MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA QUE INICIA EN EL CORREGIMIENTO DE SALOA (CALLEJÓN DE MATA DE PALMA) Y TERMINA EN LA ENTRADA DE LA VEREDA MATA DE PALMA EN EL MUNICIPIO DE CHIMICHAGUA DEPARTAMENTO DE CESAR CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL.

El presente documento contiene los estudios previos y el análisis del sector para la celebración de un Contrato de Obra Pública con la ASOCIACION PROYECTO CULTURAL AFRODESCENDIENTE "PCA", con el objeto de acordar la ejecución de obras sobre Infraestructura vial en áreas de interés de las comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y palenquera, de acuerdo al contenido del Anexo Técnico; documentos elaborados por la Subdirección de Estructuración de Proyectos con base en los insumos y especificaciones técnicas suministrados por la Subdirección de Vías Regionales - Gerencia y Subgerencia del Programa de Caminos Comunitarios de la Paz Total, en cumplimiento de las funciones previstas en los artículos 16 y 23 del Decreto 1292 de 2021.

1. GENERALIDADES

El artículo 2° de la Constitución Política de Colombia establece "*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"*.

La Constitución Política de Colombia en su Artículo 7 prevé que "*El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana*" y en este sentido, en el artículo transitorio 55 dispuso: "*Dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigencia de la presente Constitución, el Congreso expedirá, previo estudio por parte de una comisión especial que el Gobierno creará para tal efecto, una ley que les reconozca a las comunidades negras que han venido ocupando tierras baldías en las zonas rurales ribereñas de los ríos de la Cuenca del Pacífico, de acuerdo con sus prácticas tradicionales de producción, el derecho a la propiedad colectiva sobre las áreas que habrá de demarcar la misma ley.*

En la comisión especial de que trata el inciso anterior tendrán participación en cada caso representantes elegidos por las comunidades involucradas. La propiedad así reconocida sólo será enajenable en los términos que señale la ley. La misma ley establecerá mecanismos para la protección de la identidad cultural y los derechos de estas comunidades, y para el fomento de su desarrollo económico y social.

PARAGRAFO 1°. Lo dispuesto en el presente artículo podrá aplicarse a otras zonas del país que presenten similares condiciones, por el mismo procedimiento y previos estudio y concepto favorable de la comisión especial aquí prevista.

PARAGRAFO 2°. Si al vencimiento del término señalado en este artículo el Congreso no hubiere expedido la ley a la que él se refiere, el Gobierno procederá a hacerlo dentro de los seis meses siguientes, mediante norma con fuerza de ley."

El artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, establece los principios orientadores del ejercicio de la función Administrativa y que se encuentra 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."*

Mediante la Ley 70 de 1993 además de reconocer el derecho a la propiedad colectiva de las comunidades negras, se establecieron "*mecanismos para la protección de la identidad cultural y de los derechos de las comunidades negras de Colombia como grupo étnico, y el fomento de su*

desarrollo económico y social, con el fin de garantizar que estas comunidades obtengan condiciones reales de igualdad de oportunidades frente al resto de la sociedad colombiana".

El artículo 47 de la Ley de 70 de 1993 dispone que el "Estado debe adoptar medidas para garantizarle a las comunidades negras el derecho a desarrollarse económica y socialmente atendiendo los elementos de su cultura autónoma."

A partir de la expedición de la Ley 70 de 1993 las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras se han organizado en Consejos Comunitarios que tienen los atributos de persona jurídica, tal como lo establece el artículo 2.5.1.2.3 del Decreto 1066 de 2015 y ejercen "*la máxima autoridad de administración interna dentro de las Tierras de las Comunidades Negras*", siendo una instancia de representación de las mencionadas comunidades. Éstas también se han constituido en otras organizaciones tales como las formas y expresiones organizativas y las organizaciones de base, de conformidad con el artículo 3 de la Ley 2160 que modifica el artículo 7 de la Ley 80 de 1993.

Para el seguimiento a lo dispuesto en la Ley 70 de 1993, mediante el Decreto 1372 de 2018 se conformó la Comisión Consultiva de Alto Nivel, denominada "2*. Comisión de planeación, desarrollo económico, infraestructura, saneamiento básico y vivienda*" en adelante Comisión Segunda.

El literal a) del artículo 6 del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo "OIT", aprobado por la Ley 21 de 1991, que hace parte del bloque de constitucionalidad, impone al Gobierno nacional la obligación de consultar a las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del país, como grupo étnico, "*mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas, susceptibles de afectarles directamente*", y el numeral 2º de la misma norma establece: "*Las consultas llevadas a cabo en aplicación de este Convenio deberán efectuarse de buena fe y de una manera apropiada a las circunstancias, con la finalidad de llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento acerca de las medidas propuestas*"

El Instituto Nacional de Vías - INVIAS es un establecimiento público del orden Nacional, creado mediante el Decreto 2171 de 1992 y modificado por el Decreto 1292 de 2021; con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa y financiera adscrito al Ministerio de Transporte, que tiene dentro de sus funciones las siguientes: *"(...) 2.2 Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación operación y mantenimiento, atención de emergencias y demás obras que requiera la infraestructura de su competencia. 2.3 Coordinar* con *el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia. (...) (...) 2.8 Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo. (...) 2.17 Ejecutar los planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo y prioridades nacionales, (...) 2.19 Controlar y evaluar la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo.*

El artículo 23 del Decreto 1292 de 2021 establece como funciones de la Subdirección de Vías Regionales-SVR del INVIAS entre otras: "*23.1. Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la infraestructura de la red vial regional (secundarias, terciarias, caminos ancestrales y ciclorrutas, entre otras) y evaluar su ejecución, 23.2. Administrar los procesos de construcción, conservación, rehabilitación de la infraestructura de la red vial regional a cargo del Instituto. 23.3. Apoyar a la Subdirección de Estructuración de Proyectos con los insumos para los estudios previosy especificaciones técnicas directamente o a través de terceros para la contratación de obras de la infraestructura a su cargo (…) 23.8. Controlar, evaluar y hacer el seguimiento de los planes y proyectos a su cargo, (…) 23.13. Las demás inherentes a la naturaleza de la dependencia y las que le sean asignadas por las normas legales"*

Mediante la Resolución No. 2382 del 13 de julio de 2023, se creó el Grupo de Gerencia de Caminos Comunitarios de la Paz Total -CCDPT adscrito a la Subdirección de Vías Regionales el cual tiene como funciones las siguientes: "*1. Actuar como eje transversal en el desarrollo del Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total, gestionando desde la Subdirección de Vías Regionales como un articulador con las Entidades del Sector Transporte, entidades Gubernamentales, Organismos internacionales o de cualquier otra naturaleza y las dependencias internas del Instituto en cada una de las etapas del programa. 2. Establecer la planeación en los aspectos técnicos, administrativos, presupuestales, y de recursos humanos entre otros, relacionados con el Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total. 3. Definir los lineamientos documentales y uso de tecnologías requeridas para la administración y actividades técnicas, con el fin de asegurar la adecuada trazabilidad y oportunidad de la información concerniente al Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total. 8. Gestionar con las diferentes dependencias del Instituto la oportuna ejecución presupuestal de los recursos asignados al programa Caminos Comunitarios de la Paz Total en las respectivas vigencias. 9. Liderar todas las acciones encaminadas a la suscripción de los convenios y contratos del programa Caminos Comunitarios de la Paz Total en el territorio nacional 12. Las demás inherentes a la naturaleza y etapas del programa Caminos Comunitarios de la Paz Total.*"

El Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", tiene como objetivo sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida a partir de la construcción de un nuevo convenio social que propicie la superación de injusticias y exclusiones históricas, la no repetición del conflicto, el cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza. Este proceso debe desembocar en la paz total, entendida como la búsqueda de una oportunidad para que todos podamos vivir una vida digna, basada en la justicia; es decir, en una cultura de la paz que reconoce el valor excelso de la vida en todas sus formas y que garantiza el cuidado de la casa común.

En este sentido, el Ministerio de Transporte como cabeza del sector transporte e infraestructura, lideró la Consulta Previa del Plan Nacional de Desarrollo 2023-2026 Colombia, «Potencia Mundial de la Vida», la cual se llevó a cabo entre el 10 de enero y el 6 de febrero de 2023, como resultado de esta se protocolizaron acuerdos con las comunidades étnicas dentro de los cuales se tienen los siguientes a cargo del INVIAS:

> "(…) *a. Construir, mejorar, mantener y adecuar la infraestructura vial (vías terciarias, caminos ancestrales y puentes) de interés de las comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de acuerdo a las necesidades definidas y priorizadas por las comunidades en el marco de las asignaciones presupuestales del Sector.*
>
> *Recursos: el 22,5% del presupuesto anual asignado al Instituto Nacional de Vías para infraestructura vial regional (vías terciarias, caminos ancestrales y puentes).(…)*"

El artículo 356 de Ley 2294 de 2023, establece en lo referente a los Acuerdos de Consulta previa y otros espacios de diálogo que "*(…) las entidades con compromisos derivados de escenarios de diálogo y concertación con i) comunidades negras, afrocolombianas, raizales (ii) pueblo Rrom y (…), incluidos en el PND 2022 - 2026 "Colombia potencia mundial de la vida" conforme a la priorización efectuada por las entidades en el PPI, destinarán los recursos para su cumplimiento, los cuales deberán estar acorde con el marco de gasto de mediano plazo y el marco fiscal de mediano plazo. Los acuerdos de la Consulta Previa protocolizados del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 hacen parte integral de esta Ley. PARÁGRAFO. Las estrategias y metas acordadas con las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras serán objeto de especial seguimiento del Congreso de la República por medio de la comisión legal Afro*".

Los artículos 1º y 3º de la Ley 2160 de 2021 modificaron los artículos 6º y 7º de la Ley 80 de 1993, respectivamente, dando capacidad jurídica y definiendo cada una de las organizaciones y

comunidades que tiene capacidad jurídica para celebrar contratos con el Estado, entre ellas, los Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras, las formas o expresiones organizativas de la población negra, afrocolombiana, raizal o palenquera, las organizaciones de base de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y las organizaciones de segundo nivel, de la siguiente manera:

> "*ARTÍCULO 6°. DE LA CAPACIDAD PARA CONTRATAR. Pueden celebrar contratos con las entidades estatales las personas consideradas legalmente capaces en las disposiciones vigentes. También podrán celebrar contratos con las entidades estatales los Cabildos Indígenas, las asociaciones de Autoridades Tradicionales Indígenas, los consejos comunitarios de las comunidades negras regulados por la Ley 70 de 1993.*
>
> *ARTÍCULO 7°. ENTIDADES A CONTRATAR. Para los efectos de esta ley se entiende por:*
> *1. (…)*
> *2. Consejo comunitario de las comunidades negras: Es la persona jurídica que ejerce la máxima autoridad de administración Interna dentro de las Tierras de las Comunidades Negras, de acuerdo con los mandatos constitucionales y legales que lo rigen y los demás que le asigne el sistema de derecho propio de cada comunidad".*
> *3. Formas o expresiones organizativas. Son manifestaciones que, en ejercicio del derecho constitucional de participación, asociación y de la autonomía de conjuntos de familias de ascendencia negra, afrocolombiana, raizal o palenquera que reivindican y promueven su cultura propia, su historia, sus prácticas tradicionales y costumbres, para preservar y proteger la identidad cultural y que estén asentados en un territorio que por su naturaleza no es susceptible de ser titulada de manera colectiva.*
> *4. Organizaciones de Base de Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras. Son asociaciones comunitarias integradas por personas de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales o Palenqueras, que reivindican y promueven los derechos étnicos y humanos de estas comunidades.*
> *5. Organizaciones de Segundo Nivel. Son asociaciones de Consejos Comunitarios, formas y expresiones organizativas y/u organizaciones de base que agrupan a más de dos (2), inscritas en el Registro Único de la Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del Ministerio del Interior, siempre y cuando el área de influencia de la organización de segundo nivel corresponda a más de la tercera parte de los departamentos donde existan comisiones consultiva s(…)*"
> *Para las organizaciones de base de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y las demás formas y expresiones organizativas, deberán contar con diez (10) años o más de haber sido incorporados por el Ministerio del Interior en el correspondiente Registro Público Único Nacional y que hayan cumplido con el deber de actualización de información en el mismo registro; y los consorcios y uniones temporales*".

El artículo 2º de Ley 2160 de 2021 incluyó los literales M) y N) al numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, adicionando como causales de contratación directa la que se realice con consejos comunitarios de las comunidades negras y organizaciones de base de personas pertenecientes a poblaciones afrocolombianas, raizales y palenqueras o con las demás formas y expresiones organizativas, así:

> "*M). Los contratos que las entidades estatales suscriban con los consejos comunitarios de las comunidades negras, regulados por la Ley 70 de 1993, que se encuentren incorporados por el Ministerio del Interior en el correspondiente Registro Público Único Nacional y que hayan cumplido con el deber de actualización de información en el mismo registro, cuyo objeto esté relacionado con el fortalecimiento del gobierno propio, la identidad étnica y cultural, el ejercicio de la autonomía, y/o la garantía de los derechos de los pueblos de las mismas comunidades.*

N). Los contratos que las entidades estatales suscriban con las organizaciones de base de personas pertenecientes a poblaciones afrocolombianas, raizales y palenqueras o con las demás formas y expresiones organizativas, que cuenten con diez (10) años o más de haber sido incorporados, por el Ministerio del Interior en el correspondiente Registro Público Único Nacional y que hayan cumplido con el deber de actualización de información en el mismo registro, cuyo objeto esté relacionado con el fortalecimiento de sus organizaciones, la identidad étnica y cultural, y/o la garantía de los derechos de las poblaciones de las mismas organizaciones".

Las precitadas causales autorizan a las entidades estatales para contratar de manera directa con consejos comunitarios de comunidades negras reguladas por la Ley 70 de 1993, así como con organizaciones de base de personas pertenecientes a poblaciones afrocolombianas, raizales y palenqueras o con las demás formas y expresiones organizativas, que cuenten con diez (10) años o más de haber sido incorporados, por el Ministerio del Interior en el correspondiente Registro Público Único Nacional y que hayan cumplido con el deber de actualización, cuando el objeto del contrato se encuentre relacionado con el fortalecimiento del gobierno propio o de sus organizaciones, la identidad étnica y cultural, el ejercicio de la autonomía, y la garantía de los derechos de los pueblos de las mismas comunidades.

La Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente en la CARTILLA PARA INCENTIVAR Y FORTALECER EL ACCESO AL SISTEMA DE COMPRAS Y CONTRATACIÓN PÚBLICA DE LOS PUEBLOS Y COMUNIDADES ÉTNICAS EN COLOMBIA, en su Versión: 02 Fecha: 26-05-2025, hace referencia a la capacidad para contratar, conferida en específico a Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, así: *"los consejos comunitarios de las comunidades negras, las organizaciones de base y las formas o expresiones organizativas de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, siempre y cuando se encuentren inscritas en el Registro Público Único Nacional del Ministerio del Interior, así como el mantenerlo actualizado"."*

Con el Propósito de mejorar la intercomunicación terrestre de la población rural, el Instituto Nacional de Vías, estructuró y se encuentra ejecutando el Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total, el cual nace como una iniciativa del Gobierno Nacional con el propósito de convertirse en un programa de inversión de alta prioridad dentro de la agenda de desarrollo del Gobierno 2022 - 2026, fundamentado en el Plan Nacional de Desarrollo “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”, dentro del componente Proyectos Estratégicos de Impacto Regional.

Con base en las anteriores consideraciones, el acuerdo de voluntades producto del proceso de contratación se regirá por las Leyes 70 de 1993, 21 de 1991, Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011 y 2294 de 2023; el Decreto Ley 019 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015, 2160 de 2021, el Código Civil y el Código de Comercio, y las normas que las modifiquen o sustituyan, además de las adicionales que resulten aplicables a la materia.

El programa “Caminos Comunitarios de la Paz Total” fue registrado en el banco de programas y proyectos de inversión nacional según el procedimiento establecido por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y fue formulado conforme a la Metodología General Ajustada (MGA) según lo implementado por el DNP y para ello contó con la revisión y aprobación del Ministerio de transporte y la Dirección técnica del DNP, con el nombre 'Mejoramiento, Mantenimiento y Rehabilitación de Caminos Comunitarios de la Paz Total. Nacional', obteniendo el código BPIN No. 202300000000001 y viabilidad por parte del Ministerio de Transporte y Departamento Nacional de Planeación.

2. ANTECEDENTES

PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL

Este programa busca contribuir a la transformación de los territorios, a través de, obras de mantenimiento y/o de mejoramiento de la infraestructura de vías regionales y sus condiciones de transitabilidad, con la participación directa de Organismos de Acción Comunal, comunidades étnicas, comunidad en general y organizaciones sociales del territorio nacional.

Favoreciendo al desarrollo de la economía rural y popular mediante la generación de empleo local, la activación y articulación de la economía, generando sentido de pertenencia por estas obras comunitarias de infraestructura y fortaleciendo el tejido social dentro de las comunidades.

La meta del Gobierno Nacional para el cuatrienio es dar transitabilidad en proyectos de mejoramiento y mantenimiento, logrando mejorar cerca del 23% de la malla vial rural del país.

Logros del programa:

1. Facilitar el acceso de las comunidades de las zonas rurales a los servicios primarios de salud, alimentación y educación.

2. Consolidar territorios de paz con presencia del estado en todo el país enriqueciendo la industria del turismo.

3. Potenciar el comercio de los productos generados en las zonas rurales de intervención.

4. Fortalecer el desarrollo económico mediante la generación de empleo de mano de obra local por medio de la contratación directa de los Organismos de Acción Comunal y comunidades étnicas.

5. En el marco del Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total se crean sinergias con actores del sector público, privado o independiente, de nivel internacional o nacional, a través del intercambio y la suma de experiencias y conocimientos que agreguen valor, calidad y eficacia al desarrollo de las actividades que se ejecutan en los Convenios Solidarios; así mismo, se ha propendido por generar alternativas para la cualificación del talento humano en los territorios, condición necesaria para ejecutar estas actividades, dejando capacidades instaladas en los territorios, para fortalecer la labor propia de gestión de los Organismos de Acción Comunal del territorio Nacional.

6. El Programa pretende entregar una capacidad instalada a las diferentes organizaciones para que, si lo desean, puedan participar más adelante en procesos de selección que adelanten diferentes entidades del orden territorial o incluso, nacional; a través de esta experiencia se fortalecen las organizaciones para participar en la diferente oferta institucional del Estado o constituirse en proveedores de servicios del Estado a través de sus diferentes organizaciones.

7. Articulación Interinstitucional: desde el componente social del Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total, se han acompañado diversos espacios interinstitucionales, con el fin de atender peticiones y compromisos de los Organismos de Acción Comunal y comunidades étnicas, así como también, entidades que requieren información y articulación con el Programa en el corto, mediano y largo plazo (Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte, Banca Pública, Ministerio del Interior, Agencia de Renovación del Territorio, UPIT, Presidencia de la República, Mesas de diálogo con comunidades, Gobierno Escucha, Organismos de Control, entre otros).{



Fuente: https://caminoscomunitarios.invias.gov.co/que-es.php

El desafío para el gobierno es intervenir 33.102 km de vías regionales y caminos ancestrales. Este programa es un vehículo para activar la participación de las diferentes comunidades en todo el territorio nacional, jalonando el desarrollo local y así aportar en el propósito de encontrar la justicia social, ambiental y económica de los colombianos de la ruralidad.

El programa inició con la implementación de un programa piloto, ejecutado en el departamento del Huila, donde se suscribieron diez convenios solidarios con igual número de organismos de acción comunal, para intervenir el corredor San Luis – Palermo; simultáneamente, y con ocasión de la suscripción de un convenio interadministrativo con el Ministerio del Interior, se suscribieron 15 convenios solidarios más, en diferentes departamentos del país, para ejecutar actividades de mejoramiento y mantenimiento en los corredores de sus territorios.

Ahora bien, el programa se estructura bajo tres líneas de intervención: una primera línea que consiste en la ejecución de obras menores con los organismos de acción comunal a través de la suscripción de convenios solidarios, instrumento legal definido en el Parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 136 de 1993, así como el artículo 95 de la Ley 2166 de 2021. De **igual manera, se contempla la ejecución de obras menores con comunidades étnicas, bajo las condiciones definidas en el Plan Nacional de Desarrollo.**

En la segunda línea de intervención se contempla la suscripción de convenios interadministrativos con el Ejército Nacional como un aliado estratégico a través de sus batallones de ingenieros militares o batallones de construcciones, en aquellas zonas en la cual se cuente con su capacidad operativa y logística para la atención de corredores en el marco de la planeación de la infraestructura de transporte y que se complemente con las obras menores ejecutadas por los Organismos de Acción Comunal.

De igual manera, teniendo en cuenta que uno de los pilares del programa es generar transitabilidad en corredores estratégicos, se tiene contemplado el mejoramiento de vías regionales mediante la aplicación de nuevas tecnologías atendiendo la dinámica de contratación definida en el marco de la Ley 80 de 1993, seleccionando los procesos definidos para ser contratados por MiPymes, los cuales deben surtir el procedimiento establecido en el Estatuto de Contratación Pública y ser objeto de limitación en los términos del Decreto 1860 de 2021, 1082 de 2015, decreto 142 de 2023 y demás normas concordantes.

Una tercera línea de intervención será la pavimentación de vías regionales priorizadas en el Plan Nacional de Desarrollo mediante procesos de selección definidos en el Estatuto General de la Contratación Pública, adelantados por el Instituto Nacional de Vías.

Un común denominador en las tres líneas de intervención y formas de contratación, lo constituye el elemento de mejoramiento de las condiciones de transitabilidad de las vías regionales. Sin embargo, es de aclarar, que las obras a ejecutar en virtud de la celebración de contratos de obra pública con comunidades NARP, corresponden por su alcance, a obras menores, es decir de bajo nivel de complejidad; esto atendiendo a la habilitación legal para suscribir contratos con las comunidades étnicas (NARP).

