

CÁMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA



PRESUPUESTO PARA REALIZAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA VIA CEPITÁ- CAPITANEJO, DEPARTAMENTO DE SANTANDER.



INFORME ÚNICO

**ING. OSCAR FERNANDO SUAREZ PUCETTI
CONSULTOR**

Bucaramanga, Junio de 2014

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1 INTRODUCCION	1
2 INFORMACIÓN GENERAL	2
2.1 Objeto y alcance	2
2.2 Localización	2
2.3 Vías de Comunicación	2
3 ACTIVIDADES EJECUTADAS	3
3.1 Programación de los trabajos	3
3.2 Personal	3
3.3 Estado actual de las vías	4
3.3.1 Longitud del proyecto	5
3.3.2 Ilustración en Google Earth de Tramos Viales	6
4 TERMINOS DE REFERENCIA PARA ELABORACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA VIA CEPITÁ-CAPITANEJO	11
4.1 Análisis y recopilación de información existente o disponible	11
4.2 Programación de los trabajos	11
4.3 Estudio de tránsito	12
4.4 Geología y geotecnia	12
4.5 Hidrología e hidráulica	13
4.6 Estudio de diseño geométrico	13
4.7 Diseño de sistemas de pavimento	14
4.8 Señalización y vallas de seguridad	14
4.9 Adquisición e indemnización de expropiaciones	15
4.10 Estudio de impacto ambiental	15
4.11 Planos de construcción	15
4.12 Pliegos de condiciones	15
5 PRESUPUESTO PARA ESTUDIOS Y DISEÑOS	16
6 PLANO PLANTA GENERAL	18
7 REGISTRO FOTOGRAFICO	19
8 OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES	27

1. INTRODUCCIÓN

La Cámara de Comercio de Bucaramanga, interesada en realizar los estudios y diseños para la comunicación vial entre los municipios de Cepitá y Capitanejo en el departamento de Santander, ha contratado los servicios profesionales, para la elaboración del presupuesto de dichos estudios, teniendo en cuenta las condiciones actuales del tramo y la longitud aproximada de diseño, medida en campo.

Siguiendo la premisa de generar desarrollo al departamento y tratando de buscar otra solución inmediata a la movilidad de los habitantes de la provincia de García Rovira en Santander, provincias de Norte de Santander, Santos Gutiérrez y Valderrama en el departamento de Boyacá, se proyecta la vía Cepitá – Capitanejo, debido al alto crecimiento turístico en esta eco-región del Chicamocha en el departamento y a ofrecer otra alternativa de comunicación vial entre la capital del departamento, Bucaramanga y los Llanos Orientales, a través de la Troncal Central del Norte; igualmente de ofrecer mejores condiciones para el transporte de los productos propios de la región.

En el presente informe se describen las actividades realizadas para elaborar el presupuesto de los estudios y diseños de la vía Cepitá – Capitanejo, el plano realizado con GPS y los términos de referencia que se deben tener en cuenta, para contratar los mismos.

2. INFORMACIÓN GENERAL

2.1 Objeto y Alcance

El objeto del presente informe consiste en la elaboración del presupuesto para realizar los estudios y diseños de ingeniería que se requieren para la construcción de la vía Cepitá - Capitanejo, de acuerdo a las especificaciones técnicas del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS y a las normas y criterios de ingeniería específicos para este tipo de proyectos, con el fin de lograr unas vías seguras y económicas en cuanto a construcción, funcionamiento y mantenimiento, mejorando la movilidad y disminuyendo el tiempo de recorrido.

2.2 Localización

La vía Cepitá - Capitanejo se encuentra localizada al oriente del departamento de Santander, bordeando el Rio Chicamocha; tomando la abscisa K0+000 en el sitio denominado Petaquero del municipio de San José de Miranda ubicado a la margen derecha del río Servitá en el área del punto de confluencia entre los ríos Servitá y Chicamocha; su punto inicial de empalme con la Troncal Central del Norte (Ruta 5504), es el sitio denominado La Playa en el PR7+300 en el municipio de Capitanejo y termina su recorrido en el balneario Menzuly jurisdicción del municipio de Piedecuesta del departamento de Santander.

2.3 Vías de Comunicación

El municipio de Cepitá se comunica con la capital del departamento de Santander, a través de la vía Bucaramanga - Bogotá y el municipio de Capitanejo hace parte del paso de la Troncal Central del Norte que conecta a la capital del país con la ciudad de Cúcuta.

3. ACTIVIDADES EJECUTADAS

3.1 Programación de los Trabajos

En la elaboración del presupuesto para los estudios y diseños de la vía Cepitá – Capitanejo, se programaron las siguientes actividades:

- Recorrido por la zona del proyecto
- Medición en campo de la longitud del proyecto con GPS
- Registro fotográfico del recorrido e inspección de las características del terreno, topográficas y condiciones actuales.
- Elaboración del plano en planta general
- Elaboración del presupuesto para la realización de los estudios y diseños, teniendo en cuenta los términos de referencia elaborados para el presente proyecto.

