ANEXO 3 — GLOSARIO

Para efectos de interpretación del Pliego de Condiciones:

1. GLOSARIO GENERAL

1.1 Acta de Inicio: Documento en el que las partes, de común acuerdo, dejan constancia del inicio de ejecución del plazo contractual.

1.2 Activo Corriente: Es el activo corriente susceptible de convertirse en dinero en efectivo en un periodo inferior a un año.

1.3 Activo Total: Son los activos, bienes, derechos y otros recursos controlados económicamente por la empresa, resultantes de sucesos pasados de los que se espera obtener beneficios o rendimientos económicos en el futuro.

1.4 Administración Delegada: La Entidad Estatal delega la ejecución de la obra en el contratista en calidad de director técnico, quien la ejecuta por cuenta y riesgo de la misma Entidad Estatal. El contratista obtiene como remuneración los honorarios que se pactan por su gestión. El administrador delegado se encarga de ejecutar la obra y responde por su buen resultado, pero es la Entidad Estatal quien asume los Riesgos derivados del contrato y la financiación de la obra. Los honorarios del contratista pueden pactarse en forma de porcentaje sobre el valor de la obra o como precio fijo.

1.5 Análisis del Sector: Es el estudio de mercado que realiza la Entidad relativo al objeto del Proceso de Contratación, desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo.

1.6 Anexo: Es el documento o conjunto de documentos que la Entidad adjunta al Pliego de Condiciones y que hacen parte integral del mismo.

1.7 Anticipo: Es un adelanto o avance del precio del contrato destinado a apalancar el cumplimiento de su objeto, de modo que los recursos girados por dicho concepto sólo se integran al patrimonio del contratista en la medida que se cause su amortización mediante la ejecución de actividades programadas del contrato.

1.8 Aportes Legales: Son las contribuciones parafiscales y gravámenes establecidos con carácter obligatorio por la Ley, que afectan a un determinado y único grupo social y económico y se utilizan para beneficio del propio sector. El manejo, administración y ejecución de estos recursos se hará exclusivamente en la forma dispuesta en la Ley que los crea y se destinarán sólo al objeto previsto en ella.

1.9 Apostilla: Es el documento que certifica la autenticidad de la firma, la calidad de la persona que firma el documento y, cuando proceda, la identidad del sello o timbre que porta el documento. Las Entidades Estatales solamente pueden exigir la legalización de acuerdo con la Convención sobre la abolición del requisito de legalización para documentos públicos extranjeros suscrita en La Haya el 5 de octubre de 1961, aprobada por la Ley 455 de 1998.

1.10 Beneficiario Real: Es cualquier persona o grupo de personas que, directa o indirectamente, por sí misma o a través de interpuesta persona, por virtud de contrato, convenio o de cualquier otra manera, tenga respecto de una acción de una sociedad, o pueda llegar a tener, por ser propietario de bonos obligatoriamente convertibles en acciones, capacidad decisoria; esto es, la facultad o el poder de votar en la elección de directivas o representantes

o de dirigir, orientar y controlar dicho voto, así como la facultad o el poder de enajenar y ordenar la enajenación o gravamen de la acción.

Conforman un mismo beneficiario real los cónyuges o compañeros permanentes y los parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad y único civil, salvo que se demuestre que actúan con intereses económicos independientes, circunstancia que podrá ser declarada mediante la gravedad de juramento ante la Superintendencia Financiera de Colombia con fines exclusivamente probatorios.

Igualmente, constituyen un mismo beneficiario real las sociedades matrices y sus subordinadas.

1.11 BRT (por sus siglas en inglés Bus Rapid Transit)- Bus de Transito Rápido: Es un Sistema de transporte de pasajeros, que cuenta con estaciones y vías o carriles exclusivos, por las cuales circulan buses con rutas prestablecidas

1.12 Capacidad Financiera: Son las condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los Proponentes a través de su liquidez y endeudamiento.

1.13 Capacidad Organizacional: Es la capacidad organizacional es la aptitud de un Proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. Son aquellos contenidos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015

1.14 Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

1.15 CDP Certificado de Disponibilidad Presupuestal: Es el documento que acredita la disponibilidad de presupuesto para el presente proceso de selección.

1.16 Conflicto de Interés: Son las circunstancias que el interesado o Proponente dará a conocer a la Entidad Estatal y que considera puede tener incidencia en la imparcialidad con la que se debe adoptar las decisiones en el curso del proceso.

1.17 Consorcio: Es la situación en la que dos o más personas en forma conjunta presentan una misma propuesta para la adjudicación, celebración y ejecución de un contrato, respondiendo solidariamente de todas y cada una de las obligaciones derivadas de la propuesta y del contrato.

1.18 Contratista: Es la persona natural, jurídica o el grupo de personas jurídicas o naturales, nacionales o extranjeras, asociadas entre sí que suscriben un contrato con el fin de ejecutar el objeto bajo las condiciones de modo, tiempo y lugar que en él se establecen.

1.19 Contrato de Obra: Son contratos de obra los que celebren las entidades estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y, en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquiera que sea la modalidad de ejecución y pago.

1.20 Contrato llave en mano: En esta modalidad, el contratista se compromete a realizar todas las labores relacionadas con la obra incluyendo los diseños, estudios de factibilidad, construcción, contratación del personal, instalaciones y suministros y la contraprestación a cargo del contratista es la obra terminada y en funcionamiento. El precio corresponde a un valor previamente establecido que opera como remuneración por todas las gestiones que adelanta el contratista.

1.21 Días o Días Hábiles y Días Calendario: Siempre que en los documentos de la Licitación o del Contrato se haga referencia a “Días” o a “Días Hábiles” se entenderá como los comprendidos entre el lunes y viernes incluidos éstos, exceptuando los días festivos.

Cuando los documentos de la Licitación y del Contrato se refieran a “Días Calendario” los plazos se contarán corridos, incluidos los días no laborables.

1.22 Documentos Tipo: Son los documentos adoptados por el Gobierno Nacional para un tipo de contrato que incorporan los Pliegos de Condiciones Tipo, sus anexos, matrices y demás documentos que incluyen las condiciones habilitantes, factores técnicos, económicos y otros factores de escogencia.

1.23 EPC (por sus siglas en inglés Engineering, Procurement and Construction): Es un contrato que tiene como objetivos principales los servicios de ingeniería, adquisición y construcción. El contratista, junto a sus funciones tradicionales relacionadas con el suministro de equipos, la construcción y la puesta en marcha, asume la ingeniería del proyecto y la responsabilidad global frente al cliente o contratante. También es denominado como contrato de construcción “llave en mano”.

1.24 Estados Financieros: Un juego completo de estados financieros comprende: (a) un estado de situación financiera al final del periodo; (b) un estado del resultado integral del periodo; (c) un estado de cambios en el patrimonio del periodo; (d) un estado de flujos de efectivo del periodo; (e) notas, que incluyan un resumen de las políticas contables más significativas y otra información explicativa; y (f) un estado de situación financiera al principio del primer periodo comparativo, cuando una entidad aplique una política contable retroactivamente o realice una reexpresión retroactiva de partidas en sus estados financieros, o cuando reclasifique partidas en sus estados financieros.

1.25 Estabilización de Taludes: Se refiere al diseño y/o construcción del conjunto de obras de contención, movimiento de tierras, obras de drenaje superficiales y subsuperficiales y obras de protección requeridas para garantizar la estabilidad de taludes de corte, terraplén y laderas naturales.

1.26 Estudios Previos: Es la justificación jurídica, técnica, económica y financiera del proyecto que realiza la Entidad de acuerdo con la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.

1.27 Fiducia: Es la fiducia de administración y pagos, para el manejo de los recursos que reciba el Contratista a título de anticipo, de conformidad con lo señalado en el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011, con el fin de garantizar que dichos recursos se apliquen exclusivamente a la ejecución del Contrato.

1.28 Firma Digital: Es el valor numérico que se adhiere a un mensaje de datos y que, utilizando un procedimiento matemático conocido, vinculado a la clave del iniciador y al texto del mensaje permite determinar que este valor se ha obtenido exclusivamente con la clave del iniciador y que el mensaje inicial no ha sido modificado después de efectuada la transformación.

Cuando una firma digital haya sido fijada en un mensaje de datos se presume que el suscriptor de aquella tenía la intención de acreditar ese mensaje de datos y de ser vinculado con el contenido del mismo. El uso de una firma digital tendrá la misma fuerza y efectos que el uso de una firma manuscrita, si aquélla incorpora los siguientes atributos:

i. Es única a la persona que la usa.
ii. Es susceptible de ser verificada.
iii. Está bajo el control exclusivo de la persona que la usa.
iv. Está ligada a la información o mensaje, de tal manera que, si éstos son cambiados, la firma digital es invalidada.
v. Está conforme a las reglamentaciones adoptadas por el Gobierno Nacional.

1.29 Firma Electrónica: Son los métodos tales como, códigos, contraseñas, datos biométricos o claves criptográficas privadas, que permiten identificar a una persona, en relación con un mensaje de datos, siempre y cuando el mismo sea confiable y apropiado respecto de los fines para los que se utiliza la firma, atendidas todas las circunstancias del caso, así como cualquier acuerdo pertinente.

1.30 Firma Manuscrita: Es la Firma que una persona escribe de su puño y letra en un documento, para darle autenticidad o para expresar que aprueba su contenido.

1.31 Formato: Son los documentos que aporta el Proponente y que hacen parte integral de su oferta.

1.32 Formulario: Es el documento por medio del cual la Entidad solicita información específica y que debe ser completada por el Proponente.

1.33 Garantía: Es el mecanismo para asegurar el cumplimiento de obligaciones. Las clases de garantías son: (i) contratos de seguro, (ii) fiducia mercantil de garantía o (iii) garantías **bancarias.**

1.34 Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual: Es la garantía que cubre los perjuicios que puede sufrir la Entidad Estatal derivados de la responsabilidad extracontractual que surja de las actuaciones, hechos u omisiones de su contratista o de los subcontratistas. Este Riesgo sólo puede cubrirse mediante pólizas de seguro.

1.35 Índice de Costos de la Construcción Pesada o ICCP: Es un instrumento estadístico que permite conocer el cambio porcentual promedio de los precios de los principales insumos requeridos para la construcción de carreteras y puentes en un periodo de estudio, publicado mensualmente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Si este índice dejara de estar disponible, un índice comparable será acordado por las partes.

1.36 Índice de Precios al Consumidor o IPC: Es el índice publicado mensualmente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) que representa la variación de precios al consumidor. Si este índice dejara de estar disponible, un índice comparable será acordado por las partes.

1.37 Información Pública Reservada: Es aquella información que estando en poder o custodia de un sujeto obligado en su calidad de tal, es exceptuada de acceso a la ciudadanía por daño a intereses públicos.