Durante las últimas décadas la mayoría de los recursos de inversión en infraestructura vial en Colombia se ha concentrado en la construcción y conservación de los corredores viales principales generando una brecha respecto de las vías ubicadas en los territorios de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, de manera que con la ejecución de obras a través de las mismas comunidades se podrá avanzar en la superación del rezago, por lo que el objeto del presente proceso de contratación se relaciona directamente con la garantía de los derechos de estos pueblos.

La Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del Ministerio del Interior emitió el concepto identificado con el Radicado No. 2024-2-002200-002517 de 29 de enero de 2024, sobre las definiciones de que tratan los literales m) y n) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, en el que expuso que de conformidad con el criterio jurisprudencial constitucional, los siguientes corresponden a conceptos jurídicos indeterminados que no presentan una definición acabada:

"(…)

(i) ***Gobierno propio y autonomía:*** *Son garantías derivadas de los derechos de subsistencia e integridad de las comunidades étnicas, que permiten para aquellas la posibilidad de que configurar, mantener o modificar sus instituciones gobierno, con la finalidad de autodeterminar y autogestionar lo relativo al orden social.*

(ii) ***Identidad étnica y cultural:*** *Es una garantía para sujetos con una cosmovisión diferente a la de la sociedad mayoritaria de poder ejercer sus derechos fundamentales de conformidad con su visión particular del mundo.*

(iii) ***Garantía de derechos:*** *La ejecución de acciones tendientes asegurar que los administrados puedan ejercer los derechos constitucional y convencionalmente consagrados. (…)"*

Así mismo al respecto de la garantía de los derechos indica lo siguiente:

> *"(…) a juicio del suscrito, debe entenderse en el marco de la Cláusula de Estado Social de Derecho, pues, según lo esbozado por la jurisprudencia constitucional el goce efectivo de los derechos es un aspecto del núcleo esencial de la Clausula, al decir:*
>
> *"El aseguramiento del goce efectivo de los derechos es uno de los compromisos principales del Estado Social y Democrático de Derecho. Tanto la jurisprudencia internacional, como las decisiones de esta Corporación y la doctrina, han establecido que los derechos humanos se realizan plenamente, es decir, se asegura su goce efectivo, cuando los Estados cumplen con tres tipos de obligaciones:*
>
> *(i) La obligación de respeto de los derechos humanos implica el compromiso del Estado de abstenerse de adoptar medidas que tengan por resultado impedir o dificultar su goce efectivo. Esta obligación tiene por tanto un carácter en principio negativo, por cuanto involucra, fundamentalmente, el deber de abstenerse de interferir en el ejercicio de tales derechos[464]. Asimismo, conlleva el deber de inhibirse de tomar medidas discriminatorias, que condicionen el acceso o el ejercicio de los derechos, basadas en criterios tales como el género, la nacionalidad y la casta.*

(ii) *La obligación de protección requiere que el Estado adopte medidas para impedir que terceros interfieran u obstaculicen el ejercicio de un derecho por parte de su titular.*

(iii) *La obligación de garantía implica el deber del Estado de organizar todo el aparato gubernamental y las estructuras a través de las cuales se manifiesta el ejercicio del poder público, de manera tal que sean capaces de asegurar el libre y pleno ejercicio de los derechos. La obligación de garantizar el pleno ejercicio de los derechos humanos es el resultado, entre otros, de su 'efecto horizontal' y tiene, a la inversa de lo que sucede con la obligación de respeto, un carácter positivo. Efectivamente, ella implica el deber del Estado de adoptar todas las medidas que sean necesarias y que, de acuerdo a las circunstancias, resulten razonables para asegurar el ejercicio de esos derechos".[10] (Subrayas Fuera del original)*

De ahí, que se entienda por garantía de derechos, la ejecución de acciones tendientes asegurar que los administrados puedan ejercer los derechos constitucional y convencionalmente consagrados.(…)

Adicionalmente en el referido concepto, la Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del Ministerio del Interior, expuso, luego de una revisión de la línea jurisprudencial de la Corte Constitucional sobre la infraestructura de transporte y su relación con la garantía de derechos constitucionales, lo siguiente:

"Los ejemplos de decisiones judiciales aquí expuestos son ilustrativos de la importancia de la infraestructura de transporte como medio para garantizar intereses y derechos colectivos o fundamentales. No pretende ser una exposición acabada de decisiones que pudieran usar las autoridades en el marco de sus competencias, mejoramiento, rehabilitación y construcción de obra pública con comunidades negras en cumplimiento de la Ley 2160 de 2021, pues como se ve, este tipo de procesos contractuales encuadran dentro de los objetos enunciados en la Ley 2160 de 2021".

En el marco de sus funciones la Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente emitió concepto C-025 de 2024 emitido el 21 de febrero de 2024, sobre el entendimiento que debe tener el INVIAS de los conceptos jurídicos indeterminados fortalecimiento del gobierno propio o de sus organizaciones, la identidad étnica y cultural, el ejercicio de la autonomía, y/o la garantía de los derechos de los pueblos de las mismas comunidades y si dentro de estos puede entenderse la realización de obras de infraestructura.

Por su relevancia y a manera de ilustración es preciso citar algunos apartes del referido concepto de Colombia Compra eficiente:

"*En consonancia con lo explicado en el numeral 2.2 del presente concepto, es importante precisar que tales causales no restringen su aplicación a unas tipologías contractuales en concreto, ni tampoco a negocios jurídicos con una cuantía determinada, sino que, únicamente exigen el cumplimiento de los requisitos antes estudiados. En ese sentido, la posibilidad de celebrar un contrato de obra en aplicación de los dispositivos normativos aquí explicados depende de su relación con el fortalecimiento del gobierno propio, la identidad cultural, el ejercicio de la autonomía y/o la garantía de los derechos de las comunidades.*

(…)

Ahora bien, la infraestructura de transporte es definida por el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 como un '[…] un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas,

los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos'. En concordancia con dicha definición el artículo 4 de la citada ley establece la forma como está conformada la infraestructura de transporte indicando lo siguiente:

'***Artículo 4°.*** *Integración de la infraestructura de transporte. La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:*

1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras.

2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en Zonas de Frontera.

3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.

4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a estos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico, sin perjuicio de su connotación como elementos de la soberanía y seguridad del Estado.

5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

6. Las líneas férreas y la infraestructura para el control del tránsito, las estaciones férreas, la señalización y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio.

7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.

9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.

10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.

11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

Parágrafo 1°. *La integración a la que se refiere el presente artículo no modifica las competencias, usos, propiedad o destinación adicionales que el legislador haya previsto respecto de los bienes antes descritos.*

Parágrafo 2°. *Las zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio deberán ser previamente adquiridas por el responsable del proyecto de infraestructura de transporte, cuando se requiera su utilización*'.

Según estas disposiciones traídas de la Ley 1682 de 2013, es claro que la infraestructura de transporte está integrada por distintos de bienes inmuebles susceptibles de ser intervenidos con trabajos materiales contratados en el marco de relaciones contractuales estructuradas bajo la tipología de obra pública. Es por esto por lo que, en aplicación de este tipo contractual y de distintas modalidades de selección, las Entidades Estatales suelen contratar objetos tendientes a la construcción, mantenimiento, rehabilitación y/o mejoramiento de carreteras, puertos, vías férreas, puentes, viaductos y otras actividades sobre los bienes inmuebles que integran la infraestructura de transporte, con el propósito de garantizar la prestación efectiva del servicio público de transporte y mejorar la calidad de vida de las personas. De hecho, conforme evidencian distintos precedentes jurisprudenciales, existen situaciones en la que infraestructura de transporte por su relevancia para la prestaciónel servicio de transporte se erige en un presupuesto para acceder a otros derechos como la educación[1] *y libertad de locomoción*[2]*.*

En ese sentido, teniendo en cuenta que los literales M) y N) del artículo 2, numeral 4 de la Ley 1150 de 2007, no involucran ninguna restricción sobre la tipología contractual a la que resultan aplicables, y considerando que la realización de obras para intervenir la infraestructura de transporte puede tornarse relevante para garantizar de derechos de las personas y comunidades, se estima que es válido aplicar tales causales para celebrar de manera directa contratos de obra con Consejos Comunitarios, Organizaciones de Base y demás formas o expresiones organizativas a las que se refiere la Ley 2160 de 2021. Sin embargo, para que tales negocios jurídicos se ajusten al marco jurídico que habilita su contratación directa es necesario que cumplan los requisitos objetivos explicados en el numeral 2.2 del presente concepto".

---

[1] Al respecto la CORTE CONSTITUCIONAL ha explicado: ""[…] a partir del Artículo 24 Superior todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por todo el territorio nacional, de forma que con fundamento en el mismo la ley define el servicio público de transporte como "… una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica…"[10]. En consecuencia, el servicio público de transporte lleva implícito el derecho de libre locomoción y por tanto de libre acceso, lo cual implica: (i) que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en condiciones de comodidad, calidad y seguridad, (ii) que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización, (iii) que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo, (iv) que el diseño de la infraestructura de transporte, así como la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, supongan que las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos". Sentencia C-439 del 25 de mayo de 2011. M.P. Juan Carlos Henao Pérez.

Por otra parte, en cuanto a la relación del servicio de transporte con la satisfacción de derechos fundamentales, la CORTE CONSTITUCIONAL ha puesto de presente que: "En el caso del transporte, en general, y su modalidad aérea, en particular, concurren diversas razones para concluir que se trata de un servicio público vinculado estrechamente con la satisfacción de los derechos fundamentales. Las sociedades contemporáneas, signadas por procesos de urbanización y especialización de los factores productivos, obligan a que los individuos deban permanente movilizarse largas distancias, en aras de ejercer sus derechos y competencias, acceder a distintas posiciones jurídicas, cumplir con sus obligaciones contractuales, dirigirse a la infraestructura para la prestación de otros servicios públicos, etc. La libertad de locomoción, así entendida, no se concentra exclusivamente en la garantía de transitar libremente por el territorio nacional, sino también con la existencia de mecanismos que permitan hacerlo en condiciones razonables y adecuadas. Esos instrumentos no son otros que los medios de transporte de pasajeros". Sentencia T-987 del 23 de noviembre de 2012, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

[2] Sobre la importancia del servicio de transporte la libertad de locomoción la CORTE CONSTITUCIONAL indica: "En el contexto urbano el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción. "El fenómeno de la ciudad —su tamaño y distribución— hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc, en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio". Sentencia T-595 del 1 de agosto de 2022, M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.

En concordancia con las consideraciones expuestas por Colombia Compra Eficiente en el concepto antes referido, es preciso resaltar que la infraestructura de transporte es el medio indispensable para que se garantice el servicio de transporte y este contribuye al libre ejercicio de derechos constitucionales fundamentales como el de la libre locomoción de los habitantes del territorio que permite el libre ejercicio de derechos y la garantía de una vida en sociedad en condiciones de dignidad.

El artículo 2 de la Ley 1682 de 2013, define la infraestructura de transporte en los siguientes términos:

"*ARTÍCULO 2o. La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos*".

Desde la óptica legal antes citada, la infraestructura de transporte se debe entender como un bien indispensable para la conectividad de las personas, que propende por la garantía del derecho constitucional a la libre locomoción, el traslado de personas, bienes y servicios, el acceso y la integración de diferentes zonas del país, lo que tratándose de la población negra, afrocolombiana, raizal y palenquera adquiere especial relevancia dada la oportunidad de inversión que se hizo evidente en las vías en sus territorios.

El artículo 5 de la Ley 1682 de 2013, hizo énfasis en la importancia de la infraestructura de transporte en el cumplimiento de los fines del Estado, particularmente, en fomentar el desarrollo y crecimiento económico, la competitividad internacional, la integración del territorio nacional y el disfrute de los derechos de las personas, por lo que constituye un elemento de soberanía y seguridad del Estado, así:

> "*ARTÍCULO 5o. Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares*".

Adicionalmente, constituye fundamento jurídico Ley 1474 del 2011, el Decreto Ley No. 019 del 2012, Ley 1955 de 2019, Ley 2160 del 2021 y Ley 2294 de 2023, el Código Civil, el Código de Comercio y las normas que las modifiquen o sustituyan, además de las adicionales que resulten aplicables a la materia, cuyo objeto se orientará necesariamente hacia la intervención de vías regionales en zonas priorizadas en el marco del espacio nacional de consulta previa, del Plan Nacional de Desarrollo (2023-2026) Colombia, «Potencia Mundial de la Vida», la cual se llevó a cabo entre el 10 de enero y el 6 de febrero de 2023, como resultado de esta se protocolizaron acuerdos con las comunidades étnicas dentro de los cuales se tienen los siguientes a cargo del INVIAS:

> "(…) *a. Construir, mejorar, mantener y adecuar la infraestructura vial (vías terciarias, caminos ancestrales y puentes) de interés de las comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de acuerdo a las necesidades definidas y priorizadas por las comunidades en el marco de las asignaciones presupuestales del Sector.*
>
> *Recursos: el 22,5% del presupuesto anual asignado al Instituto Nacional de Vías para infraestructura vial regional (vías terciarias, caminos ancestrales y puentes).(…)"*

En la vigencia 2024 y atendiendo los compromisos del espacio Nacional de consulta previa con comunidades étnicas, el Instituto Nacional de Vías ejecutó 22 contratos de obra con Comunidades Negras, Afrocolombianas Raizales y Palenqueras de conformidad con el listado de vías priorizadas por la Comisión Segunda del Espacio Nacional de Consulta Previa del Plan Nacional de Desarrollo "Colombia Potencia Mundial de la Vida" 2023 – 2026.

Que para la vigencia 2025, conforme al oficio de fecha 27 de diciembre de 2025, los delegados de la comisión segunda del Espacio Nacional de Consulta previa remitieron el listado de vías priorizadas para ser objeto de atención con los recursos dispuestos, informando además a quien se propone como operador para cada uno de los proyectos, siempre que cuenten con la capacidad jurídica, experiencia e idoneidad para contratar, entendida esta última como se encuentra descrito en la "cartilla para incentivar y fortalecer el acceso a las compras y contratación pública de los pueblos y comunidades étnicas en Colombia" expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra eficiente.

De acuerdo con lo anotado y de conformidad con la autorización prevista en el literal (n) de del numeral 4º del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007 (adicionado por el artículo 2º de la Ley 2160 de 2021), la modalidad de selección de contratación directa con las Organizaciones de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, para contratos cuyo objeto esté relacionado con el fortalecimiento del gobierno propio, la identidad étnica y cultural, el ejercicio de la autonomía, y/o la garantía de los derechos de los pueblos de estas comunidades, resulta aplicable en este caso según lo establecido en el Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública para esa modalidad de selección.

3. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER

Dentro de las funciones del INVIAS se encuentra la de brindar una infraestructura vial que satisfaga los requerimientos mínimos de seguridad, comodidad y transitabilidad para los usuarios de las vías, contribuyendo así, al desarrollo sostenible y a la integración del país a través de una red vial eficiente, cómoda y segura; por lo tanto, con la ejecución de este proyecto, el Instituto busca el cumplimiento de los fines constitucionales del estado, así como a los objetivos del INSTITUTO de darle continuidad al servicio de transporte terrestre y apoyar al desarrollo de la política de intermodalidad del transporte para de esta manera apoyar y contribuir con el Desarrollo Económico de la región.

La Entidad ha identificado que actualmente es difícil la intercomunicación terrestre en den los territorios donde habitan las Comunidades Negras, Afrocolombianas Raizales y Palenqueras, que conocen sus necesidades y problemática de sus vías, para lo cual es importante indicar que en Colombia hay 142.284 km de vías terciarias de los cuales el 90% se encuentra en regular y mal estado, 45.137 km de vías secundarias, de las cuales se han inventariado 39.615 km y de ellos solo se ha evaluado el estado del 60% de la red secundaria; encontrándose que el 87% de esta red se encuentra en regular y mal estado (CONPES 3857 de 2016 y avances Gobierno 2018-2022). En cuanto a caminos ancestrales en el país se presenta deficiencia en fuentes de información de sus inventarios.

Adicionalmente, se ha identificado que los problemas de intercomunicación terrestre entre las jurisdicciones de las referidas Comunidades Negras, Afrocolombianas Raizales y Palenqueras, y de estos con las cabeceras municipales se debe a la ausencia y/o precariedad que presentan estas vías terciarias. Los problemas de estas vías están directamente relacionados con el tipo de superficie; de modo que: si la vía es en tierra, su estructura es pobre, existe insuficiencia en las obras de drenaje y calzada, haciéndolas intransitables o con tránsito precario. Mientras, que para aquellas vías construidas con materiales sólidos y pavimentadas, su mal estado se debe a fenómenos climáticos

de gran magnitud, las complejas condiciones geográficas, la falta de mantenimiento, la calidad de técnicas de construcción y materiales empleados. (Transporte, Ministerio de, 2016)

Estos factores generan diversos inconvenientes que afectan los derechos de las comunidades mencionadas, por ejemplo, las congestiones en las vías por pasos restringidos, junto con el aumento de los tiempos de viaje que implica una limitación al derecho a la libre circulación, dando como consecuencia la baja comercialización de productos y afectando al desarrollo integral de las actividades relacionadas con la producción de alimentos. Se retrasan actividades como el acceso oportuno a servicios médicos en afectación el derecho a la salud, también inasistencia de estudiantes a escuelas y colegios afectando el derecho a la educación, junto con un incremento de los precios de los productos de la región debido al aumento en los costos de transporte de carga y pasajeros.

Según este contexto en virtud de los principios de complementariedad, concurrencia coordinación y subsidiaridad, se requiere realizar un trabajo mancomunado con los diferentes Consejos Comunitarios, organizaciones de base y formas de expresión organizativas de las comunidades NARP del país orientado a mejorar la calidad de vida de los habitantes.

En este sentido, en el numeral 5 “Convergencia Regional” del Documento “Bases del Plan Nacional de Desarrollo” 2022-2026, se destaca como objetivo la construcción y mejoramiento de vías regionales que generen interconexión para el intercambio de productos agrícolas así:

Indicadores De Primer Nivel

INDICADOR	LÍNEA BASE	META CUATRIENIO	ASOCIACIÓN CONOBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE - ODS
Vías regionales y caminos ancestrales intervenidos (mejoradas,mantenidas y rehabilitadas)	55.240 km (2022)	88.342 km	Objetivo 9. Industria, Innovación e Infraestructura

Con ocasión del instrumento jurídico definido para la intervención de vías regionales, el documento antes referenciado señala que, con el fin de avanzar en la construcción de obras, satisfacción de necesidades y aspiraciones de las comunidades, se desarrollarán proyectos de construcción de vías mediante la suscripción de contratos con los Consejos Comunitarios, organizaciones de base y formas de expresión organizativas de las comunidades NARP. Estas obras mejorarán la conectividad de las personas, generarán empleo y servirán como una herramienta de fortalecimiento de las capacidades comunitarias.

La Ley 2294 del 19 de mayo de 2023 ¨Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, dentro del componente Proyectos Estratégicos de Impacto Regional, contempla el siguiente esquema de intervención:

PROYECTO	DEPARTAMENTO	TRANSFORMACIONES
Programa de Caminos Comunitarios Para la Paz Total	Todos los Departamentos y Bogotá D.C.	Convergencia Regional. Otras Transformaciones. Derecho a la Alimentación; Seguridad Humana y JusticiaSocial

Con el fin de atender las necesidades de servicio y cumplir con la eficiencia los objetivos del gobierno, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS - estructuró el programa denominado “CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL” a través del cual se atenderá la red vial regional a cargo de la Nación, Departamentos y Municipios.

Por tal razón el Instituto Nacional de Vías pretende suscribir, mediante la modalidad de Contratación Directa, contratos de obra con las Organizaciones de base, cuyo asidero jurídico se encuentra contemplado en las Leyes 70 de 1993, 21 de 1991, 80 de 1993, 1150 de 2007, 2160 de 2021 y 2294 de 2023 y demás normas vigentes y aplicables a la materia, cuyo objeto se orientará necesariamente hacia la intervención de vías regionales priorizadas por la Comisión Segunda, en el marco del espacio Nacional de Consulta Previa.

Mediante comunicación del 29 de diciembre de 2025, el municipio de Chimichagua en el departamento de Cesar, como titular de la infraestructura vial, autorizó a la Organización de base ASOCIACION PROYECTO CULTURAL AFRODESCENDIENTE "PCA", a ejecutar las intervenciones descritas en el anexo técnico objeto del presente contrato.

Que mediante oficio suscrito por Juan Gabriel Morales Bernal representante legal de la Organización de base ASOCIACION PROYECTO CULTURAL AFRODESCENDIENTE "PCA" manifiesta su intención de celebrar el contrato conforme a las condiciones del proyecto que fueron previamente socializados.

4. FUNDAMENTOS DE LEY

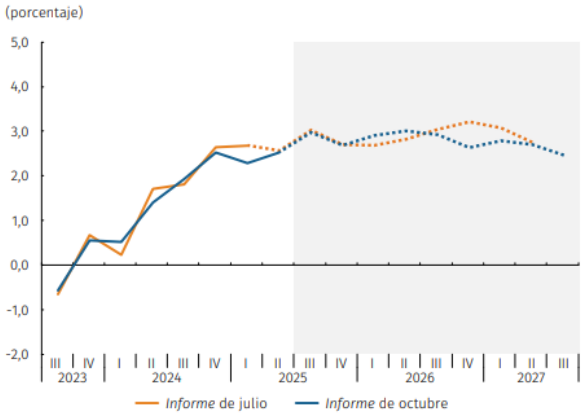
El presente proceso de contratación se regirá por las disposiciones establecidas en las Leyes 70 de 1993, 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011, 2160 de 2021 y 2294 de 2023; el Decreto Ley 019 de 2012 y los Decretos 1082 de 2015 y 1640 de 2020 y demás normas concordantes y, en lo no regulado por dichas normas, por las disposiciones civiles y comerciales concordantes con la materia que rijan o lleguen a regir los aspectos del presente contrato.

5. ANÁLISIS DEL SECTOR

ASPECTO GENERAL MACROECONÓMICOS

De acuerdo con el informe de Política Monetaria publicado por el Banco de la República en su última versión de octubre de 2025, se tiene que en el tercer trimestre de 2025 la economía colombiana habría seguido ganando dinamismo gradualmente, con una demanda interna que habría mantenido un crecimiento importante. Se estima que durante ese periodo la economía colombiana se expandió a una tasa anual del 3,0% (3,2% t. a.), registro similar al proyectado en el Informe de julio (Gráfico 2.13).

