

DIRIGIDO A	JESSIE MORENO SALOM – Secretario General
SECRETARÍA Y/O OFICINAS GESTORAS	SECRETARIA DISTRITAL DE INFRAESTRUCTURA
FECHA DE ELABORACIÓN	ENERO 2026
RESPONSABLE TÉCNICO	JOHANNA PAOLA SANTOS REY
ALCANCE DE LA NECESIDAD	
DESCRIPCIÓN	El Artículo 2 de la Constitución Nacional establece: “<i>Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo</i>”. El artículo 209 de la Constitución, consagra lo siguiente: “<i>La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado la administración pública en todos sus órdenes tendrá control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley</i>”. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residente en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”. La Alcaldía Distrital de Barrancabermeja; como ente territorial, de conformidad con lo previsto en el Artículo 311 de la Constitución Política; tiene como fin primordial, prestar los servicios que determine la Ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo del territorio, <i>promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asigne la Constitución y la Ley.</i> Que el Artículo 313. Corresponde a los concejos: “(...) 6. Determinar la estructura de la administración municipal y las funciones de sus dependencias, las escalas de remuneración correspondientes a las distintas categorías de empleos; crear, a iniciativa del alcalde, establecimientos públicos y empresas industriales o comerciales y autorizar la constitución de sociedades de economía mixta”. Que el numeral 3 del mismo artículo 313 de la Constitución política permite a los concejos autorizar al alcalde para ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo. Que en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, el Concejo de Barrancabermeja aprobó, el día 24 de diciembre de 2024, el Acuerdo No. 023: “POR MEDIO DEL CUÁL SE CONCEDEN FACULTADES PRO TEMPORE AL ALCALDE BIODIVERSO DE BARRANCABERMEJA, PARA DETERMINAR LA ESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL DISTRITO Y LAS FUNCIONES DE SUS DEPENDENCIAS, ASÍ COMO, PARA ESTABLECER LAS ESCALAS DE REMUNERACIÓN A LAS DISTINTAS CATEGORÍAS DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES Que en el artículo primero del citado Acuerdo No. 023 de 2024, se establece la facultad al alcalde en cuanto a la determinación de una nueva estructura, de la siguiente manera: “ARTÍCULO PRIMERO: Concédase al Alcalde Distrital de Barrancabermeja precisas facultades pro-tempore para determinar la estructura de la Administración Central del Distrito y las funciones de sus dependencias. <i>En ejercicio de las facultades anteriormente otorgadas el Alcalde Distrital podrá expedir el estatuto básico de la Administración Pública, así como, crear, suprimir, transformar y/o fusionar dependencias, Secretarías, Subsecretarías y, Oficinas del Distrito de Barrancabermeja, así como determinar su estructura interna y sus funciones bajo los principios de coordinación, colaboración, concurrencia y subsidiaridad.</i>” Que el Plan de Desarrollo Distrital de Barrancabermeja 2024-2027, adoptado mediante Acuerdo No. 003 de 2024, establece el Programa “<i>Infraestructura red vial regional</i>”, así como



la meta de producto: "Realizar estudios de suelos, geotecnia y demás estudios técnicos para proyectos estratégicos en el distrito de Barrancabermeja. Lo anterior, se observa en el proyecto radicado bajo el BPIN 2026000000004931.

En cumplimiento de lo anterior, El Alcalde Distrital expide el Decreto No. 100 de 2025 **"POR MEDIO DEL CUAL SE DETERMINA LA ESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA Y SE SEÑALAN LAS FUNCIONES DE SUS DEPENDENCIAS."** se encuentra la secretaria Distrital de infraestructura, que en su artículo 51 determina como funciones:

" (...)

1. *Liderar la planeación, dirección, ejecución y/o coordinación de estudios de prefactibilidad y factibilidad de proyectos de obras públicas de infraestructura en el Distrito y su respectiva viabilización y desarrollo.*
2. *Planear y ejecutar las obras públicas, planes viales e infraestructura física del Distrito con el propósito de mantener y mejorar el espacio público, equipamiento, vías y edificaciones.*
3. *Liderar la planeación, coordinación, ejecución y evaluación de estudios, diseños, planos y presupuestos para la construcción, adecuación y mantenimiento de obras públicas e infraestructura que pretenda desarrollar el Distrito. (...)"*

La carencia, insuficiencia, el deterioro y las limitaciones funcionales de vías en las ciudades genera múltiples problemáticas que afectan la calidad de vida de sus habitantes y el desarrollo urbano sostenible.

A continuación, se destacan algunas de las principales consecuencias:

1. Congestión del tráfico: La falta de infraestructura vial adecuada provoca embotellamientos frecuentes, incrementando los tiempos de desplazamiento y reduciendo la eficiencia en la movilidad urbana. Esta congestión es más costosa en las grandes ciudades y tiene un impacto significativo en la economía nacional.
2. Deterioro de la calidad del aire: Los atascos vehiculares aumentan las emisiones de gases contaminantes, deteriorando la calidad del aire y afectando la salud pública. En áreas con movilidad deficiente, el uso excesivo de vehículos particulares contribuye significativamente a la huella de carbono.
3. Incremento en los accidentes de tránsito: Vías en mal estado o insuficientes pueden ser escenario de accidentes frecuentes, poniendo en riesgo la integridad de conductores y peatones.
4. Impacto económico negativo: La inadecuada infraestructura vial puede limitar el acceso a mercados y servicios, afectando la productividad y competitividad de las ciudades. En Colombia, la falta de mantenimiento preventivo y el exceso de tráfico son las principales causas del deterioro de las vías, afectando negativamente los ingresos de los hogares y la producción de alimentos.
5. Problemas de movilidad peatonal: La ausencia de aceras adecuadas y la invasión de las existentes por vehículos estacionados obligan a los peatones a transitar por la calzada, incrementando el riesgo de atropellos y afectando la movilidad segura.
6. Desigualdad social y segregación urbana: La falta de planificación en infraestructuras viales y de movilidad puede generar una segregación social entre quienes pueden costear mejores desplazamientos y quienes no, afectando la equidad en el acceso a oportunidades y servicios urbanos.