1.38 Infraestructura del Transporte: Son las obras realizadas en:

- Vías primarias y secundarias
- Vías terciarias
- Infraestructuras marítimas y fluviales
- Vías primarias, secundarias o terciarias para atención a emergencias diferentes a contratación directa.
- Infraestructura férrea
- Infraestructura vial urbana
- Puentes
- Infraestructura Aeroporturia

1.39 Interventoría o Interventor: La interventoría es la persona natural o jurídica, consorcio o unión temporal, que tiene a su cargo el seguimiento y control Técnico, Administrativo, Financiero, Contable, jurídico, Ambiental, y SST del presente Contrato, contratada para tal fin por el IDU para cumplir las funciones previstas en la normativa vigente, así como las previstas en el presente Contrato y en sus anexos, y en el contrato de interventoría y sus apéndices.

El Interventor se encargará del seguimiento y control a la realización por parte del contratista de obra de las actividades correspondientes a las etapas de Preconstrucción, Construcción y finalmente las Labores de Mantenimiento.

1.40 Legalización: Es el reconocimiento de la firma del funcionario público en ejercicio de sus funciones, previo registro en la base de datos del Ministerio de Relaciones Exteriores, o quien haga sus veces, para que el documento sea válido en otro país cuando el país en el cual surtirá efectos no hace parte de la Convención sobre la Abolición del Requisito de Legalización para Documentos Públicos Extranjeros de la Haya de 1961.

1.41 Matriz: Es el documento que incorpora condiciones técnicas, de riesgos o económicas que debe tener en cuenta el Proponente al momento de estructurar su oferta y ejecutar el Contrato.

1.42 Medio Magnético: Es el dispositivo que utiliza materiales magnéticos para archivar información digital, tales como las USB, discos duros o los CD que almacenan grandes volúmenes de datos en un espacio físico pequeño.

1.43 Pesos o Col$: Se entenderá como la moneda de curso forzoso y poder liberatorio en Colombia

1.44 Pliego de Condiciones: Es el conjunto de normas que rigen el proceso de selección y el futuro Contrato, en los que se señalan las condiciones objetivas, plazos y procedimientos dentro de los cuales los Proponentes deben formular su oferta para participar en el Proceso de Contratación del Contratista y tener la posibilidad de obtener la calidad de adjudicatario del Proceso de Contratación.

1.45 Pliego de Condiciones Tipo: Es el Pliego de Condiciones diseñado, actualizado y publicado por Colombia Compra Eficiente que incorpora las condiciones habilitantes, requisitos de puntaje y demás aspectos señalados en el artículo 4° de la Ley 1882 de 2018.

1.46 Porcentaje de AIU: Es el porcentaje de los costos directos destinados a cubrir: los gastos de administración (A), que comprende los gastos de dirección de obra, gastos administrativos de oficina, etc.; los imprevistos (I), que corresponde a un porcentaje destinado a cubrir los gastos que surjan y que no fueron previstos, y las utilidades (U) que corresponde a la remuneración propiamente dicha del Contratista por su trabajo.

1.47 Precio Global: Es el precio cerrado, cierto e inalterable como única remuneración por el objeto contratado.

1.48 Precios Unitarios: Son aquellos contratos cuya forma o sistema de pago es por unidades o cantidades de obra y el valor total corresponde al que resulta de multiplicar las cantidades de obras ejecutadas por el precio de cada una de ellas comprometiéndose el Contratista a realizar las obras especificadas en el contrato.

1.49 Presupuesto Oficial Estimado: Es el valor total que la Entidad determina como necesario para ejecutar el objeto del contrato con base en el estudio previo y el análisis del sector.

1.50 Proponente: Es la persona o el grupo de personas que presentan una oferta para participar en el Proceso de Contratación.

1.51 Proponente Plural: Es cuando dos o más personas en forma conjunta se unen para la presentación de propuestas por parte de Consorcios y Uniones Temporales con el fin de aunar esfuerzos para presentar conjuntamente una misma propuesta y aunque no constituyen una persona jurídica, la ley les otorgó capacidad jurídica para celebrar contratos con las Entidades Estatales.

1.52 Requisitos Habilitantes: Son la Capacidad Jurídica, las condiciones de Experiencia, la capacidad financiera y la Capacidad de Organización Técnica de los proponentes, en los términos de la Ley 1150 de 2007 y el Artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, que son los requisitos que deben cumplir los proponentes, en los términos de la "Ley Aplicable" y del presente Documento.

1.53 Reembolso de Gastos: En esta modalidad el contratista asume los gastos de ejecución del contrato y la Entidad Estatal en forma periódica rembolsa dichos gastos y además reconoce al contratista los honorarios que se pactan por su gestión

1.54 Selección Objetiva: Es el principio que busca que la selección de los colaboradores de la administración responda a criterios objetivos, en concordancia con los principios que rigen la función administrativa.

1.55 Subcontratista: Es la persona natural o jurídica que contrata el contratista principal para ejecutar una actividad previamente contratada por una entidad estatal u otra persona natural o jurídica.

1.56 Sobre No. 1: Es el sobre que incluye los documentos relacionados con el cumplimiento de los requisitos habilitantes, así como los requisitos y documentos a los que se les asigna puntaje que son diferentes a la oferta económica

1.57 Sobre No. 2: Es el sobre que contiene la oferta económica.

1.58 Sucursal: Son los establecimientos de comercio abiertos por una sociedad, dentro o fuera de su domicilio, para el desarrollo de los negocios sociales o de parte de ellos, administrados por mandatarios con facultades para representar a la sociedad

1.59 Trato Nacional: Es el principio según el cual un Estado concede a los nacionales de otro Estado el mismo trato que otorga a sus nacionales.

1.60 Unión Temporal: Es la unión de dos o más personas que en forma conjunta presentan una misma propuesta para la adjudicación, celebración y ejecución de un contrato, respondiendo solidariamente por el cumplimiento total de la propuesta y del objeto contratado, pero las sanciones por el incumplimiento de las obligaciones derivadas de la propuesta y del contrato se impondrán de acuerdo con la participación en la ejecución de cada uno de los miembros de la unión temporal.

1.61 Utilidad Operacional: Son los ingresos, costos y gastos operacionales relacionados directamente con el objeto social de la empresa, con su actividad principal, dejando de lado los gastos e ingresos no operacionales, es decir, aquellos ingresos diferentes a los obtenidos en el desarrollo de la actividad principal de la empresa, ingresos que por lo general son ocasionales o que son accesorios a la actividad principal.

1.62 Vigencia Fiscal: Es el periodo de tiempo que comprende desde el primero de enero hasta el 31 de diciembre de cada año.

2. GLOSARIO ESPECÍFICO TÉCNICO

2.1 Acta de Finalización de la Etapa de Construcción: Será el documento que se firme entre el IDU, el Interventor y el Contratista para dar inicio a la Etapa de Mantenimiento, en los términos señalados en el Contrato.

En ningún caso se entenderá que la suscripción de esta Acta de Finalización de la Etapa de Construcción constituye un balance final o definitivo de las obligaciones desarrolladas en dicha etapa, ni implica exoneración de algunas de las responsabilidades que contrae el Contratista con ocasión de la suscripción del Contrato, especialmente en cuanto a calidad y resistencia de las obras se refiere, y que su suscripción no implica renuncia por parte del IDU a sus facultades de exigir el pleno cumplimiento de las obligaciones propias de tal etapa, ni a sus facultades sancionatorias que podrán ser ejercidas en cualquier momento posterior conforme a la ley.

De conformidad con lo señalado en el Apéndice G del Contrato, la suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción constituye el Hito Final de la Etapa de Construcción.

2.2 Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción: Se entenderá como el acta que será suscrita por el Interventor, el IDU y el Contratista, una vez se cumplan todas las obligaciones, actividades y demás requisitos indicados en el Contrato.

2.3 Actas Mensuales de Verificación o Actas Parciales de Recibo de Obra: Serán las actas que se suscribirán entre el Interventor, el Contratista y el IDU – a través de la persona designada conforme el Manual de Interventoría y/o Supervisión de Contratos y demás procedimientos de la Entidad - como mecanismo de control de la ejecución de las Obras de Construcción, las Labores Ambientales y SST, Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y el Componente Manejo de Tráfico Señalización y Desvíos, las Obras para Redes, las Obras de Adecuación de Desvíos, las obras especiales y el valor correspondiente a licencias, compensaciones y ensayos de laboratorio y hallazgos arqueológicos

Mediante las Actas Mensuales de Verificación o Actas Parciales de Recibo de Obra también se establecerá el cumplimiento por parte del Contratista del Cronograma de Obras y de los Hitos en que se divide la misma, en los términos señalados en el Contrato.

Adicionalmente, en las Actas Mensuales de Verificación o Actas Parciales de Recibo de Obra se establecerá el valor que TRANSMILENIO deberá pagar al Contratista, previa orden expresa y escrita del IDU, por concepto de Remuneración para Obras de Construcción, Remuneración Ambiental y SST, Remuneración por Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Remuneración por Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos, Remuneración de las Obras Para Redes, Remuneración para las Obras de Adecuación de Desvíos, Remuneración para las obras especiales y el valor por concepto de licencias, compensaciones, ensayos de laboratorio y hallazgos arqueológicos en los términos y en los plazos previstos para tal efecto el Contrato.

2.4 Acta de Recibo Final: Es el documento que suscribirán el IDU, el Interventor y el Contratista al finalizar la Etapa de Mantenimiento en la cual se verificará el Estado de Condición señalado en el Apéndice D del Contrato.

2.5 Actas Semestrales de Verificación de Cumplimiento de las Obras y Labores de Mantenimiento: Serán las actas que se suscribirán entre el Interventor, el Contratista y el IDU – a través de la persona designada conforme el Manual de Interventoría y/o Supervisión de Contratos y demás procedimientos de la Entidad -, al finalizar cada semestre (entendido como el lapso de 180 Días Calendario corridos) desde el inicio de la Etapa de Mantenimiento y hasta la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato. En cada Acta Semestral de Verificación de Cumplimiento de las Obras y Labores de Mantenimiento, se certificará el cumplimiento, a satisfacción del Interventor, de las Obras y Labores de Mantenimiento por parte del Contratista y se establecerá el valor a pagar por tales labores, de acuerdo con lo estipulado en el Contrato.

2.6 Actualización Sísmica: Es el análisis total de la estructura desde las fundaciones, pasando por la subestructura y su conexión con la superestructura para que al realizar el análisis de vulnerabilidad sísmica se dé la actualización y cumplimiento a lo establecido en la sección A. 3.5 CARGAS POR SISMO del Código Colombiano de diseño sísmico de puentes y el cumplimiento de las Normas Colombianas de diseño y Construcción Sismo – Resistente. Los procesos constructivos involucran el estudio del espectro sísmico desde el componente geotécnico hasta la forma de implementar los conectores entre la superestructura y la subestructura. Estas actividades requieren del mantenimiento y reforzamiento previo de los elementos estructurales.

2.7 Áreas del aeródromo: Un aeródromo está integrado por el lado aire y lado tierra.

a. **Lado Aire**: Está compuesto por el área de movimiento de aeronaves, pistas, calles de rodaje, taxeos, hangares y plataformas, cuyo objeto es facilitar la operación de aeronaves y que por su naturaleza el ingreso a esas áreas está sujeto a restricción y/o control del explotador del aeródromo.
b. **Lado Tierra**: Está compuesta por los edificios, parqueaderos, instalaciones, dispuestos para los usuarios internos o externos del aeropuerto. se dividen en:

   1. Áreas públicas: Son edificios, instalaciones y servicios dispuestos para el uso del público en general sin restricción en su ingreso.