3.2 Personal

Para llevar a cabo las actividades contempladas en la programación, se contó con el siguiente personal:

- Ingeniero civil especialista en vías terrestres
- Topógrafo con equipo de sistema de posicionamiento global – GPS.
- Ingeniero civil supervisor de la Cámara de Comercio de Bucaramanga
- Guía residente en la zona del proyecto

3.3 Estado Actual de la Vía

Parte de la carretera existente se desarrolla con un ancho de calzada bastante variable que oscila entre 3 y 4 metros sin cunetas ni bermas definidas, en el que se desarrollan pendientes transversales entre el 8% al 13% y pendientes longitudinales entre 5% y 6% clasificándose topográficamente como terreno ondulado.

De acuerdo a su desarrollo geométrico, los tramos de vía existentes, se observa que fue construida sin estudios ni diseño previo.

Se observan suelos muy superficiales, de topografía muy quebrada y escarpada con drenaje excesivo, erosión severa y en algunos sectores hay presencia de afloramiento rocoso.

Las tierras tienen muy severas limitaciones que imposibilitan cualquier actividad agropecuaria sostenible, hacen parte de los pisos climáticos cálido y medio seco.

Las tierras de esta clase se encuentran en vegetación natural (pajonales y orégano y especies espinosas). Estas condiciones ni siquiera permiten la actividad forestal; deben por tanto dedicarse a la conservación del medio y para fines turísticos y contemplativos. La zona hace parte de áreas con tendencia a la aridez, asociada al gran ecosistema natural del “Cañón del Chicamocha”.

En algunos tramos el subsuelo es objeto de hundimientos y movimientos diferenciales, banca de superficie irregular, con altos taludes de corte sin cunetas, escasas obras de drenaje; otros tramos solo existe el camino.

De acuerdo a recorrido realizado y levantado con GPS, se obtiene que la vía Cepitá – Capitanejo tiene una longitud aproximada de 59,641 km, el cual se muestra por tramos, distribuidos de acuerdo a su estado actual, señalados en el siguiente cuadro:

3.3.1 Tramos Viales Existentes y Estado Actual Proyecto Cepitá - Capitanejo

INICIO	FINAL	LONGITUD (m)	ESTADO
PUNTO CERO	LA YE PETAQUERO	1.824,00	VIA SIN PAVIMENTAR
LA YE PETAQUERO	LA BURRERA	5.231,00	VIA SIN PAVIMENTAR
LA BURRERA	POLEA 1	662,60	CAMINO
POLEA 1	CRUCE VIA A ONZAGA	5.182,50	CAMINO
CRUCE VIA A ONZAGA	POLEA 2	1.957,60	VIA SIN PAVIMENTAR
POLEA 2	PUENTE PEATONAL	5.012,50	VIA SIN PAVIMENTAR
ESCUELA VEGA CHICA	INICIO DE VIA	5.452,60	CAMINO
INICIO DE VIA	CRUCE A MOLAGAVITA	3.948,80	VIA SIN PAVIMENTAR
CRUCE A MOLAGAVITA	FIN DE VIA	2.584,00	VIA SIN PAVIMENTAR
FIN DE VIA	RIO GUACA	3.259,90	CAMINO
RIO GUACA	CEPITA	14.326,00	CAMINO
CEPITA	BALNEARIO (PEAJE)	10.200,00	CAMINO
LONGITUD TOTAL		59.641,50	
RESUMEN			
LONGITUD TOTAL VIA SIN PAVIMENTAR		20.557,90	
LONGITUD TOTAL CAMINO		39.083,60	

De acuerdo a la longitud total se realizará el presupuesto para elaborar los estudios y diseños.

3.3.1 Ilustración en Google Earth de Tramos Viales Existentes del Proyecto Cepitá - Capitanejo

Una vez se realiza en campo el recorrido al sector del proyecto en mención, se procede en oficina a digitalizar la información tomada con el GPS, para lo cual se adelanta, entre otras, un mapeo, reflejando el recorrido hecho sobre la ruta existente en Google Earth, todo con el fin de brindar mejor visualización del proyecto.

Inicialmente se muestra el recorrido completo, en donde los números en amarillo ó cips amarillos corresponden a los puntos tomados con GPS :

3.3.1.1 Tramo Vial Cepitá – Capitanejo

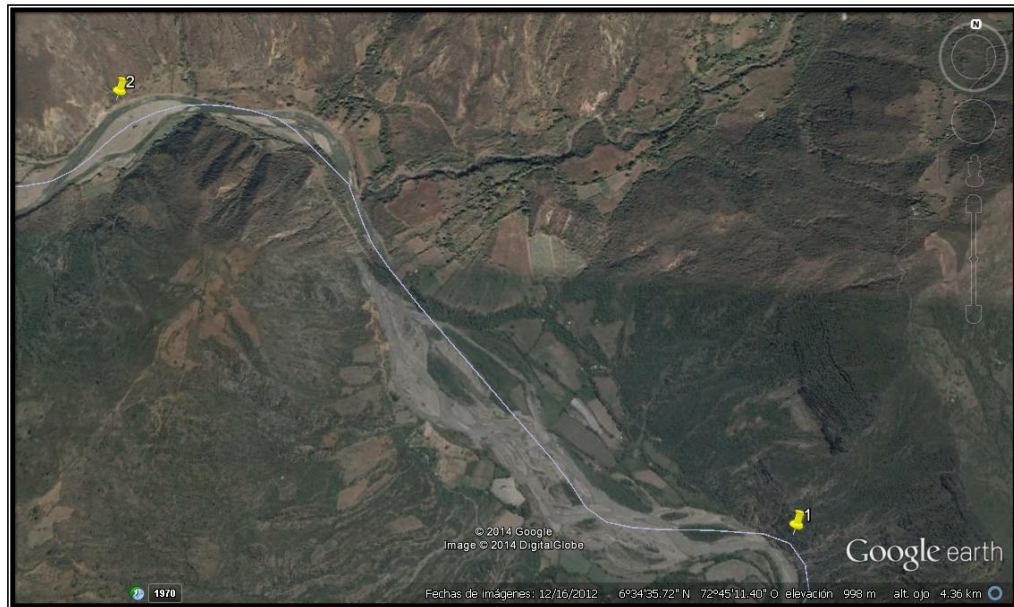
Vista general del proyecto :



