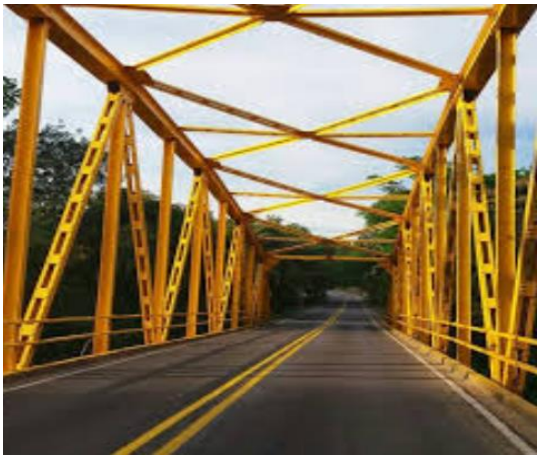
DOCUMENTO TÉCNICO SOPORTE DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN LA MGA





PROYECTO:

"CONSTRUCCION Y REHABILITACIÓN DE PUENTES EN LOS MUNICIPIOS PDET DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

JULIO DE 2025

1. INFORMACIÓN BÁSICA DELPROYECTO:

1.1. Nombre del proyecto:

OFICINA/ENTIDAD RESPONSABLE:	SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y HÁBITAT
NOMBRE DEL PROYECTO:	**"CONSTRUCCION Y REHABILITACION DE PUENTES EN LOS MUNICIPIOS PDET DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA".**
CODIGO BPIN:	**20241301010258 - SGR**
SECTOR:	**TRANSPORTE**
VALOR:	**$37.591.554.369,00**

1. INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN DOCUMENTO TÉCNICO MGA

En este documento se presenta un proyecto de vital importancia para la movilidad regional en el sur del departamento del Tolima en los Municipios de Chaparral, Planadas y Rioblanco que es donde se pretende intervenir con la presente iniciativa.

De manera general podrá encontrarse el soporte metodológico que determina la problemática y sus antecedentes, la justificación de la inversión, los diferentes actores participantes del proyecto, los objetivos que busca este y la descripción básica de la alternativa seleccionada y sus tiempos de ejecución.

En el análisis de la problemática se determinan sus causas y efectos; la justificación de la inversión está argumentada desde la Pertinencia, el impacto socioeconómico y los aspectos legales que inciden para ello; entre los actores participantes se

encontrarán todos los que de una u otra manera influyen en la consecución de los objetivos, ya sean cooperantes, beneficiarios o perjudicados; y la concertación entre estos.

La descripción técnica del proyecto nos indicará una información básica, en la que se podrá encontrar los puentes a construir con sus características generales, la longitud total a intervenir, las actividades a realizar, las normas técnicas que se tuvieron en cuenta en los diseños y las características e insumos generales; dado que este documento no remplazará los estudios técnicos de ingeniería que determinan a fondo las características estructurales del proyecto.

Finalmente se encontrará un anexo con el cronograma en el que se identifican la ejecución de las obras y los tiempos requeridos para las etapas contractuales y de cierre que debe tener todo proyecto, y que están definidos ejecución física y financiera del proyecto.

INTRODUCCIÓN- PAZ

El Gobierno nacional orientó sus esfuerzos al compromiso de construcción de una Colombia en paz, equitativa y educada. La visión de paz en el PND le apunta a la finalización del conflicto armado, la garantía de derechos y el fortalecimiento de las instituciones desde un enfoque territorial, reconociendo que el conflicto ha afectado a los territorios de forma diferenciada, dejando sus mayores secuelas en el ámbito rural.

Por su parte, con la firma del Acuerdo Final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera (Acuerdo Final), el pasado 24 de noviembre de 2016, y su refrendación vía Congreso de la República los días 29 y 30 de noviembre del mismo año, se dio inicio al cronograma de implementación de los

compromisos pactados para poner fin al conflicto de más de 50 años con la guerrilla de las FARC-EP.

Colombia así como las regiones, Departamentos y Municipios se encuentran en un momento determinante en este proceso y el Gobierno Nacional tiene el reto de dirigir sus esfuerzos para atender los principales retos del posconflicto, y atender con contundencia, las necesidades de los territorios que han debido soportar la mayor incidencia del conflicto armado.

En ese sentido el sur del departamento del Tolima en los Municipios de Chaparral, Planadas y Rioblanco, se han visto afectados grandemente por el conflicto armado, ha tenido como objetivo no solo el fin del conflicto armado sino también avanzar en la disminución de las desigualdades sociales, económicas, políticas, de acceso a justicia, y de las disparidades territoriales que experimenta, encontrándose este departamento entre una de las regiones más afectadas por dicho fenómeno.

El sur del departamento del Tolima en los Municipios de Chaparral, Planadas y Rioblanco se han visto afectados por la violencia y el conflicto armado, es por esto que este tipo de inversiones le apunta al desarrollo económico, pero también le apunta a construir comunidades fuertes, facilitando la vida de las personas de estas zonas que durante un tiempo vivieron con miedo, temor, conflicto etc, que quedaron en rezago económico y que con estas iniciativas se reactiva su economía y su sociedad.

INTRODUCCIÓN MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD.

La finalidad de los puentes en vías terciarias es traer beneficios tales como desarrollo progresivo y sostenible del territorio, mejorar el paisajismo de la zona, mejorar la movilidad de los habitantes y los visitantes, disminuir el volumen de tráfico, así como

mejorar la calidad de vida de la población en cuanto a mejor acceso a la educación, mejores niveles de salud, acceso a espacios de deporte y recreación, entre otras. Se debe resaltar que el sur del departamento del Tolima en los Municipios de Chaparral, Planadas y Rioblanco, sus principales actividades económicas son la producción agropecuaria a gran escala, por lo cual el deficiente estado de las vías es una dificultad para los visitantes y turistas perdiendo así ingresos económicos para la comunidad de esta zona, así como también a nivel se dificulta el trasporte de alimentos y productos de un Municipio a otro, se dificulta la integración de los mercados etc.