   2. Área restringida: Son edificios, instalaciones y servicios exclusivas a aquellas personas, mercancías y/o vehículos que dispongan de autorización otorgada por el explotador del aeropuerto que habilite su ingreso.

2.8 Alameda: Espacios constituidos por los bienes de uso público destinados al desplazamiento, uso y goce de los peatones, y por los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles de propiedad privada que se integran visualmente para conformar el espacio urbano. Tiene como soporte la red de andenes, cuya función principal, es la conexión peatonal de los elementos simbólicos y representativos de la estructura urbana.

2.9 Ancho de vía: Medida transversal de una zona de uso público, compuesta por andenes, calzadas, ciclorutas y separadores, para el tránsito de peatones y vehículos.

2.10 Andén: Franjas de espacio público construido, paralelas a las calzadas vehiculares de las vías públicas, destinadas al tránsito de peatones y personas con movilidad reducida.

2.11 Amigable Componedor: Se refiere a la instancia de solución definitiva de las controversias expresamente contempladas en el Contrato.

2.12 Calzada: Zona de la vía, destinada a la circulación de vehículos. Las calzadas pueden ser pavimentadas o no. Si son pavimentadas, queda comprendida entre los bordes internos de las bermas. Para la verificación del ancho de calzada requerido en vías construidas fuera del territorio nacional se tendrá en cuenta el ancho comprendido entre el borde interior de las bermas, es decir la suma simple del ancho de carriles consecutivos.

2.13 Calzadas de Tráfico Mixto: Son las calzadas laterales externas de la vía, previstas para la circulación de todo tipo de vehículos.

2.14 Calzadas de Transmilenio: Son las calzadas centrales de la vía, previstas para la circulación exclusiva de los vehículos de transporte público pertenecientes al Sistema Transmilenio. Eventualmente, por estas calzadas transitarán vehículos que sean autorizados por TRANSMILENIO o la autoridad y/o norma que lo regule, tales como los necesarios para el recaudo, mantenimiento de Estaciones e infraestructura, atención de emergencias y otros similares.

2.15 Calzada de servicio: Calzada adyacente a una vía arteria, que cumple una función de accesibilidad a predios y soporta un tráfico de carácter local.

2.16 Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos: Se entenderá como la medición de la cantidad de unidades de los Ítem de Obra para Adecuación de Desvíos, de acuerdo con lo efectivamente ejecutado por el Contratista, siempre y cuando esas Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos correspondan solamente a las incluidas en el presupuesto de obras para adecuación de desvíos y sean las determinadas a partir de la inspección visual y el diagnóstico para la intervención y priorización de las Obras a realizar en las vías utilizadas como desvíos, que presente el Contratista de Obra para aprobación del Interventor y no objeción del IDU, que sean requeridas para la cabal ejecución de las Obras para Adecuación de Desvíos y no se hayan hecho necesarias por razones imputables al Contratista.

Se entenderá que las Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos son imputables al Contratista cuando ellas se hayan hecho necesarias, entre otras causas y sin limitarse a éstas, por errores en los estudios y/o diseños elaborados por el Contratista; indebida aplicación de procedimientos de construcción y/o de control de calidad; utilización de materiales inadecuados, cuando no cumplan con las Especificaciones Generales de Construcción, las condiciones técnicas establecidas por el Contratista en sus estudios y/o diseños o con las condiciones que, de acuerdo con el estado de la técnica y las mejores prácticas usuales para proyectos similares, sean exigibles así como cuando resulten de errores en el Diagnóstico de las vías a utilizar como desvíos de que trata el Capítulo 6 del Apéndice A efectuado por el Contratista.

Tales Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos junto con los Precios Unitarios para Adecuación de Desvíos serán la base para calcular la remuneración del Contratista por la ejecución de las Obras para Adecuación de Desvíos, en los términos señalados en el Contrato.

Cuando las Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos se hayan hecho necesarias por razones imputables al Contratista en los términos del presente contrato, deberán ser ejecutadas por el Contratista a su propio costo.

2.17 Cantidades de Obra para Redes: Se entenderán como la cantidad de unidades de cualquiera de los Ítem de Obra para Redes que sea necesario ejecutar para el traslado, movimiento, renovación, reconstrucción o rehabilitación de redes de servicios públicos, para cumplir con las especificaciones previstas en el Apéndice C, siempre y cuando i) esas obras correspondan solamente a las incluidas en el presupuesto de obras para redes de servicios públicos y ii) esas Cantidades de Obra para Redes sean necesarias para la cabal ejecución de dichas obras y no se hayan hecho necesarias por razones imputables al Contratista.

Se entenderá que las Cantidades de Obra para Redes son imputables al Contratista cuando ellas se hayan hecho necesarias, entre otras causas y sin limitarse a éstas, por errores en los estudios y/o diseños elaborados por el Contratista, indebida aplicación de procedimientos de construcción y/o de control de calidad, utilización de materiales inadecuados cuando no cumplan con las Especificaciones Generales de Obras para Redes, las Especificaciones Particulares de Obras para Redes, las condiciones técnicas establecidas por el Contratista en sus estudios y/o diseños o con las condiciones que, de acuerdo con el estado de la técnica y las mejores prácticas usuales para proyectos similares, sean exigibles.

Tales Cantidades de Obra para Redes junto con los Precios Unitarios para Redes serán la base para calcular la Remuneración de las Obras Para Redes, en los términos señalados en el Contrato.

Cuando las Cantidades de Obra para Redes se hayan hecho necesarias por razones imputables al Contratista en los términos del presente contrato, deberán ser ejecutadas por el Contratista a su propio costo.

2.18 Cantidades de obra para Obras Especiales: Se entenderán como la cantidad de unidades de cualquiera de los Ítems de obra que sea necesario para ejecutar las Obras Especiales. Las Obras Especiales hacen referencia a: Construcción empalmes con la infraestructura vial existente en las intersecciones con la Avenida Manuel Cepeda Vargas, Avenida Villavicencio y empalme sector Quebrada Tibanica.

Las cantidades de obra para Obras Especiales serán las efectivamente ejecutadas por el Contratista, siempre y cuando no superen las incluidas en el presupuesto de obras para Obras Especiales.

2.19 Carretera: Es la infraestructura del transporte, cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos terrestres automotores (carros, buses, camiones, motos, bicicletas, autobuses) en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad. Puede estar constituida por una o varias calzadas, uno o varios sentidos de circulación, o uno o varios carriles en cada sentido, de acuerdo con las exigencias de la demanda de tránsito y la clasificación funcional de la misma.

2.20 Carreteras o Vías Primarias: Son aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países. Este tipo de carreteras pueden ser de calzadas divididas según las exigencias particulares del proyecto. Estas carreteras se encuentran listadas en el Decreto 1735 de 2001 por el cual se fija la Red Nacional de Carreteras a cargo de la Nación Instituto Nacional de Vías y se adopta el Plan de Expansión de la Red Nacional de Carreteras y se adoptan otras disposiciones.

Nota: Para proyectos de infraestructura vial que se hayan construido fuera del Territorio Nacional, se consideran CARRETERAS PRIMARIAS aquellas que sean certificadas por la entidad contratante mediante alguno de los documentos válidos establecidos en el presente pliego de condiciones para la acreditación de la experiencia, donde se indique que el ancho de calzada es mayor o igual a siete (7.0) metros, o que se acrediten tres o más carriles vehiculares por calzada.

2.21 Carreteras o Vías Secundarias: Son aquellas vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera Primaria. Las carreteras consideradas como Secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado.

Nota: Para proyectos de infraestructura vial que se hayan construido fuera del Territorio Nacional, se consideran Carreteras Secundarias aquellas que sean certificadas por la entidad contratante mediante alguno de los documentos válidos establecidos en el presente pliego de condiciones para la acreditación de la experiencia, donde se indique que el ancho de calzada es mayor o igual a siete (7.0) metros, o que se acrediten tres o más carriles vehiculares por calzada.

2.22 Carreteras o Vías Terciarias: Son aquellas vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí. Las carreteras consideradas como Terciarias funcionan en general en afirmado.

2.23 Carril: Es la franja longitudinal de una calzada, con ancho suficiente para la circulación segura y confortable de una sola fila de vehículos terrestres automotores.

2.24 Ciclorruta: Es la calzada destinada de manera permanente a la circulación de bicicletas, ubicada en el andén, el separador o segregada de la calzada vehicular o en otros lugares autorizados, debidamente señalizada y delimitada.

2.25 Componente de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos: Es la denominación que se aplica a cualquiera de los grupos de prestaciones a cargo del Contratista, a los cuales se refiere el Apéndice "F" del Contrato.

La ejecución del Componente Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos dará lugar a la Remuneración por Manejo de Tránsito Señalización y Desvíos.

Las condiciones de monto y plazo para el pago de la Remuneración por Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos se encuentran descritas en el Contrato.

El Contratista deberá cumplir con la totalidad de las labores del Componente Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos que se señalan en el Apéndice "F" del Contrato, so pena de incurrir en un incumplimiento contractual generador de las consecuencias previstas en el Contrato e incluso, causal de declaratoria de caducidad en los términos señalados en el Contrato.

Del debido cumplimiento por parte del Contratista de sus obligaciones relacionadas con el Componente Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos, dependerá el monto mensual de la Remuneración por Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos, tal como se describe en el Contrato.

2.26 Concreto Asfáltico: Es el material resultante de la mezcla de cemento asfaltico convencional y/o modificado y agregados pétreos.

2.27 Concreto Hidráulico: Es el material resultante de la mezcla de cemento portland, agua y agregados pétreos.

2.28 Concreto Hidráulico Reforzado: Es el material resultante de la mezcla de cemento portland, agua, agregados pétreos y/o aditivos y acero de refuerzo.

2.29 Concreto Asfáltico: Es el material resultante de la mezcla de cemento asfaltico convencional y/o modificado y agregados pétreos.

2.30 Concreto Hidráulico: Es el material resultante de la mezcla de cemento portland, agua y agregados pétreos.

2.31 Concreto Hidráulico Reforzado: Es el material resultante de la mezcla de cemento portland, agua, agregados pétreos y/o aditivos y acero de refuerzo.

2.32 Contrato: Se entenderá como este Contrato y todos los documentos que forman parte integrante del mismo conforme lo previsto en el contrato.

Negocio jurídico que se suscribirá entre el IDU y el Proponente Ganador, por medio del cual se impone a las partes las obligaciones recíprocas y se conceden los derechos correlativos que instrumentan la relación contractual que se busca establecer a través de la Licitación.

2.33 Cronograma de Obras o Plan Detallado de Trabajo o PDT: Es el cronograma de avance de obras que deberá cumplir el Contratista durante la Etapa de Preconstrucción, Etapa de Construcción y Etapa de Mantenimiento, de tal manera que las actividades para la ejecución de cada una de estas etapas sean ejecutadas dentro de los tiempos previstos que permitan el cumplimiento de los Hitos establecidos en el Apéndice G del Contrato. Será obligación del Contratista entregar el Cronograma de Obras para aprobación del Interventor y no objeción por parte del IDU en los términos del Apéndice G del Contrato.

