ANEXO TÉCNICO

OBJETO:

Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros, entre el Departamento Administrativo de la Prosperidad Social – DPS y la Corporación para la Reconstrucción de la cuenca del río Páez y zonas aledañas- Corporación NASA KIWE para brindar la asistencia técnica y financiera para el desarrollo de obras de infraestructura vial, en comunidades étnicas del departamento del Cauca y Huila con el propósito de aportar a la inclusión socioeconómica y la superación de la pobreza, la consolidación y estabilización de los territorios, la reconciliación y la paz con enfoque étnico y territorial. (anexo 1).

ALCANCE:

A través del presente Convenio Interadministrativo **LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS,** deberá ejecutar todas las acciones necesarias para concluir el proceso de maduración de los proyectos incluidos en el presente anexo, así como la contratación y ejecución de las obras respectivas y la liquidación de los contratos derivados.

De acuerdo con la información radicada por la **CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS**, así como atendiendo la priorización que dicha entidad ha dado para la ejecución de los proyectos, a continuación, se relacionan los proyectos que se ejecutaran a través del Convenio Interadministrativo que se suscriba para tal fin:

No.	RESGUARDO / COMUNIDAD	MUNICIPIO	DEPTO	NOMBRE DEL PROYECTO	VIA INTERVENIR	VALOR (SUBSANACIÓN)	LONG. (M)
1	Resguardo Indígena de Tacueyó	Toribio	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN EL RESGUARDO INDIGENA DE TACUEYÓ EN EL MUNICIPIO DE TORIBÍO, DEPARTAMENTO DEL CAUCA.	Vía cruce ruta 3702 a la Fonda – Santo Domingo	$ 530.026.673	275
2	Resguardo Indígena de San Francisco	Toribio	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN EL RESGUARDO INDIGENA DE SAN FRANCISCO EN EL MUNICIPIO DE TORIBÍO EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA.	Vía CRUCE RUTA 26CC03 SAN FRANCISCO-SANTA RITA	$ 566.842.156	230
3	Resguardo Indígena de Jámbalo	Jambalo	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN RESGUARDO INDIGENA DE JAMBALO EN MUNICIPIO DE JAMBALO EN DEPARTAMENTO DEL CAUCA	Vía – La Mina – Sector Lomitas - 25KA25-1	$ 981.329.692	383
4	Resguardo Indígena de Corinto	Corinto	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN RESGUARDO INDIGENA DE CORINTO EN MUNICIPIO DE CORINTO EN DEPARTAMENTO DEL CAUCA.	Vía distinguida con el código 26KA92	$ 524.989.678	200
5	Resguardo Indígena de Quichaya	Silvia	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN EL RESGUARDO INDIGENA DE QUICHAYA EN EL MUNICIPIO DE SILVIA EN EL	Vía de la vereda Quichaya	$ 518.558.950	260

				DEPARTAMENTO DEL CAUCA			
6	Resguardo Indígena de Kizgo	Silvia	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN EL RESGUARDO INDIGENA DE KIZGO EN EL MUNICIPIO DE SILVIA EN EL DEPARTAMENTO DE CAUCA	Vía distinguida con el código 26KA93 a Los Milagros	$ 552.224.557	200
7	Resguardo Indígena de Ambaló	Silvia	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN EL RESGUARDO INDIGENA DE AMBALO EN EL MUNICIPIO DE SILVIA EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA	Vía distinguida con el código 26KA86 a El Alizal	$ 554.376.099	180
8	Resguardo Indígena de Jebala	Totoró	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN RESGUARDO INDIGENA DE JEBALA EN MUNICIPIO DE TOTORO EN DEPARTAMENTO DEL CAUCA.	Vía distinguida con el código 25KA18-3	$ 584.058.129	210
9	Resguardo Indígena de Suin	Paez	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN EL RESGUARDO INDIGENA DE SUIN EN EL MUNICIPIO DE PAEZ EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA	Vía SUIN	$ 605.726.017	200
10	Resguardo Indígena de Huellas Caloto	Caloto	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN EL RESGUARDO INDIGENA DE HUELLAS CALOTO EN EL MUNICIPIO DE CALOTO EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA	Vía 31KA01-2 CRUCE RUTA 31CC01 HUELLAS LOMA PELADA – LOMA GRUESA	$ 528.473.838	220
11	Resguardo Indígena de Pioya	Caldono	Cauca	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN RESGUARDO INDIGENA DE PIOYA EN MUNICIPIO DE CALDONO EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA.	Vía de la vereda El Carmen	$ 572.967.010	210
12	San Francisco Alto	La plata	Huila	CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN VEREDA SAN FRANCISCO ALTO EN MUNICIPIO DE LA PLATA EN DEPARTAMENTO DEL HUILA.	Vía que comunica con la vereda San Francisco Alto	$ 527.985.885	220
TOTAL						**$7.047.558.684**	**2.788**

Estos proyectos fueron presentados y priorizados por **LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS** y se encuentran en proceso de maduración, la cual deberá culminarse en marco de las obligaciones del convenio interadministrativo que se suscriba, razón por la cual, tanto el valor como el plazo y la longitud pueden ser susceptibles de cambios; así mismo, como resultado de la etapa de maduración, este listado podrá ser objeto de una redistribución de los proyectos, incluyendo la exclusión de los proyectos allí contenidos y la inclusión de nuevos proyectos según se acuerde, es por ello que se considera pertinente incluir dentro de las obligaciones de **LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS** las siguientes:

- En caso de que se requiera, realizar, dentro del mes siguiente a la suscripción del presente convenio, y como requisito previo para adelantar el proceso de contratación, las subsanaciones a las observaciones efectuadas por **PROSPERIDAD SOCIAL**, o **LA INTERVENTORÍA ASIGNADA**, a los documentos

que hacen parte del proyecto.