Es por ello, que el programa de Gobierno de los tres municipios y de la Gobernación del Tolima, tiene como foco La infraestructura destinada al mejoramiento de la calidad de vida, del desarrollo regional del sur del Tolima, del mejoramiento de la productividad y competitividad del territorio y de la inclusión social.

Por esta razón, la Gobernación del Tolima agrupa los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas, para estructurar el proyecto de inversión denominado CONSTRUCCION Y REHABILITACION DE PUENTES EN LOS MUNICIPIOS PDET DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA
con el objetivo de promover el desarrollo y la competitividad, en búsqueda de soluciones integrales brindando mayor accesibilidad, mejoramiento en la movilidad, disminución en los tiempos de traslados, facilidad para movilizarse la comunidad y visitantes y generar bienestar social a los beneficiarios.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Definición del problema

Problema central: Dificultad en la intercomunicación terrestre de la población rural del sur del departamento del Tolima en los Municipios de Chaparral, Planadas y Rioblanco.

Descripción de la situación actual:

Actualmente, se presenta dificultad en la intercomunicación terrestre en la zona rural del sur del departamento del Tolima en los Municipios de Chaparral, Planadas y Rioblanco, presentando desconexión de las vías terciarias que comunican a la población de los municipios, problemas en la movilidad y bajo servicio en los puentes, debido al mal estado de los mismos, por lo que los puentes: TETUAN II, MENDARCO Y CHIRAS del Municipio de Chaparral; LINDOSA en el Municipio de Rioblanco y COLORADAS, RIO ATA Y PORVENIR I en el Municipio de Planadas se encuentran intransitables o con restricción de tránsito, el terreno es bastante quebrado, algunos de estos puentes son peatonales y otros vehiculares y están soportados en estructura metálica y guaya con una losa en madera en mal estado, estructura en concreto con la losa en concreto en mal estado y en estructura de madera en mal estado, lo que genera que las personas coloquen su vida en riesgo y los medios de transporte utilizados tengan daños por el deficiente estado de los mismos.

ABSCISAS:

MUNICIPIO DE CHAPARRAL

TETUAN
3°46¨34.30" N 75°30¨12.15" W

Mendarco
3°36¨56.65" N 75°38¨24.27" W

CGIRAS
3°43¨56.36" N 75°38¨05.16" W

MUNICIPIO DE RIOBLANCO

LA LINDOSA
3°27¨13.524" N 75°40¨35.28" W

MUNICIPIO DE PLANADAS

PORVENIR
3°16¨13.38" N 75°45¨3.34" W

RIO ATA
3°2¨51.10" N 75°47¨19.93" W

COLORADAS
3°17¨33.37" N 75°37¨58.47" W

Los puentes actuales tienen deficiencias en las consideraciones técnicas y los materiales no cumplen con las especificaciones técnicas para este tipo de intervención, agregando la baja calidad y periodicidad del mantenimiento, adicionalmente el deterioro generado en estos sitios muestra un sector muy inestable y representa un riesgo primeramente para los habitantes de los Municipios y la región, así como también, para los vehículos, motos, bicicletas y demás medios de transporte que por allí transitan, además de acarrear problemas de orden económico y disminución del nivel de vida de los habitantes de su área de influencia, ya que se tienen grandes pérdidas por las dificultades en el transporte de los productos agrícolas (cultivos de café, caña panelera, cacao, hortalizas, frutales y arroz) y ganaderos que se producen y que son una fuente de ingresos en la actualidad, lo que genera que las familias que viven de la agricultura, la ganadería y el comercio, estén obligadas a desarrollar sus actividades diarias en espacios intransitables por la ausencia de puentes óptimos para el transporte de estos productos que son su fuente de ingresos.

De igual manera esta situación genera aumento en los tiempos de viaje, daños

frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público que transitan en el sector y una baja comercialización de los productos del Municipio; ocasionando con todo esto un aumento en los tiempos de viaje, altos costos de mantenimiento vehicular, y un aumento en la pérdida de Productos; lo que a su vez repercute en el inoportuno acceso de la consigo en momentos de verano, la proliferación de enfermedades como el asma por el polvo desprendido de la vía, y en tiempos de invierno el estancamiento de agua debido a los deficientes drenajes, lo que genera un aumento en la reproducción de zancudos y demás plagas, los altos costos de movilización y el estancamiento en el desarrollo económico de los Municipios.

Por otra parte, esta situación afecta el paisaje, deteriorando la imagen favorable de los Municipios por parte de la comunidad.

A todo esto, hay que sumar que las administraciones anteriores de los Municipios del sur de Tolima, encontraron una fuerte deficiencia de proyectos de pavimentación de vías, por lo que se requiere de una inmensa intervención por parte de los municipios con la concurrencia del Gobierno Departamental y el Gobierno Nacional, ya que, en aras de continuar con el crecimiento del Departamento y por ende las Regiones es indispensable acometer acciones que permitan mejorar el la intercomunicación vehicular de esta zona rural tan afectada por el conflicto armado del país.



A continuación, explicaremos las consecuencias que ha generado a la comunidad el mal estado de las vías rurales en los Municipios del Sur del Tolima:

- ✓ **Aumento en los tiempos de viaje:** Los vehículos que atraviesan los puentes deben ir a una velocidad menor debido a los hundimientos, la cantidad de escalerillas que se crean en los tiempos de lluvia por el deterioro en la carpeta de rodadura que proteja la calzada. Este deterioro genera que los vehículos de servicio público y particulares tarden más tiempo en sus desplazamientos.