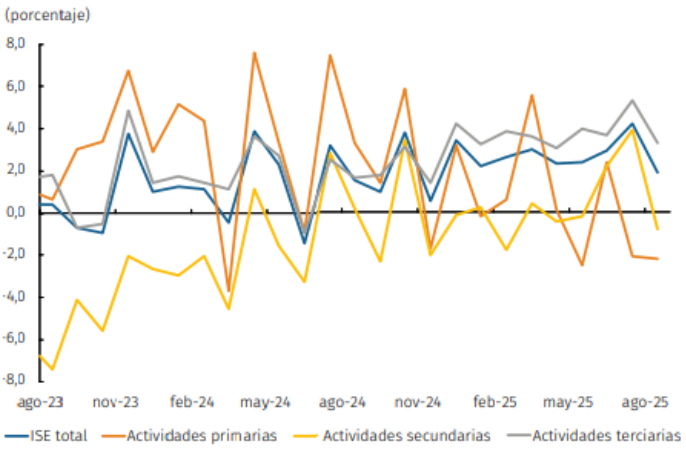
Gráfico 2.13
PIB trimestral[a/]
(variación anual)



a/ Series desestacionalizadas y ajustadas por efectos calendario.
Fuente: DANE; cálculos y proyecciones del Banco de la República.

Dicha estimación se apoya en varios indicadores líderes observados en el trimestre y, en particular, en el indicador de seguimiento a la economía (ISE), el cual reportó un crecimiento anual promedio del 3,0 % en el bimestre julio-agosto (Gráfico 2.14).

Gráfico 2.14
ISE total y por sectores de actividad[a/, b/]
(variación anual)



a/ Series desestacionalizadas y ajustadas por efectos calendario.
b/ Actividades primarias: agricultura, caza, silvicultura y pesca; y explotación de minas y canteras. Actividades secundarias: industrias manufactureras y construcción. Actividades terciarias: suministro de electricidad, gas y agua; comercio, reparación, transporte y alojamiento; información y comunicaciones; actividades financieras y de seguros; actividades inmobiliarias; actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo; administración pública y defensa, educación y salud; actividades artísticas y de entretenimiento.
Fuente: DANE; cálculos y proyecciones del Banco de la República.

Dicho resultado se explica por el buen desempeño de varios sectores de servicios que comprenden la rama terciaria, la cual se expandió a una tasa anual promedio del 4,3% durante esos dos meses. A esto se suma el buen dinamismo del sector agropecuario y, en menor medida, alguna recuperación que se habría dado en el sector manufacturero. Por su parte, la minería y la construcción de edificaciones habrían continuado registrando un débil desempeño.

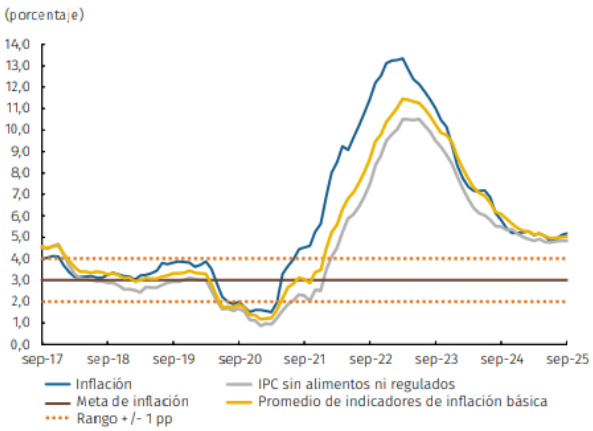
El consumo habría seguido manteniendo un crecimiento robusto, liderado por un consumo privado que habría crecido a tasas relativamente altas y superiores a las de la economía en su conjunto, y por la aceleración transitoria del consumo público. Durante el tercer trimestre, el consumo privado habría mantenido un crecimiento anual (3,6%) similar al del segundo, con un aumento entre trimestres.

Comportamiento de la inflación y precios

Durante el tercer trimestre la inflación anual interrumpió su trayectoria descendente debido, principalmente, al repunte en los precios de los alimentos y los bienes. En septiembre de 2025 la inflación anual (5,2 %) superó el registro observado en junio (4,8 %) y el pronóstico realizado en el Informe de julio (4,8 %). La inflación básica, medida como la variación anual del IPC sin alimentos ni regulados, se mantuvo estable durante el tercer trimestre (4,8 %) y también fue superior a la esperada (4,6 %) en el Informe pasado (Gráfico 3.1).

Las variaciones anuales de alimentos, de bienes y de servicios fueron
mayores de las previstas, mientras que el ajuste de los regulados resultó menor de lo esperado y contuvo una mayor alza de la inflación. La mayor contribución a la sorpresa alcista provino de los alimentos, impulsados especialmente por el comportamiento de los perecederos. El aumento de la inflación durante el tercer trimestre habría reflejado la persistencia de presiones inflacionarias de diverso origen, como el sostenido dinamismo de la demanda interna en lo corrido del año, en especial del consumo privado; la indexación de precios a tasas altas; los incrementos en los costos laborales (por aumentos del salario mínimo real, la reducción de la jornada laboral semanal y la reciente reforma laboral); el aumento en los precios internacionales de algunos bienes, que superaron la apreciación reciente del peso; y la tendencia creciente, casi que generalizada, de los precios de los alimentos.

Gráfico 3.1
IPC e indicadores de inflación básica
(variación anual)

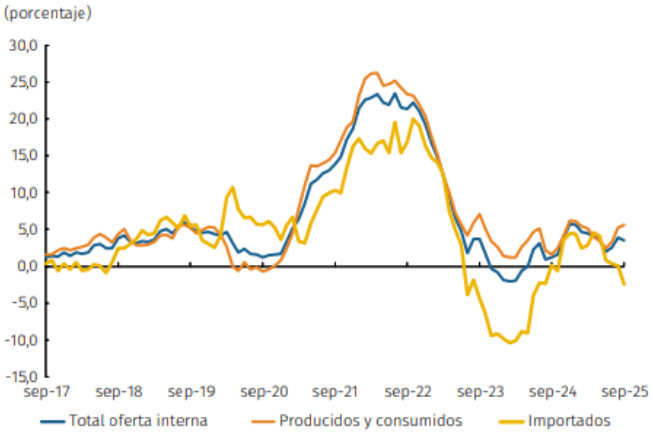


Fuentes: DANE y Banco de la República.

Adicionalmente, la variación anual del IPP repuntó (del 2,1% en junio al 3,5% en septiembre), lo que podría anticipar presiones adicionales sobre buena parte de la canasta del IPC sin servicios, en especial sobre aquellos rubros producidos y consumidos en el país, que entre junio (2,5%) y

septiembre (5,6%) registraron un aumento importante. Por su parte, el componente importado del IPP retrocedió (del 0,9 % al -2,4 %), en un entorno de apreciación del peso en los últimos meses (Gráfico 3.2).

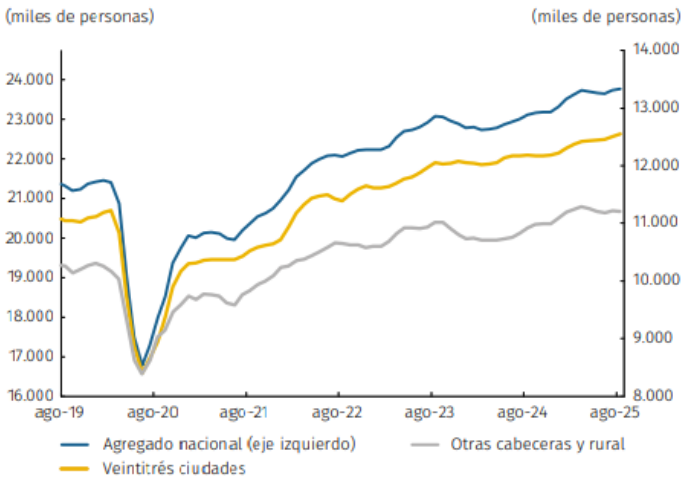
Gráfico 3.2
IPP por procedencia
(variación anual)



Mercado laboral

En el mercado laboral el empleo continuó registrando crecimientos anuales significativos, con una dinámica impulsada por el área urbana. En el trimestre móvil terminado en agosto, los resultados de la Gran encuesta integrada de hogares (GEIH) revelaron que el empleo nacional creció un 2,8 % anual, impulsado, principalmente, por la expansión de la ocupación en el área urbana (3,0%) y, en menor medida, en otras cabeceras y zonas rurales (2,6%).La expansión anual del empleo a nivel nacional se observó en la mayoría de las ramas económicas, con una mayor contribución de manufacturas, comercio y alojamiento, y administración pública, salud y educación. En el margen, el empleo presentó un repunte frente a mayo (0,4 %), alcanzando niveles similares a los observados en marzo y dando continuidad a la tendencia creciente observada en los últimos años. Este desempeño respondió a un aumento trimestral de la ocupación en las veintitrés principales ciudades (0,8 %), mientras que en las zonas rurales no se registraron variaciones (Gráfico 3.13).

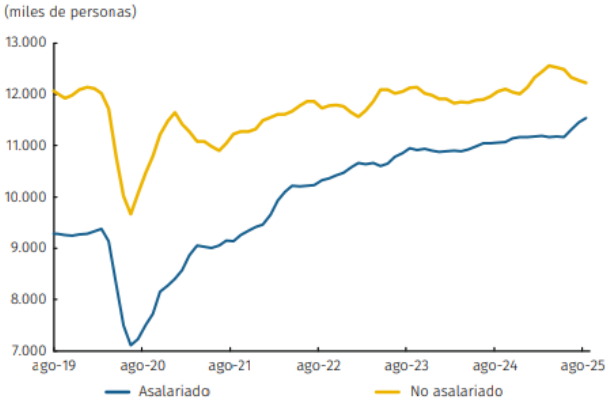
Gráfico 3.13
Población ocupada por dominios geográficos



Nota: datos en trimestre móvil y desestacionalizados.
Fuente: DANE (GEIH); cálculos del Banco de la República.

Por posición ocupacional, el crecimiento anual del empleo se explicó por el segmento asalariado. En los últimos meses, el empleo asalariado mostró un repunte sostenido, alcanzando 11,5 millones de ocupados, en línea con la recuperación observada en las principales ciudades. En agosto, este segmento registró aumentos anuales y trimestrales del 4,3% y 3,3%, respectivamente (Gráfico 3.14).

Gráfico 3.14
Empleo por posición ocupacional
(agregado nacional)



Nota: datos en trimestre móvil y desestacionalizados.
Fuente: DANE (GEIH); cálculos del Banco de la República.

Dentro del grupo de asalariados, los trabajadores particulares fueron los que más aportaron al crecimiento anual del empleo nacional. Este mayor dinamismo también se refleja en otras fuentes de información del empleo asalariado formal, como los registros de cotizantes dependientes de la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes (PILA) y de cajas de compensación familiar (CCF). En contraste, el empleo no asalariado se redujo (-2,1 % trimestral en agosto), aunque en términos anuales aún registró un crecimiento del 1,4%. Como resultado del mayor dinamismo del empleo

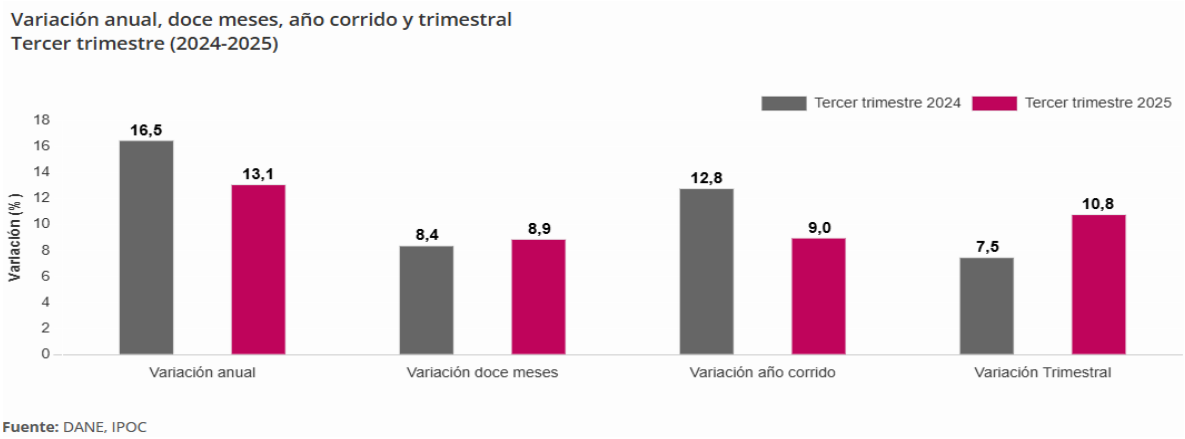
asalariado y de la contracción del no asalariado (de alta composición informal), la tasa de informalidad mantuvo su tendencia descendente, ubicándose en un 55,3% en agosto.

** Consistente con el comportamiento del empleo, la tasa de ocupación (TO) ha presentado un leve incremento en los últimos meses, ubicándose en un 58,4 % en agosto.*

Fuente: Informe Banco de la República - Actualización 31 de octubre de 2025 ***https://repositorio.banrep.gov.co/server/api/core/bitstreams/e7b3465e-94e8-4543-9698-00ecc757601e/content***

Indicador de Producción de Obras Civiles precios constantes

El crecimiento de 13,1% en la producción de las obras civiles a precios constantes con respecto al tercer trimestre de 2024, se explica por el comportamiento positivo en tres de los cinco grupos de obra: el grupo de carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles registró un incremento en su producción anual de 14,8% y aportó 7,0 puntos porcentuales (p.p.) a la variación anual; el grupo de construcciones en minas y plantas industriales, presentó un aumento de 21,3% y sumó 4,8 p.p. a la variación anual a precios constantes, el grupo de instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil incrementó su producción en 21,8% y aportó 2,2 p.p. a la variación anual. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipoc



Fuente: DANE, IPOC

Variación y contribución anual por tipo de construcción (III trimestre 2025pr / III trimestre 2024)

El crecimiento de 13,1% en la producción de las obras civiles a precios constantes con respecto al tercer trimestre de 2024, se explica por el comportamiento positivo en tres de los cinco grupos de obra: el grupo de carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles registró un incremento en su producción anual de 14,8% y aportó 7,0 puntos porcentuales (p.p.) a la variación anual; el grupo de construcciones en minas y plantas industriales, presentó un aumento de 21,3% y sumó 4,8 p.p. a la variación anual a precios constantes, el grupo de instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil incrementó su producción en 21,8% y aportó 2,2 p.p. a la variación anual (13.1%).

En contraste, el grupo de puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) disminuyó su producción en 3,5% y descontó 0,3 p.p. a la variación anual a precios constantes; así mismo, el grupo de tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder, tuberías y cables locales y obras conexas, contrajo su producción

en 5,2% y restó 0,6 p.p. a la variación anual. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipo

Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios constantes según tipo de construcción
Total nacional
III trimestre de 2025Pr / III trimestre 2024

Tipo de construcción	Variación anual (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
TOTAL	13,1	13,1
530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	14,8	7,0
530204 Construcciones en minas y plantas industriales	21,3	4,8
530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	21,8	2,2
530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	-3,5	-0,3
530203 Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-5,2	-0,6

Fuente: DANE, IPOC.

Variación y contribución anual a precios constantes por producto, 15 subclases CPC versión 2.1 A.C (III trimestre 2025Pr / III trimestre 2024)

La tabla 1 muestra las variaciones anuales a precios constantes y contribuciones al total nacional y a los cinco grupos de obras civiles de cada una de las 15 subclases enmarcadas en la CPC versión 2.1 actualizada para Colombia. Se evidencia que 10 de las 15 subclases presentaron incrementos en su producción con respecto al mismo trimestre del año anterior, mientras que 5 subclases registraron descensos en su producción. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipo

Tabla 1. Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios constantes según tipo de producto (15 subclases)
Total nacional
III trimestre 2025Pr / III trimestre 2024

	Tipo de construcción	Variación anual (porcentajes)	Contribución a la variación anual total (pp)	Contribución a la variación anual del grupo (pp)
	TOTAL INDICADOR DE PRODUCCIÓN DE OBRA CIVILES	13,1	13,1	
53211 - 53212	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	14,1	6,2	13,1
53213	Pistas de aterrizaje	157,9	0,4	0,9
53221	Puentes y carreteras elevadas	5,9	0,2	0,4
53222	Túneles	445,1	0,2	0,4
Total 530201	**Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles**	**14,8**	**7,0**	
53231 - 53233	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	-3,5	-0,2	-2,8
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	4,0	0,0	0,5
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	-16,8	-0,1	-1,2
Total 530202	**Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)**	**-3,5**	**-0,3**	
53241	Tuberías de larga distancia	-42,2	-0,8	-6,6
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	-3,1	-0,1	-0,9
53252	Cables locales y obras conexas	56,9	1,2	9,6
53253 - 53251	Alcantarillado, plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	-19,4	-0,9	-7,2
Total 530203	**Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas**	**-5,2**	**-0,6**	
53261	Construcciones en minas	34,8	3,2	14,1
53262	Centrales eléctricas	12,1	1,6	7,2
Total 530204	**Construcciones en minas y plantas industriales**	**21,3**	**4,8**	
53270	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	9,3	0,1	1,4
53290	Otras obras de ingeniería civil	24,0	2,1	20,3
Total 530205	**Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil**	**21,8**	**2,2**	

Fuente: DANE, IPOC.

El incremento en la producción anual de las obras civiles a precios constantes de 13,1% con respecto al tercer trimestre de 2024, está explicado por las subclases de la siguiente manera:

En el grupo 530201 carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles, la subclase carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles

presentó una variación en su producción de 14,1% y sumó 6,2 p.p. a la variación anual total y 13,1 p.p. a la variación anual del grupo. Por su parte, pistas de aterrizaje presentó un incremento en su producción con respecto al III trimestre de 2024 en un 157,9% y aportó 0,4 p.p. a la variación anual total y 0,9 p.p. a la variación anual del grupo.

En el grupo 530202 puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos), la subclase acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos registró una disminución en su producción de 3,5% y restó 0,2 p.p. a la variación anual total y 2,8 p.p. a la variación anual del grupo a precios constantes; mientras que, sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones registró una variación de -16,8% y aportó -0,1 p.p. a la variación anual total y -1,2 p.p. a la variación anual del grupo.

Para el grupo 530203, tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas se destaca la subclase alcantarillado, plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales que presentó un descenso de 19,4% en su producción y descontó 0,9 p.p. a la variación anual total y 7,2 p.p. a la variación anual del grupo. En contraste, cables locales y obras conexas aumentó su producción con respecto al III trimestre de 2024 en 56,9% y sumó 1,2 p.p. a la variación anual total y 9,6 p.p. a la variación anual del grupo.

Las subclases que conforman el grupo 530204 construcciones en minas y plantas industriales presentaron los siguientes comportamientos con respecto al tercer trimestre de 2024: la subclase construcciones en minas incrementó su producción en 34,8% y sumó 3,2 p.p. a la variación anual total y 14,1 p.p. a la variación anual del grupo. Así mismo, la subclase centrales eléctricas presentó un aumento en su producción de 12,1% y sumó 1,6 p.p. a la variación anual total y 7,2 p.p. a la variación anual del grupo.

Con respecto al grupo 530205 instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil, la subclase otras obras de ingeniería civil, incrementó su producción en 24,0% y sumó 2,1 p.p. a la variación anual total y 20,3 p.p. a la variación anual del grupo; por su parte, la subclase instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento presentó una variación de 9,3% con respecto al tercer trimestre de 2024 y aportó 0,1 p.p. a la variación anual total y 1,4 p.p. a la variación anual del grupo. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipo

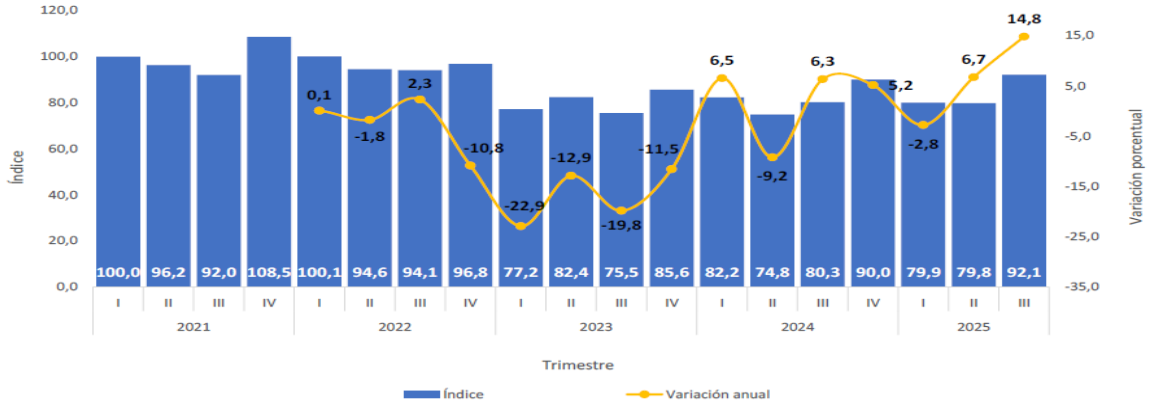
Variación anual a precios constantes por grupo de obra (III trimestre 2025Pr / III trimestre 2024)

A continuación, se presentan las series históricas de los índices y variaciones anuales, para cada uno de los 5 grupos de obra, según clasificación CPC versión 2.1 adaptada para Colombia.

Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (grupo 530201)

Durante el tercer trimestre de 2025, el grupo carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó una variación a precios constantes de 14,8% y sumó 7,0 p.p. a la variación anual.

Índice y variación anual de la producción de las carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles
Total nacional – serie a precios constantes.
2021 (I trimestre) – 2025 (III trimestre^{Pr})



Fuente: DANE, IPOC.
Pr: cifras preliminares

Cadena de producción y distribución

La cadena de producción y distribución del sector de construcción comienza desde los servicios asociados a los proveedores de insumos, en este primer nivel se encuentran la explotación y extracción de minerales destinados a sectores de cementos, concretos y la industria maderera.