- Llevar a cabo todas las actuaciones que sean de su competencia para garantizar que el proyecto se encuentre en fase de maduración III.

- **LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS** se obliga en ajustar el presupuesto del proyecto, presentado en la presente etapa, de acuerdo con las observaciones que para tal fin presente **PROSPERIDAD SOCIAL** y/o **LA INTERVENTORÍA ASIGNADA**.

VALOR:

El valor total del convenio está compuesto por los recursos en dinero que aportará **PROSPERIDAD SOCIAL – FIP**, más el valor de la contrapartida que aportará **LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS**, será hasta por la suma de **SIETE MIL CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES SETECIENTOS TREINTA Y SEIS MIL QUINIENTOS CATORCE PESOS. ($7.156.736.514),** incluidos todos los impuestos, y está discriminado de la siguiente manera:

SEIS MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES SESENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS TREINTA Y DOS PESOS. ($6.364.069.332), incluidos todos los impuestos y costos requeridos para cubrir el valor de las obras, correspondientes al aporte de PROSPERIDAD SOCIAL – FIP.

LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS, aportará los estudios y diseños para la ejecución del proyecto en referencia como aporte en especie al convenio interadministrativo de acuerdo con la certificación adjunta en la cual se indica lo siguiente:

"Que como aporte de contrapartida **DE LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS DE LA ZONA DE IPIALES - LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS** y en el marco de lo establecido en el Decreto 252 de 2020, el aporte de la Organización se encuentra representado en el conjunto acumulado de saberes, experiencias y conocimientos de los pueblos y organizaciones indígenas, tomando en consideración que este conocimiento es de tipo colectivo y comunitario, es intangible y se ha mantenido a través de las generaciones por la tradición oral y en su mayoría no se cuenta sistematizado ni complicado en textos o documentos, por lo que resulta de gran importancia para la ejecución de este convenio interadministrativo , los saberes y tradiciones que serán compartidos por los pueblos y organizaciones indígenas en cada uno de los territorios. Dicha contrapartida será certificada por el Representante Legal de la Organización".

Además, "*se realiza el aporte de estudios preliminares para la estructuración del proyecto, los cuales hasta la fecha ya se encuentran radicados al DPS" y cuyo valor asciende a la suma de suma* ***DE OCHENTA Y SEIS MILLONES TRESCIENTOS VEINTISIETE MIL OCHOCIENTOS TREINTA PESOS ($ 86.327.830) M/CTE***

Los estudios preliminares consisten en los estudios y diseños (Geotecnia, Topografía, Diseño Geométrico, Estudio de Tránsito, Diseño de pavimentos, diseño de Señalización, Presupuesto, Cronograma, entre otros) que se han presentado para la maduración de los proyectos, y de los cuales se extractaron los valores de obra para cada proyecto, indicado anteriormente.

La interventoría social será contratada por **LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS** por valor de **SEISCIENTOS OCHENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS PESOS ($ 683.489.352)** y supervisada directamente por Prosperidad Social.

El Valor administración **encargo Fiduciario VEINTIDÓS MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL: ($22.850.000**).

LA INTERVENTORÍA será contratada y supervisada directamente por **LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS**, razón por la cual su costo se incluye dentro del valor del Convenio Interadministrativo.

PERMISOS, LICENCIAS, AUTORIZACIONES, Y CERTIFICACIONES

Frente a los permisos y/o licencias ambientales, el Contratista deberá presentar oficio de respuesta de la Corporación Autónoma o autoridad competente donde informe sobre los permisos y licencias ambientales que se requieran para el desarrollo del proyecto. En virtud de lo anterior, previo al inicio de las obras, el cooperante debe gestionar y obtener el Permiso o Licencia Ambiental, según corresponda.

NORMATIVIDAD Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS APLICABLES AL PROYECTO

Para el desarrollo de las obras objeto del presente convenio, aplican las Normas Técnicas del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), las cuales comprenden principalmente las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras, adoptadas mediante la Resolución 4561 del 29 de noviembre de 2022, expedida por el Ministerio de Transporte a través del INVIAS, como norma técnica para los proyectos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se deberán cumplir los lineamientos establecidos en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras y en la Guía de Diseño de Pavimentos con Placa-Huella, documentos oficiales vigentes que orientan los criterios técnicos para la ejecución de estas obras.

De otra parte, la **CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS DE LA ZONA DE IPIALES - LA CORPORACIÓN NACIONAL PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RIO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS**, en el marco de los estudios y diseños del proyecto, elaboró y presentó las especificaciones técnicas que están en concordancia con las normas INVIAS y coherentes con cada uno de los ítems reportados en el esquema del presupuesto, las cuales se encuentran detalladas en el Anexo 01 que acompaña el presente documento.

PLAZO:

De acuerdo con los plazos propuestos para la ejecución de las obras, el plazo estimado para la ejecución del Convenio Interadministrativo es de **nueve (9) meses**.

ÍTEM	ETAPA	PLAZO (Meses)	MESES								
			1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Maduración de los proyectos (jurídica, técnica, social y de sostenibilidad)	1									
2	Proceso de contratación derivada	1									
3	Ejecución obras	3									
4	Ejecución de interventoría	4									
4	Liquidación contratación derivada	2									

El plazo de ejecución de obras se ha considerado, teniendo en cuenta la duración más larga de un proyecto, la cual es de cinco (5) meses, bajo la premisa que los proyectos deberán ejecutarse de manera simultánea.