Para mitigar estas problemáticas, es esencial que las ciudades implementen una planificación urbana integral que contemple el desarrollo de infraestructuras viales adecuadas, promueva el transporte público eficiente y fomenta alternativas de movilidad sostenible, como el uso de bicicletas y la creación de espacios peatonales seguros. Estas medidas contribuirán a mejorar la calidad de vida urbana y a promover un desarrollo más equitativo y sostenible.

En la actualidad las vías urbanas del distrito de Barrancabermeja son insuficientes y dificultan la movilidad entre las vías que conectan la cabecera municipal con las zonas circundantes y periféricas; aunado a esto dentro de la administración local no se cuenta con la mano de obra especializada para la elaboración de los estudios y diseños en materia de infraestructura vial. La implementación de una Infraestructura vial es fundamental para garantizar el acceso eficaz



a servicios esenciales como educación, salud y transporte público, lo cual representa un avance significativo en el desarrollo urbano del distrito.

En tal sentido, la Ley 1682 de 2013 en el Artículo 16 establece que "Para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, las entidades deberán abrir los procesos de selección si cuentan con estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad como mínimo, sin perjuicio de los estudios jurídicos, ambientales y financieros que debe contar la entidad. Parágrafo – La anterior disposición no se aplicará: a) Cuando excepcionalmente la entidad pública requiera contratar la elaboración de estudios y diseños, construcción, rehabilitación, mejoramiento y/o mantenimiento que se contemple de manera integral..."

Estudios y diseños definitivos. Es la fase en la cual se deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto. El objetivo de esta fase es materializar en campo el proyecto definitivo y diseñar todos sus componentes de tal manera que se pueda dar inicio a su construcción.

En tal sentido, la Calle 52 es el principal eje vial de la ciudad en sentido occidente – oriente y viceversa, ya que conecta al Río Magdalena y el Sector Muelle, con el Sector Pozo 7 y los nuevos desarrollos y asentamientos humanos de sector, de esta manera, se convierte en el eje articulador de las comunas 1, 2, 5, 6 y 7, contando con dos zonas vitales siendo la primera de ellas, la denominada Avenida del Ferrocarril.

La Avenida del Ferrocarril se enmarca entre la Carrera 11 (esquina del Comisariato) y el Cruce de la Diagonal 49 (Gacheneque), es importante para Barrancabermeja por varias razones históricas, económicas, urbanas y sociales:



CALLE 52 ENTRE CARRERA 11 Y DIAGONAL 49

1. **Origen y desarrollo de la ciudad**

Esta avenida está ligada al nacimiento y crecimiento de Barrancabermeja. Surgió alrededor del ferrocarril que conectaba el río Magdalena con el interior, facilitando el transporte de personas, mercancías y petróleo, lo que impulsó el asentamiento urbano.

2. **Eje económico y comercial**

Durante décadas fue uno de los principales corredores comerciales, donde se establecieron tiendas, hoteles, bodegas y servicios relacionados con la actividad petrolera y el comercio regional.

3. **Conectividad y movilidad**

Funcionó como una arteria vial clave, conectando sectores estratégicos de la ciudad y facilitando el transporte interno y externo, especialmente en los primeros años de desarrollo urbano.

4. **Identidad histórica y cultural**

La avenida representa la memoria histórica de Barrancabermeja, asociada al ferrocarril, al auge petrolero y a la llegada de trabajadores de diferentes regiones del país.



5. Transformación urbana

Con el paso del tiempo, la Avenida del Ferrocarril ha sido objeto de procesos de modernización y renovación, adaptándose a nuevas dinámicas comerciales, sociales y de movilidad.

La misma tiene algunas características importantes como:

Ancho total de la vía:

- Entre 18 y 30 metros

Calzada vehicular:

- Generalmente 4 carriles
- Cada carril: 3 a 3,5 metros

Andenes:

- Entre 1,5 y 3 metros por lado
- En algunos sectores son más estrechos o irregulares

Separador central:

- Entre 1 y 3 metros

Tiene además como uno de sus elementos urbanísticos mas importantes, la existencia del Parque Camilo Torres en su costado Oriental:

Características generales

1. Función social y recreativa

- Punto de encuentro comunitario y cultural
- Usado para descanso, recreación pasiva y actividades culturales ocasionales.
- Punto de Llegada para los viajeros

2. Ubicación estratégica

- Se encuentra en una zona urbana consolidada, cercana a sectores residenciales y comerciales.
- Fácil acceso peatonal y conexión con vías principales.

3. Diseño y estructura

- Parque de escala barrial–sectorial.
- Espacios abiertos con senderos peatonales, zonas de estancia y áreas verdes.
- Distribución sencilla, típica de parques urbanos tradicionales.

4. Vegetación

- Presencia de árboles de sombra que ayudan a mitigar el calor característico de Barrancabermeja.
- Áreas verdes que contribuyen al confort ambiental.

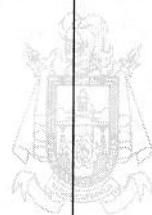
5. Mobiliario urbano

- Bancas, luminarias y canecas.
- Algunos elementos pueden presentar desgaste por el uso y el tiempo.

6. Usuarios

- Frecuentado por familias, adultos mayores, niños y jóvenes.
- Uso cotidiano por residentes del sector.

7. Valor simbólico



- Su nombre hace referencia a Camilo Torres Restrepo, figura histórica y social, lo que le da un componente cultural y memorial.

La segunda zona comprende el eje existente entre el Puente Elevado y el Puente Pozo 7, en este caso, se trata de una vía de una calzada en doble sentido, que no cuenta con obras de urbanismo, tampoco una capa de rodadura definitiva, con un ancho de vía aproximado de 7 a 8 metros, haciéndola insuficiente para la importancia que tiene, toda vez que conecta a las comunas 5 y 6 y lleva directamente a la comuna 7.