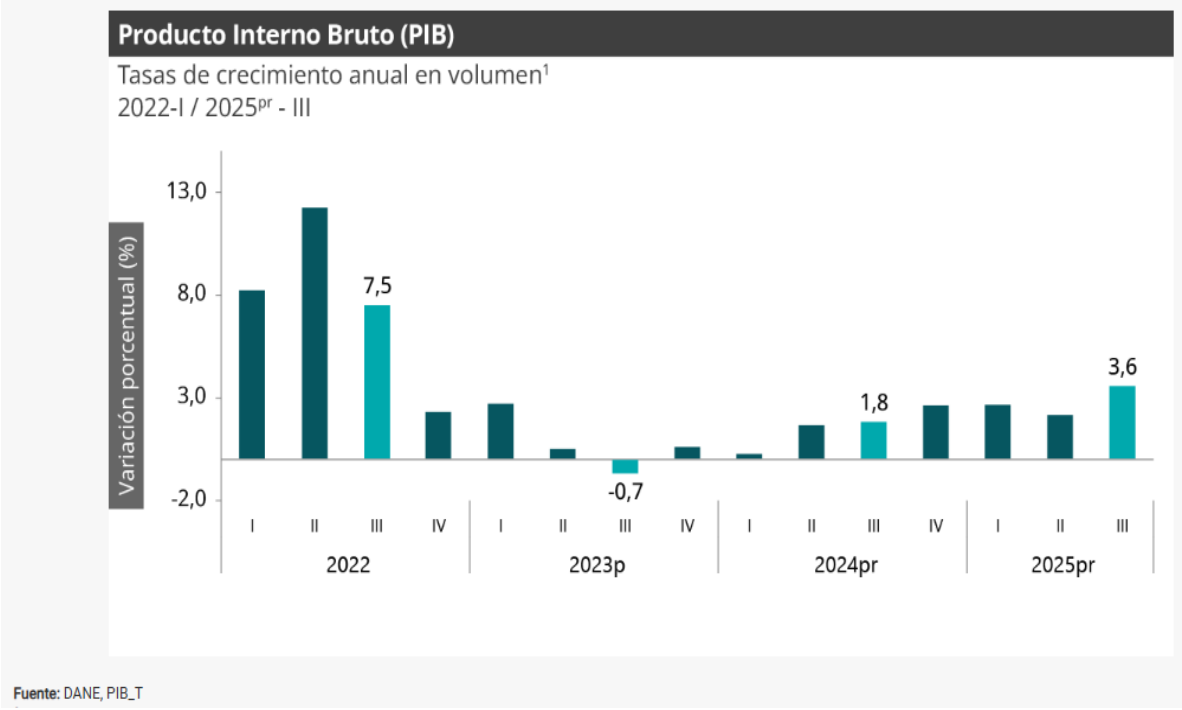
Luego de pasar por la obtención de materia prima, el segundo nivel de la cadena es la transformación, las actividades se relacionan con fabricación de tuberías, perfiles, resinas, servicios de transporte de materiales, estudios técnicos y consultoría. Así mismo, la transformación y elaboración de materiales para el sector como sanitarios, ladrillo, carpintería y vidrios. [3]

[3] Aktiva. (2015). EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA. 26/02/2016, de Sitio web: http://aktiva.com.co/publicaciones/15-estudios-sectoriales.html

Los bienes finales que se obtendrán son carreteras, calles, caminos y puentes; construcciones para la minería, centrales generadoras eléctricas y tuberías; vías férreas y pistas de aterrizaje; vías de agua, puertos y represas; y las obras de ingeniería que comprenden instalaciones deportivas.[4]



Interno Bruto (PIB)



Fuente: DANE, PIB_T

I

Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).
- Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2025pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,8%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.
- Industrias manufactureras crece 1,5%.

CONSTRUCCIÓN

En el tercer trimestre de 2025pr, el valor agregado de la construcción decrece 1,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos.

• Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 8,3%.

• Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 13,1%.

• Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) decrece 3,4%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la construcción crece en 1,1%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 0,5%.

• Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 3,5%.

• Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) crece 0,2%.

Construcción
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Tercer trimestre 2025[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025[pr]-III / 2024[pr]-III	2025[pr] / 2024[pr]	2025[pr]-III / 2025[pr]-II
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-8,3	-8,1	-0,5
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2]	13,1	9,0	3,5
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3]	-3,4	-3,5	0,2
Construcción	**-1,5**	**-2,7**	**1,1**

Fuente: DANE, PIB_T

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

En diciembre de 2025 la variación mensual del IPC fue 0,27% y la anual 5,10%.

En diciembre de 2025 la variación anual del IPC fue 5,10%, es decir, 0,10 puntos porcentuales menor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,20%.

Variación Total IPC
Diciembre 2025

IPC	Diciembre			
	Variación Anual		Variación Mensual	
	2024	2025	2024	2025
IPC total	5,20	**5,10**	0,46	**0,27**

Fuente: DANE - IPC

Comportamiento de la variación anual del IPC según divisiones y subclases

En el mes de diciembre de 2025, el IPC registró una variación de 5,10% en comparación con diciembre de 2024. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (7,91%), Educación (7,36%), Salud (7,20%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,37%) y; por último, Transporte (5,35%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,10%). Entre tanto, las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,07%), Bienes y servicios diversos (4,97%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,76%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (3,31%), Prendas de vestir y calzado (2,12%), Recreación y cultura (1,85%) y; por último, Información y comunicación (1,22%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Diciembre 2024 - 2025

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2024		2025	
		Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	7,87	0,85	7,91	0,87
Educación	4,41	10,62	0,41	7,36	0,30
Salud	1,71	5,54	0,09	7,20	0,12
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,57	0,09	6,37	0,11
Transporte	12,93	5,19	0,70	5,35	0,72
TOTAL	100,00	5,20	5,20	5,10	5,10
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	3,31	0,63	5,07	0,95
Bienes y servicios diversos	5,36	3,33	0,18	4,97	0,26
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	6,96	2,13	4,76	1,48
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	2,18	0,09	3,31	0,13
Prendas de vestir y calzado	3,98	2,06	0,07	2,12	0,07
Recreación y cultura	3,79	-0,21	-0,01	1,85	0,06
Información y comunicación	4,33	-0,93	-0,03	1,22	0,03

Fuente: DANE, IPC.

Coyuntura del sector: vigencias futuras - El mecanismo de vigencias futuras y su importancia para la ejecución de proyectos de inversión

La inversión pública es un vehículo que impulsa el desarrollo del país. Para lograr este cometido, esta se ejecuta a través de 30 sectores, como el de transporte, vivienda, defensa, educación, trabajo,

ambiente, entre otros. Cada uno de estos sectores cuenta con entidades adscritas, como los ministerios y sus entidades ejecutoras, que se encargan de formular los proyectos de inversión que dan cumplimiento a los objetivos trazados en el Plan Nacional de Desarrollo, brindando soluciones a la población y contribuyendo al crecimiento de la economía. Cada uno de los proyectos priorizados y aprobados recibe una apropiación presupuestal para la vigencia fiscal, es decir, el dinero que va a tener disponible para materializar la solución que se lleva a la población en ese año vigente. En no pocos casos, los proyectos con un carácter estratégico para el desarrollo del país se deben ejecutar en periodos que superan una vigencia fiscal, por lo que son plurianuales. Dada esta característica, es muy importante garantizar que en las siguientes vigencias fiscales se cuente con el presupuesto suficiente para que el proyecto sea financiado y pueda llegar a una completa ejecución. Ante esta necesidad, se ideó el instrumento de las vigencias futuras.

El uso de esta herramienta, aunque facilita la realización de proyectos como corredores viales y sistemas de transporte masivo, los cuales impactan positivamente la productividad del país, implica la apropiación anticipada de recursos, hecho que, para algunos, genera inflexibilidades en la inversión pública. Por esta razón, resulta fundamental que dichas vigencias se encuentren debidamente evaluadas y aprobadas por el CONFIS, y que además reflejen el carácter estratégico del proyecto para el país, blindándolo así frente a las restricciones que puedan imponer los ciclos económicos y políticos. Al hablar de Vigencias Futuras, debe contemplarse tres categorías, como lo ilustra la Tabla 1.

La figura de Vigencias Futuras a través de APP (VF–APP), es un espacio en el que la banca puede desempeñar un rol estratégico en la financiación de proyectos que impulsan el desarrollo del país. Con el uso de APP en las vigencias futuras, el Estado ya no debe esperar a contar con todos los recursos en el corto plazo, ya que el sector privado, especialmente el financiero, se puede vincular al proyecto, aportando capital, experiencia técnica y capacidad de gestión. Además, los contratos de largo plazo, respaldados por flujos de pago garantizados en cada vigencia presupuestal, incentivan la participación y competencia de inversionistas, sector financiero y empresarial que desean participar, fomentando así la eficiencia y calidad en las obras públicas.

Tabla 1. Vigencias Futuras y sus características generales

Nombre	Definición y características
Vigencia Futura ordinaria	Son aquellas que son declaradas de importancia estratégica por el CONPES, son aprobadas por el CONFIS o la Dirección General del Presupuesto Público Nacional – DGPPN y cuentan con al menos el 15% de la apropiación en la vigencia fiscal en que se aprueban.
Vigencia Futura Excepcional	Son declaradas de importancia estratégica por el CONPES y pueden superar el periodo del Gobierno de turno, con aprobación previa del CONFIS, y no necesitan tener una vigencia en el año en que se autorizan.
Vigencia Futura – Asociación Público-Privada (VF – APP)	Permiten la vinculación de capital privado al proyecto de inversión, con un mínimo de 6.000 SMMLV y un plazo máximo de 30 años, además requiere de aprobación del CONFIS.

Fuente: MFMP 2024 – MHCP.

La distribución de las vigencias futuras se concentra especialmente en sectores como transporte, defensa y policía, y vivienda (Gráfico 1). En detalle, las vigencias futuras se encuentran concentradas en el sector transporte, que representa el 84,5% del total de recursos proyectados entre 2025 y 2053, según el MFMP 2024. Esta cifra refleja la prioridad del Estado en el desarrollo de infraestructura vial y de transporte masivo. Le siguen, con una participación significativamente menor, los sectores de defensa y policía (4,8%), vivienda (3,9%) y Hacienda (1,9%). El resto de los sectores como tecnologías de la Información, fiscalía, educación, trabajo y otros, agrupan conjuntamente el 4,9% restante.

Esta distribución revela un enfoque marcado en proyectos estratégicos de largo plazo con alto impacto en conectividad y movilidad, lo cual justifica el uso intensivo del instrumento de vigencias futuras, especialmente en esquemas como las APP, que permiten ejecutar grandes obras con financiación compartida entre el sector público y el privado. Además, por año, la participación del sector transporte en las vigencias futuras es superior a cualquier otro en cada una de las vigencias fiscales.

En el MFMP 2024, se relacionan más de 31 proyectos de inversión autorizados con vigencias futuras por un monto total asignado de $175,6 billones[5] para las vigencias 2025 – 2053. Entre estos proyectos, se identificaron ocho del sector transporte, modo carretero, tipo 4G y uno tipo 5G (Tabla 2).

Tabla 2. Proyectos de inversión autorizados con vigencias futuras, miles de millones de pesos constantes de 2024

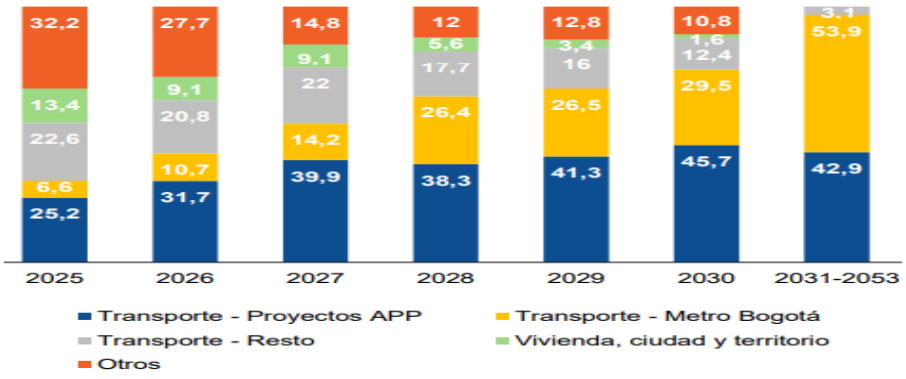
Tipo	Total (2025 - 2053)	4G	5G
Diseño construcción y puesta en operación de la línea 2 del metro de Bogotá	31.834		
Metro de Bogotá - movilidad integral Bogotá y la región	26.449		
Restauración de los ecosistemas degradados del canal del dique nacional	6.476		
Corredor: Buenaventura - Loboguerrero - buga en el departamento del Valle del Cauca	5.235		x
Corredor vial pamplona -Cúcuta, Norte de Santander	4.864	x	
Concesión autopista al mar 1, departamento de Antioquia	4.475	x	
Construcción de la troncal de la calle 13	4.431		
Corredor Rumichaca - Pasto, departamento de Nariño	4.237	x	
Mejoramiento y mantenimiento vía puerto salgar-Barrancabermeja - Cundinamarca, Boyacá y Santander	4.214		
Fortalecimiento de las capacidades de fuegos aéreos para la seguridad y defensa	3.836		
Concesión autopista al mar 2, departamento de Antioquia	3.776	x	
Programa de cobertura condicionada para créditos de vivienda segunda generación	3.123		
Corredor Popayán - Santander de Quilichao, Cauca	3.023		
Corredor Santana - Mocoa - Neiva, Huila, Putumayo y Cauca	2.81		
Implementación soluciones de acceso comunitario a tecnologías de información y comunicaciones	2.638		
Conexión norte - autopistas para la prosperidad, Antioquia	2.515		
Corredor perimetral de Cundinamarca, centro oriente	2.443		
Construcción metro ligero de la 80 Medellín	2.41		
Conexión Pacífico 1 - autopistas para la prosperidad, Antioquia	2.406		
Corredor Villavicencio - Yopal, Meta y Casanare	2.314	x	
Obras canal navegable del río Magdalena entre bocas de ceniza y Barrancabermeja	2.282		
Autopista al río Magdalena 2, Antioquia y Santander, occidente	2.25	x	
Corredor bucaramanga -Pamplona, Norte de Santander	2.145		
Infraestructura para conectar territorios, gobiernos y poblaciones	2.133		
Coberturas de tasa de interés para financiación de vivienda nueva, nacional	1.976		
Conexión Pacífico 3, autopistas para la prosperidad, Antioquia, occidente	1.863	x	
Vía Mulalo - Loboguerrero, departamento del Valle del Cauca	1.849		
Mejoramiento y mantenimiento vía sabana de Torres-Curumaní - Santander, César	1.651		
Corredor Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó, Antioquia y Santander	1.563	x	
Fortalecimiento de la capacidad operacional del ejército nacional en la defensa de las fronteras nacional	1.559		
Otros *	32.889		
Total general	175.672		

*Proyectos con valores inferiores a $1.500 miles de millones.
Fuente: MHCP.

Entre estos rubros, el cupo autorizado de vigencias futuras para APP se concentró principalmente en el sector transporte, con un cupo del 0,6% del PIB entre los años 2025 y 2028, 0,5% entre 2029 y 2033, y 0,4% entre los años 2034 y 2052.

[5] https://www.asobancaria.com/wp-content/uploads/2025/04/1470-BE-3.pdf consultado el día 18 de diciembre de 2025

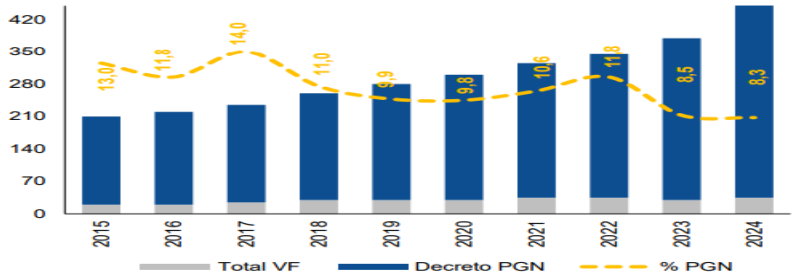
Gráfico 1. Participación sectorial de las Vigencias Futuras (%)



Fuente: MHCP.

Con esto en consideración, en 2024, las vigencias futuras representaron el 8,3% del Presupuesto General de la Nación (Gráfico 2), un valor inferior a la mediana histórica de los últimos 10 años (10,8%), lo que evidencia una moderación en el compromiso de recursos de vigencias futuras frente a años anteriores. Esta mayor cautela podría estar relacionada con la necesidad de mantener un margen de maniobra fiscal superior ante un entorno macroeconómico retador, sin que ello signifique una renuncia al impulso de proyectos estratégicos. A pesar de esta disminución relativa, el peso de las vigencias futuras en el PGN continúa siendo significativo, especialmente en sectores como el transporte y las iniciativas de infraestructura, donde los proyectos requieren esquemas de financiación plurianual para garantizar su sostenibilidad y ejecución efectiva.

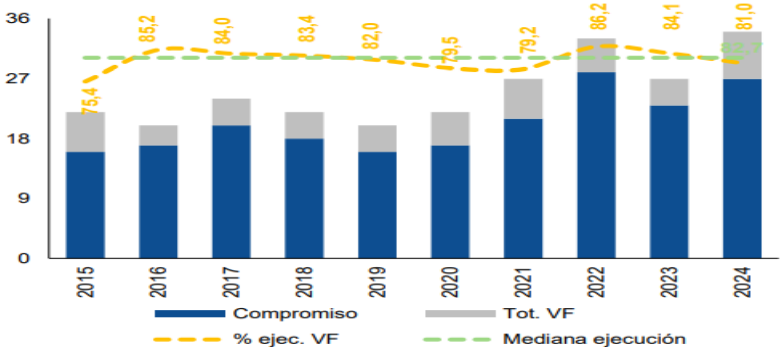
Gráfico 2. Vigencias futuras en el PGN (billones y %)



Fuente: MFMP 2024 – MHCP.

En términos de ejecución (Gráfico 3), las vigencias futuras han mantenido un desempeño relativamente estable a lo largo de los años. Para 2024, la ejecución alcanzó el 81%, valor ligeramente inferior a la mediana histórica de la última década (82,7%). Aunque no se trata del valor más alto registrado, que fue de 86,2% en 2022, tampoco representa un rezago significativo, especialmente si se tiene en cuenta que el mínimo histórico fue de 75,4% en 2015. Este nivel de ejecución sugiere que, pese a los desafíos operativos y fiscales que enfrentan los proyectos de inversión de largo plazo, las entidades han logrado avanzar en la implementación de los compromisos adquiridos, asegurando la continuidad de las obras y el cumplimiento de metas estratégicas.

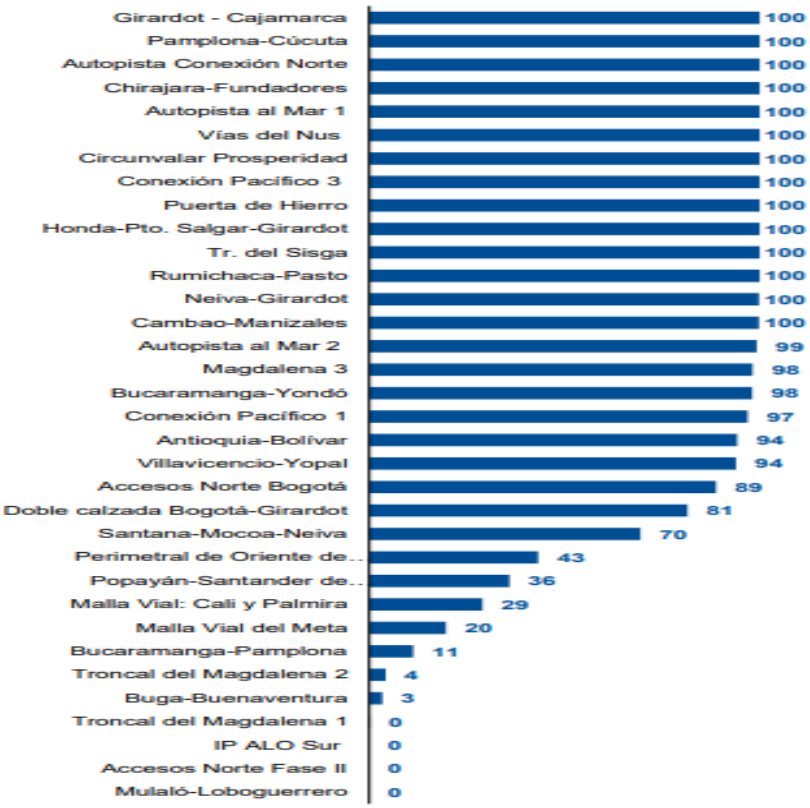
Gráfico 3. Vigencias Futuras y ejecución presupuestal (billones y %)



Fuente: MFMP 2024 – MHCP.

Respecto al cumplimiento de las obras que utilizan vigencias futuras, cabe anotar que, con corte a 2025, se encuentran en ejecución 30 proyectos de 4G y 6 de 5G de acuerdo con la ANI. El estado de la ejecución para la vigencia fiscal del 2025 se presenta en el Gráfico 4.

Gráfico 4. Estado de ejecución de los proyectos 4G y 5G



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura. El corte de los datos corresponde al último reporte de cada proyecto en 2025.