- ✓ **Estancamiento de agua:** Se producen estancamientos de agua por la deficiencia en los desagües, en los pendientes y en los registros captadores de agua residuales que ocasionan el estancamiento de agua en los tiempos de invierno deteriorando aún más de los puentes, adicional este represamiento de aguas genera aumento en las enfermedades (sika, chikunguña, infecciones, etc) de la población cercana a los puentes aumentado los índices de mortalidad por causa de estas enfermedades.

- ✓ **Accidentes:** El deficiente estado de os puentes, los hundimientos, generan accidentes aumentando los índices de accidentabilidad en esta zona del Departamento.

- ✓ **Daños en los vehículos:** Se produce daño en los vehículos de servicio público y particulares, a causa de los hundimientos, huecos etc., pueden generar daños en las llantas, en amortiguadores, suspensión entre otros.

CONDICIÓN ACTUAL DE LOS 7 PUENTES

PROYECTO PUENTES PDET - DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

No.	MUNICIPIO	PUENTE	VEREDA - VIA
1	CHAPARRAL	TETUAN II	CHAPARRAL-SANTO DOMINGO
2		MENDARCO	VEREDA SANTA CRUZ - QUEBRADON
3		Q. CHIRAS	ESPIRITU SANTO - LA MARINA
4	RIOBLANCO	LA LINDOSA	CARRUSEL - RIO BLANCO - HERRERA
5	PLANADAS	COLORADAS	VEREDA COLORADAS - MONTELORO
6		RIO ATA	VEREDA LA BELLA, GAITANIA, PLANADAS
7		PORVENIR I	PORVENIR - BILBAO.

PUENTE TETUAN II



En el sector del puente, zona rural de Chaparral, el terreno es bastante quebrado, existe un puente colgante soportado en estructura metálica y guaya con una losa en madera en mal estado, el puente fue construido solo para el pase de peatones, pero la comunidad lo utiliza para el tránsito de motocicleta poniendo en riesgo la vida, en la actualidad no hay forma de pasar en vehículo, por lo cual se va a construir un puente nuevo, teniendo en cuenta que por esta zona es una vía terciaria muy transitada y es por aquí donde los campesinos sacan lo producido en sus parcelas hacia otras veredas y la cabecera municipal.

PUENTE MENDARCO



En el sector del puente, zona rural de Chaparral, el terreno es llano, existía un puente colgante soportado en estructura metálica y guaya con una losa en madera en mal estado, el puente fue construido solo para el pase de peatones, sin embargo, ya no hay ninguna estructura en el sitio, pero la comunidad utiliza este paso habitualmente para el tránsito de motocicleta poniendo en riesgo la vida, en la actualidad no hay forma de pasar en vehículo, por lo cual se va a

construir un puente nuevo, teniendo en cuenta que por esta zona es una vía terciaria muy transitada y es por aquí donde los campesinos sacan lo producido en sus parcelas hacia otras veredas y la cabecera municipal.

PUENTE Q .CHIRAS



En el sector del puente, zona rural de Chaparral, el terreno es quebrado, nunca ha existido puente, hay una especie de paso tipo batea que con el crecimiento de la quebrada Chiras hace imposible el tránsito por este punto, hay transito permanente de vehículos y motocicletas poniendo en riesgo la vida, por lo cual se va a construir un puente nuevo, teniendo en cuenta que por esta zona es una vía terciaria muy transitada y es por aquí donde los campesinos sacan lo producido en sus parcelas hacia otras veredas y la cabecera municipal.

PUENTE LA LINDOSA



En el sector del puente, zona rural de Rioblanco, el terreno es bastante quebrado, existe un puente soportado en madera con unas tablas que hacen las veces de tablero del puente en mal estado, el puente fue construido solo para el pase de peatones, pero la comunidad lo utiliza para el tránsito de motocicleta poniendo en riesgo la vida, en la actualidad no hay forma de pasar en vehículo, por lo cual se va a construir un puente nuevo, teniendo en cuenta que por esta zona es una vía terciaria muy transitada y es por aquí donde los campesinos sacan lo producido en sus parcelas hacia otras veredas y la cabecera municipal.

PUENTE COLORADAS



En el sector del puente, zona rural de Planadas, el terreno es quebrado, nunca ha existido puente, hay una especie de paso tipo batea que con el crecimiento de la quebrada Chiras hace imposible el tránsito por este punto, hay transito permanente de vehículos y motocicletas poniendo en riesgo la vida, por lo cual se va a construir un puente nuevo, teniendo en cuenta que por esta zona es una vía terciaria muy transitada y es por aquí donde los campesinos sacan lo producido en sus parcelas hacia otras veredas y la cabecera municipal.

PUENTE RIO ATA



En el sector del puente, zona rural de Planadas, el terreno es bastante quebrado, existe un puente colgante soportado en estructura metálica y guaya con una losa en madera en mal estado, el puente fue construido solo para el pase de peatones, pero la comunidad lo utiliza para el tránsito de motocicleta poniendo en riesgo la vida, en la actualidad no hay forma de pasar en vehículo, por lo cual se va a construir un puente nuevo, teniendo en cuenta que por esta zona es una vía terciaria muy transitada y es por aquí donde los campesinos sacan lo producido en sus parcelas hacia otras veredas y la cabecera municipal.

PUENTE PORVENIR



En el sector del puente, zona rural de Planadas, el terreno es bastante quebrado, existía un puente colgante soportado en estructura metálica y guaya sin presencia de tablero, se evidencia dos torres en concreto en mal estado, el puente fue construido solo para el pase de peatones, pero la comunidad lo utilizaba para el tránsito de motocicleta poniendo en riesgo la vida, en la actualidad no hay forma de pasar en vehículo, por lo cual se va a construir un puente nuevo, teniendo en cuenta que por esta zona es una vía terciaria muy transitada y es por aquí donde los campesinos sacan lo producido en sus parcelas hacia otras veredas y la cabecera municipal.

Problema infraestructura vías- Conflicto armado.