A continuación se muestra la dinámica utilizada en oficina, (PC), para indicar por tramos del recorrido realizado :



3.3.1.2 Sector del Tramo Punto Cero – La Y Petaquero



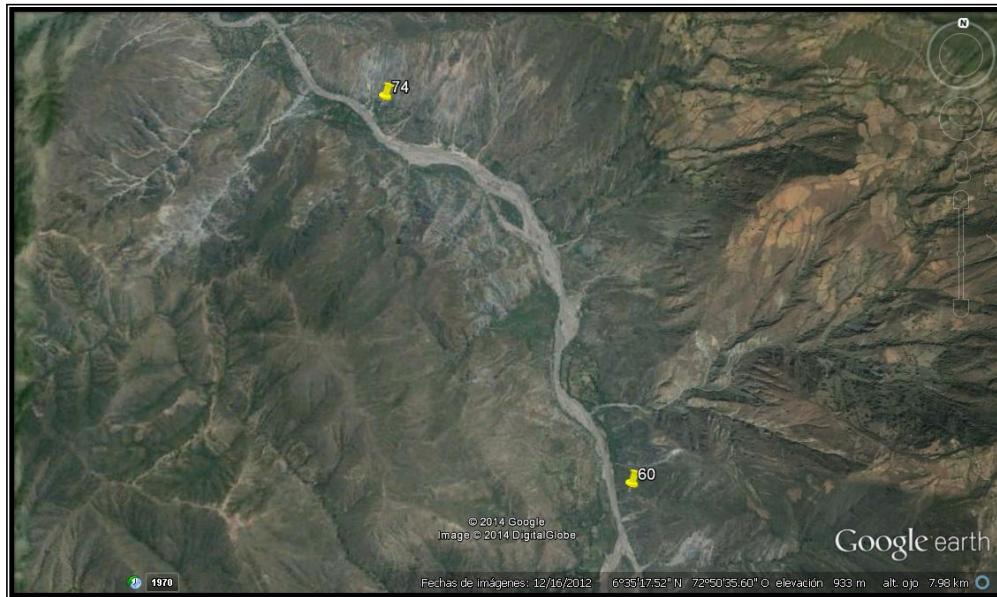
3.3.1.3 Sector del Tramo Vial Polea 1 – Cruce Vía a Onzaga



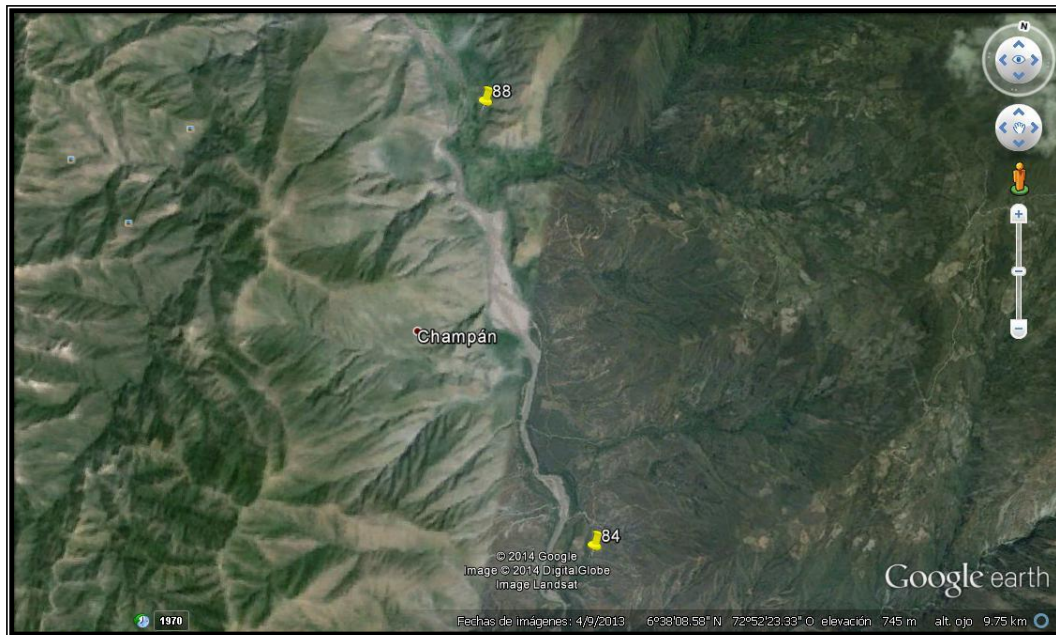
3.3.1.4 Sector del Tramo Polea 2 – Escuela Vega Chica