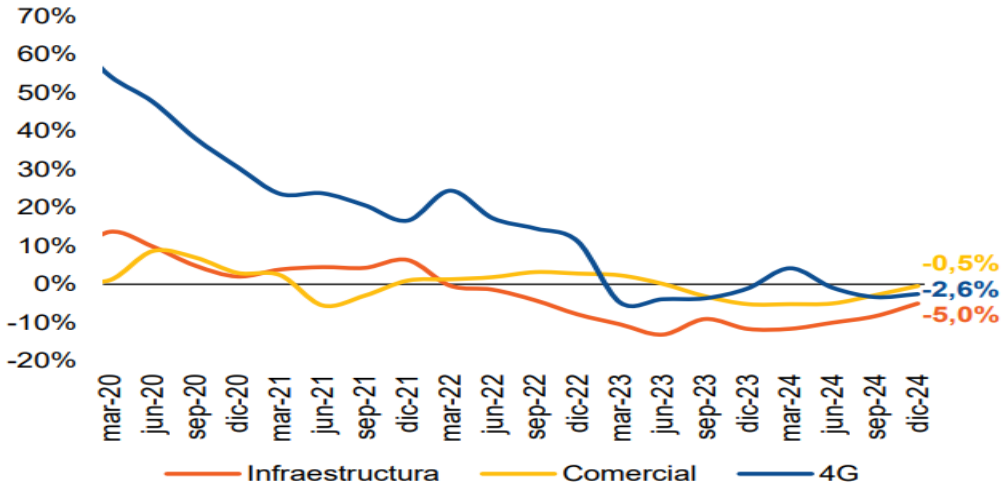
El rol del sector financiero en los proyectos de infraestructura

La banca se ha consolidado como un aliado clave en la financiación de proyectos de infraestructura, aun cuando ha debido afrontar desafíos significativos, entre ellos los trámites de licencias ambientales y las consultas previas. Un ejemplo elocuente lo constituyen los proyectos viales de 4G. En los últimos años, la cartera desembolsada por las entidades financieras para estas concesiones de largo plazo ha crecido de forma sostenida y ha ganado participación, tanto dentro de los créditos destinados a obras civiles como en el total de la cartera comercial.

Por un lado, se resalta que el crecimiento de la cartera destinada a la financiación de proyectos viales 4G ha superado significativamente tanto al de la cartera comercial como al de infraestructura del sistema financiero en el último cuatrienio, especialmente en 2020, periodo en el que diversas modalidades de crédito perdieron tracción y experimentaron ajustes negativos.

La cartera vinculada a las concesiones de 4G se ha mantenido, por lo general, en terreno consistentemente positivo como se muestra en los años 2020-2021-2022 y, cuando ha registrado descensos transitorios, éstos han sido mucho menos pronunciados que los observados en las carteras comercial y de infraestructura (Gráfico 5).

Gráfico 5. Crecimiento real anual de la cartera

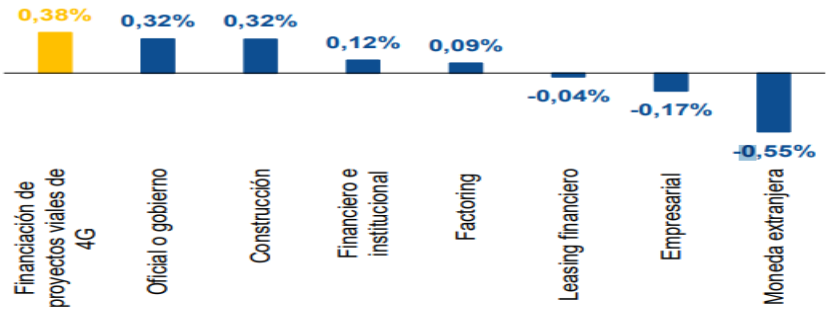


Fuente: Superintendencia Financiera.

En línea con lo anterior, se destaca también que la contribución al crecimiento de la cartera comercial por parte de la financiación de proyectos viales de 4G ha sido relevante para que ésta sostenga su crecimiento y haya amortiguado la caída de los últimos dos años, es decir, años 2023 y 2024.

El Gráfico 6 evidencia que el promedio de la contribución al crecimiento de la cartera comercial por parte de la financiación de proyectos viales de 4G, desde 2017 hasta la actualidad, es la mayor entre las submodalidades de crédito dentro de la cartera comercial, aportando en promedio 0,38pp. Esto significa que, sin el impulso de los desembolsos vinculados a las concesiones 4G, el saldo de la cartera comercial habría mostrado un desempeño más débil.

Gráfico 6. Promedio histórico de la contribución de los productos al crecimiento de la cartera comercial (2017-2024)

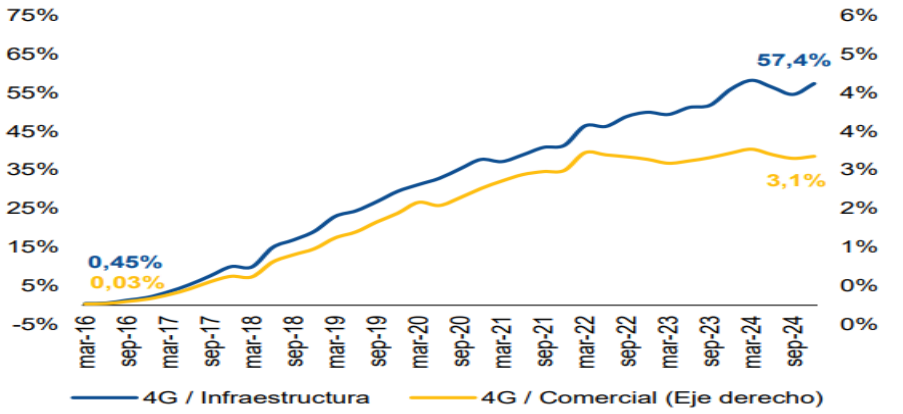


Fuente: Superintendencia Financiera.

Por último, se resalta el marcado incremento en la participación de la financiación de proyectos viales 4G dentro de las carteras de infraestructura y comercial. Desde que esta submodalidad se introdujo en el mercado, en marzo de 2016, su peso relativo en la cartera comercial pasó de un marginal 0,03% a 3,1% en diciembre de 2024. El avance es aún más contundente en la cartera de infraestructura. En el mismo periodo, su participación se disparó de 0,45% a 57,4%, de modo que hoy concentra más de la mitad de los créditos destinados a obras públicas (Gráfico 7). Estas cifras confirman que el componente 4G se ha convertido en una parte relevante de la cartera de infraestructura, redefiniendo la composición del portafolio y ampliando las oportunidades de inversión de largo plazo.

Durante su existencia, la cartera vencida de la financiación de proyectos viales de 4G ha permanecido en cero, lo que, sumado a todo lo anterior, demuestra que esta submodalidad de crédito representa una relación de sinergia entre el desarrollo de vías en el país y la banca. Por un lado, el sector financiero ha concentrado esfuerzos en apalancar a las concesiones de numerosos proyectos viales de cuarta generación y, a su vez, esta categoría de crédito ha contribuido al crecimiento de la cartera y blindado al sistema de la morosidad.

Gráfico 7. Participación de los proyectos 4G en la cartera comercial y de infraestructura



Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia.

Así mismo, otras entidades del sector como las fiduciarias han jugado un papel crucial en la consolidación de los patrimonios autónomos exigidos por la ley para la consolidación del presupuesto

de los proyectos de infraestructura. En particular, con los vehículos de inversión que estas ofrecen, enfocados en salvaguardar y gestionar de forma adecuada los recursos, también dan seguridad jurídica frente al uso del dinero destinado a las obras.

Con esto en mente, la creación de estos patrimonios autónomos es un garante de la destinación de los recursos única y exclusivamente a la realización de los proyectos de infraestructura, tal y como lo establece la ley colombiana. En esta línea, los verdaderos riesgos y obstáculos que han sufrido los proyectos actuales y anteriores se han debido a los retos que supone el licenciamiento ambiental y la realización de consultas previas.

En suma, la banca, en su papel de otorgador de financiamiento, las corporaciones financieras, como inversores clave y las fiduciarias, como gestores de recursos, se han consolidado como agentes clave del sector financiero para la adecuada realización de los proyectos más importantes del país.

Desafíos para la ejecución de proyectos de infraestructura

Frente a lo anterior, es importante advertir sobre los desafíos que la coyuntura actual impone a un sector tan crucial para la economía como lo es el de la infraestructura, dado que este provee las condiciones básicas para la mayoría de las actividades productivas.

Estos retos, de interés común, deben motivar un trabajo continuo que se extenderá a futuras administraciones, evidenciando el papel transversal de las mejoras en infraestructura para el desarrollo del país.

En primera instancia, es fundamental preservar la seguridad jurídica en lo relativo a las obras civiles, para lo cual será necesario mejorar los procesos de licenciamiento ambiental, destacándose la necesidad de otorgar los permisos con mayor celeridad una vez se cumplan todos los requisitos legales, así como que dicha información sea comunicada de manera clara y precisa a las empresas privadas.

Adicionalmente, en lo relacionado con las consultas previas, mediante las cuales las comunidades ubicadas en las zonas de influencia de las obras pueden manifestar su apoyo u oposición, será necesario definir con claridad el concepto jurídico de afectación directa a estas comunidades, con el fin de determinar cuándo un proyecto debe someterse a consulta y cuáles son los plazos establecidos para su realización.

En línea con estas propuestas, acciones adicionales como la reincorporación de los Proyectos de Interés Nacional y Estratégico (PINES) permitirán acelerar y mejorar la ejecución de iniciativas de gran importancia en todo el territorio, pues estos mostraron ser exitosos en el marco de la estructuración de proyectos 4G.

A su vez, la implementación de estrategias innovadoras basadas en experiencias internacionales exitosas, como profundizar las Delivery Units, permitiría facilitar la resolución de problemas relacionados con la asignación adecuada de recursos en las obras. Estos mecanismos han demostrado ser eficaces para identificar prioridades y cuellos de botella, así como para establecer métricas que garanticen la trazabilidad de los proyectos. Fuente: Banca & Economía/ Edición 1470 -2025 del 28 de abril de 2025/www.asobancaria.com

6. CONTEXTO DEMOGRÁFICO, SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA COMUNIDAD

De conformidad con lo establecido en el artículo 7º de la Constitución Política, el Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana, razón por la cual la pervivencia integral de las comunidades étnicas, sus culturas, sistemas e instituciones de organización social, política y normatividad es criterio fundamental al definir la estructura político-administrativa de la Nación. Por lo tanto, la diversidad étnica y cultural como principio constitucional, debe ser observado y procurado por todas las entidades públicas, en especial, por aquellas que por deber constitucional

y legal están llamadas a diseñar y poner en marcha la política pública en beneficio de los pueblos indígenas en el marco de la defensa, apoyo, fortalecimiento y consolidación de sus derechos étnicos y culturales.

Colombia al ser un país con una gran diversidad étnica y cultural, es decir, existe multiplicidad en la forma de ver la vida y vivirla, es así como en nuestro país coexisten prácticas, costumbres, lenguas y territorios que no solo son diferentes a la comprensión del mundo occidental, sino que también, lo son entre ellas mismas, puesto que cada una de ellas tiene y conserva las singularidades que las hacen únicas e irrepetibles y por consiguiente objeto de una especial protección en el ordenamiento jurídico, lo que los convierte en beneficiarios de una serie de acciones afirmativas que tiene por objeto lograr una igualdad material (Corte Constitucional, Sentencia T-063, 2019). Siendo una de las bases del Estado Social de Derecho la consagración del principio de igualdad material, es decir, de igualdad real y efectiva, como expresión del designio del poder público de eliminar o reducir las condiciones de inequidad y marginación de las personas o los grupos sociales y lograr unas condiciones de vida acordes con la dignidad del ser humano y un orden político, económico y social justo. (Sentencia C-044, 2004)

Es así como, desde la Constitución de 1991 se reconoce el carácter multiétnico y pluricultural de la nación, en la cual coexisten tres grupos étnicos que corresponden al 14% de la población colombiana, según el censo realizado en 2018 por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE, así: **(i)** los pueblos indígenas, con una población de 1.905.617 personas, las cuales pertenecen a uno de los 115 pueblos indígenas nativos, equivalente al 4,4%; **(ii)** las Comunidades Negras, Raizales y Palenqueras con una población de 4.671.160 personas, que corresponde al 9,34% y **(iii)** el pueblo Rom o gitano con una población de 2.649 personas correspondiente al 0,006%.

Así mismo, existen 68 lenguas nativas de las cuales 65 son habladas por comunidades indígenas; el palenque, una lengua criolla de las comunidades de San Basilio de Palenque[6], el bandé, lengua de los raizales del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina; y la lengua romaní del pueblo gitano. (Radio Nacional de Colombia, 2017).

Ahora bien, el hecho de que a hoy día exista esta pluralidad étnica en nuestro territorio es el resultado de la lucha inmutable de estas comunidades por conservar sus prácticas, costumbres, lenguas y rituales en el tiempo, a pesar de las diversas amenazas que tan tenido que soportar y que tenían como fin su eliminación, tales como patrones históricos de discriminación, despojo y marginación económica, social, política y geográfica (T-376, 2012), la no comprensión de sus tradiciones, organización social, desarrollo económico y cosmovisión (Ministerio del Interior, 2022).

Desde el punto de vista demográfico, el Cesar cuenta con una población que supera el millón de habitantes, concentrada mayoritariamente en áreas urbanas, especialmente en Valledupar y municipios como Aguachica, Codazzi y Bosconia. Sin embargo, una parte significativa de la población aún habita en zonas rurales, donde predominan actividades agropecuarias. El departamento presenta una población relativamente joven, con una fuerte presencia de comunidades campesinas, indígenas y población afrodescendiente.

La economía del Cesar se basa principalmente en la minería, la agricultura y la ganadería. Es uno de los principales productores de carbón del país, actividad que ha dinamizado el comercio y el empleo, aunque también ha generado retos sociales y ambientales. En el sector agrícola se destacan cultivos como arroz, algodón, maíz, palma de aceite y café en zonas de montaña, mientras que la ganadería bovina tiene un papel importante en la economía rural.

[6] Primer pueblo libre de América, declarado por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) como obra maestra del patrimonio oral e inmaterial de la humanidad

En cuanto al clima, el departamento del Cesar presenta temperaturas generalmente cálidas, con promedios que oscilan entre los 28 y 32 °C en las zonas bajas y urbanas. En las áreas cercanas a la Sierra Nevada de Santa Marta y la Serranía del Perijá, las temperaturas disminuyen considerablemente, dando lugar a climas templados y fríos. Este contraste térmico influye tanto en la actividad económica como en las condiciones de vida de la población.

El municipio de Chimichagua se localiza al sur del departamento del Cesar, en una zona estratégica del valle del río Magdalena y en inmediaciones de la Ciénaga de Zapatosa, uno de los complejos cenagosos más importantes del país. Limita al norte con los municipios de Tamalameque y Curumaní, al oriente con Chiriguaná y Astrea, al sur con el municipio de El Banco (departamento del Magdalena) y al occidente con el río Magdalena y la Ciénaga de Zapatosa. Esta ubicación le otorga una fuerte vocación hídrica y pesquera.

Chimichagua cuenta con una población mayoritariamente urbana concentrada en su cabecera municipal, aunque una proporción importante habita en corregimientos y veredas rurales. La población presenta una estructura joven, con predominio de familias dedicadas a actividades tradicionales como la pesca y la agricultura. Culturalmente, el municipio conserva una identidad ligada al folclor vallenato y a las dinámicas sociales propias de los pueblos ribereños.

La economía del municipio se basa principalmente en la pesca artesanal, actividad estrechamente relacionada con la Ciénaga de Zapatosa y el río Magdalena, que constituye una fuente clave de sustento para muchas familias. Asimismo, la agricultura tiene un papel relevante, con cultivos como arroz, maíz, yuca y plátano, además de la ganadería extensiva en zonas rurales. Estas actividades, aunque fundamentales, enfrentan desafíos asociados a factores climáticos, ambientales y de infraestructura.

En cuanto al clima, Chimichagua presenta temperaturas cálidas durante todo el año, con promedios que oscilan entre los 28 y 33 °C, propias del clima tropical de la región Caribe. La presencia de cuerpos de agua influye en la humedad ambiental y en los ciclos productivos del municipio, especialmente en la pesca y la agricultura. Estas condiciones climáticas inciden directamente en la economía local y en las formas de vida de la población.

7. ANÁLISIS PARA DETERMINAR LA IDONEIDAD DEL CONTRATISTA

De acuerdo al contenido de la Cartilla Para Incentivar y Fortalecer El Acceso A Las Compras y Contratación Pública De Los Pueblos y Comunidades Étnicas En Colombia, expedido por La Agencia Nacional De Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, los consejos comunitarios de las comunidades negras, regulados por la Ley 70 de 1993 y las organizaciones de base de personas pertenecientes a comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras o sus demás formas y expresiones organizativas podrán ser contratados por Entidades Estatales a través de la modalidad de contratación directa de una forma diferencial, siempre que el objeto de la contratación esté relacionado con la ejecución de programas, planes y proyectos asociados con los siguientes asuntos:

- Fortalecimiento del gobierno propio.
- Identidad étnica y cultural.
- Servicios públicos.
- Satisfacción de sus necesidades.
- Garantía de sus derechos.
- Ejercicio de su autonomía

No obstante, además, podrá exigir un requisito de experiencia, atendiendo para ello a un enfoque diferencial, la cual se podrá acreditar con la suscripción y ejecución de contratos que las

Comunidades o Pueblos étnicos han celebrado y ejecutado con diferentes contratantes, sin importar la naturaleza de estos.

Finalmente, frente a la idoneidad, entendida como la combinación entre el “saber” y el “saber hacer” se estimará en términos de apropiación de los saberes ancestrales y los beneficios de su implementación en el proyecto.

Bajo este contexto, Para la suscripción del presente contrato de obra pública por la modalidad de contratación directa, el Organizaciones de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, debe acreditar su existencia y representación legal en los términos de la Ley 70 de 1993, el artículo 6 de la Ley 80 de 1993 y el Decreto 1640 de 2020, y estará habilitado para suscribir contratos con las entidades estatales.

El INVIAS a través de la realización de contratos de obra pública con los consejos comunitarios y demás formas de organización de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenquera , entre otras cosas, pretende fortalecer las autoridades de las mencionadas comunidades, al contar con herramientas que les permita autogestionar sus asuntos propios y orden social y ejercer sus derechos fundamentales, entre ellos el de la movilidad, con el propósito de apoyar la construcción de una nación multiétnica y pluricultural. El derecho a la autonomía se considera como la capacidad de una comunidad de configurar, mantener o modificar sus instituciones con el propósito de autodeterminarse y dirigir los asuntos propios conforme a sus tradiciones, derecho propio y relaciones con el territorio.

En este sentido, el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), mediante el artículo 6, establece el derecho de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras a decidir sus propias prioridades en lo que atañe a su desarrollo, en la medida en que éste afecte sus vidas, creencias, instituciones, bienestar y a las tierras que ocupan de alguna manera, y de controlar, en la medida de lo posible, su propio desarrollo económico, social y cultural. En este contexto, dichos pueblos deben participar en la formulación, aplicación y evaluación de los planes y programas de desarrollo nacional y regional susceptibles de afectarles directamente.

Por lo anterior las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenquera requieren más que programas y proyectos inmediatistas, oportunidades de participación real y efectiva en el diseño e implementación de políticas públicas para la materialización de sus derechos, que permitan desarrollar sus potencialidades; siendo precisamente los planes organizativos y estructurados el instrumento mediante el cual se puede impulsar el desarrollo de sus comunidades, óptica desde la cual, adicionalmente se puede hacer parte del progreso del país. La celebración del contrato, permitirá promover de manera más eficiente ante las entidades competentes la promoción de los derechos de esta población, en el respeto de autonomía y abriendo la posibilidad de implementar acciones encaminadas al mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenquera.

De esta manera y de conformidad con la naturaleza constitucional y legal del Organizaciones de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, y acorde con las facultades que el artículo 6º de la Ley 80 de 1993 y el literal (n) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, el cual fue adicionado por el artículo 2º de la Ley 2160 de 2021, les otorga, de celebrar con las entidades del estado contratos cuyo objeto esté relacionado con la garantía de los derechos de los pueblos de las mismas comunidades, se determinó la viabilidad del presente contrato, así como la idoneidad de las Organizaciones de base, para la ejecución de las obras descritas en el Anexo Técnico, esto en cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2023-2026.

En relación con la capacidad Jurídica, experiencia e idoneidad[7] de los Consejos Comunitarios u organizaciones de base u otras formas o expresiones organizativas NARP para la celebración del presente contrato es conveniente precisar que su aptitud resulta acreditada con el cumplimiento de tres (3) criterios fundamentales:

1. Criterio de capacidad: entendida la capacidad jurídica como la "aptitud legal de una persona para ejercer por sí misma los derechos que le competen y sin el ministerio o la autorización de otra", estando entonces habilitada la persona para ejercer directamente la titularidad de sus derechos, sin que medie una voluntad de un tercero o sin que se requiera la autorización de la ley para ello y en virtud de lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2160 de 2021, modificatorio del artículo 6 de la Ley 80 de 1993 que otorga de forma expresa, la capacidad jurídica para contratar a las Comunidades Negras reguladas por la Ley 70 de 1993 y el Decreto 1640 de 2020, las Organizaciones de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, acreditan su capacidad jurídica con los siguientes documentos:

   (i) Los documentos que acreditan la constitución y representación legal de la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, los cuales validan su existencia e identifica quien funge como representante legal del mismo.
   (ii) La certificación de la Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del Ministerio del Interior, en la que consta la constitución e incorporación de la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, y el registro de la persona que ejerce como su representante legal.
   (iii) Autorización emitida por el órgano competente mediante el cual la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, autoriza a uno de sus integrantes para firmar contratos.
   (iv) El RUT de la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, documento que demuestra que es responsable fiscal ante la DIAN.

2. Criterio de habilitación el cual se evidencia con la ausencia de sanciones disciplinarias, fiscales y judiciales a nombre de la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras y de su representante legal y que no se encuentran incursos en ninguna causal de inhabilidad o incompatibilidad contemplada en la Ley.

   Para demostrar lo anterior, las Organizaciones de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, deben presentar al INSTITUTO el Certificado de Antecedentes Disciplinarios de la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, y de su Representante Legal; el Certificado de Antecedentes Fiscales de la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, y de su Representante Legal; el Certificado de Antecedentes Judiciales, el Registro Nacional de Medidas Correctivas y el Certificado del Registro de Deudores Alimentarios Morosos (REDAM) del representante legal de la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras y el Certificado expedido por el representante legal o el revisor fiscal de la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, en el que certifique que están al día en sus obligaciones parafiscales.

[7] Capacidad y disposición para el buen desempeño o ejercicio de un negocio, de una industria, de un arte. Definición del Diccionario de la RAE.