En el sur del departamento del Tolima se hallan cuatro municipios: Chaparral, Rioblanco, Ataco y Planadas. Considerada esta región en la que se han dado diferentes procesos históricos ligados al conflicto armado colombiano. Nombres como Jacobo Prías Alape alias 'Charro Negro' o Manuel Marulanda Vélez alias 'Tirofijo' se evidencian en los relatos de cientos de investigaciones. Asimismo, allí tuvo su surgimiento la ya desmovilizada guerrilla de las Farc en el territorio de Marquetalia, corregimiento de Gaitania, municipio de Planadas, una zona que en los años sesenta se volvió referente de las llamadas "repúblicas independientes".

Sin embargo, son pocos los niños, niñas y adolescentes habitantes de esta parte del departamento que en la actualidad conocen la historia de la región, los testimonios de cientos de las víctimas y el alcance del Acuerdo de Paz firmado entre el Gobierno y las Farc.

ANTECEDENTES EN CUANTO AL CONFLICTO Y LA VIOLENCIA QUE HAN MARCADO LA HISTORIA DEL SUR DEL TOLIMA.

El sur del Tolima fue un escenario clave durante la guerra civil conocida como "la violencia" (c. 1947-1957), porque allí convergieron guerrillas influenciadas por diferentes corrientes políticas que, con el tiempo, se fueron encuadrando en la polarización mundial de la guerra fría. En este lugar se organizaron guerrillas de orientación comunista y liberal, las cuales convergieron en la región de Herrera, hacia 1951 aproximadamente, como consecuencia de la retirada de las guerrillas comunistas de la provincia de Chaparral ante la presión del Ejército Nacional. El encuentro de las guerrillas dio paso a la creación de un comando conjunto que empezó a operar en un lugar conocido como "El Davis". Sin

embargo, este proceso de unidad no duró mucho, porque en el territorio se desató un conflicto entre las dos facciones que duró hasta 1957 para reanudarse en 1960 durante el Frente Nacional. Las guerrillas liberales se opusieron a los controles que ejercían los comunistas, quienes buscaron imponer formas de colectivización de la vida cotidiana y la prohibición de los ritos religiosos. Para los comunistas, la causa del conflicto era la indisciplina de los guerrilleros liberales y la influencia anticomunista de los dirigentes del liberalismo.

Durante los periodos de 1957 a 1960, los exguerrilleros liberales del sur del Tolima realizaron constantes gestiones con el fin de llamar la atención de las élites departamentales hacia los principales problemas que afectaban la región.

Las demandas que realizaron no cayeron en el vacío. En 1958, el presidente Alberto Lleras Camargo creó la Comisión Especial de Rehabilitación (CER), con la cual esperaba dirigir recursos públicos a las regiones afectadas por la violencia, con el fin de ofrecer una respuesta a la crisis social que estaban experimentando esos lugares y así evitar el surgimiento de amenazas contra el orden público que pudieran desestabilizar al nuevo régimen.

Quizá la razón por la cual los exguerrilleros liberales han sido juzgados como instrumentos del Frente Nacional se deba a su postura anticomunista, que al final causó el retorno de la violencia en 1960. Este anticomunismo que esgrimieron los exguerrilleros liberales permite visualizar las estrategias que desarrollaron frente al régimen con el fin de satisfacer intereses regionales y de poder. La pelea que estalló en el Sumapaz entre el líder agrario Juan de la Cruz Varela y el exguerrillero liberal Marcos Jiménez, en 1959, desató una nueva ola de violencia en la región, de la que no fueron ajenos los exguerrilleros liberales del sur del Tolima. Para ese momento Silvestre Bermúdez se había instalado en Prado, lugar donde fue escogido como presidente del Directorio Liberal y, debido a la

proximidad con el Sumapaz, terminó involucrándose en el conflicto y tomando partido a favor de Marco Jiménez, quien estaba alineado con el liberalismo, mientras que Varela pertenecía al PCC.

Paralelo a ese primer brote de insurgencia nacieron los grupos paramilitares que, según el Instituto de Estudios para el Desarrollo y la Paz, Indepaz, fueron capacitados por el Ejército para que siguieran las rutas del grupo armado con el fin de planear las incursiones militares que se desarrollaron durante la década del 60´s. Serían estos mismos los que sirvieron de guardaespaldas a los primeros narcotraficantes que se asentaron en la zona en la década del 80´s y, que con el tiempo mutarían a "Autodefensas del Tolima".

Pero dichos grupos paramilitares eran diferentes y comenzarían a disputarse la zona en los 90´s. El primero en hacerlo fue las Autodefensas Campesinas del Magdalena Medio, al mando de Ramón Isaza, por el oriente lo hizo el Bloque Centauros, comandado por Miguel Arroyave quien, según el Observatorio de Derecho Humanos de la Presidencia de la República – en su diagnóstico del conflicto en el Tolima 2003–2007-, fue el encargado de comprar a las "Autodefensas del Tolima" para ponerlas al servicio de las AUC.

De esta manera se conformó el Bloque Tolima de las AUC, quedando a cargo de Diego José Martínez Goyeneche, alias 'Daniel', un Teniente retirado del Ejército, quien tenía la misión de acabar con los frentes 21 y 25 y la columna móvil 'Héroes de Marquetalia' de las Farc. A todo ello se sumó que durante más de cuatro décadas el Estado no se manifestó en la región más allá del pie de fuerza utilizado en las operaciones militares, con lo cual, tanto guerrillas como paramilitares se convirtieron en el Estado impartiendo ley a su manera.