2.34 Descripciones Particulares de Construcción: Se entenderá por Descripciones Particulares de Construcción las especificaciones de los materiales, los procesos constructivos, los ensayos de control de calidad, los equipos mínimos requeridos y la forma de medida, los cuales formarán parte integral de los estudios y diseños que deberá presentar el Contratista, en los términos del Contrato.

Las Descripciones Particulares de Construcción deberán cumplir con las normas técnicas aplicables a cada materia.

2.35 Deprimido: Es la Infraestructura construida a un paso inferior de aquellas infraestructuras que la rodean en un cruce de dos o más ejes de infraestructura de transporte a diferentes alturas para no interrumpir el flujo de tráfico cuando se cruzan entre sí. La composición de esos ejes de infraestructura de transporte no tiene que ser uniforme, sino que puede consistir en una mezcla de caminos, senderos, vías férreas, canales, o pistas de aeropuertos.

2.36 Dragado: Es la Acción de remover sedimentos o roca, bajo agua, de un lecho marino o fluvial. Obra de ingeniería hidráulica. Procedimiento mecánico mediante el cual se remueve material del fondo o de la bancada de un sistema fluvial, en general de cualquier cuerpo de agua para disponerlo en un sitio donde presumiblemente el sedimento no volverá a su sitio de origen.

2.37 Dragado Marítimo y/o Fluvial: Acción de remover sedimentos o roca, bajo agua, de un lecho marino o fluvial.

2.38 Draga de Corte de succión (Cutter Suction Dredger - CSD): Es una embarcación o artefacto naval, que draga mediante la acción de una cabeza de corte que rompe o disgrega el suelo o lecho, que succiona los sedimentos o el suelo mediante la acción de una bomba y lo transporta a la zona de disposición por tubería.

2.39 Draga de Arrastre de succión con Tolva (TSHD – Trailing Suction Hopper dredger): Es una embarcación autopropulsada, y capaz de transportar cierta cantidad de sólidos en una tolva, los cuales son aspirados del fondo por un tubo dotado con un cabezal de succión.

2.40 Draga Mecánica: Es una embarcación o artefacto naval que utiliza exclusivamente medios mecánicos para la excavación y extracción del material. Se pueden clasificar en: Dragalinas, Dragas de Cuchara Almeja, Dragas de Pala (Dipper) y Dragas de Rosario de Cangilones.

2.41 Edificio Institucional: Edificación que ha sido construida para funciones específicas (administrativas, educación, salud, cultura, etc.) principalmente para el beneficio e interés público, como, por ejemplo; escuelas, universidades, hospitales, estadios, teatros, archivos, biblioteca, edificios de la policía, cárceles, etc.

2.42 Edificio Comercial: Edificio cuya actividad principal es la venta de productos directamente al público o la prestación de servicios relacionados con los mismos, incluyendo, tanto las tiendas y a los grandes almacenes, los cuales suelen constituir un único establecimiento con un único titular, como los centros comerciales, los mercados, las galerías comerciales, etc.

También se consideran de uso comercial aquellos edificios en los que se prestan directamente al público determinados servicios no necesariamente relacionados con la venta de productos, pero cuyas características constructivas y funcionales, cuya actividad y las de los ocupantes se puedan asimilar más a las propias de este uso que a las de cualquier otro. Como ejemplos de dicha condición están las lavanderías, los salones de peluquería, etc.

2.43 Edificio Multifamiliar: Inmueble que agrupa tres o más unidades de vivienda independientes, donde el terreno es una propiedad común, y que cuenta con servicios y bienes compartidos como circulaciones, escaleras (ascensores), estacionamientos, áreas verdes y sociales etc. Este tipo de edificio puede desarrollarse tanto en vertical como en horizontal.

2.44 Enrocados o Escolleras marítimos: obra civil hidráulica marítima constituida por rocas o piedras para conformar una protección contra el oleaje o corrientes marinas, tales como diques, espolones recubrimiento de orillas.

2.45 Escollera: Dique de defensa que se construye con piedras o elementos prefabricados dispuestos en ríos (Fluvial) o costa marítima (Marítima) para resguardo contra marejada y las corrientes.

2.46 Especificaciones para el Componente Ambiental y SST: Es el documento contenido en el Apéndice E del Contrato.

2.47 Especificaciones para el Componente Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos: Es el documento contenido en el Apéndice F del Contrato.

2.48 Especificaciones Generales de Construcción: Es el documento contenido en el Apéndice B del Contrato. En dicho documento se citan ciertas normas y documentos aplicables a los procesos constructivos, normas y documentos que también serán obligatorios como parte de las Especificaciones Generales de Construcción.

2.49 Especificaciones Particulares de Construcción: Es el documento contenido en el Apéndice A, del Contrato.

2.50 Especificaciones Particulares de Obras para Redes: Es el documento contenido en el Apéndice C del Contrato.

2.51 Estabilización de Taludes: Se refiere al diseño y/o construcción del conjunto de obras de contención, movimiento de tierras, obras de drenaje superficiales y subsuperficiales y obras de protección requeridas para garantizar la estabilidad de taludes de corte, terraplén y laderas naturales.

2.52 Estaciones: Son las estructuras utilizadas para permitir el ascenso y descenso de los pasajeros hacia y desde los buses del Sistema Transmilenio.

2.53 Estación Férrea: Edificio diseñado para la llegada y salida de trenes, el que permite y regula el acceso de pasajeros y mercancías.

2.54 Espacio Público: Es el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, plazas, ciclorrutas, vías peatonales, andenes y alamedas.

2.55 Etapa de Construcción: Se refiere a la segunda Etapa del Contrato durante la cual el Contratista se encargará de la construcción y completa adecuación del tramo comprendido entre para la operación del Sistema Transmilenio, incluyendo las zonas de espacio público, Calzadas de Transmilenio y Calzadas de Tráfico Mixto, Estaciones, Taquillas, Ciclo estaciones, Puentes Peatonales, Puentes Vehiculares para tráfico automotor, según corresponda, así como el traslado, movimiento, construcción, renovación o rehabilitación de redes de servicios públicos y demás actividades contempladas en el presente Contrato y sus apéndices. Esta Etapa de Construcción se extiende desde el momento de la firma del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción, hasta la suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción en los términos del Contrato.

Durante esta etapa, la obra parcialmente construida será puesta en servicio en los términos del contrato, de acuerdo con las Especificaciones para el Componente Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos, o de conformidad con lo que disponga el IDU y/o el Contratista, mediante la modificación de las Especificaciones para el Componente Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos. La puesta en servicio durante la Etapa de Construcción, no afectará ni liberará al Contratista de la completa terminación de las Obras de Construcción, en los plazos previstos en este Contrato. En ningún caso la puesta en servicio de la obra parcialmente construida se entenderá como el recibo parcial de dichas obras o de la terminación de la Etapa de Construcción y consecuentemente, no se dará inicio a la Etapa de Mantenimiento hasta tanto no se hubiera suscrito el Acta de Finalización de la Etapa de Construcción.

2.56 Etapa de Preconstrucción: Se refiere a la primera etapa del Contrato durante la cual el Contratista deberá cumplir con las obligaciones señaladas en el Contrato como requisito indispensable para dar inicio a la Etapa de Construcción, salvo acuerdo en contrario.

Adicionalmente, durante esta Etapa de Preconstrucción, el Contratista entregará los documentos y cumplirá las obligaciones previstas en otras cláusulas o documentos de este Contrato y sus apéndices.

2.57 Eventos eximentes de Responsabilidad: Se entenderán de acuerdo con lo estipulado en el Contrato.

2.58 Fecha de Iniciación de la Ejecución del Contrato o Fecha de Iniciación: Se entenderá como la fecha de suscripción del Acta de Inicio del contrato, la cual procederá una vez cumplidos la totalidad de requisitos de perfeccionamiento, expedición del registro presupuestal, aprobación de la Garantía de Cumplimiento correspondiente y demás actividades previstas en el pliego para el inicio de ejecución del Contrato.

El acta de inicio deberá suscribirse a más tardar dentro de los DIEZ (10) DÍAS HÁBILES siguientes al cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución. Los requisitos previos para la suscripción del acta de inicio, contemplados en el presente contrato, manuales, planes, guías y procedimientos del IDU, deberán surtirse dentro de este mismo término.

2.59 Fecha Efectiva de Terminación del Contrato: Ocurrirá al vencimiento del mes (Se incluirá el número de meses que incluye la etapa de preconstrucción , construcción y mantenimiento), contado desde la fecha del Acta de Iniciación o i) en caso de terminación anticipada, la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato corresponderá a la fecha en que se declare la terminación de este Contrato, ii) en caso de que se suspenda el plazo del Contrato en cualquier etapa, la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato ocurrirá cuando se venza el plazo adicionado por el período de suspensión si éste ocurriera después del

mes (Se incluirá el número de meses que incluye la etapa de preconstrucción , construcción y mantenimiento) contado a partir de la Fecha de Iniciación, iii) cuando se amplíe el plazo de cualquiera etapa por mutuo acuerdo de las partes, la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato ocurrirá el día en que venza la prórroga.

2.60 Fondo de Compensaciones: Es un monto de dinero que hace parte del Valor Estimado del Contrato, el cual será utilizado para restablecer el equilibrio económico del contrato en atención a Mayores Cantidades de Obra para Redes, Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos, Mayores Cantidades para Obras Especiales, Compensación para Restablecer el Equilibrio Económico del Contrato por Eventos Eximentes de Responsabilidad y Ajustes por cambio de vigencia, en los precisos eventos en que así lo disponga el Contrato, así como para el pago de Ítems de Obra no Previstos y Amigable Componedor.

2.61 Garantía Única de Cumplimiento o Garantía de Cumplimiento: Será la garantía a que se refiere en el Contrato.

2.62 Hito o Hitos: Es un hecho contenido en el Cronograma de Obras que representa el alcance de una meta del Proyecto que debe haberse concluido en una fecha cierta, así como un porcentaje del valor de la Remuneración para Obras de Construcción. La verificación del cumplimiento de los Hitos será hecha por el Interventor en el Acta Mensual de Verificación correspondiente al mes en el cual ha debido verificarse el cumplimiento del Hito.

Una vez suscrita el Acta Mensual de Verificación correspondiente a un Hito, el Contratista adquirirá el derecho a que le sea remunerado el porcentaje de la Remuneración para Obras de Construcción correspondiente a dicho Hito, sin perjuicio de la posibilidad de realizar los descuentos establecidos en el Contrato, así como los derivados de la amortización del anticipo. En todo caso, el cumplimiento de un Hito no implica de ninguna manera la entrega parcial de las Obras de Construcción y de las Obras para Redes, ni de ninguna de las labores y obras asociadas al objeto del presente Contrato.