3. Criterio técnico: Conforme a lo indicado en el concepto No. C-025 de 2024 de la Agencia Nacional de Contratación Pública “Colombia Compra Eficiente”, la ejecución de las obras objeto del presente Contrato por parte de la Organización de base contribuirán a la garantía de los derechos de la comunidad en la medida que mediante la ejecución de las obras a contratar, con personal de la comunidad se consolidan las instituciones propias de cada comunidad Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenquera en pro del ejercicio de su autonomía.

   No obstante, conforme a la Cartilla Para Incentivar y Fortalecer El Acceso A Las Compras y Contratación Pública De Los Pueblos y Comunidades Étnicas En Colombia, expedido por La Agencia Nacional De Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, Organización de base ASOCIACION PROYECTO CULTURAL AFRODESCENDIENTE "PCA", presentó oficio en el que discrimina su experiencia para ser proveedor de bienes y servicios, con sus respectivos soportes que demuestra su capacidad técnica para ejecutar proyectos, indistintamente de su tipología.

   Ahora bien, la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, debe vincular el personal que se indica en el Anexo Técnico y contar con un profesional en Ingeniería civil o de Transporte y Vías que actuará como residente de obra en la ejecución del Contrato.

   Finalmente, dado que las intervenciones obedecen a territorios con alta presencia de Comunidades de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenquera , la idoneidad se ve reflejada en la ejecución del proyecto bajo los criterios de su identidad étnica y cultura.

Bajo estos parámetros debe señalarse que la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, cuenta con los documentos que acreditan su naturaleza jurídica, así como su capacidad de contraer obligaciones.

8. ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS

Teniendo en consideración que el alcance del presente contrato conlleva la ejecución de obras de baja complejidad de infraestructura sobre la red vial regional , que deben cumplir las especificaciones técnicas del INSTITUTO y los lineamientos de la “Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales” y que el ejecutor debe vincular al personal técnico mínimo establecido en el respectivo anexo técnico en cumplimiento de las disposiciones legales vigentes, el INSTITUTO, en aras de garantizar el cumplimiento de las obligaciones exigibles en el presente contrato y los efectos que se puedan surgir por posibles daños o perjuicios causados durante la ejecución de la obra, considera razonable exigir la constitución de la Garantía Única de Cumplimiento y la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual.

9. ESTUDIO DE MERCADO

Para determinar la estimación del valor del presupuesto del contrato a suscribir la entidad tuvo en cuenta las siguientes herramientas: a) Experiencia de la Entidad en la contratación de procesos similares cuyo objeto, alcance y valor es similar al presente contrato, y que se hayan ejecutado dentro de los tres (3) años anteriores a la fecha del presente documento. b) Consulta previa en páginas Web sobre experiencias de otras entidades en la contratación de procesos similares y c) Precios o tarifas referencia regulados por la entidad y los precios del sector de la región donde se suscribirán.

a. EXPERIENCIA DE LA ENTIDAD EN LA CONTRATACIÓN DE PROCESOS SIMILARES

Con el propósito de observar lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1. del Decreto 1082 de 2015, y los lineamientos contenidos en la Guía para la elaboración de Estudios de Sector publicada por Colombia Compra Eficiente, y materializar los principios de planeación, responsabilidad, y transparencia, esta Entidad identificó que el sector relativo al objeto del presente proceso de contratación está integrado por el conjunto de obras, servicios y o actividades que se han desarrollado en el marco de los convenios solidarios.

Para el análisis técnico y económico que soporta el valor estimado del contrato, el Instituto Nacional de Vías INVIAS evaluó los recursos requeridos en proyectos de similares características en la zona, los ajustó a las necesidades, tipo de obras cantidades y características particulares del desarrollo del proyecto, y se determinaron las cantidades previstas de obra a las cuales se aplican las tarifas aprobadas.

El valor total del presupuesto se obtiene como resultado de la cuantificación previa de las actividades descritas relacionadas a costo de referencia de una ponderación basada en precio por unidades o cantidades de obra y su valor total es la suma de los productos que resulten de multiplicar las cantidades de obras ejecutadas por el precio de cada una de ellas, dentro de los límites que en el contrato se estipulen.

De igual manera es de resaltar que es conveniente realizar un contrato de obra con la Organización de Base de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras ya que los recursos que se apropian al objeto contractual tendrán un rendimiento financiero más efectivo, ya que la comunidad se apersonará de que los recursos se inviertan de la manera más efectiva y de esta manera se cumpliría en su totalidad el objeto del presente contrato, presentando mayor eficiencia al contratar mano de obra del sector, lo que redunda en beneficio económico.

El estudio de demanda busca identificar procesos similares realizados por la entidad para determinar la forma de contratación y bajo cuales modalidades se adelantan este tipo de procesos, en este sentido, es de indicar que el INSTITUTO celebró en el año 2022 convenios solidarios con Organismos de Acción Comunal en diferentes departamentos, advirtiendo que aunque se trata de organizaciones diferentes al Consejo Comunitario de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenquera, el objeto en cuanto se trata de la intervención de vías, el alcance es decir la construcción de placa huella y la modalidad de contratación (directa) son similares a los del presente contrato, de los cuales se resaltan los siguientes:

OBJETO	VALOR INICIAL CONTRATO	No. PROCESO DE SELECCIÓN
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA VEREDA EL CATIVO - SUCIO ARRIBA - IGUANA EN EL MUNICIPIO DE NECOCLÍ DEPARTAMENTO DEL ANTIOQUIA CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL.	$ 5.507.604.389,00	SPSC-CD-NARP-22-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA CANTILLERA - BAJO CHIQUITO EN EL MUNICIPIO DE GALAPA DEPARTAMENTO DE ATLÁNTICO, CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL.	$ 1.314.053.637,00	SPSC-CD-NARP-25-2024

OBJETO	VALOR INICIAL CONTRATO	No. PROCESO DE SELECCIÓN
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA DESDE EL CORREGIMIENTO DE SAN BASILIO DE PALENQUE A LA VEREDA PARAÍSO, DESDE EL BARRIO SAN RAFAEL DE LA BONGA AL SECTOR LA PETARES DE SAN BASILIO DE PALENQUE Y VÍA DESDE PALENQUE AL CASERÍO LA BONGA, DEL MUNICIPIO DE MAHATES DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR, CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 1.200.000.000,00	SPSC-CD-NARP-27-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN EL CORREDOR VIAL VEREDA CATAMBUCO CUBIJAN EN EL MUNICIPIO DE SAN ESTANISLAO DE KOSTKA DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR, CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 3.396.029.949,00	SPSC-CD-NARP-20-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA VEREDA ERMITAÑO SECTOR PARCELAS PORVENIR DEL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACÁ, DEPARTAMENTO DE BOYACÁ, CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS, EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 4.408.554.251,00	SPSC-CD-NARP-08-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VIA VEREDA LA NEVERA LA PAVA EN EL MUNICIPIO DE SUPIA DEPARTAMENTO DE CALDAS CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTIA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 2.825.631.869,00	SPSC-CD-NARP-26-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN EL CORREDOR VIAL CASCAJERO AL PUENTE DE LA VEREDA SAN FRANCISCO, EN EL MUNICIPIO DE BUENOS AIRES DEL DEPARTAMENTO DE CAUCA CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 3.161.828.126,00	SPSC-CD-NARP-15-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VIA CABAÑA - LLANO DE TAULA EN EL MUNICIPIO DE GUACHENÉ DEL DEPARTAMENTO DE CAUCA CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DELPROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ	$ 4.946.382.573,00	SPSC-CD-NARP-06-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA EL SIETE - CARACOLÍ ALTO EN EL MUNICIPIO DE RIOSUCIO DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 5.867.276.474,00	SPSC-CD-NARP-21-2024.

OBJETO	VALOR INICIAL CONTRATO	No. PROCESO DE SELECCIÓN
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA PUMBI - LAS LAJAS EN EL MUNICIPIO DE ROBERTO PAYAN DEPARTAMENTO DE NARIÑO, CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOSDERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y ALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 1.006.467.051,00	SPSC-CD-NARP-23-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA JUAN DOMINGO VUELTA LARGA EN EL DISTRITO DE SAN ANDRÉS DE TUMACO DEPARTAMENTO DE NARIÑO CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 6.976.852.122,00	SPSC-CD--NARP-03-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES DE LA VIA PAMBIL LA BRAVA EN EL DISTRITO DE SAN ANDRES DE TUMACO DEPARTAMENTO DE NARIÑO CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTIA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 4.756.856.232,00	SPSC-CD--NARP-04-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA BUCHELY DESCOLGADERO EN EL DISTRITO DE SAN ANDRÉS DE TUMACO DEPARTAMENTO DE NARIÑO, CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 6.194.532.569,00	SPSC-CD--NARP-05-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN EL CORREDOR VIAL DE LA VEREDA 13 DE MAYO LA NUPA EN EL DISTRITO DE SAN ANDRES DE TUMACO DEPARTAMENTO DE NARIÑO CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTIA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS AFROCOLOMBIANOS RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 3.509.007.115,00	SPSC-CD-NARP-24-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA DESDE EL MARGEN DEL RIO ACAE HASTA EL CRUCE CON LA VIA TESALIA - SIMON BOLIVAR DEL MUNICIPIO DE ORITO DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTIA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 4.237.412.990,00	SPSC-CD-NARP-01-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA QUE COMUNICA AL CORREGIMIENTO DE PUERTO UMBRÍA CON LA VEREDA SAN VICENTE DEL PALMAR Y SAN LUIS GUALCHAYACO DEL MUNICIPIO DE VILLAGARZÓN DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL.	$ 6.383.222.755,00	SPSC-CD-NARP-14-2024

OBJETO	VALOR INICIAL CONTRATO	No. PROCESO DE SELECCIÓN
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VIA GUACARÍ INTERCEPCIÓN VÍA PRINCIPAL VARIANTE PANAMERICANA EN EL MUNICIPIO DE GUACARI DEL DEPARTAMENTO DEL VALLE DE CAUCA, CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 3.846.429.132,00	SPSC-CD-NARP-12-2024
MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA PUEBLO NUEVO DESDE LA IGLESIA PENTECOSTAL HASTA EL ALTO EL CANO EN EL MUNICIPIO DE GUADALAJARA DE BUGA DEPARTAMENTO DE VALLE DEL CAUCA, CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL.	$ 1.555.092.600,00	SPSC-CD-NARP-09-2024

b. CONSULTA EN PÁGINAS WEB SOBRE EXPERIENCIA DE OTRAS ENTIDADES EN LA CONTRATACIÓN DE PROCESOS SIMILARES

Una vez se realiza la consulta podemos evidenciar que otras entidades nacionales han realizado procesos de manera exitosa con las comunidades NARP para diferentes objetos los cuales se relacionan a continuación:

No. PROCESO	OBJETO	ENTIDAD	MODALIDAD	VALOR
CD-2292-2022	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, OPERATIVOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS ORIENTADOS AL SEGUIMIENTO Y MONITOREO DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS PRIORIZADOS PARA EL FORTALECIMIENTO ORGANIZATIVO, Y LA GARANTÍA DE DERECHOS DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFRODESCENDIENTES, RAIZALES Y PALENQUERAS, Y LA GESTIÓN DE LAS INVERSIONES QUE APOYAN LA PAZ EN COLOMBIA	MINISTERIO DEL INTERIOR	Contratación Directa (Ley 1150 de 2007)	$111,887,176,100
CV-PC-002-2022SEN	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA EL AVANCE EN EL PROCESO DE FORMULACIÓN PARTICIPATIVA DEL CAPÍTULO INDÍGENA Y EL CAPÍTULO DE COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (NARP) DE LA POLÍTICA NACIONAL DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y LA CONCERTACIÓN CON AUTORIDADES RROM PARA LA ADECUACIÓN METODOLÓGICA QUE ORIENTARÁ LA IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS PARA NIÑAS Y NIÑOS RROM EN ARMONIZACIÓN CON EL ZAKONO	INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR (SEDE NACIONAL)	Contratación régimen especial (con ofertas)	$2,765,258,646
CV-PC-003-2021SEN	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA EL AVANCE EN EL PROCESO DE	INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR	Contratación régimen	$2,189,552,329

No. PROCESO	OBJETO	ENTIDAD	MODALIDAD	VALOR
	FORMULACIÓN PARTICIPATIVA DEL CAPÍTULO INDÍGENA Y EL CAPÍTULO DE COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (NARP) DE LA POLÍTICA NACIONAL DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y LA CONCERTACIÓN CON AUTORIDADES RROM PARA LA ADECUACIÓN METODOLÓGICA QUE ORIENTARÁ LA IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS PARA NIÑAS Y NIÑOS RROM EN ARMONIZACIÓN CON EL ZAKONO	FAMILIAR (SEDE NACIONAL)	especial (con ofertas)	
CV-PC-004-2020SEN	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA LA FORMULACIÓN PARTICIPATIVA DEL CAPÍTULO INDÍGENA Y EL CAPÍTULO DE COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (NARP) DE LA POLÍTICA NACIONAL DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA	INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR (SEDE NACIONAL)	Contratación régimen especial (con ofertas)	$2,380,615,330

Igualmente el ministerio del Interior mediante concepto con radicado 2024-2-002200-002517 del 29 de enero de 2024, indicó:

> *"Para esta Dirección es importante destacar que en ausencia de la Ley 2160 de 2021, se han adelantado procesos de construcción de infraestructura para la garantía de los derechos de las comunidades negras o el fortalecimiento del gobierno propio. Verbigracia se referencian alude a algunos casos:*
>
> *• CONVENIO INTERADMINISTRATIVO 1406 DE 2021 SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN – MINISTERIO DEL INTERIOR Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS: [13]Este convenio tiene por objeto "Aunar esfuerzos administrativos, técnicos y financieros para el mejoramiento y mantenimiento de las vías terciarias a través de la implementación de Placa Huella en jurisdicción de las comunidades de los pueblos indígenas, Afrocolombianas, Raízales y Palenqueras NARP y Organizaciones de Acción Comunal, a nivel nacional", de este convenio se destaca la caracterización hecha por las entidades de las obras de infraestructura como medio para garantizar diferentes derechos fundamentales, en las consideraciones se dice sobre el particular lo siguiente:*
>
> *"6. Que se ha logrado identificar que actualmente es difícil la intercomunicación terrestre en las jurisdicciones de las comunidades de los pueblos Indígenas, Afrocolombianas, Raízales y Palenqueras NARP y Organizaciones de Acción Comunal, debido a que por un lado las vías terciarias se encuentran en mal estado, con restricciones de tránsito y por otro hay deficiente mantenimiento. Estos factores generan diversos inconvenientes que afectan los derechos de las comunidades, por ejemplo, las congestiones en las vías por pasos restringidos, junto con el aumento de los tiempos de viaje implica una limitación al derecho a la libre circulación, dando como consecuencia la baja comercialización de productos y afectando al desarrollo integral de las actividades relacionadas con la producción de alimentos. Se retrasan actividades como el acceso oportuno a servicios médicos en afectación el derecho a la salud, también inasistencia de estudiantes a escuelas y colegios afectando el derecho a la educación, junto con un incremento de los precios de los productos de la región debido al aumento en los costos de transporte de carga y pasajeros.*

7. Que, se hace necesario que el Ministerio del Interior, en el marco de sus competencias, despliegue acciones concretas a efectos de cumplir sus deberes y garantizar de manera efectiva los derechos de las comunidades étnicas y miembros de acción comunal que son sujetos de su atención y protección. Por tal razón, se hace imperioso a través del presente convenio llevar a cabo la generación de Placa Huella en las vías terciarias de las jurisdicciones que se determinarán de acuerdo a las convocatorias a cargo del Ministerio; actividades todas que contribuyen de forma concreta y efectiva a contrarrestar los efectos adversos de los flagelos que han afectado históricamente los derechos de las comunidades étnicas descritas.

8. Que con el fin de dar una alternativa de solución a esta problemática, se plantea el desarrollo del presente convenio interadministrativo para el mejoramiento y mantenimiento de las vías terciarias a través de la implementación de Placa Huella, permitiendo a las comunidades de los pueblos Indígenas, Afrocolombianas, Raízales y Palenqueras NARP y Organizaciones de Acción Comunal, que se seleccionen en la convocatoria, avanzar en su desarrollo, crecimiento, competitividad, integración y en general en el disfrute de sus derechos fundamentales".

Este convenio es un ejemplo de contratación pública en la que el sector de infraestructura ha asumido la construcción de la misma como un medio para garantizar derechos fundamentales.

• CONTRATO 110-CD2306-184 SUSCRITO ENTRE CORANTIOQUIA Y EL CONSEJO COMUNITARIO SAN ANDRES: Este contrato es uno de los primeros ejemplos de contratación directa en aplicación del numeral 4 literal m) del artículo 2 de la Ley 80 de 1993 (adicionado por el artículo 2 de la Ley 2160 de 2021), siendo el objeto del contrato "Fortalecer el gobierno propio y la garantía de los derechos de los consejos comunitarios afrodescendientes de la jurisdicción de Corantioquia a través del saneamiento hídrico rural de sus territorios".[14]

• CORPORACIÓN AUTONOMA REGIONAL DEL VALLE DEL CAUCA - CVC: Con justificación en la garantía de derechos fundamentales, la CVC generó diversos procesos licitatorios para la construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable para diversos consejos comunitarios en el área de su jurisdicción. A manera de ejemplo, se recomienda revisar en SECOP II el proceso CVC-LP 21 2021

• ASOCIACIÓN DE CONSEJOS COMUNITARIOS DEL NORTE DEL CAUCA – ACONC: Con el apoyo de la Oficina del Alto Comisionado para la Paz, ACONC construyó en el Municipio de Santander de Quilichao la sede de la organización

• CONSEJO COMUNITARIO PRODEFENSA DEL RÍO TAPAJE: Esta organización étnico territorial utilizando recursos adquiridos por la ejecución de proyectos REDD+ y otros proyectos, ha construido de manera autogestionada infraestructura como: muelles saltaderos, pavimento en concreto rígido y otras obras, para garantizar la accesibilidad al territorio y otros derechos fundamentales de su población[16].

c. ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS (APU) REGIONALIZADOS DE REFERENCIA DEL INVIAS.

Para determinar el valor del presupuesto del contrato, conforme a la visita técnica que efectúa el equipo técnico de la Dirección Territorial, se tuvo en cuenta los Precios Unitarios (APU) Regionalizados de Referencia del INVIAS, de acuerdo con la Subregión o provincia del área de influencia del contrato y la recolección de información secundaria en la región, información que se ve reflejada en los anexos del documento denominado "Presupuesto estimado de referencia" del Anexo Técnico.

En todo caso, las cantidades y valores descritos en el presupuesto, son aproximadas y están calculadas con base en la estructuración del proyecto que se realizó a partir de la visita técnica realizada por los profesionales designados del INVIAS, utilizando los diseños tipos de la Cartilla de Obras Menores de

Drenaje y Estructuras Viales, por lo tanto, se podrán aumentar, disminuir o suprimir como producto de la etapa de Alistamiento y durante la ejecución de la obra; tales variaciones no viciarán ni invalidarán el contrato; además, para llegar a este presupuesto se consideró el análisis del sector y estudio de mercado contemplado en el presente documento.

10. IDENTIFICACIÓN DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

La suscripción del contrato con la Organización de base se realiza bajo la modalidad de Contratación Directa, de conformidad con la causal prevista en el literal (n) del numeral 4º del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007, modificado por la ley 2160 de 2021 consecuentemente, el contrato que se llegue a realizar como producto del presente Estudio Previo, requiere acto administrativo por medio de la cual se justifica la contratación directa.

Adicionalmente, se justifica la contratación, desde la perspectiva del enfoque diferencial ya reconocido en el bloque de constitucionalidad y en la Carta Política, teniendo en cuenta que en la sentencia T-445 de 2016, el Alto Tribunal Constitucional Colombiano planteó que "*(…) el derecho al desarrollo se garantiza permitiendo el acceso a los recursos y servicios básicos tratando de proveer una distribución justa y equitativa de los mismos (…)*", lo que en el caso de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras se expresa de manera diferencial a través de su derecho a *"decidir las prioridades en su proceso de desarrollo*" (sentencia T-646 de 2014), *y "a darse o conservar sus normas, costumbres, visión del mundo y opción de desarrollo o proyecto de vida*" (sentencia T-514 de 2009) y al *"ejercicio libre y autónomo, por parte del sujeto colectivo, del modelo de desarrollo económico, social y cultural que le es propio*" (sentencia T-272 de 2017).

En igual sentido, el Departamento Nacional de Planeación en su Guía para la Incorporación de la Variable Étnica y el Enfoque Diferencial en la formulación e implementación de planes y políticas a nivel nacional y territorial, manifestó:

"En los últimos años en el marco de la jurisprudencia relacionada con la garantía de los derechos de los grupos étnicos, especialmente de las sentencias T-063 de 2003 y T-025 de 2004, se insta a adelantar acciones afirmativas y enfoques diferenciales sensibles al género, la generación, la etnia, la discapacidad y la opción sexual. Teniendo en cuenta lo anterior, algunas entidades han venido avanzando en la aplicación del enfoque diferencial, no obstante, pese a esos esfuerzos aún no se cuenta con un concepto unificado aplicable a la gestión pública que oriente las intervenciones estatales en sus diferentes niveles, lo cual facilitaría de manera sustancial dar cumplimiento a las funciones del Estado.(…)".

En conclusión y teniendo en cuenta que el presente contrato garantiza el respeto y los derechos fundamentales de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenquera de Colombia, a través de su forma de garantía de sus derechos, es necesario dar aplicación al enfoque diferencial ya descrito, para la celebración de contratos con estas comunidades étnicas.

11. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

11.1. Objeto del Contrato

MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN LA VÍA QUE INICIA EN EL CORREGIMIENTO DE SALOA (CALLEJÓN DE MATA DE PALMA) Y TERMINA EN LA ENTRADA DE LA VEREDA MATA DE PALMA EN EL MUNICIPIO DE CHIMICHAGUA DEPARTAMENTO DE CESAR CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL.