Después del conflicto, el Acuerdo de Paz generó un cambio en el Sur del Tolima. Los caficultores hoy sienten una confianza por volver a sus territorios, las

condiciones de seguridad son favorables y los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial se encuentran en marcha . En lo que tiene que ver con los Programadas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET), La alta expectativa contrasta con la incertidumbre sobre la posición del gobierno y la preocupación por los recursos y capacidades institucionales para el cumplimiento de los compromisos. El 28 de agosto de 2018 se firmó el Plan de Acción para la Transformación Regional -PATR – que recogía 1.168 iniciativas de las comunidades de Ataco, Chaparral y Rioblanco en la sub-Región Sur del Tolima contando con una amplia participación de autoridades locales, LGBTI y asociaciones de productores. Los principales obstáculos fueron el poco tiempo para la construcción del acuerdo, las dificultades operativas de la Agencia de renovación del Territorio (ART), así como los problemas de Articulación del nivel central con el local. También, existía un descontento por parte de exintegrantes de las FARC en proceso de reincorporación, incluidos lideres del ETCR que argumentaban no haber sido tomados en cuenta en el proceso de elaboración e implementación de la metodología.

Si bien se han dado mejoras sustanciales con el desescalamiento de la confrontación armada, hay preocupación por el aumento de la delincuencia común y el surgimiento de pequeñas facciones armadas que generan zozobra en las comunidades. Además, a pesar de que se está realizando un proceso de desminado, la presencia de estos artefactos continúa siendo un problema.

La reincorporación de los excombatientes estuvo en riesgo por la falta de proyectos productivos, debido a las demoras en la aprobación y desembolso de recursos por parte del Consejo Nacional de Reincorporación (CNR), y la incertidumbre sobre el cumplimiento de los compromisos por parte del gobierno. Por otro lado, con el apoyo del gobierno y la ONU se impulsó un proyecto de ebanistería que está actualmente en desarrollo. Además, se autosugestionó un

proyecto de cría de cerdos y la gobernación les ayudó con gallinas ponedoras. Según las cifras de la Agencia para la Reincorporación y Normalización (ARN), a la vereda del Oso llegaron 152 excombatientes, principalmente del Frente 21 que operaba en la zona. Tolima tiene algo más de 203.000 víctimas, de las cuales cerca del 25% se encuentra en los cuatro municipios del sur: Ataco, Chaparral, Planadas y Rioblanco. Dentro de las instituciones encargadas y las organizaciones de víctimas hay preocupación por la baja capacidad financiera e institucional para cumplir con las indemnizaciones estipuladas en la ley. La atención a las víctimas está focalizada en Ibagué y no se cuentan con centros satélite que permitan la atención de la población en zonas alejadas. Ni las víctimas, ni la Unidad de Atención regional cuentan con recursos para desplazarse regularmente. La firma del Acuerdo también permitió el regreso de comunidades desplazadas, aunque estos procesos, en su mayoría, no cuentan con el acompañamiento institucional y la restitución de sus derechos.

En la actualidad, la región se ha visto amenazada por la proliferación de miembros disidentes de las extintas FARC, componentes de bandas criminales y de delincuencia común, en el mes de marzo de 2024, fue asesinado en el corregimiento del Limón un ciudadano de aproximadamente 50 años en el municipio de chaparral supuestamente a manos de las disidencias de la Ismael Ruiz los cuales ordenaron el desplazamiento de su familia como si fuera poco.

MAGNITUD ACTUAL DEL PROBLEMA:

Actualmente se presenta desconexión de las vías terciarias que comunican a la población en el sur del Tolima en los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas.

Los 7 puentes en el sur del departamento del Tolima constan en total de 256.03

metros de longitud que se encuentran en deficiente y mal estado limitando la transitabilidad vehicular, incrementando tanto el tiempo de tránsito en cada tramo como en vías circundantes a ellos.

PROYECTO PUENTES PDET - DEPARTAMENTO DEL TOLIMA					
No.	**MUNICIPIO**	**PUENTE**	**VEREDA - VIA**	**LONGITUD**	**RESUMEN**
1	CHAPARRAL	TETUAN II	CHAPARRAL-SANTO DOMINGO	60,96	**121,92**
2		MENDARCO	VEREDA SANTA CRUZ - QUEBRADON	36,58	
3		Q. CHIRAS	ESPIRITU SANTO - LA MARINA	24,38	
4	RIOBLANCO	LA LINDOSA	CARRUSEL - RIO BLANCO - HERRERA	36,58	**36,58**
5	PLANADAS	COLORADAS	VEREDA COLORADAS - MONTELORO	27,43	**97,53**
6		RIO ATA	VEREDA LA BELLA, GAITANIA, PLANADAS	30,48	
7		PORVENIR I	PORVENIR - BILBAO	39,62	
				L/Total	**256,03**

Línea Base: Los 7 tramos de la red vial del sur del departamento del Tolima constan de 129.03 km para los cuales se requiere 7 puentes para garantizar la intercomunicación en los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas.

Se requiere caracterizar 129.03 km correspondiente al tramo vial.

Causas que generan el problema

Causas directas

- ✓ Desconexión de las vías terciarias que comunican a la población del Municipio del Departamento del Tolima.

Causas indirectas.

- ✓ Inadecuadas condiciones para el tránsito vehicular
- ✓ Construcción sin consideraciones técnicas
- ✓ Los materiales no cumplen con las especificaciones técnicas.

- ✓ Efectos generados por el problema

Efectos directos.

- ✓ Aumento en los tiempos de viaje
- ✓ Baja comercialización de productos agrícolas en el Municipio
- ✓ Deterioro del paisaje del sector.

Efectos indirectos.

- ✓ Altos costos de movilización.
- ✓ Altos costos asumidos por los transportistas.
- ✓ Altos costos transferidos a los pasajeros
- ✓ Disminución en el acceso de productos en los sectores afectados
- ✓ Estancamiento en el desarrollo económico de los municipios.
- ✓ Afectación de la imagen favorable del municipio por parte de la comunidad y los visitantes.
- ✓ Disminución de turistas en el Municipio.

3. ANTECEDENTES

Antecedentes Paz.

El Sur del Departamento del Tolima es uno de los territorios afectados por la violencia y el conflicto armado de Colombia.