Su trazado resulta irregular, haciéndose necesario mejorar sus condiciones de diseño y acabado dada la importante dinámica demográfica que se viene generando en su zona de influencia.



CALLE 52 DESDE LAS INMEDIACIONES DEL ACCESO AL BARRIO CHAPINERO HASTA EL ACCESO SUR DEL PUENTE POZO 7

En resumen, esta zona es importante por los siguientes aspectos:

Ubicación y función

- La Calle 52 es una vía urbana principal dentro de Barrancabermeja que sirve como corredor de conexión entre sectores residenciales y comerciales hacia el nororiente de la ciudad. Forma parte de las vías principales del municipio.
- Entre el Puente Elevado y el Puente Pozo 7 esta calle proporciona un eje vial para tráfico local y tránsito hacia barrios como Pozo 7, Santana, Miraflores, El Chico, Campo Alegre, Villa Rosita, Villarelys, El Progreso, Provivienda, Chapinero, Bendición de Dios entre otros y zonas cercanas a la circunvalar urbana.
- El **Puente Elevado** cruza las líneas del ferrocarril y es una estructura histórica que comunica el nororiente de la ciudad con el sector comercial central de Barrancabermeja.
- El **Puente Pozo 7**, que antes estuvo en obras, se rehabilitó y se puso al servicio para mejorar la movilidad hacia el nororiente y conectar comunas 6 y 7 del distrito.

Vialidad y tráfico

- Esta sección de la Calle 52 es usada tanto por vehículos particulares como



motocicletas y transporte local y forma parte de rutas que conectan hacia la Circunvalar y otros ejes importantes de tráfico en Barrancabermeja.

- El ingreso al Puente Elevado por Calle 52 suele estar señalizado y es un punto con control de tránsito urbano (por ejemplo, cámaras de control vial instalaron sistemas de fotomultas en tramos cercanos a la Calle 52 y sus cruces antes del Puente Elevado).

Entorno urbano

- La zona entre estos dos puentes combina uso residencial y comercial ligero, con viviendas, negocios pequeños y conexión hacia barrios populares, encontrando sectores con historia de desarrollo urbano y también algunas problemáticas de infraestructura local.
- Según reportes de eventos naturales, sectores de la Calle 52 en esta zona, han experimentado problemas de deslizamientos o afectaciones por lluvias, lo que indica que el terreno puede requerir atención en gestión de aguas y estabilidad en ciertos puntos.

Importancia social y urbana

- La calle es parte de rutas que soportan la movilidad diaria de cientos de barranqueños que viven en el nororiente de la ciudad y se desplazan hacia el centro o zonas comerciales.
- Sector estratégicamente útil para la conexión entre comunas y barrios

Identificación y análisis de Alternativas de Solución

ALTERNATIVA No1: Realizar estudios y diseños que permitan la construcción de mejoras sustanciales e integrales de infraestructura vial que facilite la integración de actores viales, el urbanismo, paisajismo y acceso de la comunidad a través de ejes viales estratégicos en el Distrito de Barrancabermeja.

Se decide por esta alternativa debido a que en la Secretaria Distrital de Infraestructura del Distrito de Barrancabermeja no cuenta con los profesionales especializados para la realización de estudios complementarios en infraestructura vial, en este caso estudios complejos que requieren la multidisciplinariedad que permita proponer soluciones integrales y de alto impacto positivo, haciendo de la ciudad un territorio más competitivo.

ALTERNATIVA No 2: Mejorar las condiciones viales básicas a través de los equipos de oficiales de la Secretaria y la maquinaria propia del Distrito de Barrancabermeja.

Esta alternativa se descarta toda vez que en el momento la disponibilidad de equipos de oficiales se encuentra limitada, además el banco de maquinaria es insuficiente y se carece de los materiales necesarios para abordar la problemática planteada.

ALTERNATIVA SELECCIONADA: Realizar estudios y diseños que permitan la construcción de mejoras sustanciales e integrales de infraestructura vial que facilite la integración de actores viales, el urbanismo, paisajismo y acceso de la comunidad a través de ejes viales estratégicos en el Distrito de Barrancabermeja.

Se decide por la alternativa No 1 debido a que la Secretaria Distrital de infraestructura de Barrancabermeja no cuenta con los profesionales especializados para la realización de estudios complementarios en infraestructura vial, en este caso estudios complejos que requieren la multidisciplinariedad que permita proponer soluciones integrales y de alto impacto positivo, haciendo de la ciudad un territorio más competitivo.

La primera zona de estudio corresponde a la CALLE 52 ENTRE CARRERA 11 Y DIAGONAL 49, esta zona tiene un alto impacto urbanístico, ya que es el eje estructurante de las comunas 1 y 2, con un perfil vial generoso y en el que se requiere una alta capacidad de conocimiento para la implantación urbanística y del paisaje, con el fin de proponer un eje vial integrados que además funcione como un equipamiento de la escala distrital debido a las altas cualidades urbanas que se deben proponer integrando el Parque Camilo Torres, evitando el impacto negativo a un territorio urbano con alta consolidación.

Para este fin, se proponen los siguientes estudios y diseños:



Diagonal 60 Km 1. Vía Corregimiento el Llanito.