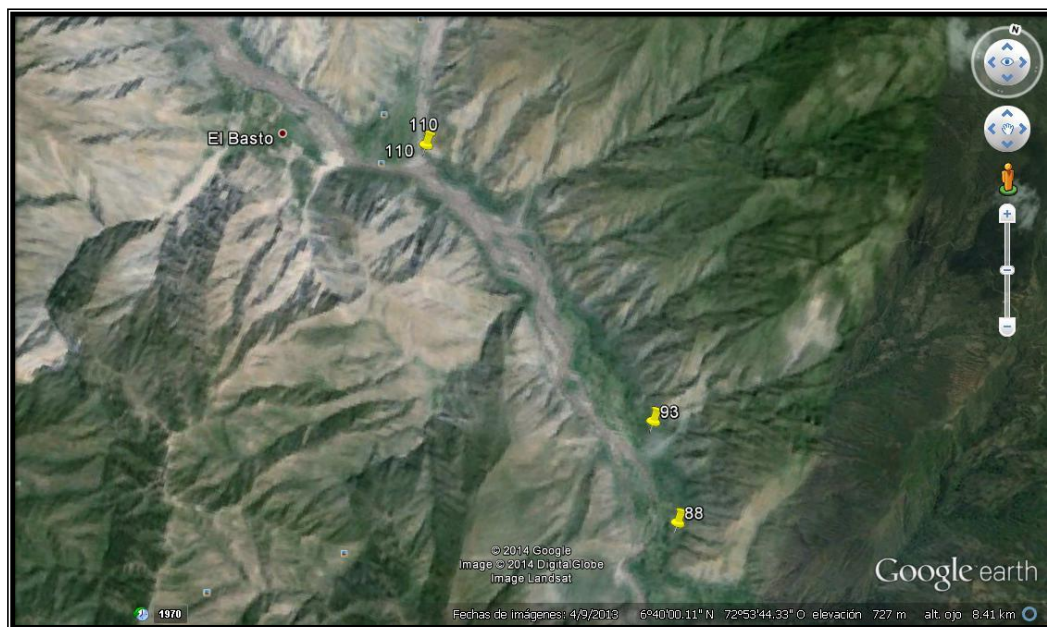
3.3.1.5 Sector del Tramo Escuela Vega Chica – Inicio de Vía



3.3.1.6 Sector del Tramo Inicio de Vía – Cruce a Molagavita



3.3.1.7 Sector del Tramo Fin de Vía – Río Guaca



4. TERMINOS DE REFERENCIA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA VÍA CEPITÁ - CAPITANEJO

Con el fin de presentar el presupuesto para la realización de los estudios y diseños de la vía Cepita – Capitanejo, se elaboran los términos de referencia, con relación a la parte técnica que se deben tener en cuenta al momento de la contratación.

A continuación se describen las actividades a ejecutar dentro de los estudios y diseños:

4.1 Análisis y Recopilación de Información Existente o Disponible

El consultor deberá recopilar la información existente relativa al trazado de la vía, en las entidades municipales, especialmente en las Alcaldías de Cepitá y Capitanejo, en la Secretaria de Obras Públicas y/o Tránsito y Transporte y/o Infraestructura del Departamento, localizada en la Gobernación de Santander, o en otras entidades que exista ingeniería preliminar que se pueda incorporar al proyecto. De igual manera se deben consultar otras entidades, tales como el IGAC, los POT municipales y otros proyectos turísticos, mineros, ambientales, etc., que se estén adelantando en el área de influencia del proyecto, así como en el Instituto Nacional de Vías en lo referido a la red terciaria.

4.2 Programación de los Trabajos

Se debe elaborar un programa detallado para el desarrollo del proyecto y las diferentes áreas del estudio.

4.3 Estudio de Tránsito

Dentro del análisis del tránsito, se tendrán en cuenta las publicaciones del Ministerio de Transporte y para la zona en estudio se establecerán, entre otros:

- Metodología usada para el estudio
- Conteos históricos de tránsito por tipo de vehículo
- Formulas o modelos empleados para el cálculo del crecimiento normal
- Proyecciones de tránsito
- Metodologías, criterios o modelos para el cálculo de tránsito generado
- Estimación del tránsito generado y/o desviado
- Costo de operación de vehículos en el sector “sin” y “con” proyecto.

4.4 Geología y Geotecnia

Para el adecuado estudio de la zona, es necesario adelantar las siguientes actividades:

- Sectorización a lo largo de la vía en zonas homogéneas: tipos de rocas, estructuras y tipos de suelos.
- Delimitación de las unidades de rocas y descripción de sus características geológicas de resistencia, durabilidad y comportamiento general.
- Delimitación de rasgos estructurales tales como pliegues, fallas y diaclasas.
- Espesor y características de los perfiles de meteorización y descripción de cada uno.
- Localización, descripción y análisis de todas las formas y fenómenos de inestabilidad y clasificación práctica de estos procesos.
- Selección de sitios de disposición de materiales sobrantes.
- Localización y estudio de fuentes de materiales, seleccionadas y clasificadas para la estructura del pavimento, concretos, obras de drenaje, terraplenes y otros usos.