La historia de Colombia en los últimos sesenta años ha estado marcada por el conflicto armado. En sus inicios, la desigual repartición de la tierra y la falta de espacios para participación política dieron cabida al uso de la violencia y la lucha armada. Un método que en los años siguientes se fue reforzando con la irrupción del narcotráfico, el narcoterrorismo, la presencia de nuevos actores políticos y armados en un contexto de lucha revolucionaria, Guerra Fría y guerra contra el terrorismo que han ido transformando el conflicto en su razón de ser y métodos de subsistencia.

En este contexto, los grupos armados han justificado el uso de la violencia por considerarla el único método para poder transformar la sociedad y con la intención de no permitir cambios considerados como ilegítimos.

Así pues, la fractura creada por las desigualdades, el uso de la violencia y la lucha por el poder han marcado las dinámicas sociales y políticas que han tenido lugar en Colombia desde que se instauró la República (S.XIX) hasta el día de hoy, cuando Colombia abre un nuevo capítulo en su historia con los actuales procesos de paz.

Por tal razón, cuatro municipios del departamento del Tolima (Planadas, Rioblanco, Chaparral y Ataco), por las características antes descritas, fueron incluidos los Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial), identificando así grandes retos para superar el cierre de brechas, que por su condición del conflicto armado ha dificultado la presencia institucional del estado.

En concordancia a ello, los municipios PDET del departamento del Tolima, han presentado graves problemas de movilidad entorno a la infraestructura existente en material vial, como lo son los puentes vehiculares.

Actualmente, se presenta dificultad en la intercomunicación terrestre en la zona rural del sur del departamento del Tolima en los Municipios de Chaparral, Planadas

y Rioblanco, presentando desconexión de las vías terciarias que comunican a la población de los municipios, problemas en la movilidad y bajo servicio en los puentes, debido al mal estado de los mismos, por lo que los puentes: TETUAN II, MENDARCO Y CHIRAS del Municipio de Chaparral; LINDOSA en el Municipio de Rioblanco y COLORADAS, RIO ATA Y PORVENIR I en el Municipio de Planadas se encuentran intransitables o con restricción de tránsito, el terreno es bastante quebrado, algunos de estos puentes son peatonales y otros vehiculares y están soportados en estructura metálica y guaya con una losa en madera en mal estado, estructura en concreto con la losa en concreto en mal estado y en estructura de madera en mal estado, lo que genera que las personas coloquen su vida en riesgo y los medios de transporte utilizados tengan daños por el deficiente estado de los mismos.

Por tal motivo, y entendiendo la importancia de conectar a las regiones apartadas con los canales de comercialización de productos y de mejoramiento en la calidad de vida, es menester realizar la intervención de los puentes antes mencionados.

TOLIMA



La violencia no ha sido un tema ajeno al Tolima, allí varios actores armados han visto a este departamento como un territorio clave para establecer su poder. Por su

ubicación geoestratégica, el Tolima conecta el centro con el sur del país y es el cruce obligado de cuatro corredores estratégicos: el Sumapaz, la Amazonía norte, la Amazonía del Sur y el corredor del Pacífico; esta lucha de fuerzas por el dominio del territorio ha dejado como saldo 192.000 hechos victimizantes según el Registro Único de Víctimas.

El Departamento del Tolima es reconocido a nivel nacional como una región en donde la expresión cultural que más se destaca es la música, la cual hace parte de las costumbres y tradiciones. Ibagué, su capital, es reconocida como la Capital Musical de Colombia. Existe un amplio número de festividades tales como el Festival Folclórico Colombiano, las Fiestas de San Pedro en el Espinal, el Festival Nacional de Música Colombiana y Concurso Nacional de Duetos Príncipes de la Canción, el Concurso Nacional de Composición "Leonor Buenaventura, Homenaje nacional y Concurso Nacional de Duetos Garzón y Collazos el Carnaval de la Subienda en Honda, entre otros.

Entre las manifestaciones culturales también se destaca la tradición oral de los mitos y las leyendas tales como el Mohán, la Madremonte, la Patasola, la Candileja, el Tunjo, que hacen parte del patrimonio cultural que ha pasado de generación en generación.

La localización geoestratégica del departamento, ha generado efectos en las dinámicas poblacionales desde la perspectiva histórica y cultural. La cultura indígena en el departamento, está enmarcada a su pasado ancestral con la reconocida incidencia de la conquista española y la colonización.

Durante el conflicto armado, esta zona sirvió para que los grupos armados pudieran apropiarse más rápido de territorios y movilizar sus tropas y economías ilegales. Tener el control del Tolima era una ventaja estratégica, que fue disputada a sangre y

fuego.

Durante los más de 50 años de conflicto interno en Colombia, miles de menores de edad fueron reclutados por los grupos armados, cientos de líderes sociales asesinados, así como un registro constante de desapariciones forzadas, miles de desplazados y refugiados.

Según el Centro de Investigación y Educación Popular (CINEP) entre el 1 de enero de 1970 y el primer trimestre de 1981, ocurrieron numerosos asesinatos, torturas, desapariciones y otras violaciones de los Derechos Humanos. "Desde 1970 hasta marzo de 1981 se presentaron asesinatos y casos de torturas provocados principalmente por las Fuerzas Armadas".

Por su parte, Amnistía Internacional, informó que entre 2006 y 2008, las comunidades que han sido golpeadas con mayor dureza por el conflicto, son miembros de comunidades indígenas, afrodescendientes y campesinas, víctimas de homicidio o de desplazamiento forzado.

En cuanto a las ejecuciones extrajudiciales, estás generalmente se centran en la población campesina, líderes comunitarios, indígenas, trabajadores, y personas socialmente marginadas, El Plan Patriota y la Seguridad Democrática (los años de Uribe), fue el mayor proceso de confrontación militar, los combates, capturas masivas, pago a delatores, estrategias de contrainsurgencia; generó a su vez la respuesta más violenta de las FARC, fue durante este periodo de tiempo que se desato el mayor periodo de victimización en toda la historia del Municipio.