Finalmente, el cumplimiento de los Hitos contenidos en el Apéndice G será utilizado para efectos del control de las obligaciones del Contratista por parte del Interventor y del IDU y para efectos del cálculo de la liquidación del Contrato en caso de terminación anticipada del mismo durante la Etapa de Construcción, estrictamente en los términos del Contrato. Al igual que el Cronograma de Obras, el Contratista podrá adoptar, adaptar, modificar o reemplazar los Hitos propuestos en el Apéndice G, siempre y cuando sean previamente avalados por la Interventoría y aprobados por el IDU en los términos previstos en dicho Apéndice. El Contratista deberá entregar su programación de Hitos al mismo tiempo con el Cronograma de Obras y se le dará el mismo procedimiento de aprobación contenido en el Contrato.

2.63 Intercambiador Vial / Intersección Vial: Dispositivos viales en los que dos o más carreteras se encuentran ya sea en un mismo nivel o bien en distintos, produciéndose cruces y cambios de trayectorias de los vehículos que por ellos circulan.

2.64 Ítems de Obra para Adecuación de Desvíos: Es la denominación que se aplica a cualquiera de los grupos de prestaciones a cargo del Contratista, necesarios para ejecutar las Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos, a los cuales se refiere el capítulo 6 del Apéndice A de este Contrato, para los cuales se especifican precios por cada unidad de medida, Precios Unitarios para Adecuación de Desvíos, que corresponden a los presentados en la Oferta por el Contratista, y cuyas actividades y tipo de intervención serán definidas a partir del resultado que arroje la inspección visual y el diagnóstico para la intervención y priorización de las Obras a realizar en las vías utilizadas como desvíos, que presente el Contratista de Obra de qué trata el presente Contrato y el Capítulo 6 del

Apéndice A, una vez dicho diagnóstico sea aprobado por la interventoría y no objetado por el IDU

Los Ítems de Obra para Adecuación de Desvíos servirán exclusivamente para: i) Determinar el valor de la Remuneración para las Obras de Adecuación de Desvíos, en los términos señalados en el Contrato y ii) el valor a ser reconocido al Contratista en el evento en que llegasen a existir Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos, en los términos del Contrato

2.65 Ítems de Obra para Redes: Es la denominación que se aplica a cualquiera de los grupos de prestaciones a cargo del Contratista, necesarios para ejecutar las Cantidades de Obra para Redes y las Mayores Cantidades de Obra para Redes, cuando quiera que esa ejecución se haga necesaria por razones no imputables al Contratista, a los cuales se refiere el Apéndice C de este Contrato, y para los cuales se especifican precios por cada unidad de medida, Precios Unitarios para Redes que corresponden a los presentados en la Oferta por el Contratista.

Los Ítems de Obra para Redes servirán exclusivamente para determinar i) el valor de la Remuneración de las Obras Para Redes a que tiene derecho el Contratista, en los términos del contrato y ii) el valor a ser reconocido al Contratista en el evento en que llegasen a existir Mayores Cantidades de Obra para Redes, en los términos del Contrato

2.66 Ítems de Obra para Obras Especiales: Es la denominación que se aplica a cualquiera de las prestaciones a cargo del Contratista, necesarias para ejecutar las Cantidades de Obra para Obras Especiales y las Mayores Cantidades de Obra que se generen para tales obras especiales.

Los Ítems de Obra para Obras Especiales servirán exclusivamente para determinar i) el valor de la Remuneración de las Obras estipuladas para dichas obras especiales en los términos del contrato y ii) el valor a ser reconocido al Contratista en el evento en que llegasen a existir Mayores Cantidades de Obra para Obras Especiales, en los términos del Contrato.

2.67 Ítems de Obra no Previstos: Entendiéndose que los ítems no previstos aplican únicamente para las actividades o ítems de Obras de Adecuación De Desvíos, Obras para Redes y obras Especiales, pagados a precios unitarios, los ítems no previstos se definen como aquellos que no están incluidos en las condiciones originales del contrato y por esta razón, no pueden ejecutarse con los precios del mismo, sin embargo, hacen parte inseparable de la obra contratada, o son necesarios para ejecutar esta obra o protegerla.

2.68 Labores Ambientales y SST: Es la denominación que se aplica a cualquiera de los grupos de prestaciones a cargo del Contratista, a los cuales se refiere el Apéndice E del Contrato.

La ejecución de las Labores Ambientales y SST por parte del Contratista dará lugar a la Remuneración Ambiental y SST, la cual será particular y diferente de la Remuneración para Obras de Construcción.

Las condiciones de monto y plazo para el pago de la Remuneración Ambiental y SST se encuentran descritas en el Contrato.

El Contratista deberá cumplir con la totalidad de las Labores Ambientales y SST que se señalan en el Apéndice E del Contrato, so pena de incurrir en un incumplimiento contractual generador de las consecuencias previstas en el Contrato.

Del debido cumplimiento por parte del Contratista de sus obligaciones relacionadas con las Labores Ambientales y SST, dependerá el monto mensual de la Remuneración Ambiental y SST, tal como se describe en el Apéndice E y en el Contrato.

2.69 Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica: Es la denominación que se aplica a cualquiera de los grupos de prestaciones a cargo del Contratista, a los cuales se refiere el Apéndice H del Contrato.

La ejecución de las Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica por parte del Contratista dará lugar a la Remuneración de Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, la cual será particular y diferente de la Remuneración para Obras de Construcción.

Las condiciones de monto y plazo para el pago de la Remuneración de Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica se encuentran descritas en el Contrato.

El Contratista deberá cumplir con la totalidad de las Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica que se señalan en el Apéndice H del Contrato, so pena de incurrir en un incumplimiento contractual generador de las consecuencias previstas en el Contrato.

Del debido cumplimiento por parte del Contratista de sus obligaciones relacionadas con las Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, dependerá el monto mensual de la Remuneración de Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, tal como se describe en el Apéndice H y en el Contrato.

2.70 Luz: Es la distancia, en proyección horizontal que existe entre dos apoyos de una viga.

2.71 Luz principal: Es la mayor longitud entre apoyos de la viga más larga del puente, cuando éste tenga más de una.

2.72 Mayores Cantidades de Obra para Redes: Se entenderán como la cantidad de unidades adicionales de cualquiera de los Ítem de Obra para Redes a que se refiere el Apéndice C y que se encuentran establecidos en el Presupuesto de la Licitación y que previa aprobación del Interventor y no objeción por parte del IDU, sea necesario ejecutar para el traslado, movimiento, construcción, renovación o rehabilitación de redes de servicios públicos, cuando dichas actividades no puedan entenderse incluidas dentro de la descripción de obras para redes de servicios públicos, contenido en el Apéndice C (Especificaciones Particulares de Obras para Redes) o cuando esas actividades superen el Valor Máximo de la Remuneración de las Obras Para Redes .

En caso que fuera necesaria la ejecución de Mayores Cantidades de Obra para Redes y el IDU autorizara su ejecución, se ejecutarán con cargo a la Remuneración por Mayores Cantidades de Obra para Redes; el pago de las Mayores Cantidades de Obra para Redes que realice IDU al Contratista con cargo a la Remuneración por Mayores Cantidades de Obra para Redes será suficiente para que se entienda restablecido el equilibrio económico del Contrato para el Contratista.

En ningún caso se reconocerá al Contratista las Mayores Cantidades de Obra para Redes, cuando se trate de obras imputables al Contratista, sin perjuicio de su obligación de ejecutarlas

Se entenderá que las Mayores Cantidades de Obra para Redes son imputables al Contratista cuando ellas se hayan hecho necesarias, entre otras causas y sin limitarse a éstas, por errores en los estudios y/o diseños elaborados por el Contratista, indebida aplicación de procedimientos de construcción y/o de control de calidad, utilización de

materiales inadecuados cuando no cumplan con las Especificaciones Particulares de Obras para Redes, establecidas en el Apéndice C, las condiciones técnicas establecidas por el Contratista en sus estudios y/o diseños, o con las condiciones que, de acuerdo con el estado de la técnica y las mejores prácticas usuales para proyectos similares, sean exigibles. En caso de desacuerdo entre las Partes sobre la imputabilidad de las Mayores Cantidades de Obra para Redes, la controversia será decidida de manera definitiva por el Amigable Componedor.

El mecanismo de valoración de la remuneración a que tiene derecho el Contratista como consecuencia de la ejecución de Mayores Cantidades de Obra para Redes, así como los plazos y condiciones de pago de la misma, se encuentran descritos en el Contrato.

2.73 Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos: Se entenderán como la cantidad de unidades adicionales de cualquiera de los Ítems de Obra para Adecuación de Desvíos y que previa aprobación del Interventor y no objeción por parte del IDU, sea necesario ejecutar cuando dichas actividades superen las establecidas en la inspección visual y el diagnóstico para la intervención y priorización de las Obras a realizar en las vías utilizadas como desvíos, de que trata el presente Contrato y el Capítulo 6 del Apéndice A, una vez dicho diagnóstico sea aprobado por la interventoría y no objetado por el IDU o superen el Valor Máximo de la Remuneración para Obras de Adecuación de Desvíos.

En caso que fuera necesaria la ejecución de Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos y el IDU autorizara su ejecución, se ejecutarán con cargo a la Remuneración por Mayores Cantidades de Adecuación de Desvíos; el pago de las Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos que realice el IDU al Contratista con cargo a la Remuneración por Mayores Cantidades de Obra para para Adecuación de Desvíos será suficiente para que se entienda restablecido el equilibrio económico del Contrato para el Contratista.

En ningún caso se reconocerá al Contratista las Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos, cuando se trate de obras imputables al Contratista, sin perjuicio de su obligación de ejecutarlas.

Se entenderá que las Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos son imputables al Contratista cuando ellas se hayan hecho necesarias, entre otras causas y sin limitarse a éstas, por errores en los estudios y/o diseños elaborados por el Contratista; indebida aplicación de procedimientos de construcción y/o de control de calidad; utilización de materiales inadecuados cuando no cumplan con las Especificaciones Particulares de Obras para Adecuación de Desvíos establecidas en el capítulo 6 del Apéndice A, las condiciones técnicas establecidas por el Contratista en sus estudios y/o diseños, las condiciones que, de acuerdo con el estado de la técnica y las mejores prácticas usuales para proyectos similares sean exigibles así como cuando resulten de errores en el Diagnóstico de las vías a utilizar como desvíos de que trata el Capítulo 6 del Apéndice A efectuado por el Contratista.

En caso de desacuerdo entre las Partes sobre la imputabilidad de las Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos, la controversia será decidida de manera definitiva por el Amigable Componedor.

El mecanismo de valoración de la remuneración a que tiene derecho el Contratista como consecuencia de la ejecución de Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos, así como los plazos y condiciones de pago de la misma, se encuentran descritos en el Contrato.

2.74 Mayores Cantidades de Obra para Obras Especiales: Se entenderán como la cantidad de unidades adicionales de cualquiera de los Ítems de Obra para Obras Especiales y que previa

aprobación del Interventor y no objeción por parte del IDU, sea necesario ejecutar cuando dichas actividades superen las Cantidades De Obra Para Obras Especiales establecidas en la forma prevista en el numeral referente a Cantidades de Obra para Obras Especiales o superen el Valor Máximo de la Remuneración para Obras Especiales.