SEGMENTOS POR INTERVENIR

A continuación, se presentan las fichas resumen correspondientes a cada uno de los tramos a intervenir en el proyecto, las cuales contienen información relevante sobre sus características técnicas, ubicación y alcance de las actividades previstas.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA			
Municipio: TORIBÍO	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena Tacueyó	
Tramo No.: 1	**Vía a intervenir:**	VÍA CRUCE RUTA 3702 A LA FONDA – SANTO DOMINGO TRAMO K0+060 - K0+275	**Long. a intervenir (m):** 275

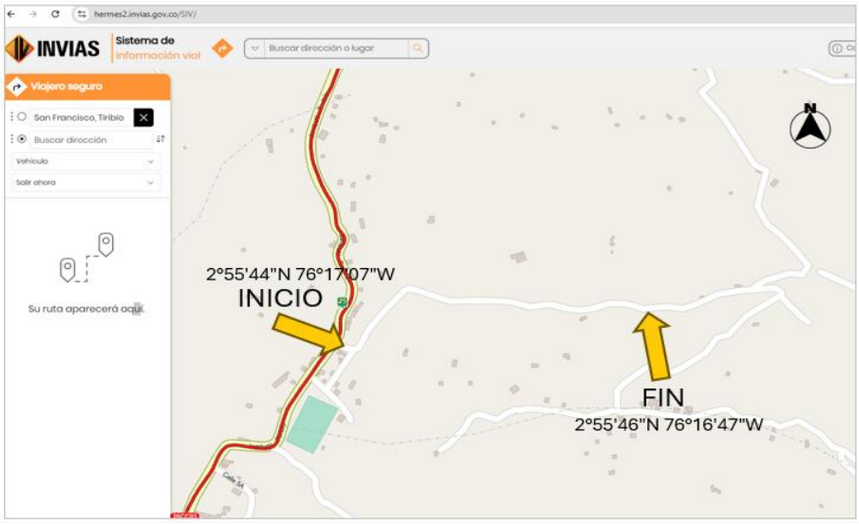
INFORMACIÓN TECNICA

En la vereda La Fonda, del resguardo de Tacueyó, municipio de Toribio, departamento del Cauca, sobre la vía identificada con el código 37KA22, y denominada cruce ruta 3702 a la Fonda – Santo Domingo, tiene una longitud de 6940 m; ancho promedio de 2.88 m; tiene 2836 m en tierra en regular estado y 3866 m en tierra en mal estado; presenta 241 m con mejoramiento en regular estado.

DISEÑO DE PAVIMENTOS: Se hace entrega de planos y detalles constructivos para las placas huella, sin embargo, se tiene pendiente la entrega del informe del diseño del pavimento, basados en los resultados del estudio de suelos realizado.
DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.
PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.
PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA			
Municipio: Toribío	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena de San Francisco	
Tramo No.: 2	**Vía a intervenir:**	VÍA CRUCE RUTA 26CC03 SAN FRANCISCO-SANTA RITA TRAMO K0+000 - TRAMO K0+230	**Long. a intervenir (m)**: 230



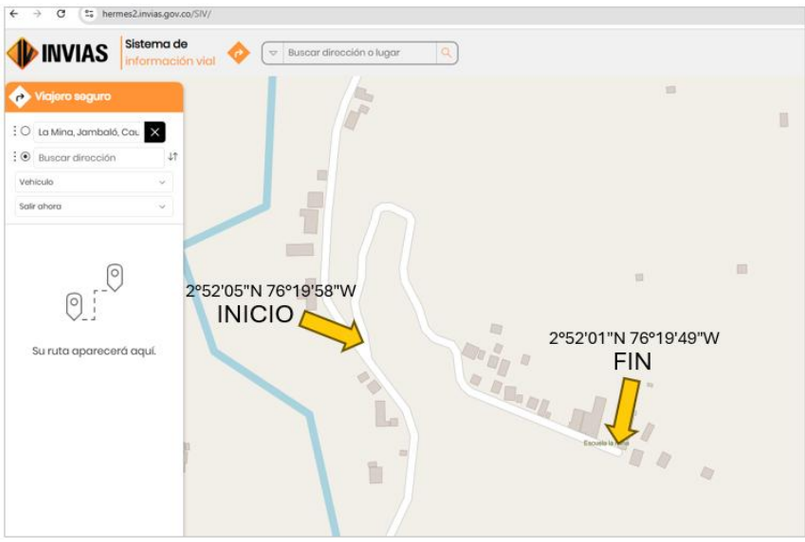
INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena de San Francisco, Municipio de Toribio, departamento del Cauca, sobre la vía identificada con el código 26KA03-49, denomonada CRUCE RUTA 26CC03 SAN FRANCISCO-SANTA RITA, se cuenta con vía en material de afirmado, en mal estado, hecho que impide el fácil acceso de la comunidad.