- Medición de la densidad en el terreno a las diversas capas y tomar muestras de suelos y sondeos, los cuales se someterán a ensayos de humedad natural, granulometría, límites de consistencia, pesos específicos y compactación.
- Clasificar los suelos por los métodos AASHTO y SUCS y dibujar el perfil de suelos de subrasante a lo largo del proyecto.
- Determinación de la resistencia de los suelos típicos por medio del ensayo del CBR.

4.5 Hidrología e Hidráulica

El estudio hidrológico e hidráulico, comprende:

- Plano detallado de cuencas aferentes, ubicación de las estaciones hidrometeorológicas, ubicación del proyecto y abscisa de cada una de las obras propuestas.
- Cuadro resumen de obras.
- Planos de perfiles longitudinales y secciones transversales.
- Datos originales de lluvia, caudales, factores climáticos y bibliografía de los documentos.
- Planos de obras tipo, tales como alcantarillas, box culverts, cunetas, filtros, muros de contención, etc.

4.6 Estudio de Diseño Geométrico

Determinar el alineamiento horizontal y la rasante actual, tomar secciones transversales cada 15 a 20 metros, en un ancho igual a la faja de derecho de vía o hasta donde sea necesario.

Presentación de planos en planta y perfil, incluyendo una faja topográfica de 15 m a cada lado de la vía con el proyecto vertical reajustado de la rasante existente, los carriles de tránsito, niveles, secciones transversales dibujadas con la indicación de las cotas resultantes del nuevo diseño.

Empleo de curvas espiralizadas para mejorar las características existentes, la visibilidad y el desarrollo del peralte y el sobre ancho.

Referenciación con hitos de concreto de los puntos o elementos principales del eje localizado y ligado al sistema de coordenadas X, Y, Z del sistema geográfico nacional del país

4.7 Diseño de Sistemas de Pavimento

Tener en cuenta el estudio de suelos y los resultados del estudio de tránsito.

Contemplar como período de diseño de 10 a 15 años contados a partir del año de puesta en servicio de la obra.

Presentar alternativas que contemplen soluciones con todo tipo de pavimentos.

Presentar los resultados de laboratorio del diseño de la mezcla que se prevea va a emplearse en la construcción de la calzada.

4.8 Señalización y Vallas de Seguridad

Inspección detallada en el terreno y hacer los ajustes necesarios para indicar en los planos en planta de la vía, el tipo y ubicación de las señales de tránsito, dispositivos de seguridad y demarcación.

4.9 Adquisición e Indemnización de Expropiaciones

Presentar plano en planta, indicando los diferentes predios y construcciones afectadas por el proyecto.

4.10 Estudio de Impacto Ambiental

Establecer la necesidad o no de solicitud de licencia ambiental; o formular un plan de manejo ambiental, el cual debe responder a las características ambientales del proyecto.

4.11 Planos de Construcción

Elaborar y editar los planos de cada una de las obras que contempla el proyecto, junto con los planos planta – perfil y secciones transversales.

Los planos deben cumplir con las especificaciones técnicas del Instituto Nacional de Vías, INVIAS del 2007.

4.12 Pliegos de Condiciones

Los pliegos de condiciones deben contener, entre otros:

- Objeto de la licitación
- Localización del proyecto
- Movimiento de tierras
- Fuentes de materiales
- Permisos, autorizaciones y concesiones ambientales y administrativas.
- Condiciones climáticas
- Secciones típicas
- Especificaciones
- Cantidades de obra
- Presupuesto

5. PRESUPUESTO PARA ESTUDIOS Y DISEÑOS

El presupuesto para realizar los estudios y diseños de la vía Cepitá – Capitanejo, se elabora con base en la longitud del proyecto y lo descrito en el numeral anterior, en donde en cada una de las áreas del proyecto se debe utilizar el personal idóneo y especializado, que garanticen la calidad de los estudios del proyecto.

CAMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA VIA CEPITA - CAPITANEJO Presupuesto Oficial

Hoja 1 de 2

PLAZO: 5 meses

CANT. (1)	CARGO / OFICIO	SUELDO Y/O JORNAL MENSUAL (2)	PRIMA REGIONAL (3)	DEDICACIÓN (h-mes) (4)	PARTICIPACIÓN TOTAL (mes) (5)	VALOR PARCIAL (\$) (1)*((2)+(3))*4*(5) = (6)
COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL						
	PERSONAL PROFESIONAL					\$95.300.000
1	Director General	\$ 5.000.000		50%	5,0	\$ 12.500.000
1	Ingeniero de campo	\$ 3.000.000		100%	4,0	\$ 12.000.000
1	Especialista en Tránsito	\$ 3.000.000		50%	2,0	\$ 3.000.000
1	Especialista en vías (Diseño geométrico)	\$ 4.000.000		100%	3,0	\$ 12.000.000
1	Especialista en Geología	\$ 4.000.000		50%	3,0	\$ 6.000.000
1	Especialista en Geotecnia	\$ 4.000.000		50%	3,0	\$ 6.000.000
1	Especialista en Pavimentos	\$ 4.000.000		30%	2,0	\$ 2.400.000
1	Especialista en Hidraulica e Hidrología	\$ 4.000.000		50%	2,0	\$ 4.000.000
1	Especialista Estructural	\$ 4.000.000		50%	3,0	\$ 6.000.000
1	Especialista Ambiental	\$ 4.000.000		30%	2,0	\$ 2.400.000
1	Ingeniero Catastral	\$ 3.000.000		50%	2,0	\$ 3.000.000
1	Ingeniero Ambiental	\$ 3.000.000		50%	2,0	\$ 3.000.000
1	Profesional en Gestión Social	\$ 3.000.000		50%	2,0	\$ 3.000.000
2	Profesionales Auxiliares	\$ 2.500.000		100%	4,0	\$ 20.000.000
	PERSONAL TÉCNICO					\$6.000.000
1	Dibujante Autocad y SIG	\$ 2.000.000		100%	3,0	\$ 6.000.000
	PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO					\$3.000.000
1	Secretaria	\$ 600.000		100%	5	\$ 3.000.000
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = SUMATORIA DE (5) = (6)					\$ 104.300.000
	FACTOR MULTIPLICADOR (7)					2,40
	TOTAL COSTOS DE PERSONAL = (6) * (7) = (A)					\$250.320.000