1	REALIZAR ESTUDIOS PRELIMINARES
1,1	Levantar Estudio de topografía
1,2	Ejecutar Estudio geotécnico
1,3	Proyectar Estudio de tránsito
2	CONSOLIDAR ESTUDIOS Y DISEÑOS
2,1	Proyectar Arquitectura, Urbanismo, Paisajismo, Bioclima y Mobiliario
2,2	Proponer Diseño Geométrico y Pavimentos
2,3	Formular Diseño estructural
2,4	Proyectar Diseño de Redes de servicio
2,5	Consolidar diseño de Señalización Vial
3	PROYECTAR INFORMES COMPLEMENTARIOS
3,1	Proponer Lineamientos ambientales (PMA)
3,2	Proponer Plan de Manejo de Tránsito (PMT)
3,3	Estructurar Presupuesto y Estudio de Cantidades
3,4	Proyectar Especificaciones Técnicas generales y específicas
3,5	Formular Cronogramas y Proceso Constructivo
3,6	Presentar Informe Consolidado Final

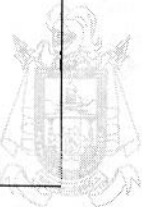
Las áreas generales para esta consultoría son:

DESCRIPCION	DIMENSIONES APROXIMADAS
Área de espacio público por proponer	15.000 m2
Longitud de vía área de influencia	1.500 ml

Por otra parte, la segunda zona de estudio corresponde a la CALLE 52 DESDE LAS INMEDIACIONES DEL ACCESO AL BARRIO CHAPINERO HASTA EL ACCESO SUR DEL PUENTE POZO 7 una zona que requiere infraestructuras de transporte en terrenos con características geotécnicas complejas, ya que en esta zona existen humedales; los cuales son ecosistemas con suelos blandos, niveles freáticos elevados y una dinámica hidrológica particular, además características topográficas complejas en algunos sectores, lo que se agudiza con las limitaciones del posible perfil vial que se proponga dada la existencia de inmuebles particulares sobre las franjas viales necesarias, exigiendo un enfoque técnico especializado de diseño geométrico de vía. A través de este proceso, se busca generar una solución integral que combina el área técnica, normativa, financiera y ambiental para garantizar que el diseño de la vía cumpla con los estándares de seguridad, durabilidad y viabilidad económica, dinamizando de manera importante la movilidad y urbanismo de las comunas 5, 6, 7 y el nororiente en general.

Para este fin, se proponen los siguientes estudios y diseños:

1	REALIZAR ESTUDIOS PRELIMINARES
---	--------------------------------



1,1	Levantar Estudio de topografía
1,2	Ejecutar Estudio geotécnico
1,3	Proyectar Estudio de tránsito
2	CONSOLIDAR ESTUDIOS Y DISEÑOS
2,1	Proyectar Urbanismo, Paisajismo y Mobiliario
2,2	Proponer Diseño Geométrico y Pavimentos
2,3	Formular Diseño estructural
2,4	Proyectar Diseño de Redes de servicio
2,5	Consolidar diseño de Señalización Vial
3	PROYECTAR INFORMES COMPLEMENTARIOS
3,1	Proponer Lineamientos ambientales (PMA)
3,2	Proponer Plan de Manejo de Tránsito (PMT)
3,3	Estructurar Presupuesto y Estudio de Cantidades
3,4	Proyectar Especificaciones Técnicas generales y específicas
3,5	Formular Cronogramas y Proceso Constructivo
4	FORMULAR OTRAS GESTIONES
4,1	Levantar Gestión Social
4,2	Formular Gestión Predial
4,3	Presentar Informe Consolidado Final

Las áreas generales para esta consultoría son:

DESCRIPCION	DIMENSIONES APROXIMADAS
Área de espacio público por proponer	12.000 m2
Longitud de vía área de influencia	2.000 ml

Esta alternativa es fundamental para promover un desarrollo urbano sostenible y mejorar la calidad de vida de los habitantes. A continuación, se destacan algunas razones clave que resaltan la importancia de esta planificación a través de esta alternativa:

1. Mejora de la movilidad y reducción de la congestión: Un diseño vial adecuado facilita el flujo eficiente del tráfico, disminuyendo los embotellamientos y reduciendo los tiempos de desplazamiento. Esto se traduce en una mayor productividad y en una mejor calidad de vida para los ciudadanos.
2. Incremento de la seguridad vial: Las deficiencias en el diseño de las vías constituyen un factor de riesgo significativo para la seguridad de los usuarios. Incorporar criterios de seguridad en el diseño vial puede reducir la velocidad de los vehículos y proporcionar entornos más seguros para peatones y ciclistas.
3. Fomento de la movilidad sostenible: Diseñar infraestructuras que integren espacios para peatones, ciclistas y transporte público promueve alternativas al uso del vehículo privado, contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes y al cuidado del medio ambiente.
4. Impulso al desarrollo económico: Una red vial bien planificada es esencial para el



crecimiento económico, ya que facilita el acceso a mercados, servicios y oportunidades laborales, potenciando la competitividad de la ciudad.

5. Integración y cohesión urbana: El diseño de nuevas vías puede eliminar barreras físicas dentro de la ciudad, conectando barrios y comunidades, lo que favorece la cohesión social y la equidad en el acceso a servicios.

6. Adaptabilidad y resiliencia: Una planificación vial adecuada permite que la ciudad se adapte a futuros cambios demográficos y tecnológicos, garantizando su funcionalidad y resiliencia ante desafíos como el crecimiento poblacional o la incorporación de nuevas formas de movilidad.

En resumen, esta alternativa es crucial para construir una ciudad más segura, eficiente y sostenible, donde la infraestructura vial responda a las necesidades actuales y futuras de sus habitantes.

Justificación y Antecedentes del Proyecto.

El Distrito Especial, Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico de Barrancabermeja constituye un nodo estratégico para el desarrollo económico del Magdalena Medio, debido a su vocación industrial, portuaria, comercial y logística. En este contexto, los ejes viales estratégicos cumplen un papel fundamental al articular la movilidad urbana, el transporte de carga, el acceso a servicios básicos y la conectividad regional.

Actualmente, varios de estos corredores presentan deterioro en su infraestructura, deficiencias en la capacidad vial, problemas de seguridad vial y falta de adecuación a las necesidades del crecimiento urbano y productivo del distrito. Estas condiciones generan congestión, incrementan los costos de operación del transporte, afectan la competitividad del sector productivo y reducen la calidad de vida de la población.