TOPOGRAFÍA DE LA ZONA: Toribío Santa Rita: Se entrega plano y secciones transversales pero no se encuentra debidamente firmado.
ESTUDIO DE SUELOS: El plano de localización general presentado en el informe no coincide con el segmento objeto de intervención.
DISEÑO GEOMÉTRICO: Se plantea diseño para camión C2, se debe evaluar la pertinencia de éste o implementar para un camión C3.
DISEÑO DE PAVIMENTOS: Se hace entrega de planos y detalles constructivos para las placas huella, sin embargo, se tiene pendiente la entrega del informe del diseño del pavimento, basados en los resultados del estudio de suelos realizado. Se debe aclarar el vehículo de diseño: C2 ó C3.
DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.
PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.
PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA			
Municipio: Jambaló	**Departamento:** CAUCA		**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena de Jambaló
Tramo No.: 3	**Vía a intervenir:**	VÍA – LA MINA – SECTOR LOMITAS - 25KA25-1 TRAMO K0+000 - K0+382	**Long. a intervenir (m):** 383



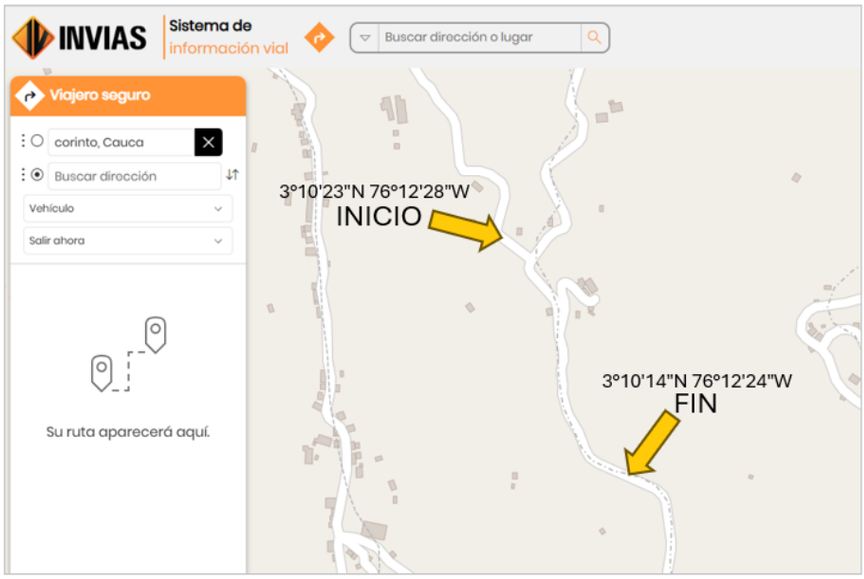
INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena de Jambaló, municipio de Jambaló, departamento del Cauca, se tiene la vía de acceso identificada con el código 25KA25-1, y denominada CRUCE RUTA 25CC25-LA MINA-SECTOR LOMITAS, la cual tiene una longitud de 727 m, de los cuales 549 presentan regular estado y 178 en mal estado, en material granular.

TOPOGRAFÍA DE LA ZONA: Se presenta informe de Topografía y plano de vista en planta, no se presenta perfil longitudinal ni secciones transversales.
DISEÑO GEOMÉTRICO: Se plantea diseño para camión C2, se debe evaluar la pertinencia de éste o implementar para un camión C3.
DISEÑO DE PAVIMENTOS: SEl diseño de pavimentos se encuentra inmerso en el estudio de suelos. Período de diseño 20 años; vehículo de diseño es C2, por lo que se debe evaluar su pertinencia o asumir uno para C3.
DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Se presenta el documento solicitado, sin embargo, este no se encuentra firmado por el profesional responsable.
PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.
PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA			
Municipio: Corinto	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena Corinto	
Tramo No.: 4	**Vía a intervenir:**	VÍA IDENTIFICADA CON EL CÓDIGO 26KA92 TRAMO K0+000 - K0+200	**Long. a intervenir (m):** 200



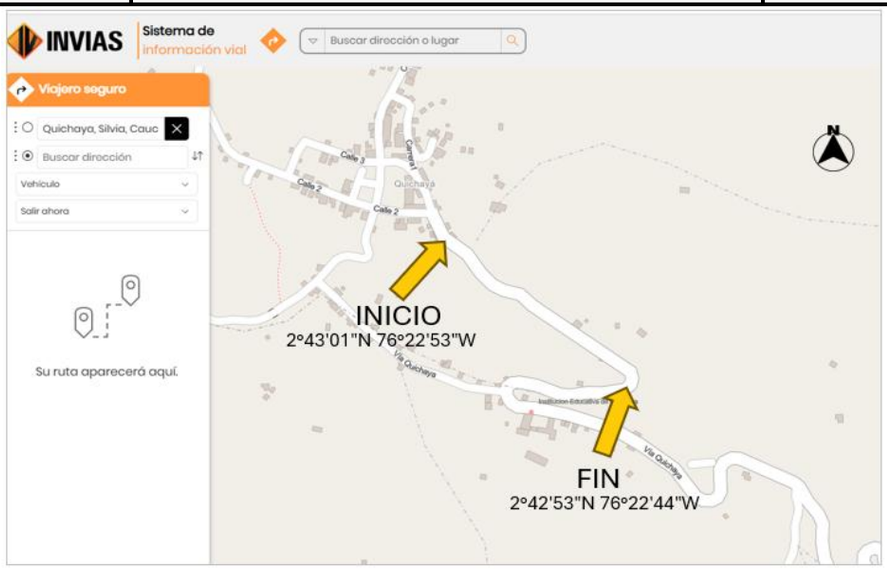
INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena de Corinto, municipio de Corinto, departamento del Cauca, se tiene la vía de acceso identificada con el código 31KA03-2, y denominada CRUCE 31CC03 RIO NEGRO-QUEBRADITAS-LAS CRUCES, la cual tiene una longitud de 11.1 Km, de los cuales 7.67 presentan regular estado y 3.43Km en mal estado, vía en material granular y material común.