En caso que fuera necesaria la ejecución de Mayores Cantidades de Obra para Obras Especiales y el IDU autorizara su ejecución, se ejecutarán con cargo a la Remuneración por Mayores Cantidades de Obras Especiales; el pago de las Mayores Cantidades de Obra para Obras Especiales que realice el IDU al Contratista con cargo a la Remuneración por Mayores Cantidades de Obras Especiales será suficiente para que se entienda restablecido el equilibrio económico del Contrato para el Contratista.

En ningún caso se reconocerá al Contratista las Mayores Cantidades de Obras para Obras Especiales, cuando se trate de obras imputables al Contratista, sin perjuicio de su obligación de ejecutarlas.

Se entenderá que las Mayores Cantidades de Obra para para Obras Especiales son imputables al Contratista cuando ellas se hayan hecho necesarias, entre otras causas y sin limitarse a éstas, por indebida aplicación de procedimientos de construcción y/o de control de calidad; utilización de materiales inadecuados.

En caso de desacuerdo entre las Partes sobre la imputabilidad de las Mayores Cantidades de Obra para Obras Especiales, la controversia será decidida de manera definitiva por el Amigable Componedor.

El mecanismo de valoración de la remuneración a que tiene derecho el Contratista como consecuencia de la ejecución de Mayores Cantidades de Obra para Obras Especiales, así como los plazos y condiciones de pago de la misma, se encuentran descritos en el Contrato.

2.75 **Memoria Técnica:** Es el documento que elaborará el Contratista en el cual se consignará toda la información necesaria para que el Interventor y el IDU evalúen que las Obras de Construcción y las Obras para Redes del Proyecto cumplen con los resultados exigidos en este Contrato, sus anexos y Apéndices, en especial con lo señalado en las Especificaciones Particulares de Construcción y en las Especificaciones Particulares de Obras para Redes. En la Memoria Técnica se anotará, por lo menos, la información a que hace referencia el Contrato

2.76 **Muelle Fluvial:** Es la infraestructura levantada a orillas de un rio, que sirve para que las embarcaciones puedan atracar y/o embarcar y/o desembarcar pasajeros y/o carga.

2.77 **Muelle Flotante:** Artefacto naval flotante que sirve para que las embarcaciones puedan atracar y/o embarcar y/o desembarcar pasajeros y/o carga en un río o en el mar.

2.78 **Muelle en Concreto:** Estructura construida en concreto ubicada a orillas de un río o el mar, que sirve para que las embarcaciones puedan atracar y/o embarcar y/o desembarcar pasajeros y/o carga.

2.79 **Muelle Metálico:** Estructura construida en metal ubicada a orillas de un río o el mar, que sirve para que las embarcaciones puedan atracar y/o embarcar y/o desembarcar pasajeros y/o carga.

2.80 **No Objeción:** Concepto favorable que corresponde a la verificación del cumplimiento documental en la entrega de productos de consultoría con el acatamiento de los requisitos establecidos en las Guías que emite la entidad. Este concepto no sustituye, exime o concurre con la responsabilidad legal y obligaciones del consultor y de la interventoría

2.81 Obra Civil Hidráulica: Es una obra de ingeniería civil construida, en el cauce de ríos, caños, esteros, cuerpos de agua de origen fluvial o lecho del mar con el objetivo de controlar el agua, con fines de aprovechamiento, encauzamiento o de defensa.

2.82 Obra Civil Marítima: Se entiende como obra marítima aquella obra civil hidráulica ejecutada en el lecho marino.

2.83 Obra civil Fluvial: Se entiende como obra fluvial aquella obra civil hidráulica ejecutada en la sección hidráulica de un río.

2.84 Obras de Adecuación de Desvíos: Serán aquellas requeridas para reparar, las vías utilizadas como desvíos durante la Etapa de Preconstrucción y la Etapa de Construcción del Contrato. Tales Obras de Adecuación de Desvíos corresponderán, exclusivamente, a las previstas en el capítulo 6 del Apéndice A de este Contrato y en el Diagnóstico de las vías a utilizar como desvíos de que trata el Capítulo 6 del Apéndice A efectuado por el Contratista una vez este sea aprobado por el Interventor y no objetado por el IDU.

2.85 Obras de Construcción: Serán aquellas requeridas para la construcción y completa adecuación, para la operación del Sistema Transmilenio, del corredor vial establecido en el Apéndice A, incluyendo espacio público, Calzadas de Transmilenio y Calzadas de Tráfico Mixto, Estaciones, Taquillas, ciclo estaciones, Puentes Peatonales, Puentes Vehiculares para tráfico automotor, según corresponda, obras que se ejecutarán durante la Etapa de Construcción. En el concepto de Obras de Construcción no se incluyen las Obras de Adecuación de Desvíos ni las Obras para Redes. Las Obras de Construcción deberán cumplir puntualmente con los resultados exigidos en las Especificaciones Particulares de Construcción, sin perjuicio de cumplir también con las Especificaciones Generales de Construcción y en general con todo lo establecido en este Contrato y sus Apéndices.

2.86 Obras Especiales: Corresponde a las siguientes obras: (i) Construcción empalmes con la infraestructura vial existente en las intersecciones con la Avenida Manuel Cepeda Vargas y Avenida Villavicencio. (ii) Hallazgos arqueológicos (iii) Empalme sector Quebrada Tibanica.

El Contratista acepta con la suscripción del presente Contrato que la no realización de una o algunas de las Obras Especiales o la ejecución de las mismas con un alcance inferior al inicialmente contemplado no darán lugar a reconocimiento alguno a favor del Contratista.

Como contraprestación a la ejecución de las Obras de Adecuación de Desvíos, el Contratista tendrá derecho a la Remuneración para las Obras de Adecuación de Desvíos en los términos y plazos señalados en el Contrato.

2.87 Obras para Redes: Serán aquellas requeridas para el traslado, movimiento, construcción, renovación o rehabilitación de redes y/o accesorios de servicios públicos domiciliarios incluidas en el listado y descripción de obras contenido en el Apéndice C del Contrato. Tales Obras para Redes serán ejecutadas durante la Etapa de Construcción y darán lugar a la Remuneración de las Obras Para Redes en favor del Contratista.

2.88 Obras y Labores de Mantenimiento: Corresponde a las actividades que deberá desarrollar el Contratista en la tercera etapa del Contrato, durante la cual el Contratista ejecutará, principalmente, todas las obligaciones previstas en las Especificaciones Particulares de Mantenimiento, y en especial las labores necesarias para mantener las obras construidas durante la Etapa de Construcción en el Estado de Condición que se

determina en las Especificaciones Particulares de Mantenimiento, Apéndice D del Contrato.

2.89 Obra de Protección fluvial: Es una obra civil hidráulica construida con el objetivo de proteger o defender una orilla de un río contra la acción de la erosión por la acción de sus aguas con el propósito de estabilizarlas.

2.90 Paso e Intersección a desnivel vehicular: Es la Infraestructura formada por el cruce de dos o más corredores en distinto nivel, con la finalidad de no interrumpir el flujo vehicular, salvando obstáculos naturales o artificiales.

2.91 Pavimentos Asfálticos y/o Pavimentos de Concreto Hidráulico reforzado: Es la Estructura constituida por un conjunto de capas superpuestas, adecuadamente compactados, que se construyen sobre la subrasante con el objeto de soportar las cargas del tránsito durante un periodo de varios años, brindando una superficie de rodamiento uniforme, cómoda y segura. Dichas capas superficiales se encuentran en contacto directo con el tráfico de vehículos o aeronaves y pueden estar constituidas en concreto asfáltico o en concreto hidráulico reforzado.

2.92 Pistas de Aeropuertos: Es aquella infraestructura del transporte, cuya finalidad es permitir la circulación, despegue y aterrizaje, de aviones (aeronaves) en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad, tales como Pistas de Aeropuertos, Calle de Rodaje o Pista de Taxeo; Plataforma o Rampa de Aeropuerto

2.93 Plan de Manejo Ambiental: Es el documento que, producto de una evaluación ambiental, establece de manera detallada, las acciones que se implementarán para prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos y efectos ambientales negativos que se causen por el desarrollo de un proyecto, obra o actividad. Incluye los planes de seguimiento, monitoreo, contingencia y abandono según la naturaleza del proyecto, obra o actividad

2.94 Plan de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos: Es el documento que debe elaborar e implementar el Contratista durante la ejecución del Contrato, para mitigar, controlar y minimizar el impacto que tenga el Proyecto sobre el tráfico. Dicho Plan de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos, deberá respetar puntualmente lo establecido en el Apéndice F de este Contrato, en el cual se incluyen las actividades y especificaciones, obligatorias para el Contratista, necesarias para el manejo del tráfico durante la ejecución del Contrato.

2.95 Placa Huella: Es la estructura conformada por placas de concreto hidráulico reforzado separadas por franjas de concreto ciclópeo, confinadas por bordillos y/o cunetas construidas sobre una base de afirmado y/o material seleccionado compactado.

2.96 Plazas: Son plazoletas de menor extensión que generalmente ocupan media manzana.

2.97 Plazoletas: Son áreas de espacio público abiertas, tratadas como zonas duras y destinadas al disfrute de los ciudadanos y las actividades de convivencia.

2.98 Pontones: Es la actividad cuyo propósito es la materialización de una estructura de drenaje para el paso de vehículos, cuya luz medida paralela al eje de la carretera es menor o igual a diez metros (10m).

2.99 Precios Unitarios para Adecuación de Desvíos: Corresponde a los precios ofertados por el Contratista, aplicables a las unidades de cada Ítem de Obra para Adecuación de Desvíos. Tales precios se encuentran discriminados en el Presupuesto de la Licitación y en la Oferta presentada por el Contratista. Tales Precios Unitarios para Adecuación de

Desvíos junto con las Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos serán la base para calcular el valor de la Remuneración para las Obras de Adecuación de Desvíos, en los términos del Contrato.

Los Precios Unitarios para Adecuación de Desvíos servirán, exclusivamente, para i) la valoración de la Remuneración de las Obras para Adecuación de Desvíos y ii) la valoración de la Remuneración por Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos en los términos del Contrato.

2.100 Precios Unitarios para Redes: Corresponde a los precios ofertados por el Contratista, aplicables a las unidades de cada Ítem de Obra para Redes. Tales precios se encuentran discriminados en el Presupuesto de la Licitación, y en la Oferta presentada por el Contratista**.**

Los Precios Unitarios para Redes servirán, exclusivamente, para i) la valoración de la Remuneración de las Obras Para Redes y ii) la valoración de la Remuneración por Mayores Cantidades de Obra para Redes en los términos del Contrato

2.101 Precios Unitarios para Obras Especiales: Corresponde a los precios definidos a partir del procedimiento establecido en la CLAUSULA referente a la forma de pago de las Obras especiales, aplicables a las unidades de cada Ítem de Obra para Obras Especiales. Tales Precios Unitarios para Obras Especiales junto con las Cantidades de Obra para Obras Especiales serán la base para calcular el valor de la Remuneración para las Obras Especiales, en los términos del Contrato.

Los Precios Unitarios para Obras Especiales servirán, exclusivamente, para i) la valoración de la Remuneración de las Obras para Obras Especiales y ii) la valoración de la Remuneración por Mayores Cantidades de Obras Especiales en los términos del Contrato.