El mejoramiento de los ejes viales estratégicos permitirá optimizar la circulación de personas y mercancías, facilitando la integración entre zonas industriales, portuarias, comerciales y residenciales, así como el acceso eficiente a equipamientos urbanos, centros de salud, instituciones educativas y áreas turísticas. De igual forma, contribuirá a fortalecer la intermodalidad del transporte y la conexión con las vías nacionales y regionales.

Desde el punto de vista social, una infraestructura vial adecuada mejora la seguridad de peatones, ciclistas y conductores, reduce los tiempos de desplazamiento y promueve condiciones de movilidad más equitativas e incluyentes. Además, la intervención de estos corredores favorece la generación de empleo, dinamiza la economía local y estimula la inversión pública y privada.

En términos ambientales y de sostenibilidad, el mejoramiento vial puede incorporar soluciones de drenaje, manejo de aguas lluvias, señalización adecuada y diseño urbano que reduzcan el impacto ambiental y contribuyan a una movilidad más eficiente y ordenada. En consecuencia, la inversión en el mejoramiento de los ejes viales estratégicos del Distrito de Barrancabermeja es una acción prioritaria para fortalecer su competitividad territorial, impulsar el desarrollo económico sostenible y garantizar una movilidad segura, eficiente y acorde con las necesidades presentes y futuras del distrito.

La Avenida del Ferrocarril constituye uno de los corredores viales con mayor valor histórico, funcional y simbólico del Distrito de Barrancabermeja. Su origen está directamente relacionado con el proceso de consolidación urbana e industrial del municipio, asociado al desarrollo de la actividad petrolera y a la infraestructura ferroviaria que soportó el crecimiento económico de la región durante el siglo XX.

Inicialmente, este eje correspondía al trazado del antiguo ferrocarril que permitía la movilización de carga, insumos y personal, articulando la refinería, las zonas industriales y el puerto fluvial sobre el río Magdalena.

Con el progresivo desuso del sistema ferroviario y la transición hacia otros modos de transporte, el antiguo corredor férreo fue incorporado a la estructura urbana como eje vial, dando origen a la actual Avenida del Ferrocarril. Este proceso de transformación permitió reutilizar un trazado ya consolidado, convirtiéndolo en una vía estructurante para la movilidad urbana.

En la actualidad, la Avenida del Ferrocarril es considerada un eje prioritario dentro de los procesos de planificación urbana y movilidad del distrito, tanto por su valor histórico como por su potencial para consolidarse como un corredor vial moderno, seguro y articulado al



	desarrollo económico, social y territorial de Barrancabermeja. Por el contrario, continuando con el eje vial Calle 52, luego de cruzar el Puente Elevado, hacia el sentido oriental, se encuentra un eje vial limitado, con casi que nulos elementos paisajísticos, urbanísticos y de integración urbana, resaltado que este eje conecta dos importantísimas infraestructuras de la ciudad, el Puente Elevado y el Puente Pozo Siete, permitiendo la rápida conectividad de todo el sector Nororiental de la ciudad, pero con unas condiciones viales actuales muy limitadas e inseguras. Con lo anterior, queda sustentada la necesidad y conveniencia de la contratación de la Entidad referida, así como la existencia de los elementos hacen oportuna su contratación. Así las cosas, se considera necesario, conveniente y oportuno, iniciar proceso de selección de contratista para contratar los "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA EL MEJORAMIENTO DE EJES VIALES ESTRATÉGICOS EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA".
OBJETO PROPUESTO	ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA EL MEJORAMIENTO DE EJES VIALES ESTRATÉGICOS EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA.
ESPECIFICACION ES DEL OBJETO CONTRACTUAL	Las especificaciones técnicas realizadas por la Secretaría Distrital de Infraestructura, soporte del objeto contractual, se encuentran anexas al presente requerimiento. Las especificaciones técnicas para el diseño de todos los elementos a proyectar como CONTRATISTA estarán dentro del marco de las normas vigentes que regulan la materia y que son aplicables a las obras objeto, las normas ambientales, seguridad industrial, seguridad social, las buenas prácticas de la construcción, los reglamentos y especificaciones de las Empresa de Servicios Públicos y la NSR-2010 o las actualizaciones que apliquen. Lo relacionado a las instalaciones eléctricas de equipos y sus complementarios, se enmarcarán en el CÓDIGO ELÉCTRICO NACIONAL VIGENTE, Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE y RETILAP vigente y demás. Lo relacionado a las instalaciones hidrosanitarias por la norma ICONTEC y RAS vigentes. Si durante el proceso de estudios y diseños se llega actualizar alguna de las normas vigentes para la construcción, como contratista se realizarán sus respectivos ajustes a los diseños y además tendrá en cuenta utilizar las normas complementarias si no están inscritas en este capítulo. • Normas NFPA – NEC y Código Nacional de Incendios vigentes • Legislación de tránsito vehicular y peatonal vigente • Normas Colombianas de Diseño y Construcción Sismo Resistentes que aplique de acuerdo con los diseños aprobados vigente, NSR-10 y sus decretos reglamentarios, complementarios y cualquier otra norma vigente que regule el diseño y construcción sismo resistente en Colombia. • Norma Colombiana de Diseño de Puentes y otras directrices regladas por INVIAS • Ley 400 de 1997 ó la que aplique de acuerdo con los diseños. • El Código Eléctrico Nacional vigente, norma ICONTEC 2050 • El Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE vigente - Resolución No. 90708 de 30 de agosto de 2013 expedida por el Ministerio de Minas y Energía (RETIE). • Reglamento técnico de instalaciones eléctricas, RETIE y NTC 2050, Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público RETILAP • Las normas vigentes de la empresa de energía encargada del suministro y control de la energía en la localidad. • Los lineamientos aplicables por la concesión de Alumbrado Público de la ciudad. • Reglamento técnico del sector de agua potable y saneamiento básico vigente, RAS – 2000, Resolución 1096 del 17 de noviembre de 2000, emanada del Ministerio de Desarrollo Económico de la República de Colombia. • Norma Técnica Colombiana NTC 1500 Código Colombiano de Fontanería • Reglamentación de manejo ambiental y recursos hídricos vigentes. • RESOLUCION 14881 DE 1.983: Reglamentación para accesibilidad a discapacitados. • NTC 4201 "Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Equipamientos. Bordillos, pasamanos y agarraderas". • NTC 4145 "Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos y rurales. Escaleras • Ley 361 07/02/1997 congreso de Colombia integración social de las personas con limitación. Accesibilidad al medio físico y transporte. NTC. 4144, NTC. 4201, NTC. 4142, NTC.