TOPOGRAFÍA DE LA ZONA: Se presenta informe de Topografía. En los planos dwg hacen falta las secciones transversales.
DISEÑO GEOMÉTRICO: Se plantea diseño para camión C2, se debe evaluar la pertinencia de éste o implementar para un camión C3.
DISEÑO DE PAVIMENTOS: El diseño de pavimentos se encuentra inmerso en el estudio de suelos.
DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.
PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.
PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA			
Municipio: Silvia	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena de Quichaya	
Tramo No.: 5	**Vía a intervenir:** CRUCE RUTA 25CC22 QUICHAYA-ALTAMIRA	**Long. a intervenir (m)**: 260	



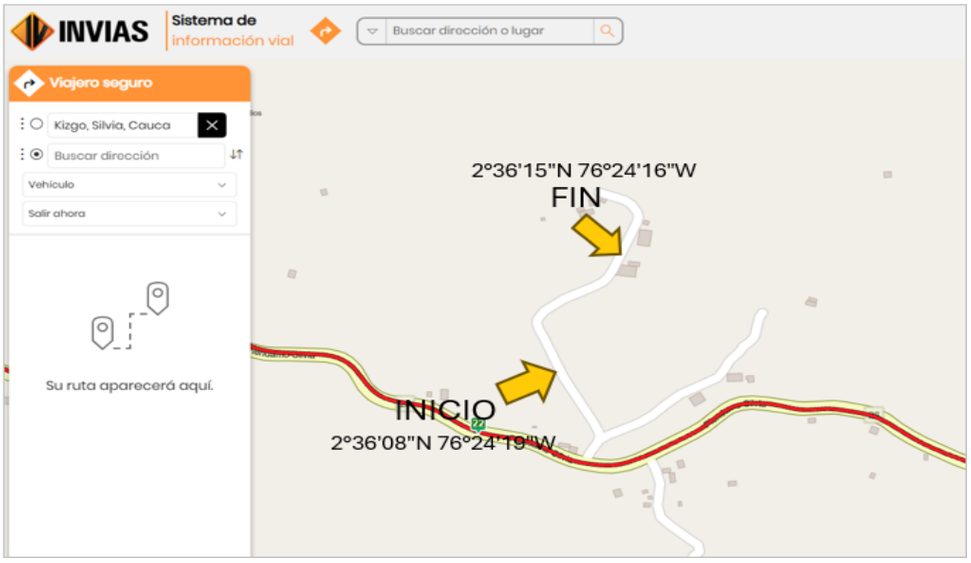
INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena de Quichaya, municipio de Silvia, departamento del Cauca, se tiene la vía de acceso identificada con el código 16865, y denominada CRUCE RUTA 25CC22 QUICHAYA-ALTAMIRA, la cual tiene una longitud de 3.35Km, de los cuales 0.01 está en buen estado, 2.26 presentan regular estado y 1.08Km en mal estado, vía en material granular y material común. Ancho promedio de 3.43m.

DISEÑO GEOMÉTRICO: Se presenta diseño geométrico: vehículo de diseño C2, velocidad de diseño 20 Km/h. Se presentan planos de planta perfil debidamente firmados. Se presentan secciones transversales en formato DWG, sin embargo estos no tienen formato y consecuente,mente no se encuentran firmados..
DISEÑO DE PAVIMENTOS: El diseño de pavimentos se encuentra inmerso en el estudio de suelos.
DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.
PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.
PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA		
Municipio: Silvia	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena de Kizgo
Tramo No.: 6	**Vía a intervenir:** VÍA CÓDIGO 26KA93 A LOS MILAGROS TRAMO K0+020 - K0+200	**Long. a intervenir (m):** 200



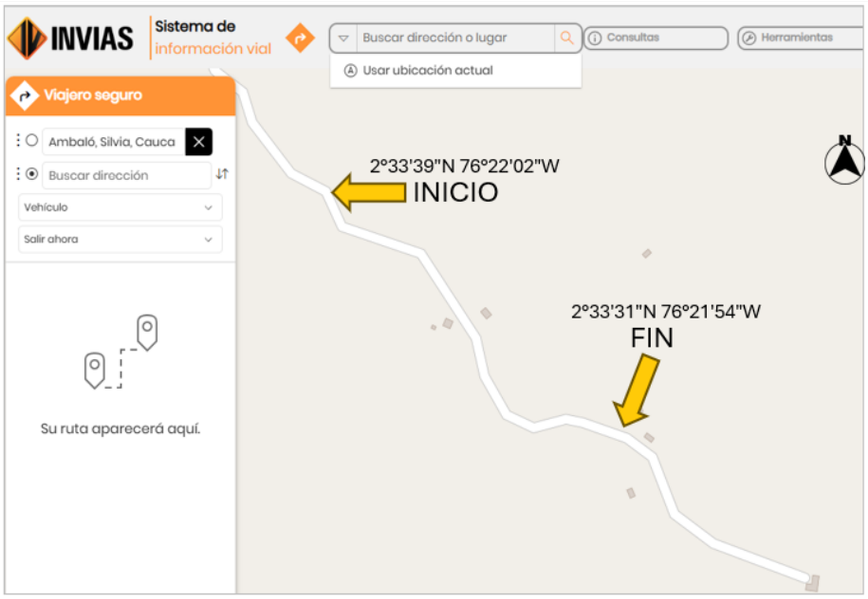
INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena de Kizgo, municipio de Silvia, departamento del Cauca, se tiene la vía de acceso identificada con el código 26KA93, y denominada RAMAL REMEDIOS, la cual tiene una longitud de 0.26Km, y el 100% presenta regular estado, en material común. Ancho promedio de 2.83m.