CONFLICTO ARMADO INTERNO COLOMBIANO CATEGORIA DE AFECTACION A LOS DERECHOS HUMANOS Y DIH, EN RELACION A LA VIDA, INTEGRIDAD PERSONAL Y DERECHOS HUMANOS.

HOMICIDIOS COLECTIVOS

- Por ser militar, policía.
- Por prestar servicio militar;
- Por ser familiar de militares o policía.
- Por ser "Sapos" o informantes
- Por no colaborar a la guerrilla.
- Por no pago de la Extorsión.
- Por ser ladrón
- Por consumir o expender alucinógenos
- Homicidio de pastor religioso,
- Homicidios a mujeres por tener relaciones con miembros de las fuerzas estatales.
- Homicidio de persona homosexual por tener relaciones con militares
- Por suplantar a la guerrilla
- Por deserción a la guerrilla
- Asesinato de concejales y actores políticos
- Asesinato de periodista
- Por chismes o retaliaciones
- Por ser colaboradores de la guerrilla
- Por falsos señalamientos de uno y otro bando
- Por no obedecer en un retén militar, no hacer el pare.

HUMILLACIÓN, DEGRADACIÓN O ATAQUES GRAVES A LA DIGNIDAD HUMANA

- Los actores armados realizaron torturas a los que consideraron sus enemigos.
- Los familiares de los procesos de victimización sufrieron tortura psicológica, que se sigue padeciendo.
- Por lo general los asesinaban posteriormente o morían causa de la tortura.

MASACRES

- Masacres de policías, y población civil.

DESAPARICIONES

• Se presentaron numerosos casos, de personas desaparecidas, en el caso de la guerrilla, ellos citaban a las personas a las zonas de alta montaña y nunca regresaron. En el caso de las Fuerzas Estatales, se presentaron casos, de familiares de guerrilleros y de presuntos colaboradores capturados y que nunca se volvió a saber de ellos.

SECUESTROS

• Desde sus inicios como guerrilla, desarrollaron esta estrategia para acumular recursos económicos; no solamente secuestraron personas de los Municipios, sino que el sur del tolima fue epicentro como de zona de reclusión de los secuestrados de varias regiones de Colombia.

FALSOS POSITIVOS

Si, se presentó el caso de 4 jóvenes, capturados, torturados y asesinados, lo cuales ueron reportados como guerrilleros muertos en combate.

ESTIGMATIZACION

• Declaración del Municipio como Zona roja
• Se generalizo la idea de que todos los algecireños "son terroristas" lo que generó:
• Negación de oferta laboral, no contratación.
• Señalamiento
• Retenes militares
• Confinamiento
• Requisas abusivas y excesivas
• Retenes y perturbación a la movilización
• Impidió hacer inversiones en el Municipio. (Estado y empresas privadas)

AMENAZAS Y SEÑALAMIENTOS

• Constantemente se presentó, esto generaba ambiente, de miedo, temor, inseguridad.
• Se presentó señalamiento por parte de "encapuchados" a la luz pública
• Se presentó, denuncias falsas y supuestas delaciones por informantes pagados y con múltiples beneficios.

• Se personalizaron y utilizaron los señalamientos, por disputas entre pobladores.

HOSTIGAMIENTO

• Una de las estrategias desarrolladas por la guerrilla, fueron los constantes ataques furtivos y por sorpresa a las fuerzas militares y policía, donde se destacaban los disparos, lanzamientos de granadas y explosivos; todo esto aumentaba el ambiente de Terror.

• Constantes cortes de energía para facilitar los ataques

RUMORES

• Las FARC esparcía rumores sobre futuras incursiones para generar temor y desgaste de la Policía y Estado FARC EP

DESPLAZAMIENTO FORZADO

• El mayor hecho victimizante el Desplazamiento Forzado, Guerrilla, Estado

• Parte del desplazamiento que hubo fue provocado por el contexto de temor y para proteger sus vidas. Familias completas huyeron ante el contexto de violencia.

• Abandono y perdida de sus propiedades.

RECLUTAMIENTO DE MENORES DE EDAD

• Reclutamiento a menores de edad, y otros, por los actores armados.

- Reclutamiento forzado

VINCULACION A LA POBLACION CIVIL

• Vinculación civil a las actividades estratégicas de la guerrilla, como informantes, "campaneros" Estafetas, transportadores, testaferros; lo cual después generó la estigmatización

• Actividades cívico-militares. "patrulleritos" entre otras

JUSTICIA DE FACTO

• Aplicación de la justicia de facto-fariana, "los de arriba". Castigos severos, maltrato, humillaciones, trabajos forzados, penas desproporcionadas en dinero, bienes, castigo físico etc.

USO DE ARMAS NO CONVENCIONALES.

• Minado, bombas, artefactos explosivos de construcción casera, cilindros bomba en las vías y zonas rurales (homicidios y heridos). Minado del puente de Satias interno en el casco urbano del Municipio.

ABANDONO DE ARTEFACTOS EXPLOSIVOS

• Con frecuencia se han encontrado, granadas, morteros, municiones, en lo rural y urbano.

CONFINAMIENTO

• Retenes militares y guerrilleros con retención constante de personas.
• Control de las actividades de la población civil
• Minado de las vías principales
• Toques de queda, restricción de la movilización en horarios muy exigentes.
• Constantes acciones de requisas, con daño a las pertenencias y objetos personales.
• Constricción a la movilización de alimentos, combustibles, medicinas.
• Temor a viajar o salir del municipio, pues podrían ser señalados como informantes.
• Registro de población civil de entrada y salida del municipio por parte del ejercito

VIOLACION DEL DEBIDO PROCESO

• Violación de la presunción de inocencia
• Aplicación del "Derecho Penal del Enemigo"
• Capturas Masivas ilegales, "barridas"
• Maltrato físico y psicológico
• Abuso de autoridad
• Violación de domicilios sin orden judicial.
• Encarcelamiento sin justos, presos sin evidencias
• Persecución, acoso y seguimiento a los familiares de la guerrilla

PRESENCIA DE BATALLONES MILITARES Y PUESTOS DE POLICÍA EN MEDIO DE LA POBLACIÓN CIVIL

• El puesto de Policía siempre ha estado en el casco urbano de cada Municipio.