Hoja 2 de 2

CANT. (8)	CONCEPTO	UNIDAD	COSTO (\$) (9)		TIEMPO DE UTILIZACIÓN TOTAL (10)	VALOR PARCIAL (\$) (8) * (9) * (10) = (11)
OTROS COSTOS DIRECTOS						
	VIÁTICOS					\$ 11.600.000
1	Director	día	\$ 200.000		10,0	\$ 2.000.000
12	Especialistas y profesionales	día	\$ 200.000		4,0	\$ 9.600.000
	LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO					\$ 66.000.000
1	Comisión topográfica (Incluye Personal, Equipos y Transporte)	día	\$ 800.000		75,0	\$ 60.000.000
30	Georeferenciación (Puntos GPS con precision milimetrica materializados en campo con mojones en concreto y platina de bronce)	Punto	\$ 200.000		1,0	\$ 6.000.000
	COMISIÓN LABORATORIO DE SUELOS Y COMISIÓN DE BATIMETRÍA					\$ 12.000.000
1	Comisión de Laboratorio de suelos (Incluye Laboratorista y Auxiliar, transportes y viáticos)	día	\$ 200.000		60	\$ 12.000.000
	COSTOS DE TRANSPORTE					\$ 23.000.000
12	Transportes Aéreos Especialistas	Pasajes Ida-Vuelta	\$ 300.000		5,0	\$ 18.000.000
1	Transportes Aéreos Director	Pasajes Ida-Vuelta	\$ 300.000		10,0	\$ 3.000.000
1	Otros Transportes (Vehículos, lanchas, caballos, mulas, etc.)	Gl	\$2000.000		1,0	\$ 2.000.000
	OFICINA Y EDICIÓN DE INFORMES					\$ 5.000.000
1	Oficina (incluye arrendamiento y servicios)	mes	\$ 700.000		5,0	\$ 3.500.000
1	Edición de Informes	Gl	\$ 300.000		5,0	\$ 1.500.000
	PROGRAMA DE ADAPTACIÓN PARA LA GUIA AMBIENTAL			GL		\$ 5.000.000
	PERFORACIONES, TRINCHERAS Y APIQUES			GL		\$ 3.000.000
	ENSAYOS DE LABORATORIO Y DIAGNÓSTICO			GL		\$ 5.000.000
	ALQUILER DE SOFTWARE ESPECIALIZADO			GL		\$ 1.000.000
	TOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS = SUMATORIA DE (11) = (B)					\$ 131.600.000
	COSTO BÁSICO = (A) + (B) = (C)					\$381.920.000
	IVA = 16% * (C) = (D)					\$ 61.107.200
	COSTO TOTAL = (C) + (D)					\$443.027.200

NOTAS:

1. Los viáticos se reconocerán según su utilización real y sin superar los topes fijados en la resolución que el Instituto a tal fecha tenga vigente.
2. Los transportes aéreos, insumos, papelaría, fotocopias de documentos, edición de informes y comunicaciones se reembolsará según su costo real, contra presentación de factura.