DISEÑO GEOMÉTRICO: SSe presenta diseño geométrico:vehículo de diseño C2, velocidad de diseño 20 Km/h. Se presentan planos de planta perfil debidamente firmados. NO se presentan planos en DWG. No se presentan secciones transversales de la vía.
DISEÑO DE PAVIMENTOS: Se presenta estudio de suelos, en el cual, en el capítulo 6.1 se determinan espesores de subbase y placa huella y se dictan algunas reomendaciones.
DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.
PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.
PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA		
Municipio: Silvia	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena de Ambaló
Tramo No.: 7	**Vía a intervenir:** CRUCE RUTA 26CC2A AMBALO - AGOYAN - CHULUAMBO	**Long. a intervenir (m):** 180



INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena de Ambaló, municipio de Silvia, departamento del Cauca, se tiene la vía de acceso identificada con el código 26KA86, y denominada CRUCE RUTA 26CC2A AMBALO - AGOYAN - CHULUAMBO, la cual tiene una longitud de 7.55Km, de los cuales 0.37Km presentan buen estado, 6.19Km regular estado y 1Km mal estado, algunos sectores están a nvel de material granular y otros en material común. Ancho promedio de 3.65m.

DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.

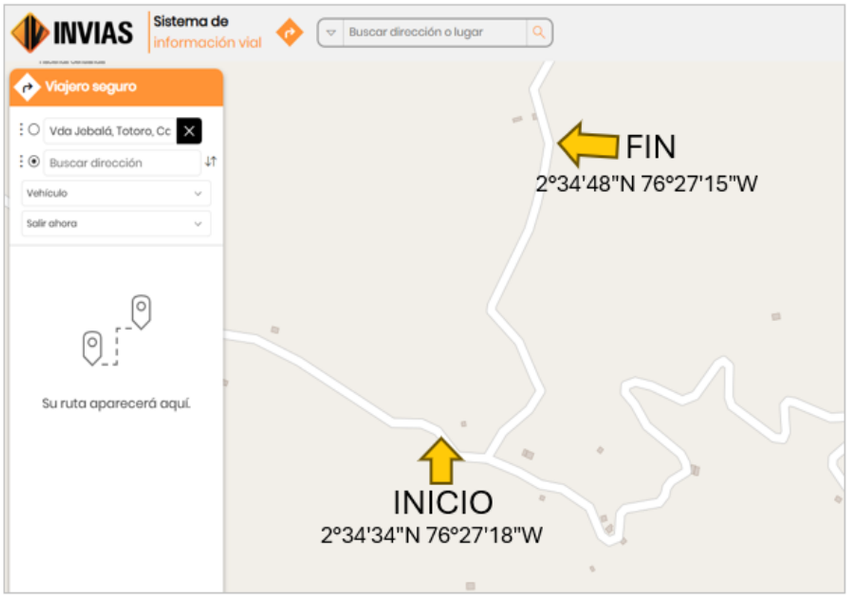
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.

PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.

PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA			
Municipio: Totoro	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena de Jebalá	
Tramo No.: 8	**Vía a intervenir:**	VÍA CON CÓDIGO 25KA18-3 TRAMO K0+000 - K0+210	**Long. a intervenir (m):** 210



INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena de Jebalá, municipio de Totoro, departamento del Cauca, se tiene la vía de acceso identificada con el código 25KA18-3, la cual tiene una longitud de 1.3Km, de los cuales 0.8Km presentan regular estado y 0.5Km mal estado, algunos sectores están a nvel de material granular y otros en material común. Ancho promedio de 3.36m.

DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.

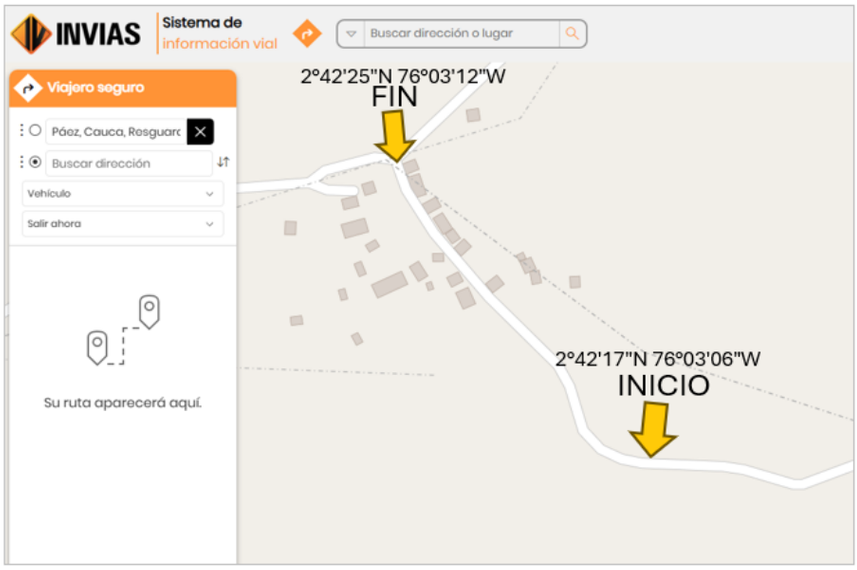
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.

PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.

PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA		
Municipio: Paez	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena de Suin
Tramo No.: 9	**Vía a intervenir:** VÍA SUIN TRAMO K0+000 - K0+200	**Long. a intervenir (m):** 200



INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena de Suin, municipio de Paez, departamento del Cauca, se tiene la vía de acceso en material común, en su mayor parte en mal estado y con dificultades de acceso para la comunidad.

DISEÑO GEOMÉTRICO: Las secciones transversales del archivo dwg no tienen formato por tanto no están debidamente firmados. No se presentan secciones transversales en PDF. No se presenta planta - perfil en formato DWG

DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.

INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.

PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.

PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA			
Municipio: Caloto	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena Huellas de Caloto	
Tramo No.: 10	**Vía a intervenir:**	VÍA 31KA01-2 CRUCE RUTA 31CC01 HUELLAS LOMA PELADA – LOMA GRUESA TRAMO K0+000 - K0+220	**Long. a intervenir (m):** 220

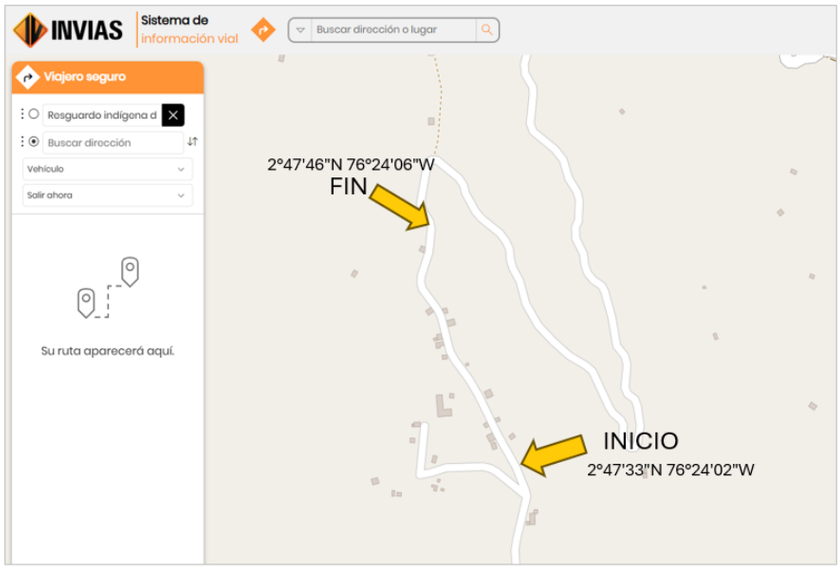
INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena Huellas de Caloto, municipio de Caloto, departamento del Cauca, se tiene la vía de acceso identificada con el código 31KA01-2, denominada CRUCE RUTA 31CC01-HUELLAS-LOMA PELADA-LOMA GRUESA, la cual tiene una longitud de 20.21Km, de los cuales 12.11Km presentan buen estado, 7.28Km presentan regular estado y 0.82Km mal estado, algunos sectores están a nvel de material granular y otros en material común. Ancho promedio de 3.46m.

DISEÑO DE PAVIMENTO: Período de diseño 20 años, sin embargo no aclara si se diseñó para camión C2 ó C3
DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.
PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.
PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA			
Municipio: Caldono	**Departamento:** CAUCA	**Vereda/resguardo:** Resguardo Indígena de Pioyá	
Tramo No.: 11	**Vía a intervenir:**	VÍA DE LA VEREDA EL CARMEN TRAMO K0+000 - K0+210	**Long. a intervenir (m):** 210



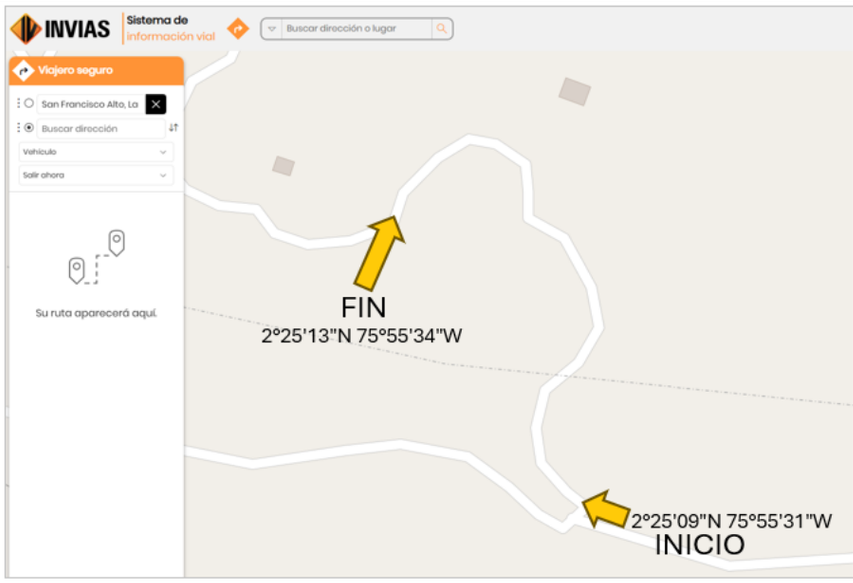
INFORMACIÓN TECNICA

En el resguardo Indígena Huellas de Pioyá, municipio de Caldono, departamento del Cauca, se tiene la vía de acceso identificada con el código 17350, denominada GRANADILLO-EL CARMEN, la cual tiene una longitud de 6.97Km, de los cuales 4.26Km presentan regular estado y 2.712Km mal estado, algunos sectores están a nvel de material granular y otros en material común. Ancho promedio de 3.37m.

DISEÑO DE PAVIMENTO: Período de diseño 20 años, sin embargo no aclara si se diseñó para camión C2 ó C3
DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.
PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.
PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

CONSTRUCCIÓN PLACAS HUELLA - CONVENIO CORPORACIÓN NASA KIWE, CAUCA Y HUILA			
Municipio: La Plata	**Departamento:** Huila	**Vereda/resguardo:** Vereda San Francisco Alto	
Tramo No.: 12	**Vía a intervenir:**	VÍA QUE COMUNICA CON LA VEREDA SAN FRANCISCO ALTO	**Long. a intervenir (m)**: 220



INFORMACIÓN TECNICA

En la vereda de San Francisco Alto, municipio de La Plata, departamento del Huila, se tiene la vía de acceso en material común, en su mayor parte en mal estado y con dificultades de acceso para la comunidad.