2.102 Proyecto: Se entenderá como el conjunto de todas las actividades, obras, servicios, bienes, obligaciones y derechos necesarios para la ejecución de las Obras de Construcción, las Obras para Redes, las Obras de Adecuación de Desvíos, los Componentes de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos, las Labores Ambientales y SST y Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, así como para las Obras y Labores de Mantenimiento, y en general, para la ejecución del presente Contrato.

2.103 Proyectos de ampliación: es toda adición en área ya sea en forma horizontal o vertical. Se caracteriza porque se conserva el carácter y el uso de la infraestructura.

2.104 Proyectos de construcción: Es toda construcción de una infraestructura, sea o no que el sitio sobre el que se construye estuvo previamente ocupado.

2.105 Proyectos de construcción vial: Es la construcción de una vía completamente nueva en un espacio físico en el cual no existía una y representa un aumento en la malla vial disponible, no se trata de intervenciones sobre vías existentes. Como proyectos de construcción se consideran así mismo, las segundas calzadas, pares viales o calzadas adosadas a calzadas existentes. En todo caso, además de las actividades propias de la intervención inicial deberá haberse efectuado la pavimentación de los kilómetros que se pretendan hacer valer como experiencia en el presente proceso.

2.106 Proyectos de Construcción de Puentes: Son las obras derivadas de los diseños técnicos de ingeniería asociados a la construcción de una infraestructura de transporte que permita la continuación de la circulación de automóviles (carros, buses, camiones, autobuses) en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad, permitiendo pasar obstáculos, como ríos, quebradas, otras vías, carreteras, vías férreas, entre otros.

2.107 Proyectos de conservación y/o mantenimiento de Puentes: es toda obra efectuada tanto a la infraestructura como a la superestructura encaminada a preservar las condiciones físico mecánicas iniciales del puente.

2.108 Proyectos de infraestructura vial: Son aquellos proyectos con los cuales se constituyen un conjunto de elementos que permiten el desplazamiento de vehículos en forma confortable y segura desde un punto a otro.

2.109 Proyectos de mantenimiento y/o conservación y/o adecuación y/o rehabilitación de infraestructura aeroportuaria (lado tierra): Es el conjunto de todas las obras a ejecutar en una edificación, a intervalos variables, relativamente prolongados destinados primordialmente a recuperar deterioros.

2.110 Proyectos de mantenimiento periódico y/o proyectos de conservación: Es el conjunto de todas las obras a ejecutar en una vía, que se realizan en vías pavimentadas y/o en vías en afirmado, que comprende la realización de actividades de conservación y/o mantenimiento periódico, a intervalos variables, relativamente prolongados, destinados primordialmente a recuperar los deterioros de la capa de rodadura ocasionados por el tránsito y/o por fenómenos climáticos, también podrá contemplar la construcción de algunas obras de drenaje menores y de protección, faltantes en la vía. Las principales actividades son: Reconformación y recuperación de la banca; Limpieza mecánica y reconstrucción de cunetas; Escarificación del material de afirmado existente; Extensión y compactación de material para recuperación de los espesores de afirmado iniciales; Reposición de pavimento en algunos sectores; Bacheo y/o Parcheo. Reconstrucción de obras de drenaje; Construcción de obras de protección y drenajes; Demarcación lineal; Señalización vertical.

2.111 Proyectos de mejoramiento: Es el cambio de especificaciones y dimensiones de la obra; para lo cual, se hace necesaria la construcción de obras en infraestructura ya existente, que permitan una adecuación de la obra a los niveles de servicio requeridos por las condiciones actuales y proyectadas. Para este proceso deben comprender como mínimo las actividades de rectificación (alineamiento horizontal y vertical), ampliación de la sección de la vía, construcción de obras de drenaje, construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico.

2.112 Proyectos de mejoramiento y/o reforzamiento estructural de infraestructura aeroportuaria (lado tierra): Para el presente proceso se entiende por proyectos de mejoramiento y/o reforzamiento estructural, el conjunto de todas las obras a ejecutar en una edificación con el fin de garantizar que la misma tenga la capacidad de soportar las cargas que impongan su naturaleza y su uso para contrarrestar la vulnerabilidad de la estructura.

2.113 Proyectos de rehabilitación: Son las actividades que tienen por objeto reconstruir o recuperar las condiciones estructurales y funcionales iniciales de la obra de manera que se cumplan las especificaciones técnicas con que fue diseñada. Para este proceso deben comprender como mínimo las actividades de construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico. No serán tenidas en cuenta las actividades de mantenimiento periódico ni de mantenimiento rutinario, tales como parcheos, bacheos, sello de fisuras, desmonte y limpieza.

2.114 Proyectos de rehabilitación de puentes: Es toda obra efectuada, tanto a la infraestructura como a la superestructura, encaminada a recuperar y reestablecer las condiciones físico mecánicas iniciales del puente.

2.115 Proyectos de pavimentación: Es la actividad cuyo propósito es la materialización de la estructura de pavimento constituida por concreto asfáltico y/o hidráulico y una o varias capas granulares. (Subbases y/o bases).

2.116 Puente en Concreto Hidráulico: Es toda estructura cuya losa o placa de circulación vehicular está soportada por elementos estructurales construidos con concreto hidráulico.

2.117 Puente Férreos: Es aquella infraestructura del transporte, cuya finalidad es permitir la continuación de la circulación de vehículos férreos exclusivamente (trenes, locomotoras, vagones) que circulan en carrileras y/o rieles especializados, en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad, permitiendo pasar obstáculos, como ríos, quebradas, otras vías, carreteras, vías férreas, etc.

2.118 Puente Metálico: Es toda estructura cuya losa o placa de circulación vehicular está soportada por elementos estructurales metálicos.

2.119 Puente Metálico Modular: Estructura que se monta o desmonta mediante la simple adición de componentes de acero modulares prefabricados para puentes, los puentes pueden adaptarse fácilmente hasta la longitud, ancho y resistencia deseados, permitiendo diversas aplicaciones y usos.

2.120 Puente Mixto: Es aquel que teniendo mínimo dos luces, una de ellas es metálica y la otra en concreto hidráulico.

2.121 Puentes Peatonales: Es aquella infraestructura del transporte, cuya finalidad es permitir la continuación de la circulación de peatones (en algunos casos también bicicletas) en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad, permitiendo pasar obstáculos, como ríos, quebradas, otras vías, carreteras, vías férreas, etc.

2.122 Puentes Vehiculares y/o Viaductos: Es aquella infraestructura del transporte en concreto, acero o mixto compuesta por infraestructura y superestructura, cuya finalidad es permitir la continuación de la circulación de automóviles (carros, buses, camiones, autobuses) en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad, permitiendo pasar obstáculos, como ríos, quebradas, otras vías, carreteras, y vías férreas, que permite atravesar un accidente geográfico (río o depresión) o Paso a Desnivel para el paso de vehículos.

2.123 Recuperación de Banca: identificados los agentes que contribuyen con la generación de eventos de inestabilidad de la banca, se acometen obras que propenden por la recuperación de las condiciones de estabilidad iniciales, con el fin de restablecer la transitabilidad y mitigar los efectos adversos que la materialización de la amenaza puede acarrear sobre esta estructura y/o los usuarios.

2.124 Red Vial: Es el conjunto de vías terrestres vehiculares urbanas y rurales.

2.125 Reforzamiento Estructural: es la adición de fuerza o capacidad de carga a un de elemento estructural que hace parte de un todo ya sea definido como superestructura, sub estructura o fundación. Los ejemplos incluyen la colocación de barras de refuerzo de metal debidamente ancladas al elemento existente en la forma establecida en los estudios y diseños antes de verter el hormigón; o colocar las placas de refuerzo metálicos en la intersección de varios elementos; o realizar el reforzamiento mediante la implementación de sistemas compuestos como el refuerzo con fibra de carbono; o utilización de aceros estructurales; o implementación de reforzamiento mediante tensiona miento exterior de los elementos requeridos. Es de resaltar que puede llevarse a cabo la combinación de varias

de las actividades mencionadas según lo establezcan los estudios y diseños para el reforzamiento estructural. En ningún caso se tiene en cuenta el componente sísmico, ni un análisis geotécnico de las fundaciones, ni estudios hidráulicos de la estructura; puesto que la actividad consiste en reforzar los elementos que se encuentran en mal estado y permitir aumentar la vida útil de la misma. Las actividades de reforzamiento se realizan para recuperar la capacidad por la acción de agentes externos a la estructura como ataques terroristas; accidentes y/o colisiones; fuerza mayor o caso fortuito donde se presente una mayor acción de las cargas por vientos, mayor fuerza de la corriente, material de arrastre y condiciones de sedimentos; y el empuje de tierras no contempladas en los diseños iniciales. Además de ataques por agentes químicos y/o la falta de mantenimiento de los elementos estructurales los cuales afectan la durabilidad y la estabilidad de la estructura.

Esta actividad no implica actualizar la capacidad de carga de la estructura.

Estas actividades requieren del mantenimiento previo de los elementos estructurales**.**

2.126 Reforzamiento Estructural o Rehabilitación Estructural de puentes: Son los trabajos de reparación con los cuales se pretende que los puentes aumenten su periodo de vida útil e incluyen la intervención de los elementos estructurales del puente. El reforzamiento abarca desde la rehabilitación del concreto degradado, la renovación de elementos, aumento de las secciones de los elementos, adición de refuerzo y postensionamientos externos.

2.127 Remuneración Ambiental y SST: Será la remuneración máxima prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por el cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con las Labores Ambientales y SST.

Los montos y plazos en los cuales será cancelada la Remuneración Ambiental y SST, se encuentran descritos en el Contrato y por lo tanto, no existirá remuneración o reconocimiento adicional por parte del IDU por concepto de ejecución de obligaciones relacionadas con las Labores Ambientales y SST.

2.128 Remuneración de Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica: Será la remuneración máxima prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por el cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con las Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica.

Los montos y plazos en los cuales será cancelada la Remuneración de Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, se encuentran descritos en el Contrato y por lo tanto, no existirá remuneración o reconocimiento adicional por parte del IDU por concepto de ejecución de obligaciones relacionadas con las Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica.

2.129 Remuneración por Adecuación de Desvíos: Será la remuneración prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por la ejecución de las Obras de Adecuación de Desvíos.

El valor de esta remuneración será el equivalente a la multiplicación de las Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos ejecutadas por el Contratista y que no resulten imputables a éste, por el valor de los Precios Unitarios para Adecuación de Desvíos señalados en el Presupuesto de la Licitación y en la Oferta presentada por el Contratista, hasta por el valor señalado en el Contrato.

El plazo y condiciones en las cuales será cancelada la Remuneración por Adecuación de Desvíos se encuentran descritos en el Contrato.

2.130 Remuneración por Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos: Será la remuneración máxima prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por el cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con el Componente de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos.

Los montos y plazos en los cuales será cancelada la Remuneración por Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos, se encuentran descritos en el Contrato y por lo tanto, no existirá remuneración o reconocimiento adicional por parte del IDU por concepto de ejecución de obligaciones relacionadas con el Componente de Manejo de Tránsito Señalización y Desvíos.

