrollar Plan de Manejo de Tránsito PMT(*) 1.1.7 - Desarrollar Plan de Gestión Integral de Obra PGIO(*) 1.1.8 - Desarrollar la interventoría integral de la obra(*)	**Nombre: Informes De Interventoría Realizados** **Unidad de Medida: Número** **Meta: 8.0000**	**Tipo de fuente:** **Fuente:**	**Nos e presentaron alteraciones del orden vial en la zona de ejecucion del proyecto**

(*) Actividades con ruta crítica