6. PLANO PLANTA GENERAL

7. REGISTRO FOTOGRAFICO

Foto No. 1 y 2 Tramo de Vía Existente Sin Pavimentar

Sector Petaquero – Municipio de San José de Miranda



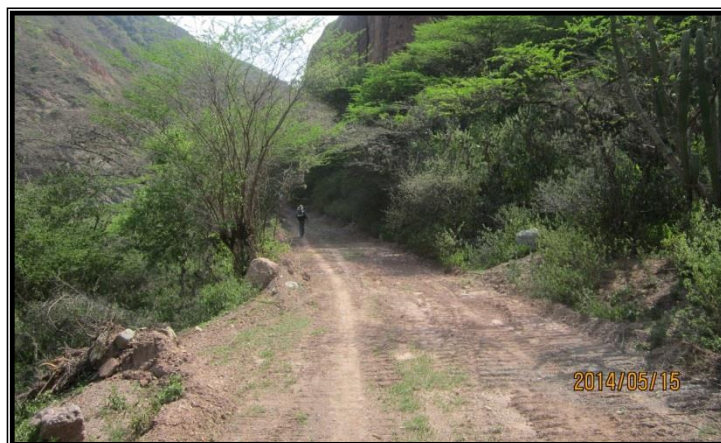
Foto No. 3 y 4

Sector Petaquero – Municipio de San José de Miranda



Fotos No. 5, No. 6 y No. 7

Sector Petaquero – Municipio de San José de Miranda



Fotos No. 8, No. 9 y No. 10 Sector El Tope – Municipio de Onzaga



Foto No. 11 Sector La Salina Municipio de San José de Miranda



Foto No. 12 Cable No. 1 Sector La Burrera Municipio Molagavita



Foto No. 13 Margen Izquierda Río Chicamocha Sector Covarachía

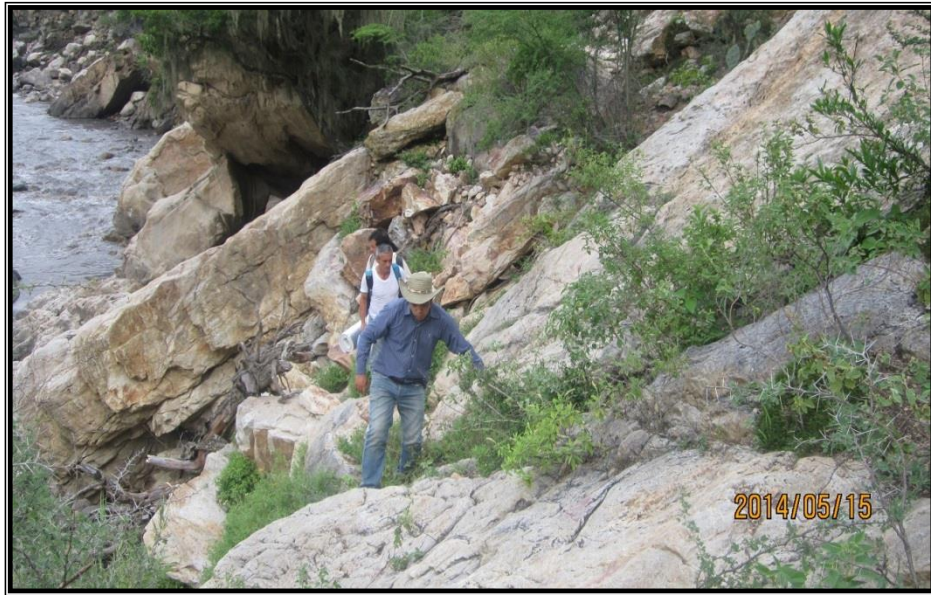


Foto No. 14 Margen Izquierda Río Chicamocha – Sector Covarachía



Foto No. 15 y No. 16 Sector Vega Chica Municipio de Molagavita



Foto No. 17 Margen Izquierda Municipio de Covarachía



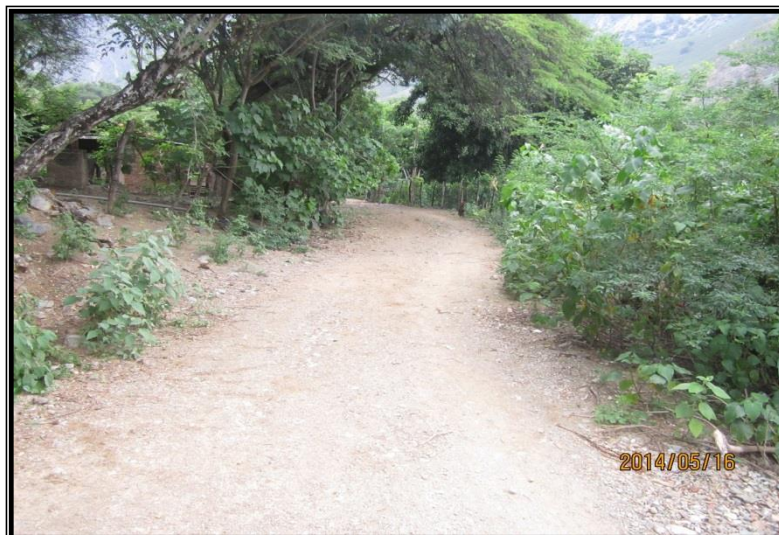
Foto No. 18 Cable No. 2 Río Chico Municipio de Molagavita



Foto No. 19 Sector Río Chico Municipio de Molagavita



Foto No. 20 Vereda Chicacuta Municipio de Molagavita



8. OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES

- El presupuesto realizado con los datos obtenidos para la elaboración de los estudios y diseños de la vía Cepitá – Capitanejo, se encuentra acorde al cumplimiento de las especificaciones reglamentadas por el Instituto Nacional de Vías y asciende a la suma de **\$443'027.200,00** incluye IVA, (Cuatrocientos cuarenta y tres millones veintisiete mil doscientos pesos moneda corriente), el cual contempla las áreas necesarias que se requieren para establecer las mejores condiciones de economía, calidad y especificaciones técnicas de construcción.
- El plazo para la ejecución de los estudios y diseños de la vía Cepita – Capitanejo, será de cinco (5) meses.
- Para la elaboración del estudio y diseño de la vía Cepitá – Capitanejo, es necesario que se exija a cada profesional la experiencia en cada una de las especialidades que contempla el proyecto.
- Para conocer la distancia aproximada existente del corredor vial proyectado entre los municipios de Cepitá y Capitanejo, fue necesario realizar en campo un levantamiento con GPS, iniciando recorrido exactamente en la vereda Petaquero del municipio de San José de Miranda, (Ver plano como sitio nominado PUNTO CERO) y pasando por el sector del Río Guaca en el municipio de Cepitá para terminar en el balneario de Menzuly del municipio de Piedecuesta, obteniéndose aproximadamente un total de 59,641 km .
- La realización del proyecto vial entre los municipios de Cepitá y Capitanejo, ofrece una alternativa de conexión del departamento de Santander con los