DISEÑO DE PAVIMENTOS: Período de diseño 20 años, sin embargo no aclara si el diseñó es para camión C2 ó C3
DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL: En cuanto a demarcación horizontal, solo se contempla en alcantarillas; podría ampliarse a bordes de vía, zonas de parqueo prohibido y pasos peatonales (si aplica). Finalmente no se menciona el mantenimiento de la señalización.
INFORME HIDROLÓGICO E HIDRÁULICO: Para el cálculo de las áreas aferentes se menciona que se estableció a través de la herramienta google earth, pero no se relaciona la imágen que así lo evidencie. Los estudios no indican el punto de descarga de las estructuras, así como tampoco la forma de entrega a los lotes localizados en el descole de las alcantarillas.
PMT: Se debe revisar al detalle el desvío para los usuarios de la vía, pues si bien se incluye el plano de señalización, éste no contiene la ruta que deben tomar los diferentes actores viales para llegar a su destino.
PLAN DE SOSTENIBILIDAD DE LA OBRA: el estado de avance de la formulación e implementación del Plan de sostenibilidad de la obra se remitirá a través del supervisor asignado por DPS.

Las anteriores observaciones surgen de la revisión realizada con base en los lineamientos establecidos en la Ficha de Revisión Documental de Prosperidad Social; Los documentos y diseños presentados cumplen con los elementos mínimos requeridos, sin embargo, se aclara que los todos los diseños presentandos en esta etapa no son definitivos ni inalterables, por lo que su validación técnica deberá realizarse en la fase contractual correspondiente.

Con el fin de verificar las condiciones actuales de los segmentos objeto del proyecto, se programó visita técnica, no obstante, no fue posible realizarla, debido a la compleja situación de orden público que atraviesan actualmente los Departamentos del Cauca y Huila. Las condiciones de seguridad en la zona no garantizan la integridad del equipo técnico ni el desarrollo adecuado de las actividades programadas, por lo que se considera necesario priorizar la protección del personal y esperar a que existan garantías suficientes para llevar a cabo la visita. En virtud de lo anterior, se tomó la decisión de elaborar las fichas técnicas relacionadas líneas atrás, con el fin de presentar información que permita visualizar sus características técnicas, ubicación y alcance de las actividades previstas.

PERSONAL MÍNIMO EXIGIBLE DE PERSONAL Y PORCENTAJE DE DEDICACIÓN

El personal mínimo exigible y el porcentaje de dedicación tanto en obra como en interventoría se establecen para garantizar la correcta ejecución y supervisión del proyecto. Este criterio define los perfiles profesionales indispensables y el tiempo efectivo que cada uno debe dedicar a las actividades asignadas, expresado como porcentaje sobre la jornada laboral, en cada uno de los frentes de trabajo. En obra, este parámetro asegura la disponibilidad continua del equipo operativo para cumplir con el cronograma y estándares de calidad; en interventoría, garantiza la presencia del personal requerido para el control técnico, administrativo y ambiental, evitando retrasos y asegurando el cumplimiento contractual:

PERSONAL PROFESIONAL , TECNICO AUXILIAR Y ADMINISTRATIVO	PERFIL PROFESIONAL	Dedicacion (%)
OBRA		
Director de Obra.	Ingeniero Civil/Vías, o Arquitecto con especialización en Gerencia de Proyectos	30%
Ingeniero Residente de obra	Ingeniero Civil, de Vías o Arquitecto con experiencia en vías	70%
Residente seguridad y salud en el trabajo	Profesional/Tecnólogo en Seguridad y Salud en el Trabajo	60%
Maestro de obra	Maestro de obra certificado, técnico o tecnólogo en construción	100%
Secretaria	Persona con conocimiento en gestión documental y control de obra	27%
Almacenista	Personal con con conocimientos básicos en en inventarios y control de materiales	50%
Celador	Personal con Curso de vigilancia y seguridad privada o expericencia certificada	100%
INTERVENTORÍA		
Director de Interventoría	Ingeniero Civil/Vías, o Arquitecto con especialización en Gerencia de Proyectos	40%
Ingeniero Residente de Interventoría	Ingeniero Civil, de Vías o Arquitecto con experiencia en Vías	100%
Especialista en Pavimentos o Geotecnia	Ingeniero Civil o de Vías especialista en Geotecnia o Pavimentos	30%
Especialista en Estructuras	Igeniero Civil o de Vías, Especialista en Estructuras	20%
Secretaria	Gestión documental y control de informes	100%
Topógrafo	Técnico o tecnólogo en topografía	25%
Cadenero	Formación práctica y conocimientos básicos relacionados con topografía	25%
Dibujante	Formación básica y conocimientos prácticos diseño y representación gráfica de obras	40%

El anterior cuadro resume el personal mínimo exigible para la ejecución del contrato, indicando los cargo y porcentajes de dedicación requeridos, tanto en obra como en interventoría.

GLENDA EMPERATRIZ AGUIRRE MEJÍA
Profesional Especializado - DIH

Elaboró: Glenda Aguirre Mejía - Profesional especializado DIH
Revisó: Luis Miguel Castrillón – Profesional especializado DIH LMC
Revisó: Wilson Santiago Casas – Coordinador SAG - DIH Wilson Santiago Casas