4139, NTC. 4140, NTC. 4141, NTC. 4143, NTC. 4145, NTC. 4349, NTC. 4904, NTC. 4960.

- Ley 1618/13 – Disposiciones para Garantizar el Pleno Ejercicio de los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- Legislación de Seguridad Industrial Salud Ocupacional. Análisis y aplicación de las normas de Construcción y Adecuación en Salud Ocupacional, según Resolución 2400 de 1979.
- Normas INVIAS para rellenos granulares y especificaciones de pavimentos.
- Normas generales de Tránsito (disposiciones vigentes para el impacto de tráfico, vehículos y maquinaria de obra).
- Normas de Salubridad (ley 09 de 1979, NTC 920-1 de 1997, NTC 1500 de 1979, NTC 1674 de 1981, NTC 1700 de 1982).
- Normas Ambientales Ley 373 de 1997 Uso eficiente y racional del agua, Decreto 1753 de 1994, GTC 24 de 1989
- Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio 1077 de 2015
- Gestión del Riesgo Ley 1523 de 2012
- Ley de Ordenamiento Territorial 388 de 1997
- Constitución Política de Colombia.
- Ley 9 de 1989.
- Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 – Colombia Potencia Mundial de la Vida
- PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL BARRANCABERMEJA 2024 – 2027
- Plan de Ordenamiento Territorial de Barrancabermeja – Acuerdo 018 de 2002.
- Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2011.
- Decreto 106 de 2009, mediante el cual se establecen medidas que conciernen al tránsito de motocicletas en el municipio.
- Decreto No. 106, de 1 de abril de 2009, por medio del cual se dictan medidas tendientes a propender por una movilidad segura y preservar la seguridad de las personas en las vías urbanas del municipio de Barrancabermeja.
- Decreto 1504 de 1998, por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial.
- Ley 769 de 2002, agosto 6, por la cual se Código nacional de tránsito de Colombia y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1383 de 2010, marzo 16, por la cual se reforma la ley 769 de 2002, Código nacional de tránsito de Colombia, y se dictan otras disposiciones.
- Plan de movilidad de Barrancabermeja.
- Ley 1185 de 2008: por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones.
- Ley 397 de 1997: Por la cual se desarrollan los Artículos 70, 71 y 72 y demás Artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias.
- Decreto nacional 2961 de 2006, Por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal D del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002.
- Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial

ALCANCE DEL OBJETO: El Contratista se compromete a cumplir con todas las obligaciones que se derivan de la naturaleza del Contrato, de conformidad con las especificaciones contenidas en los anexos de especificaciones técnicas, presupuesto, cronograma y los documentos del proceso. Los productos a entregar son los siguientes:

ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA EL URBANISMO DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL (CALLE 52 ENTRE CARRERA 11 Y DIAGONAL 49), INCLUYENDO EL PARQUE CAMILO TORRES EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA



ITEM	DETALLE	TIEMPO MESES	UNID	CANT
1	REALIZAR ESTUDIOS PRELIMINARES			
1,1	Levantar Estudio de topografía	3,00	UND	1,00
1,2	Ejecutar Estudio geotécnico	3,00	UND	1,00
1,3	Proyectar Estudio de tránsito	3,00	UND	1,00
2	CONSOLIDAR ESTUDIOS Y DISEÑOS			
2,1	Proyectar Arquitectura, Urbanismo, Paisajismo, Bioclima y Mobiliario	3,00	UND	1,00
2,2	Proponer Diseño Geométrico y Pavimentos	3,00	UND	1,00
2,3	Formular Diseño estructural	3,00	UND	1,00
2,4	Proyectar Diseño de Redes de servicio	3,00	UND	1,00
2,5	Consolidar diseño de Señalización Vial	3,00	UND	1,00
3	PROYECTAR INFORMES COMPLEMENTARIOS			
3,1	Proponer Lineamientos ambientales (PMA)	3,00	UND	1,00
3,2	Proponer Plan de Manejo de Tránsito (PMT)	3,00	UND	1,00
3,3	Estructurar Presupuesto y Estudio de Cantidades	3,00	UND	1,00
3,4	Proyectar Especificaciones Técnicas generales y específicas	3,00	UND	1,00
3,5	Formular Cronogramas y Proceso Constructivo	3,00	UND	1,00
3,6	Presentar Informe Consolidado Final	3,00	UND	1,00

ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CALLE 52 DESDE LAS INMEDIACIONES DEL ACCESO AL BARRIO CHAPINERO HASTA EL ACCESO SUR DEL PUENTE POZO 7 EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA

ITEM	DETALLE	TIEMPO MESES	UNID	CANT
1	REALIZAR ESTUDIOS PRELIMINARES			
1,1	Levantar Estudio de topografía	3,00	UND	1,00
1,2	Ejecutar Estudio geotécnico	3,00	UND	1,00
1,3	Proyectar Estudio de tránsito	3,00	UND	1,00
2	CONSOLIDAR ESTUDIOS Y DISEÑOS			
2,1	Proyectar Urbanismo, Paisajismo y Mobiliario	3,00	UND	1,00
2,2	Proponer Diseño Geométrico y Pavimentos	3,00	UND	1,00
2,3	Formular Diseño estructural	3,00	UND	1,00
2,4	Proyectar Diseño de Redes de servicio	3,00	UND	1,00
2,5	Consolidar diseño de Señalización Vial	3,00	UND	1,00
3	PROYECTAR INFORMES COMPLEMENTARIOS			
3,1	Proponer Lineamientos ambientales (PMA)	3,00	UND	1,00
3,2	Proponer Plan de Manejo de Tránsito (PMT)	3,00	UND	1,00
3,3	Estructurar Presupuesto y Estudio de Cantidades	3,00	UND	1,00
3,4	Proyectar Especificaciones Técnicas generales y específicas	3,00	UND	1,00
3,5	Formular Cronogramas y Proceso Constructivo	3,00	UND	1,00
4	FORMULAR OTRAS GESTIONES			
4,1	Levantar Gestión Social	3,00	UND	1,00
4,2	Formular Gestión Predial	3,00	UND	1,00
4,3	Presentar Informe Consolidado Final	3,00	UND	1,00

OBLIGACIONES
DEL
CONTRATISTA

- El CONTRATISTA se obliga en desarrollo del objeto contractual a:
1. Ejecutar el contrato según los criterios del presupuesto oficial, especificaciones técnicas y demás documentos del proyecto y expediente contractual.
 2. Para el recibo a satisfacción por parte de la Supervisión, los estudios y diseños a presentar deben cumplir con las normas y reglamentos vigentes al momento de hacer la presentación de los mismo, o en su defecto, actualizar los productos a las normas aplicables..
 3. Colaborar con la Entidad en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad;
 4. acatar las órdenes que durante el desarrollo del contrato la Entidad le imparta;
 5. obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales;
 6. garantizar la calidad de los servicios contratados y responder por ellos;
 7. no accederá a peticiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la ley con el fin de obligarlos a hacer u omitir algún acto o hecho.
 8. Suscribir el contrato y cumplir con los requisitos de legalización, en la oportunidad establecida para el efecto.
 9. Cumplir con las normas sobre seguridad social integral (salud, pensiones, riesgos profesionales), así como, parafiscales (ICBF, SENA, CAJAS DE COMPENSACIÓN), respecto





	del personal utilizado en el cumplimiento del objeto contractual. 10. Cumplir con las normas tributarias, pagando los impuestos y retenciones a que haya lugar de conformidad con el estatuto tributario. 11. Cumplir con normas laborales establecidas en el código sustantivo del trabajo respecto del personal utilizado en el cumplimiento del objeto contractual. 12. Pagar los costos directos e indirectos que implique el cumplimiento del objeto contractual, tales como impuestos, retenciones, tasas, gastos de legalización, transporte, etc. En consecuencia, el precio ofertado se entiende incluye dichos costos. 13. Garantizar el contrato, en los riesgos y vigencias establecidas en el contrato y efectuar las modificaciones necesarias dentro de la etapa de ejecución o liquidación. 14. El contratista deberá atender las observaciones técnicas del supervisor de acuerdo con los requerimientos que exija el ente cofinanciador (NACIONAL O DEPARTAMENTAL) de los proyectos que se pretendan ejecutar con base en los entregables descritos en las especificaciones técnicas, si es del caso. 15. Entregar todos los paz y salvos de los proveedores y nóminas, que participen de la ejecución del contrato como soporte de cada cobro que realice al Distrito de Barrancabermeja. 16. Cumplir con lo ofrecido en la propuesta económica, y el alcance del presente proceso.						
OBLIGACIONES ESPECIFICAS	1. El contratista deberá atender las observaciones técnicas del supervisor de acuerdo con los requerimientos que exija el ente cofinanciador (NACIONAL O DEPARTAMENTAL) del proyecto, con base en los entregables descritos en las especificaciones técnicas, si es del caso. 2. El consultor debe entregar cuatro (04) paquetes físicos con firmas originales de cada uno de los volúmenes, paquetes para radicado de licencias, viabilidades y demás, esto dado la necesidad de la administración Distrital de entregar documentos originales en diferentes dependencias y entidades para la gestión de recursos. Adicional a lo anterior, se deben entregar los memoriales de responsabilidad de todos los profesionales que participan en la consultoría, anexando además Tarjeta Profesional, certificado de vigencia profesional menor a un mes de expedición y copia de la cedula. 3. Para los paquetes relacionados con la expedición de licencias (Construcción en cualquiera de sus modalidades o Intervención y ocupación de Espacio Público) adicionalmente se debe entregar Formulario Único Nacional debidamente firmado y diligenciado y Hoja de Vida con certificados de experiencia de los profesionales intervinientes. 4. El consultor debe entregar copia digital de todo el proyecto, que contenga archivos en formato editable y todos los documentos con firma en formato PDF.						
VALOR	El Distrito de Barrancabermeja estima el valor total de la contratación a realizar en la suma de MIL TRESCIENTOS OCHENTA MILLONES DE PESOS M/CTE (\$1.380.000.000). incluyendo costos directos e indirectos que ocasione la ejecución del contrato. Discriminados de la siguiente manera: <table><tr><th>ESTUDIOS</th><th>VALOR</th></tr><tr><td>REALIZAR ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA EL URBANISMO DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL (CALLE 52 ENTRE CARRERA 11 Y DIAGONAL 49), INCLUYENDO EL PARQUE CAMILO TORRES EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA</td><td>\$580.000.000</td></tr><tr><td>REALIZAR ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CALLE 52 DESDE LAS INMEDIACIONES DEL ACCESO AL BARRIO CHAPINERO HASTA EL ACCESO SUR DEL PUENTE POZO 7 EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA</td><td>\$800.000.000</td></tr></table>	ESTUDIOS	VALOR	REALIZAR ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA EL URBANISMO DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL (CALLE 52 ENTRE CARRERA 11 Y DIAGONAL 49), INCLUYENDO EL PARQUE CAMILO TORRES EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA	\$580.000.000	REALIZAR ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CALLE 52 DESDE LAS INMEDIACIONES DEL ACCESO AL BARRIO CHAPINERO HASTA EL ACCESO SUR DEL PUENTE POZO 7 EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA	\$800.000.000
ESTUDIOS	VALOR						
REALIZAR ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA EL URBANISMO DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL (CALLE 52 ENTRE CARRERA 11 Y DIAGONAL 49), INCLUYENDO EL PARQUE CAMILO TORRES EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA	\$580.000.000						
REALIZAR ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CALLE 52 DESDE LAS INMEDIACIONES DEL ACCESO AL BARRIO CHAPINERO HASTA EL ACCESO SUR DEL PUENTE POZO 7 EN EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA	\$800.000.000						
FORMA DE PAGO	En relación a la forma de pago, el CONTRATANTE ha considerado pertinente cancelar el valor del presente contrato, de la siguiente forma: El 100% del valor del contrato se pagará en actas parciales y el respectivo informe recibido a						