2.131 Remuneración de Obras Especiales: Será la remuneración prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por la ejecución de las Obras Especiales.

El valor de esta remuneración será el equivalente a la multiplicación de las Cantidades de Obra para Obras Especiales ejecutadas por el Contratista y que no resulten imputables a éste, por el valor de los Precios Unitarios para Obras Especiales, hasta por el valor señalado en el Contrato.

El plazo y condiciones en las cuales será cancelada la Remuneración de Obras Especiales se encuentran descritos en el Contrato

2.132 Remuneración por Mantenimiento o Remuneración para Obras y Labores de Mantenimiento: Será la remuneración máxima prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por el cumplimiento de sus obligaciones contractuales de resultado relacionadas con las Obras y Labores de Mantenimiento.

Los montos y plazos en los cuales será cancelada la Remuneración por Mantenimiento, se encuentran descritos en el Contrato y por lo tanto, no existirá remuneración o reconocimiento adicional por parte del IDU por concepto de ejecución de obligaciones relacionadas con las Obras y Labores de Mantenimiento.

2.133 Remuneración Mayores Cantidades de Obras Especiales: Será la remuneración prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por la ejecución de las Mayores Cantidades de Obras Especiales.

El valor de esta remuneración será el equivalente a la multiplicación de las Mayores Cantidades de Obra para Obras Especiales ejecutadas por el Contratista y que no resulten imputables a éste, por el valor de los Precios Unitarios para Obras especiales.

El plazo y las condiciones en los cuales será cancelada la Remuneración por Mayores Cantidades de Obras Especiales se encuentran descritos en el Contrato. En todo caso, la Remuneración por Mayores Cantidades de Obra para Obras especiales estará sujeta a la aprobación del Interventor y posterior no objeción del IDU, en los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato y en el Manual de Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU.

2.134 Remuneración por Mayores Cantidades de Obra para Redes: Será la remuneración prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por la ejecución de las Mayores Cantidades de Obras para Redes**.**

El valor de esta remuneración será el equivalente a la multiplicación de las Mayores Cantidades de Obra para Redes ejecutadas por el Contratista y que no resulten imputables a éste, por el valor de los Precios Unitarios para Redes señalados en el Presupuesto de la Licitación y en la Oferta presentada por el Contratista.

El plazo y las condiciones en los cuales será cancelada la Remuneración por Mayores Cantidades de Obras para Redes se encuentran descritos en el Contrato. En todo caso, la Remuneración por Mayores Cantidades de Obra para Redes estará sujeta a la aprobación del Interventor y posterior no objeción del IDU, en los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato y en el Manual de Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU.

2.135 Remuneración por Mayores Cantidades de Adecuación de Desvíos: Será la remuneración prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por la ejecución de las Mayores Cantidades de Obras para Adecuación de Desvíos.

El valor de esta remuneración será el equivalente a la multiplicación de las Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos ejecutadas por el Contratista y que no resulten imputables a éste, por el valor de los Precios Unitarios para Adecuación de Desvíos señalados en el Presupuesto de la Licitación y en la Oferta presentada por el Contratista.

El plazo y las condiciones en los cuales será cancelada la Remuneración por Mayores Cantidades de Obras para Adecuación de Desvíos se encuentran descritos en el Contrato. En todo caso, la Remuneración por Mayores Cantidades de Obra para Adecuación de Desvíos estará sujeta a la aprobación del Interventor y posterior no objeción del IDU, en los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato y en el Manual de Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU

2.136 Remuneración de las Obras Para Redes: Será la remuneración prevista en el Contrato, a la cual tiene derecho el Contratista por la ejecución de las Obras para Redes.

El valor de esta remuneración será el equivalente a la multiplicación de las Cantidades de Obra para Redes ejecutadas por el Contratista y que no resulten imputables a éste, por el valor de los Precios Unitarios para Redes señaladas en el Presupuesto de la Licitación y en la Oferta presentada por el Contratista, sin perjuicio del reconocimiento de las eventuales Mayores Cantidades de Obras para Redes a que hubiere lugar, en los términos señalados en el Contrato.

El plazo y las condiciones en los cuales será cancelada la Remuneración de las Obras Para Redes se encuentran descritos en el Contrato.

2.137 Remuneración para Obras de Construcción: Será el valor global que remunera enteramente al Contratista por la ejecución de las obligaciones emanadas del presente Contrato, en los términos, condiciones y plazos contenidos en el mismo, así como por la asunción de los riesgos que, de acuerdo con las estipulaciones del presente Contrato y con la naturaleza de sus obligaciones le corresponde soportar.

El valor de esta remuneración y el mecanismo de pago de la misma, será el que se describe en el Contrato.

La ejecución de las obligaciones correspondientes al Componente de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos, Labores Ambientales y SST, Labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, Obras para Redes, Obras de Adecuación de Desvíos, Obras Especiales así como las actividades asociadas al Fondo de Compensaciones y Mantenimiento cuentan con una remuneración propia, e independiente de la Remuneración para Obras de Construcción, sin perjuicio de la estructura de la oferta presentada por el Contratista en la Licitación.

2.138 Repotenciación estructural: Es el reforzamiento del conjunto de elementos estructurales de tal forma, que se pueda adicionar la capacidad de la estructura mediante procesos

constructivos que garanticen el aumento de la capacidad para la cual fue diseñada inicialmente. En el caso específico de los puentes involucra la actualización de cargas por el nuevo camión de diseño según lo establecido en el Código Colombiano de diseño sísmico de puentes – sección A.3.4 CARGA VIVA. y/o la necesidad de adosar nuevos elementos (involucran nuevas cargas) para realizar ampliación del tablero y/o añadir pasos de tuberías y/o redes de servicios públicos o cualquier otro requerimiento de carga que no se encontraba previsto en el diseño inicial de la estructura. Por ende, no involucra el componente sísmico.

Estas actividades requieren del mantenimiento previo de los elementos estructurales.

2.139 Sardinel: Elemento que separa una calzada del andén o del separador de una vía.

2.140 Sede Férrea: Inmueble caracterizado por contener en un solo predio, edificios de servicio, mantenimiento y operación ferroviaria, dentro los que pueden estar, estación de pasajeros, talleres férreos, campamentos, bodegas entre otros.

2.141 Señalización: Conjunto de señales destinado a regular el tránsito. Dichas señales pueden ser señales verticales y señalización horizontal o demarcaciones.

2.142 Señalización Vertical: Dispositivos físicos que indican la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías; se instalan para transmitir órdenes o instrucciones mediante palabras o símbolos.

2.143 Separador: Franja de una vía dispuesta en forma longitudinal y paralela al eje de la misma, que separa y canaliza flujos de circulación. Pueden ser centrales y laterales o intermedios.

2.144 Sistema Transmilenio: Es el conjunto de predios, bienes, equipos, señales, paraderos, Estaciones, instalaciones, patios y talleres, Puentes Peatonales, sistemas de operación y control, infraestructura y demás equipamiento vial que conforman el sistema de transporte terrestre automotor masivo de pasajeros bajo la modalidad de autobuses de la ciudad de Bogotá D.C.

2.145 Subsistema Vial: Es uno de los subsistemas que compone el sistema de movilidad y que está a su vez conformado por los siguientes componentes: Malla vial arterial, malla vial intermedia, malla vial local, alamedas y pasos peatonales, red de ciclorrutas y corredores de movilidad local, malla vial rural.

2.146 Taller Férreo: Edificio o edificios especializados para la atención y mantenimiento de los diferentes componentes de un sistema ferroviario, dentro de los que están el material rodante y los diferentes equipos eléctricos y electromecánicos.

2.147 Tráfico o tránsito vehicular: Es el Volumen de vehículos que circulan por un punto específico de infraestructura de transporte periódicamente o en un periodo de tiempo determinado.

2.148 Transmilenio: Es la sociedad pública por acciones para el Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A. creada mediante escritura pública No. 1.528 del 13 de octubre de 1.999 otorgada en la Notaría 27 del Círculo de Bogotá D.C. y autorizada mediante el Acuerdo 004 del 04 de febrero de 1.999 del H. Concejo de Bogotá D.C.

Para todos los efectos de este Contrato se entenderá que las obligaciones, riesgos y responsabilidades de TRANSMILENIO estarán circunscritas a lo establecido en el convenio interadministrativo del 20 de Septiembre de 2001 celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano —IDU- y la Sociedad para el Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A y en particular a efectuar los correspondientes pagos al Contratista a

manera de remuneración, de conformidad con lo establecido en el Contrato, previa solicitud expresa y escrita del IDU.

En cualquier caso, en que el Contrato mencione una obligación de pagar alguna suma de dinero al Contratista, por cualquiera de los conceptos señalados en el Contrato, se entenderá que TRANSMILENIO será el encargado de hacer efectivo dicho pago siempre que medie solicitud expresa, previa y escrita del IDU.

2.149 Valor Estimado del Contrato: El Valor Estimado del Contrato corresponde a sumas que se encuentran apropiadas para el efecto en el presupuesto de TRANSMILENIO, con vigencias futuras.

2.150 Valor de compensaciones y ensayos de laboratorio: Se entenderán como el valor reembolsable que surja de las compensaciones SDA de acuerdo con los actos administrativos que sobre el particular expidan las entidades competentes, así como los Ensayos de Laboratorio – incluidos aquellos derivados de hallazgos arqueológicos - que requieran ser reembolsados de acuerdo con la ejecución del contrato y conforme lo previsto en el Contrato

2.151 Vehículo: Es todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

2.152 Vías: Es la zona de la vía destinada a la circulación de vehículos, se define como franja de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

2.153 Vías Férreas y/o Corredores Férreos: Son las infraestructuras del transporte, cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos férreos exclusivamente (trenes, locomotoras, vagones) que circulan en carrileras y/o rieles especializados, en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad.

2.154 Vías Fluviales: Se entiende como vía fluvial los ríos, caños, esteros o cuerpos de agua de origen fluvial que se utilizan como medio de transporte de pasajeros /o carga.

2.155 Vía Peatonal: Son áreas o zonas de la ciudad destinadas para el tránsito exclusivo de peatones donde está restringida la circulación de vehículos motorizados.

2.156 Vías Rurales: Son las vías que permiten el acceso o entrada a fincas, haciendas o campos, las cuales se encuentran localizadas dentro del perímetro rural de la población.

2.157 Vías Urbanas: Son las calles, carreras, transversales, avenidas, diagonales, glorietas, autopistas, troncales, variantes, o a la denominación establecida según la nomenclatura de la población correspondiente, las cuales se encuentran localizadas dentro de su perímetro urbano.

Nota: Para proyectos de infraestructura vial que se hayan construido fuera del Territorio Nacional, se consideran Vías Urbanas aquellas que sean certificadas por la entidad contratante mediante alguno de los documentos válidos establecidos en el presente pliego de condiciones para la acreditación de la experiencia, donde se indique que el ancho de calzada es mayor o igual a siete (7.0) metros, o que se acrediten tres o más carriles vehiculares por calzada.

2.158 Vías Veredales: Para el presente proceso se entiende por vías veredales las que permiten el acceso o entrada a veredas, las cuales se encuentran localizadas dentro del perímetro rural de la población.