Llanos Orientales, así como servir de contar con otra vía para unir a Bucaramanga con la capital del país, generando un gran desarrollo económico, por el atractivo turístico que ofrece la eco-región del Chicamocha; creando mejor calidad de vida por la generación de empleos directos e indirectos, la facilidad para la comercialización de los productos y consecución de la materia prima.

- Tomando como referencia la parte turística que se quiere reactivar en la zona, esta vía dará la oportunidad de unir al parque Nacional del Chicamocha (PANACHI), con el Parque Natural Nevado del Cocuy, brindando la posibilidad de transportar adicionalmente los productos que se cultivan en las provincias de Norte, Santos Gutiérrez y Valderrama en el departamento de Boyacá, las cuales obtienen sus ingresos con la producción de papa, leche y ganado vacuno.
- Para la provincia de García Rovira el beneficio de transitar por la vía del presente proyecto, sería de una alta rentabilidad, ya que se acortaría aproximadamente 30 kilómetros su recorrido con respecto a la vía que de la ciudad de Bucaramanga conduce a la capitán de la cabecera municipal de esta provincia por el sector Los Curos; además se cuenta con un diseño geométrico moderado teniendo en cuenta que la vía inmediatamente mencionada, tiene una topografía montañosa, difícil de mantener una velocidad constante.
- Las cabeceras municipales de la provincia de García Rovira contarían con una mejor accesibilidad ya que esta vía quedaría en mejores especificaciones técnicas de construcción por su topografía y la movilidad estaría mejorada en un 100%, ya que la Troncal Central del Norte queda totalmente atendida en sus necesidades de transitabilidad en el corredor vial Bogotá- Cúcuta.

- Las poblaciones beneficiadas con este proyecto son:
 - . En el departamento de Santander :
 - Provincia de García Rovira: Cepitá, Capitanejo, Macaravita, Molagavita, San Jose de Miranda, Enciso, Málaga, Concepción, Cerrito y Carcasí.
 - Provincia de Guanenta : Mogotes, San Joaquin y Onzaga.
 - En el departamento de Boyacá :
 - Provincia del Norte : Cocuy, Chiscas, Guicán, Guacamayas, El Espino, San Mateo y Panqueba.
 - Provincia de Santos Gutiérrez : Soatá, Tipacoque, Susacon, Covarachia, Boavita, La Uvita y Chitaraque; cabe anotar que por este sector es la salida a los Llanos Orientales hasta el punto denominado la Cabuya, intersección entre la carretera que de Bogotá conduce a Arauca. Esta ruta ha sido la alternativa de salida del llano para el transporte de ganado y otros productos, desde Arauca a Cúcuta cuando la vía Pamplona - Saravena se encuentra fuera de servicio.
- Dada la fuerza que ha tomado el turismo en el Departamento a partir del posicionamiento del Parque Nacional del Chicamocha como eje de la actividad turística, el Gobierno Departamental considera de vital importancia dar continuidad a este proceso como agente dinamizador del desarrollo económico y social de las comunidades y la cadena productiva que de ella se deriva, por lo que una adecuada dotación de infraestructura vial es uno de los factores más relevantes para el desarrollo social y económico de las poblaciones, máxime cuando se tiene en cuenta la necesidad que afrontan las poblaciones en el área de influencia de los municipios de Cepitá y Capitanejo para transportar su producción agrícola hacia los centros de comercialización.

- Particularmente para el proyecto de construcción de la vía Cepitá – Capitanejo, es prioritario que se pueda llevar a cabo el ingreso de transporte vehicular para abaratar los costos de producción y mejorar los niveles de vida de su población.
- Contar con la conexión vial entre los municipios de Cepitá y Capitanejo, es atender las necesidades de los habitantes de la región y establecer un corredor vial más eficiente, rápido y seguro que permita la comunicación con la vía nacional Bucaramanga – Barbosa y la capital del departamento de Santander en menos tiempo, con gastos de operación y mantenimiento más bajos, generando desarrollo socio-económico al departamento y por ende al país, especialmente por su crecimiento turístico.

Es así, como en el programa de gobierno SANTANDER EN SERIO se definió como uno de sus objetivos principales, “consolidar la industria turística en Santander, como estrategia de fortalecimiento empresarial, empleo, transformación social de las áreas de influencia, crecimiento del producto interno bruto y generación de riqueza que a su vez, este objetivo concuerda con las políticas trazadas por el Gobierno Nacional que busca ampliar y mejorar la oferta turística del departamento con influencia directa en el municipio de Cepitá.

- El presente documento se constituye en una herramienta de gestión para la consecución de recursos para la realización de los estudios y diseños de la vía Cepitá – Capitanejo. .