	satisfacción del DISTRITO, teniendo en cuenta el cumplimiento y avance en la ejecución del contrato de consultoría así: a) El 90% del valor del contrato se pagará en actas parciales y el respectivo informe recibido a satisfacción del DISTRITO con los productos recibidos. Pagos parciales hasta completar lo correspondiente al 90% del valor del contrato, con la suscripción del acta de recibo final, con la entrega de los productos que se detallan en los alcances del presente contrato. Se cancelará, previa presentación del informe del supervisor y cuenta de cobro o factura por parte del contratista sobre el cumplimiento del objeto contractual, las cuales serán revisadas y aprobadas por el DISTRITO. b) Un pago final que corresponde al 10% del valor del contrato se efectuará con el acta de finalización o liquidación del contrato previa entrega a satisfacción de los productos entregables objeto de la presente consultoría. Para causar el pago final del contrato, el consultor deberá acreditar que se encuentra a paz y salvo con la totalidad de proveedores, subcontratistas y empleados que haya utilizado en la ejecución de las actividades contratadas, Hasta no entregar dichos soportes, la entidad no hará el respectivo recibo de factura final de pago al contrato, Si bien, el acta de liquidación no estará sujeto a las gestiones y/o tramites, el contratista si se obligará a hacer el seguimiento de las expediciones de los documentos dentro de un plazo de cuatro meses posterior a las solicitudes o al acta de liquidación. NOTA DOCUMENTOS SOPORTE. El contratista deberá para su pago, presentar la factura o la cuenta de cobro, según sea el caso, constancia de pago de aportes a la seguridad social, parafiscales, riesgos profesionales de conformidad con el artículo 23 parágrafo 1 de la Ley 1150 de 2007, presentación de informe final por parte del contratista y demás documentos requeridos para el pago de la cuenta. El valor del contrato incluye todos los costos directos e indirectos que deben sufragar el contratista para el cumplimiento del objeto contractual, tales como impuestos, tasas, retenciones, costos de legalización, etc. En el evento de ampliarse el plazo inicial, no habrá lugar a reconocimiento económico alguno para el consultor, teniendo en cuenta el presupuesto y la forma de pago. EL DISTRITO no reconocerá, por consiguiente, ningún reajuste realizado por el CONTRATISTA en relación con los costos, gastos o actividades adicionales que aquel requiera para la ejecución del contrato y que fueron previsibles al momento de la presentación de la propuesta. Anticipo: Un primer desembolso mediante un anticipo, correspondiente al CUARENTA (40%), del valor contrato, el cual se realizará con la suscripción del acta de inicio. El acta de inicio se suscribirá cuando se verifique el cumplimiento de los siguientes requisitos: 1. Expedición del registro presupuestal correspondiente. 2. Aprobación de las garantías a que haya lugar. 3. Recibo del pago del impuesto de timbre, si hay lugar a ello. Circular Interna No. 002 expedida por la Dirección de Contabilidad del Distrito. Para el desembolso del anticipo se deberá constituir una cuenta bancaria a nombre del contrato. En caso de rendimientos financieros estos deben devolverse a la entidad, previo a la finalización del contrato, por ende se deberá adjuntar certificación bancaria del contratista. El giro del anticipo no condiciona el inicio de la ejecución del contrato. NOTA 1: Para la aprobación de cada pago y realización de cada acta parcial o final y de liquidación, el contratista deberá presentar de manera previa la entrega de informe técnico de la ejecución. NOTA 2: El CONTRATISTA deberá presentará para cada cuenta soporte del pago del sistema de seguridad social integral y parafiscal y demás soportes requeridos para el pago de la cuenta de cobro. NOTA 3: Para determinar el valor a pagar se tomará el informe de actividades y se liquidará de acuerdo con la ejecución presentada. NOTA 4: VALOR: En el valor se entienden incluidos los costos directos e indirectos que ocasione la ejecución del contrato
PLAZO	El plazo de ejecución, será de TRES (03) meses, el cual regirá a partir de la firma del acta de





	inicio.
SUPERVISION	Secretaria Distrital de Infraestructura o quien haga sus veces.

TIPO DE IMPUTACIÓN PRESUPUESTAL (Marcar con una X)	FUNCIONAMIENTO	INVERSIÓN X
ALCANCE AL PLAN DE DESARROLLO (APLICA SI ES PROYECTO DE INVERSIÓN. SI ES DE FUNCIONAMIENTO SOLO SE DEBE MARCAR COMO N/A)		
LÍNEA ESTRATÉGICA	2. EMPLEO Y DERECHO PARA TODOS	
PROGRAMA	2402. INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL	
META PLAN DE DESARROLLO	Realizar estudios de suelos, geotecnia y demás estudios técnicos para proyectos estratégicos en el distrito de Barrancabermeja	
SEMPI	N.A	
BPIN	202600000004931	
BPPID	20260680810012	
RESPONSABLES		
FIRMA DE QUIEN ELABORÓ EL INFORME TÉCNICO	 JOHANNA PAOLA SANTOS REY Secretaria Distrital de Infraestructura	

Proyecto aspecto jurídico
Prof. Ext. Sec. Infraestructura