11.2. Alcance

El alcance de proyecto consiste en realizar la ejecución de obras de baja complejidad en los sectores priorizados (por la Comisión Segunda del Espacio Nacional de Consulta Previa) mediante la aplicación de la cartilla de obras menores de drenaje y estructuras viales del Instituto Nacional de Vías, y en atención a los numerales 2° y 3° del Anexo Técnico, ejecutando actividades de mejoramiento tales como la construcción de obras de drenaje y/o placa huella y/o pavimento convencional y/o construcción de obras de contención.

El Contratista deberá gestionar y tramitar los aspectos sociales y ambientales que apliquen y que den cumplimiento a la normatividad vigente.

Las obras que se van a ejecutar deben cumplir las Normas de Ensayo de Materiales para Carreteras y Especificaciones Generales de Construcción para Carreteras del Instituto Nacional de Vías - Versión 2022, o la normatividad que se encuentre vigente.

12. PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven será hasta el 31 de diciembre del 2026, a partir de la orden de inicio que será impartida por la Subdirección de Vías Regionales del Instituto de conformidad al numeral 1° del artículo 13 de la Resolución 833 de 2025, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del mismo.

El plazo de ejecución del presente Contrato de Obra se dividirá en dos (2) etapas, así:

12.1. ETAPA DE ALISTAMIENTO

Esta etapa iniciará con la suscripción de la Orden de Inicio del Contrato de Obra, impartida por parte de la Unidad Ejecutora y contará con un periodo de **(2) DOS MESES.**

Esta fase comprende la realización de los ensayos, levantamientos topográficos y demás análisis técnicos que permitan la Revisión, ajuste y/o actualización y/o complementación para la implantación del proyecto, con base a lo estipulado en la cartilla de obras menores de drenaje y estructuras viales, que el contratista deberá presentar a la Interventoría, para su revisión, verificación y aprobación, asegurando la viabilidad técnica, normativa, ambiental, social y financiera del proyecto. El alcance incluye la verificación, corrección, ampliación, optimización y adecuación de los documentos de apoyo existentes, sin que ello implique el cambio total de la solución técnica inicialmente prevista, sino únicamente los ajustes y adecuaciones necesarias para perfeccionarla y garantizar su correcta ejecución.

El contratista será responsable de esta etapa preconstructiva, debiendo entregar los ajustes definitivos que servirán de base para la ejecución de la obra, conforme a la normativa aplicable en materia de contratación estatal (Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015 y Ley 1682 de 2013). La definición del alcance definitivo de las obras se determinará, entre otras, con fundamento en los resultados que arroje la revisión y ajuste de las cartillas técnicas mencionadas y de acuerdo con la disponibilidad de los recursos presupuestales.

Por parte del Contratista se presentará la relación del personal que será vinculado para la ejecución, que habite en la zona en donde se ejecutarán las obras.

Durante esta etapa el Contratista deberá adelantar las siguientes actividades:

1) Elaborar y Ajustar el PAGA (Programa de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental) o clasificación de la complejidad del proyecto según la guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Modo Carretero INVIAS 2022 en caso de ser necesario.
2) Constituir el contrato de Fiducia y presentar la solicitud de anticipo a la Entidad.
3) Gestionar y obtener los permisos, concesiones y autorizaciones por uso, intervención y aprovechamiento de los recursos naturales, en caso de ser necesario.
4) Instalar las vallas del proyecto.
5) Adelantar las todas aquellas actividades que garanticen la transitabilidad de la vía y/o actividades alternas que no están sujetas y/o condicionadas a la etapa de Revisión, ajuste y/o actualización y/o complementación de los diseños base estipulados en la cartilla de obras menores de drenaje y estructuras viales del Instituto Nacional de Vías, y/o la que se encuentre disponible y vigente.
6) El contratista presentará las hojas de vida del personal mínimo requerido para la ejecución de las obras dentro de los siguientes dos (2) días después de la suscripción de la orden de inicio.
7) Suscripción del Acta de aprobación de la revisión, ajuste y/o actualización y/o complementación de los diseños base estipulados en la cartilla de obras menores de drenaje y estructuras viales (si aplica), para el inicio de la etapa obras de mejoramiento.
8) Giro del Anticipo.

El Interventor revisará los documentos presentados por el Contratista de obra en un término no mayor a cinco (5) días calendario. En caso de existir algún requerimiento por escrito por parte del Interventor, el Contratista debe atenderlo en un término no mayor a tres (03) días hábiles, so pena de incurrir en causal de incumplimiento del contrato.

12.2. ETAPA OBRAS DE MEJORAMIENTO:

Iniciará una vez se finalice la Etapa de Alistamiento, con la suscripción del acta de inicio de ejecución de las obras suscrita entre el CONTRATISTA y el Interventor, etapa durante la cual el CONTRATISTA se obliga a ejecutar la totalidad de las obras objeto del alcance del contrato, el contratista debe implementar la cantidad de frentes de trabajo que de acuerdo con sus rendimientos sean requeridos para cumplir con el plazo contractual, pero en todo caso el número mínimo de frentes de trabajo no debe ser inferior a tres (3).

Así mismo, mensualmente se verificará lo ejecutado y/o porcentaje de avance por cada actividad en el periodo y definir los compromisos pactados para el mes siguiente, el cual debe estar acorde y/o actualizado con el programa de inversión y cronograma de obra. Dicho procedimiento se realizará hasta la terminación del Contrato de Obra.

13. LUGAR DE EJECUCION

El proyecto a desarrollar se encuentra ubicado en la zona rural del Municipio de Chimichagua del departamento de Cesar, en el corredor vial que inicia en el corregimiento de Saloa (Callejón de Mata de Palma) y termina en la entrada de la vereda Mata de Palma que tiene una longitud de 2,71km, tomando como punto de inicio de referencia el PR0+000 inicia en el Km 2+00 de la vía Saloa las Vegas, y el punto final PR 2+710 en la intersección de la vía Saloa -las Vegas, todo lo anterior conforme a la información levantada en campo por parte del equipo técnico de la dirección territorial Cesar del Instituto Nacional de Vías.

14. VALOR DEL CONTRATO

El valor fijo del Contrato es por la suma de **DOS MIL SEISCIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES CIENTO VEINTIDOS MIL SETENTA Y OCHO PESOS M/CTE ($2.665.122.078,00)**, equivalentes a **1.522,14 SMLMV** para la presente vigencia fiscal.

El valor del presente contrato incluye los costos y gastos directos e indirectos y los costos administrativos (costos directos, costos indirectos, los costos administrativos, tasas e impuestos).

Las cantidades y valores descritos en el presupuesto, son aproximadas y están calculadas con base en la estructuración del proyecto que se realizó a partir de la visita técnica realizada por los profesionales designados del INVIAS, utilizando los diseños tipos de la Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales del Instituto, por lo tanto, se podrán aumentar, disminuir o suprimir como producto de la Etapa de Alistamiento y durante la ejecución de la obra; tales variaciones no viciarán ni invalidarán el Contrato de Obra. El presupuesto de ejecución será validado y aprobado por la Interventoría contratada por el Instituto, una vez finalice la Etapa de Alistamiento. Se anexa al presente documento el desglose del presupuesto del valor del Contrato de Obra con el cálculo de las cantidades de obra conforme a las actividades previstas a ejecutar y soporte de la visita técnica efectuada.

15. APROPIACIÓN PRESUPUESTAL

Para respaldar las obligaciones contraídas en este contrato, **EL INSTITUTO**, cuenta con la apropiación presupuestal determinada en el Certificado de Disponibilidad Presupuestal Número **27626** del 23 de enero del 2026, expedido por el Grupo de Presupuesto de la Subdirección Financiera, del cual se reservará la suma **DOS MIL SEISCIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES CIENTO VEINTIDOS MIL SETENTA Y OCHO PESOS M/CTE ($ 2.665.122.078,00)**, así:

POSICIÓN CATALOGO DE GASTO	FUENTE	RECURSO	VALOR
C-2402-0600-14-51102A-2402041-02	**Nación**	**11**	**($2.665.122.078,00)**

16. PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES

La presente necesidad se encuentra incluida en el Plan Anual de Adquisiciones de acuerdo con la siguiente descripción:

Códigos UNSPSC	Descripción	Valor Total Estimado
72103300	Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura	**$ 2.665.122.078,00**
72141000	Servicios de construcción de autopistas y carreteras	
72141100	Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura	
72152700	Servicio de instalación y reparación de concreto	
72152900	Servicio de montaje de acero estructural	

17. FORMA DE PAGO

El valor del contrato es por la suma de **DOS MIL SEISCIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES CIENTO VEINTIDOS MIL SETENTA Y OCHO PESOS M/CTE ($2.665.122.078,00)**, equivalentes a **1.522,14 SMLMV** para la presente vigencia fiscal.

Las cantidades descritas en el presupuesto son aproximadas y están calculadas con base en la estructuración del proyecto que se realizó a partir de la visita técnica realizada por los profesionales designados del INVIAS, utilizando los diseños tipos de la cartilla de obras menores de drenaje y estructuras viales del Instituto Nacional de Vías.

Para el presente contrato se contempla como forma de pago el sistema de precios unitarios sin ajustes; en la gran mayoría de procesos de obra pública que ha adelantado el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, se ha utilizado como sistema de contratación el de PRECIOS UNITARIOS sin ajustes, por cuanto la entidad considera que el mismo es el más conveniente comparado con las demás posibles formas de pago en proyectos de obra pública.

El INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, pagará al CONTRATISTA el valor de este contrato mediante la presentación de actas de recibo parcial de obra, refrendadas por EL CONTRATISTA y el Interventor, anexando el seguimiento al Programa de Inversiones del correspondiente mes y la verificación del pago del período correspondiente de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente con EL CONTRATISTA. La acreditación de estos aportes se requerirá para la realización de cada pago derivado del presente contrato, al tenor de lo dispuesto por el artículo 23 de la ley 1150 de 2007 y las demás que modifiquen, adicionen o sustituyan. Las cantidades de obra y valores consignados en las respectivas Actas de obra son de responsabilidad exclusiva del Interventor y del CONTRATISTA. Como requisito para la presentación de la última Acta de recibo parcial de obra, se debe anexar el Acta de Entrega y Recibo Definitivo de obra, debidamente firmada por los participantes.

Las actas de recibo parcial de obra deberán presentarse en EL INSTITUTO, dentro de los cinco (5) días calendario siguientes al mes de ejecución de las obras. Así mismo, EL CONTRATISTA deberá radicar en la dependencia competente del INSTITUTO las correspondientes facturas de pago, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al recibo de las actas de obra debidamente aprobadas por EL INSTITUTO y EL INSTITUTO las pagará dentro de los cuarenta y cinco (45) días calendario siguientes a la fecha de radicación de las mismas, o a la fecha en que EL CONTRATISTA subsane las glosas que le formule EL INSTITUTO. Para el pago de la última cuenta deberá anexar el Acta de Entrega y Recibo Definitivo de Obra. Si EL CONTRATISTA no presenta la cuenta con sus soportes respectivos dentro de la vigencia fiscal correspondiente, no podrá hacer ninguna reclamación judicial o extrajudicial de actualizaciones, intereses o sobrecostos sobre el valor de la cuenta. En caso de mora en los pagos, EL INSTITUTO reconocerá al CONTRATISTA un interés moratorio equivalente al interés legal civil vigente, siguiendo el procedimiento descrito en el Artículo 2.2.1.1.2.4.2. del Decreto No. 1082 del 2015. En todo caso los anteriores pagos estarán sujetos a la disponibilidad de PAC. EL INSTITUTO hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

EL INSTITUTO entregará un anticipo hasta del CINCUENTA POR CIENTO (50%) del valor básico del contrato, de acuerdo con el valor del presupuesto. Este anticipo se girará previa solicitud del CONTRATISTA y aceptación de las condiciones del INSTITUTO para su entrega, para lo cual se radicará el formato correspondiente para el trámite con sus respectivos anexos, en los términos establecidos en el Manual de Interventoría Vigente de la entidad. En todo caso el anticipo estará sujeto a la disponibilidad de cupo en el Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC) y de las inversiones que se tengan previstas en su anualidad.

La entrega de este anticipo se fundamenta en las siguientes consideraciones:

1) “En la práctica contractual administrativa con fundamento en la ley, lo usual es que la entidad pública contratante le entregue al contratista un porcentaje del valor del contrato, a título de anticipo, el cual habrá de destinarse al cubrimiento de los costos iniciales en que debe incurrir el contratista para la iniciación de la ejecución del objeto contratado. De ahí que

se sostenga que es la forma de facilitarle al contratista la financiación de los bienes, servicios u obras que se le han encargado con ocasión de la celebración del contrato.

(…) El pago de dicha suma lo era y lo sigue siendo un adelanto del precio que aún no se ha causado, que la entidad pública contratante hace al contratista para que a la iniciación de los trabajos disponga de unos fondos que le permitan proveerse de materiales y atender los primeros gastos del contrato, tales como los salarios de los trabajadores que disponga para la obra. No es otra la razón por la cual adicionalmente se exige que sea garantizada, que se presente un plan para su utilización y que se amortice."

2) En virtud que, en la etapa inicial del contrato a celebrar, el contratista debe sufragar una serie de gastos para comprar materias primas y proveerse de equipos adecuados (tales como, materiales, maquinaria y equipo, transportes y costos de personal, dándole prioridad a los que se encuentren dentro de la ruta crítica del programa de obra).

La modalidad del contrato es de obra, por el sistema de precios unitarios sin ajustes, según las actividades establecidas en el Presupuesto de Obra de acuerdo con las especificaciones generales y particulares establecidas, que se pagarán por ítems ejecutados en el periodo correspondiente a las actas parciales mensuales de obra mensuales.

Para el manejo de los recursos que reciba a título de anticipo, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011, EL CONTRATISTA constituirá un patrimonio autónomo irrevocable a nombre del objeto del contrato, cuyo beneficiario sea el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, el cual será vigilado por el Interventor del contrato. Por consiguiente, ningún pago o gravamen que afecte el anticipo podrá ser efectuado sin la autorización expresa y escrita del Interventor, quien velará así porque todo desembolso del anticipo corresponda a gastos del contrato y que estén de acuerdo con el plan de inversión del anticipo aprobado por el Interventor. El costo de la comisión fiduciaria es asumido directamente por EL CONTRATISTA. EL CONTRATISTA presentará la respectiva minuta del contrato de fiducia para aprobación previa del Interventor. Una vez revisado y aprobado el contrato de fiducia mercantil por parte del Interventor, este remitirá copia del mismo a la Unidad Ejecutora manifestando de manera expresa su aprobación.

Los rendimientos financieros que genere el anticipo entregado por EL INSTITUTO al CONTRATISTA, serán reintegrados mensualmente por la Entidad Fiduciaria a la Tesorería del INSTITUTO cuando se trate de recursos propios o a la Dirección del Tesoro Público cuando se trate de recursos Nación, en la forma prevista por el Artículo 33 del Decreto No. 4730 del 2005 y el Decreto No. 1853 del 2015 y serán consignados en la cuenta que para el efecto indique la Subdirección Financiera. Copia de la consignación debe ser remitida a la Subdirección Financiera y a la Unidad Ejecutora indicando con precisión que se trata de recursos por concepto de rendimientos financieros del anticipo otorgado, el número, año del contrato y el nombre del CONTRATISTA. Es responsabilidad de la interventoría verificar el cumplimiento de esta obligación.

Si al momento de liquidarse el patrimonio autónomo se presentan excedentes de recursos en la cuenta de anticipo del citado patrimonio, la entidad fiduciaria consignará el valor de los mismos a la Tesorería del INSTITUTO, en la cuenta que para tal efecto disponga el Grupo de Ingresos de la Subdirección Financiera, informando el número y año del contrato de obra, el nombre del CONTRATISTA y el concepto de la consignación especificando el valor por rendimientos y el valor por saldos de capital.

El anticipo deberá ser amortizado mediante deducciones de las actas mensuales de obra, situación que deberá ser controlada por la interventoría. La cuota de amortización se determinará multiplicando el valor de la respectiva acta por la relación que exista entre el saldo del anticipo y el saldo del valor del contrato. Sin embargo, EL CONTRATISTA podrá amortizar un porcentaje mayor al acordado. Su amortización total deberá realizarse por lo menos un (1) mes antes del vencimiento del plazo

contractual (siempre y cuando el plazo inicial del contrato supere los seis (6) meses), situación que deberá ser controlada por la interventoría.

El CONTRATISTA presentará al Grupo de Tesorería una certificación expedida por la entidad fiduciaria con la información necesaria sobre el patrimonio autónomo para el giro del anticipo.

La iniciación de las obras o el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones contractuales no están supeditadas en ningún caso a la entrega del anticipo. El Interventor revisará y aprobará el programa de inversión del anticipo de conformidad con lo previsto en el Manual de Interventoría.

18. OBLIGACIONES GENERALES DE LAS PARTES

Las partes se comprometen a: a) Responder por las actuaciones y omisiones derivadas de la celebración del presente contrato y de la ejecución del mismo. b) Cooperar para el cumplimiento del objeto y alcance del contrato en los términos y plazos indicados. c) Ejecutar el objeto del contrato de acuerdo con la autorización otorgada por la entidad competente al Contratista. d) Entregar la información que se genere con ocasión a la ejecución de los recursos, en forma oportuna al ente competente que otorga la autorización al Contratista. e) Adelantar las reuniones logísticas y de apoyo necesarias durante la ejecución. f) Suscribir la orden de inicio del contrato y el acta de inicio de ejecución de obras a través del interventor contratado por el INSTITUTO. g) Suscribir el acta de entrega y recibo del contrato en la cual se deberá discriminar el alcance efectivamente ejecutado en el proyecto. h) Proyectar y suscribir el acta de liquidación del contrato.

19. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA

Además de las derivadas de la esencia y la naturaleza del contrato, la ley vigente durante la ejecución del mismo, las obligaciones y condiciones señaladas en los Estudios y demás documentos previos que soportan la contratación, el Contratista se obliga a:

I. Mantener los requisitos de idoneidad, existencia y personería jurídica durante el plazo de duración del contrato, por lo que, el Contratista no podrá disolverse, cancelarse o liquidarse en este periodo.
II. Desarrollar y cumplir el objeto del Contrato, en las condiciones de calidad, oportunidad, y obligaciones definidas en el presente Contrato, incluyendo su Anexo Técnico y Estudios previos y demás anexos que hacenparte integral del presente Contrato.
III. Asumir de forma obligatoria los riesgos previsibles identificados y plasmados en la Matriz 1 - Riesgos, los cuales se entienden aceptados por el Contratista con la presentación de su carta de intención.
IV. Presentar en el momento de la firma del Acta de Inicio de Ejecución de Obras los soportes que demuestren la vinculación de personal que participará en el proyecto a intervenir y que habite en la zona en donde se ejecutarán las obras.
V. Adquirir las garantías contractuales para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento y de responsabilidad civil extracontractual, así como a ampliar las garantías y/o seguros en los eventos de adición y/o prórroga del contrato.
VI. Desarrollar el objeto del contrato en las condiciones de calidad, oportunidad, y obligaciones definidas en los Estudios y Documentos soporte de la contratación.
VII. Garantizar la calidad de los bienes y servicios prestados, de acuerdo con los Estudios y Documentos soporte de la contratación.
VIII. Dar a conocer al INSTITUTO cualquier reclamación, petición, orden o similar de terceros, que indirecta o directamente pueda tener algún efecto sobre el objeto del contrato o sobre sus obligaciones.
IX. Contratar la mano de obra calificada y no calificada, así como cualquier otro servicio que se requiera para la ejecución del contrato de la zona donde se ejecuten las obras. Excepcionalmente, el contratista que acredite la imposibilidad de dar cumplimiento a esta

obligación, en los casos que exista insuficiencia o inexistencia de la totalidad del personal, podrán contratar con personas que no cumplan estas condiciones, previa autorización del INSTITUTO. La imposibilidad del cumplimiento de la obligación establecida deberá justificarse y soportarse por parte del representante legal y aprobado por el interventor contratado por el INSTITUTO.

X. Garantizar que el personal suministrado cumpla con el perfil y requisitos establecidos en el Anexo técnico. Si durante la ejecución del Contrato se requiere el cambio de alguno de los profesionales, deberá reemplazarse por otro de igual o de mayor perfil establecido en el Anexo Técnico que corresponda.
XI. Cumplir con las especificaciones técnicas del INVIAS vigentes y los informes y resultado de los estudios de laboratorio y/o topografía.
XII. Entregar el cronograma estimado de obra para la aprobación del interventor.
XIII. Reportar a la Interventoría del contrato, el personal vinculado al inicio del contrato o los cambios en el personal vinculado para la ejecución del mismo, remitiendo los soportes que lo acrediten. Si durante la ejecución del contrato, se presenta renuncia con ocasión a un *hecho* generado por caso fortuito o fuerza mayor, los cambios de personal deberán estar debidamente justificados, soportados y avalados por el interventor contratado por el INSTITUTO.
XIV. Hacer uso de la Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales, los manuales del Instituto Nacional de Vías y normatividad vigente aplicable para el desarrollo de las obras.
XV. Elaborar, suscribir y presentar al INVIAS las respectivas Actas parciales de Obra. Estas Actas parciales de Obra deben estar aprobadas por el interventor del Contrato, según corresponda.
XVI. Cumplir las obligaciones en materia ambiental, predial (En caso de aplicar) y de responsabilidades sociales que le competen conforme a normas aplicables y las especificaciones técnicas de la obra.
XVII. Dar cabal cumplimiento a la normatividad y reglamentos vigentes en materia de transparencia y postulados anticorrupción.
XVIII. Informar al INSTITUTO cuando ocurra una situación que implique una modificación del estado de los riesgos existentes al momento de celebrar el contrato.
XIX. Comunicarle al INVIAS cualquier circunstancia política, jurídica, social, económica, técnica, ambiental o de cualquier tipo, que pueda afectar la ejecución del contrato.
XX. Comunicar al INSTITUTO las circunstancias de cualquier tipo o índole que puedan afectar la ejecución del contrato.
XXI. Observar las leyes y los reglamentos relativos a Salud Ocupacional y Seguridad Industrial y tomar todas aquellas precauciones necesarias para evitar que se produzcan en las zonas de sus campamentos de trabajo, accidentes o condiciones insalubres; así como dotar a su personal y asegurar el uso adecuado de los elementos de protección personal (EPP) durante la ejecución del contrato.
XXII. Cumplir con sus obligaciones laborales respecto del personal a su cargo, y con las obligaciones tributarias y ambientales que le correspondan de acuerdo con su labor.
XXIII. Informar a más tardar el tercer día hábil siguiente al momento en que se tenga conocimiento del inicio de investigaciones penales, se impongan medidas de aseguramiento o condenas proferidas en Colombia o en el extranjero en contra de cualquiera de los directivos, representantes legales, asociados o integrantes del Contratista.
XXIV. Presentar un informe detallado de manera semanal y mensual, respecto de las labores realizadas hasta ese momento, incluyendo aspectos financieros, técnicos y administrativos, así como otros que solicite por cualquier medio escrito físico o digital avalados por el Interventor del contrato cuando EL INSTITUTO lo requiera.
XXV. Atender los requerimientos, solicitudes y comentarios del Interventor del contrato, y asistir a las reuniones y visitas o recorridos a los que aquellos convoquen conjunta o separadamente.
XXVI. Mantener informado al ente territorial que concede la autorización de intervención al

Contratista de cualquier eventual situación que se pueda dar en la vía objeto de intervención con ocasión de las actividades de obra que se adelantan por el Contratista.

XXVII. Contar con las respectivas autorizaciones, permisos o licencias necesarias para la realización de las intervenciones a realizar objeto del presente contrato.

XXVIII. Realizar todas las actividades encaminadas a asegurar que todo prestador de un bien o servicio, o tercero vinculado a la ejecución del contrato, no se encuentre relacionado o provenga, de actividades ilícitas; particularmente, de lavado de activos o financiación del terrorismo.

XXIX. Constituir el patrimonio autónomo irrevocable a nombre del objeto del contrato, para el giro y manejo del anticipo, cuyo beneficiario será el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, el cual será vigilado por el Interventor del contrato y presentar la respectiva minuta del contrato de fiducia para aprobación previa del Interventor.

XXX. Realizar la entrega de un informe final de ejecución de las obras avalado por la Interventoría, en el cual se indique la debida terminación de las obras objeto del contrato y el cumplimiento de todas las obligaciones del mismo, aportando el informe de gestión que la entidad fiduciaria en la que se constituyó el patrimonio autónomo para el manejo del anticipo, debe entregar mensualmente con la siguiente información: el número y año del contrato de obra, el nombre del CONTRATISTA, las inversiones realizadas, el saldo por capital, los rendimientos con corte al último día del ejercicio anterior, los giros y/o traslados realizados. Dicho informe con los soportes indicados debe radicarse en el INSTITUTO.

XXXI. Mantener indemne al INVIAS ante cualquier reclamación administrativa o judicial que se llegare a presentar en virtud de la ejecución del presente CONTRATO, en el ámbito de la responsabilidad contractual y extracontractual por cualquier monto.

XXXII. Remitir el informe final de ejecución de las obras, avalado por la interventoría al ente territorial que concedió la autorización al Contratista, con copia al INVIAS e Interventoría, en el cual se indique la debida terminación de las obras objeto del contrato y el cumplimiento de todas las obligaciones del mismo; soportado con los informes de la entidad fiduciaria en la que se constituyó el patrimonio autónomo para el manejo del anticipo y el Acta de Entrega y Recibo definitivo de las obras.

XXXIII. En los procesos constructivos cumplir con las especificaciones técnicas y con la realización de los ensayos a los materiales cumpliendo las especificaciones INVIAS vigentes y aplicables para tal efecto.

XXXIV. Colaborar con EL INVIAS en cualquier requerimiento que se le haga por terceros con ocasión de la ejecución del contrato.

XXXV. El contratista se obliga en acoger de manera puntual todas las consideraciones plasmadas en el permiso de intervención de la vía.

XXXVI. EL CONTRATISTA cumplirá con las demás obligaciones derivadas de la esencia y naturaleza del contrato que se celebra, de la ley, de las que le sean solicitadas por el interventor de este y de aquellas que se encuentran comprendidas en los documentos que hagan parte integral de éste.

20. OBLIGACIONES DEL INSTITUTO

EL INSTITUTO está obligado a:

I. Cumplir con las condiciones establecidas en los Estudios previos y demás anexos que hacen parte integral del presente contrato.

II. Fijar un cronograma con el Contratista para la ejecución de las intervenciones a realizar en el alcance del objeto del presente contrato.

III. Realizar los pagos en la oportunidad y términos indicados en este contrato.

IV. Vigilar y garantizar que el personal que el Contratista vincule cumpla con las condiciones establecidas en el Anexo Técnico.

V. Contratar la interventoría responsable del seguimiento técnico, administrativo, financiero y ambiental de las obras objeto del presente contrato.
VI. Suministrar al Contratista las Especificaciones Técnicas y los demás documentos, manuales y cartillas técnicas necesarios para el cumplimiento del objeto convenido para la ejecución de las obras.
VII. En caso de que la vía objeto del presente contrato esté a cargo de EL INSTITUTO, este permitirá al Contratista la realización de las obras en la infraestructura vial a su cargo y las recibirá al término de ejecución de las mismas mediante Acta de Entrega y Recibo.
VIII. Acudir a la liquidación del presente contrato en los términos contractuales y legales para ello, o proceder con la liquidación unilateral cuando a ello haya lugar.
IX. Las demás que en desarrollo de este contrato sean requeridas.

21. VIGILANCIA Y CONTROL

La vigilancia del cumplimiento de las obligaciones de las partes, al igual que la vigilancia y control de las actividades técnicas, administrativas, financieras y ambientales de las intervenciones derivadas del objeto del contrato, serán ejercidas a través de la Interventoría contratada para tal fin por el INSTITUTO.

22. COMITÉS DE SEGUIMIENTO

El seguimiento y control del objeto del contrato será realizado por el siguiente comité:

22.1. COMITÉ TÉCNICO DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL

Para el control del objeto del contrato, se conformará el Comité de Seguimiento Contractual integrado por: i). El representante legal del Contratista, o quien este designe. ii). El Interventor del contrato iii). El supervisor del Contrato de Interventoría, cuando aplique. Quienes verificarán el cumplimiento de la inversióny demás actividades del presente contrato. El Comité se reunirá de manera alterna en la DirecciónTerritorial respectiva.

23. GARANTÍAS DEL CONTRATO

De acuerdo con lo indicado en este documento el Contratista deberá constituir las siguientes Garantías, las cuales deben ser presentadas en original al INSTITUTO dentro de los veinte (20) días siguientes, contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad.

23.1. GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO

De acuerdo con lo indicado en este documento el Contratista deberá constituir las siguientes Garantías, las cuales deben ser presentadas en original al INSTITUTO dentro de los veinte (20) días siguientes, contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad.

Característica	Condición
Clase	Cualquiera de las clases permitidas por el Artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Decreto No. 1082 del 2015, a saber: **(i).** Contrato de seguro contenido en una póliza para Entidades Estatales, **(ii).** Patrimonio autónomo, **(iii).** Garantía Bancaria.
Asegurado/beneficiario	**INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** con NIT 800.215.807-2/ Municipio de Chimichagua departamento de Cesar

<table>
<tr><th>Característica</th><th>Condición</th></tr>
<tr><td>Amparos, vigencia y valores asegurados</td><td>
<table>
<tr><th>Amparo</th><th>Vigencia</th><th>Valor Asegurado</th></tr>
<tr><td>Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan</td><td>Hasta la liquidación del contrato</td><td>Diez por ciento (10%) del valor total del contrato.</td></tr>
<tr><td>Buen manejo y correcta inversión del anticipo concedido al CONTRATISTA</td><td>Hasta la liquidación del contrato o la amortización del anticipo</td><td>Cien por ciento (100%) del valor total entregado como anticipo.</td></tr>
<tr><td>Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal que el CONTRATISTA haya de utilizar en el territorio nacional para la ejecución del contrato</td><td>Plazo del contrato y tres (3) años más.</td><td>Cinco por ciento (5%) del valor total del contrato.</td></tr>
<tr><td>Estabilidad y calidad de las obras ejecutadas entregadas a satisfacción</td><td>Cinco (5) años contados a partir de la suscripción del Acta de Recibo Definitivo de las Obras.</td><td>Veinte por ciento (20%) del valor total del contrato.</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Tomador</td><td>• La garantía deberá tomarse con el nombre del Contratista que figure en el documento que certifique la existencia y representación legal expedido por autoridad competente.
• No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de algunode los miembros del Contratista.</td></tr>
<tr><td>Información necesaria dentrode la póliza</td><td>• Número y año del contrato.
• Objeto del contrato.
• Firma del representante legal del Contratista.
• En caso de usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor. Ej.Cumplimiento, si el valor a asegurar es $14.980.420,20 aproximar a $14.980.421.
• Para todos los efectos la fecha de inicio de vigencia de los amparosdebe ser la fecha de suscripción del contrato.</td></tr>
</table>

El Contratista está obligado a restablecer el valor de la garantía cuando esta se vea reducida por razón delas reclamaciones que efectúe EL INSTITUTO, así como a ampliar las garantías en los eventos de adición y/o prórroga del contrato. El no restablecimiento de la garantía por parte del Contratista o su no adición o prórroga, según el caso, constituye causal de incumplimiento del contrato y se iniciarán los procesos sancionatorios a que haya lugar.

Deberá presentar junto con la garantía de cumplimiento la CONSTANCIA DE NO EXPIRACION POR FALTA DE PAGO.

23.2. ESTABILIDAD DE LA OBRA Y PERIODO DE GARANTÍA

El Contratista será responsable de la reparación de todos los defectos que puedan comprobarse con posterioridad al recibo definitivo de las obras del contrato o si la obra amenaza ruina en todo o en parte, por causas derivadas de fabricaciones, replanteos, procesos constructivos, localizaciones y montajes efectuados por él y del empleo de materiales, equipo de construcción y mano de obra deficientes utilizados en la construcción. El Contratista se obliga a llevar a cabo a su costa todas las reparaciones y reemplazos que se ocasionen por estos conceptos. Esta responsabilidad y las obligaciones inherentes a ella se considerarán vigentes por un período de garantía de CINCO (05) años contados a partir de la fecha del Acta de Recibo Definitivo de las obras. El Contratista procederá a reparar los defectos dentro de los términos que EL INSTITUTO le señale en la comunicación escritaque le enviará al respecto.

Si la inestabilidad de la obra se manifiesta durante la vigencia del amparo de la garantía respectiva y El Contratista no realiza las reparaciones dentro de los términos señalados, EL INSTITUTO podrá hacer efectiva la garantía de estabilidad estipulada en el contrato. Así mismo, El Contratista será responsable de los daños que se causen a terceros como consecuencia de las obras defectuosas

durante el período de garantía.

Si las reparaciones que se efectúen afectan, o si a juicio del INSTITUTO, existe duda razonable de que puedan llegar a afectar el buen funcionamiento o la eficiencia de las obras o parte de ellas, EL INSTITUTO podrá exigir la ejecución de nuevas pruebas a cargo del Contratista mediante notificación escrita que le enviará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la entrega o terminación de las reparaciones.

23.3. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

El Contratista deberá contratar un seguro que ampare la Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad con las siguientes características:

Característica	Condición
Clase	Contrato de seguro contenido en una póliza
Asegurados	**INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** identificado con NIT 800.215.807-2 y el **CONTRATISTA** con su respectivo NIT.
Tomador	• La garantía deberá tomarse con el nombre del Contratista que figure en el documento de reconocimiento y registro expedido por el Ministerio del Interior. • No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de algunode los miembros del Consejo Comunitario.
Valor	El valor asegurado debe guardar correspondencia con los valores estipulados en el Artículo 2.2.1.2.3.1.17 del Decreto No. 1082 del 2015.
Vigencia	Igual al período de ejecución del contrato.
Beneficiarios	Terceros afectados, Municipio de Chimichagua departamento de Cesar e INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS identificado con NIT 800.215.807-2
Amparos	Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad Estatal, derivada de las actuaciones, hechos u omisiones del Contratista o sus contratistas autorizados. El seguro de responsabilidad civil extracontractual debe contener como mínimo los amparos descritos en el numeral 3º del Artículo2.2.1.2.3.2.9 del Decreto No. 1082 del 2015.
Información necesaria dentrode la póliza	• Número y año del contrato. • Objeto del contrato. • Firma del representante legal del Contratista. • En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayorEj. Cumplimiento si el valor a asegurar es $14.980.420,20 aproximar a $14.980.42. • Para todos los efectos la fecha de inicio de vigencia de los amparosdebe ser la fecha de suscripción del contrato.

En esta póliza solamente se podrán pactar deducibles con un tope máximo del diez por ciento (10%)del valor de cada pérdida sin que en ningún caso puedan ser superiores a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Este seguro deberá constituirse y presentarse para aprobación del INSTITUTO, dentro del mismo término establecido para la garantía única de cumplimiento.

Las franquicias, coaseguros obligatorios y demás formas de estipulación que conlleven asunción departe de la pérdida por el INSTITUTO no serán admisibles.

EL CONTRATISTA deberá anexar el comprobante de pago de la prima del seguro de responsabilidad civil extracontractual.

24. MULTAS

En caso de incumplimiento parcial de las obligaciones que le corresponden al CONTRATISTA, EL INSTITUTO aplicará multas por las causales y en las cuantías previstas en la Resolución No. 718

del 01 de marzo del 2022. El procedimiento para declarar el incumplimiento parcial y la consecuente imposición de las multas será el vigente al momento en el que se inicie el proceso administrativo a través del cual se pretenda hacer uso de esa facultad. Para obtener el pago de las multas que se impongan al CONTRATISTA, EL INSTITUTO podrá descontar su valor de cualquier suma de dinero que le adeude o hacer efectiva la garantía de cumplimiento.

Las multas son apremios al CONTRATISTA para el cumplimiento de sus obligaciones y, por lo tanto, no tienen el carácter de estimación anticipada de perjuicios, de manera que pueden acumularse con cualquier forma de indemnización, en los términos previstos en el Artículo 1600 del Código Civil.

En caso de que el CONTRATISTA incurra en una de las causales de multa, este autoriza a la Entidad Contratante para descontar el valor de la misma, la cual se tomará directamente de cualquier suma que se le adeude al CONTRATISTA, sin perjuicio de hacer efectiva la cláusula penal o la garantía de cumplimiento del contrato.

El pago en cualquier forma, incluyendo la deducción de los valores adeudados al CONTRATISTA, realizado con fundamento en las multas impuestas, no exonerará al CONTRATISTA de continuar con la ejecución del contrato ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen del contrato.

En caso de que el CONTRATISTA reincida en el incumplimiento de una o de varias obligaciones se podrán imponer nuevas multas.

Para efectos de la imposición de las multas el Salario Mínimo Diario o Mensual Vigente, será aquel que rija para el momento del incumplimiento del contrato.

El monto de ninguna de las sanciones asociadas a cada causal de multa, aplicada de forma independiente, podrá ser superior al fijado en la Resolución No. 718 del 1 de marzo del 2022 o la que la modifique, adicione o sustituya, particularmente frente a aquellas que se imponen de forma sucesiva. Lo anterior, sin perjuicio de que se inicie un nuevo procedimiento sancionatorio para efectos de imponer nuevas multas.

25. CLÁUSULA PENAL

En caso de incumplimiento grave, parcial o total de cualquiera de las obligaciones o del objeto del contrato, se estipula una cláusula penal pecuniaria equivalente al diez por ciento (10%) del valor total del contrato la cual se impondrá de forma proporcional atendiendo los criterios de razonabilidad y oportunidad. El pago del valor aquí estipulado a título de cláusula penal pecuniaria se considerará como indemnización parcial y no definitiva de los perjuicios causados con el incumplimiento; en consecuencia, EL INSTITUTO podrá reclamar el pago de los perjuicios que no alcancen a ser indemnizados con el valor de la cláusula penal por vía judicial. El procedimiento para el establecimiento y aplicación de la cláusula penal es el dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, o la norma que la modifique, sustituya o complemente. Para obtener el pago de la cláusula penal que se imponga al CONTRATISTA, EL INSTITUTO podrá descontar su valor de cualquier suma de dinero que le adeude o hacer efectiva la garantía de cumplimiento.

EL CONTRATISTA que no informe oportunamente al INSTITUTO de cualquier inhabilidad que le sobrevenga, deberá pagar al INSTITUTO el diez por ciento (10%) de la Cláusula Penal Pecuniaria a título de pena. El cobro de la pena es compatible con la indemnización de perjuicios de acuerdo a lo previsto en el Artículo 1600 del Código Civil.

El pago de la cláusula penal no extinguirá las obligaciones contraídas por el INTERVENTOR en virtud del presente contrato. En consecuencia, la estipulación y el pago de la pena dejan a salvo el derecho de la Entidad de exigir acumulativamente con ella el cumplimiento o la resolución del contrato, en ambos casos, con la correspondiente indemnización de perjuicios ocasionados en virtud del incumplimiento total o parcial o del cumplimiento tardío o imperfecto de las obligaciones a cargo del CONTRATISTA.

El Contratista manifiesta y acepta que la Entidad compense el valor correspondiente que eventualmente resulte de la pena estipulada con las deudas que existan a su favor y que estén a cargo de la Entidad, ya sea en virtud de este contrato o de cualquier otro contrato o convenio que se haya suscrito entre las mismas partes, o por cualquier otro concepto.

26. CADUCIDAD.

El INSTITUTO podrá declarar la caducidad administrativa del contrato por medio de resolución motivada a través de la cual lo dará por terminado y ordenará su liquidación, cuando EL CONTRATISTA incurra con ocasión del contrato en cualquiera de las causales de caducidad establecidas por la Ley.

Declarada la caducidad, el INTERVENTOR hará una relación detallada de los trabajos realizados hasta la fecha de ejecutoria de la resolución que la declare, los cuales se consignaran en un acta que deberá llevar visto bueno del INSTITUTO.

Declarada la caducidad EL CONTRATISTA se hará acreedor a las sanciones e inhabilidades previstas en la ley y EL INSTITUTO podrá continuar la ejecución del objeto del contrato a través del garante o de otro CONTRATISTA. Si EL INSTITUTO se abstiene de declarar la caducidad adoptará las medidas de control e intervención necesarias para garantizar la continuidad de los trabajos objeto del presente contrato.

En caso de declaratoria de caducidad se hará efectiva la cláusula penal pecuniaria

27. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Las divergencias que ocurran entre el Interventor y EL CONTRATISTA, relacionadas con la vigilancia, control y dirección de los trabajos, o las controversias o diferencias que surjan entre EL CONTRATISTA y EL INSTITUTO con ocasión de la firma, ejecución, interpretación, prórroga o terminación del Contrato, así como de cualquier otro asunto relacionado con el presente Contrato, serán sometidas a la revisión de las partes para buscar un arreglo directo, en un término no mayor a cinco (5) días hábiles a partir de la fecha en que cualquiera de las partes comunique por escrito a la otra parte la existencia de una diferencia, y exponga los fundamentos de su posición. La parte que reciba esta comunicación tendrá el término de cinco (5) días hábiles para revisar los argumentos expuestos, y evaluar la posibilidad de acordar una solución sobre la controversia o diferencia suscitada, una vez finalizado este término, el Instituto convocará a una reunión presencial en las instalaciones del INVIAS, en donde las partes discutirán, revisaran y analizaran de manera conjunta, todas las posibilidades para efectos de resolver en esta instancia la diferencia presentada. En caso de no llegar a un arreglo en el término descrito, las Partes se ajustarán a los procedimientos de mecanismos alternativos de solución de conflictos previstos en la Ley.

28. LIQUIDACIÓN

El contrato será objeto de liquidación de acuerdo con lo establecido en las normas que regulan la materia. El término para la liquidación del contrato será de diez (10) meses de común acuerdo y dos (2) meses adicionales para la liquidación unilateral; en todo caso de conformidad con el inciso 3° del artículo 11 de la Ley 1150 de 2007, la misma, podrá ser realizada en cualquier tiempo dentro de los dos años siguientes al vencimiento del término anteriormente establecido, de mutuo acuerdo o unilateralmente, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 136 del CPACA.

Para la liquidación se exigirá al Contratista la ampliación de la garantía, si es del caso, a fin de avalar las obligaciones que éste deba cumplir con posterioridad a la extinción del presente contrato.

Si el Contratista no se presenta para efectos de la liquidación del contrato o las partes no llegan a ningún acuerdo, EL INSTITUTO procederá a su liquidación, por medio de resolución motivada susceptible del recurso de reposición. Así mismo, y de conformidad con lo previsto por el Artículo 11 de la Ley 1150 del 2007, si el Contratista deja salvedades en la liquidación bilateral, EL INSTITUTO podrá liquidar unilateralmente, caso en el cual, esta solo procederá en relación con los aspectos que no hayan sido objeto de acuerdo, siempre que la liquidación unilateral pueda contener decisiones nuevas frente a la liquidación acordada o que no hayan sido respondidas por el INSTITUTO con anterioridad a la liquidación.

29. SUSCRIPCIÓN, PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El contrato se perfeccionará con la firma electrónica de las partes a través de la plataforma transaccional SECOP II. Para su ejecución se requiere la expedición del respectivo registro presupuestal por el Grupo de Presupuesto de la Subdirección Financiera del INSTITUTO y la aprobación de la Garantía Única y del Seguro de que tratan las cláusulas correspondientes del contrato.

Bogotá, D.C., 23 de enero 2026

Firmado digitalmente por MOLANO RODRIGUEZ WILLIAM

WILLIAM MOLANO RODRÍGUEZ
SUBDIRECTOR DE VÍAS REGIONALES (E)

Firmado digitalmente por MERCHAN CARREÑO SIRLEY DABEIBA

SIRLEY DABEIBA MERCHAN CARREÑO
SUBDIRECTORA DE ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS (E)

Elaboró: Tania Vanessa Coronado Rodriguez – Ingeniero SEP
Revisó: Carolina Jornet Ortiz Baquero – Abogada SEP
Revisó: Euclides Cárdenas Colmenares – Abogado CCPT
Aprobó: Cristhian Julián Salazar Rodríguez– Ingeniero CCPT