• La policía y el ejército ocuparon durante años casas de población civil.

COMBATES EN MEDIO DE LA POBLACION CIVIL

• Fueron numerosos los combates donde se involucró la población Civil, los actores armados no respetaron los preceptos del DIH, al accionar armas en los poblados civiles.

• La guerrilla utilizo como retaguardia de protección a la población civil

• Hubo ataques indiscriminados de ametrallamientos aéreos (Avión fantasma, helicópteros artillados) por parte del ejército y policía a la población civil.

• Hubo fuego de artillera

• Se ocasiono daño a numerosas viviendas

• Ocupación forzada de viviendas y fincas civiles por parte de los actores armados, como las casas alrededor

de la Estación de policía, además las fincas para establecer campamentos de la guerrilla y el ejército.

VIOLACIONES SEXUALES

• No fue frecuente y por el contrario, la población afirma que las FARC, castigaban severamente este delito, sin embargo se reportan algunos casos, por parte de un colaborador quien al parecer incurrió en este delito.

VIOLACION A LA LIBERTAD DE EXPRESION Y DERECHOS POLITICOS

• Ambiente de temor generalizado para expresarse libremente

• Discriminación y represión ante la libertad de expresión.

• Constreñimiento electoral.

• Amenazas por opciones políticas

• Restricciones a la democracia, obstaculizar la participación en elecciones

• Estigmatización a los simpatizantes de izquierda

CONSTREÑIMIENTO A LA FUNCION PUBLICA

• Paralización de las funciones de la administración pública.

• Extorsión para los contratistas de obras

• Atentados alcalde
• Amenazas a los funcionarios
• Desplazamiento de los funcionarios públicos.

VIOLACION A LAS LIBERTADES INDIVIDUALES

• Represión ante el libre desarrollo de la personalidad, moda, formas estéticas, no portar corte militar. No usar camuflados. Limpieza social
• Represión ante la libertad de opinión.
• Impedimento de portar y usar celulares

COACCIÓN A LOS MEDIOS DE INFORMACIÓN, CENSURA

• Censura a los periodistas
• Presión frente a la emisora local .

INCURSIÓN PROPAGANDÍSTICA EN CENTROS EDUCATIVOS Y JUNTAS DE ACCIÓN COMUNAL

• La guerrilla, permanentemente hacia presencia, coaccionaba a la población a reunirse en las JAC, fuera de ello intervenía directamente en las decisiones y procesos.
• También se presentó el caso de ingresar a las instituciones educativas rurales, para Desarrollar sus
campañas proselitistas y reclutamiento frente al proceso armado.

VIOLENCIA SUTIL: Terror-Temor-Miedo

• Las FARC, con frecuencia esparcían rumores sobre futuras acciones violentas, lo que Generaba un constante estado de nerviosismo
• Violencia psicológica.
• Ambiente de terror y temor, por los constantes homicidios, amenazas, señalamientos, combates, capturas masivas etc.
• Se generó y creo el estado constante de miedo, desconfianza, llegándose a adoptar la "Personalidad Camaleonica"

IMPUNIDAD

• Por el ambiente de Terror y miedo, prevaleció el silencio. No se sabe de todos los

hechos victimizantes y posiblemente nunca se conocerán

• Actualmente es un gran impedimento para la materialización de los acuerdos de Paz.

CONTROL DE LA VIDA SOCIAL Y PRIVADA.

• Restricciones permanentes, imposición de Reglamentos. (fiestas, permiso para desplazarse o trabajar, relaciones amorosas) FARC EP

AFECTACIONES A LOS BIENES, RECURSOS INDIVIDUALES Y PATRIMONIALES HECHOS VICTIMIZANTES ACTOR ARMADO

EXTORSIÓN

• Fue uno de los delitos más permanentes a toda la población, expresado en:

• Abuso de Milicianos (cobraban más de lo acordado)

• Exigencias en productos, servicios.

• Pagos anuales, que se fueron incrementando.

• Al parecer este delito se sigue cometiendo "disidencias y delincuencia común"

EXPROPIACION

• Hurto, robo-confiscación de bienes (motos, carros, semovientes etc.)

• Expropiación de fincas para parcelarlas.

• El municipio al ser Declarado Zona Roja, el Estado disminuyo la inversión en los procesos de desarrollo.

• Pérdida de valor de las tierras y bienes, casas y fincas abandonadas.

• Se cerró parte del comercio-reducción de actividades económicas-salida de empresas.

• Perdida de cultivos y cosechas, en ocasiones no se podía movilizar los productos.

• Dificultad para contratar trabajadores en época de cosechas "andariegos"

• Salida de las entidades bancarias, imposibilidad de procesos crediticios

• Ocupación de bienes civiles por parte de los actores armados, como utilización de las casas para guarecerse, ocupación forzada de fincas para establecer campamentos.

• Disminución de la oferta laboral en los Municipios. Incremento del desempleo

• Impedimento para contratar por ser de Tolima.
• Dificultad para adquirir créditos por ser de Tolima.

4. JUSTIFICACIÓN.

El proyecto es pertinente, ya que después de analizado se determinó que su propósito guarda absoluta coherencia con las prioridades de la comunidad de los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas los cuales son los afectados con la presente problemática de este proyecto, determinando que la ejecución de este proyecto será de gran importancia para estas poblaciones y de la región del SXur del Tolima.

Justificación Paz:

La búsqueda de una Colombia en paz ha sido por muchos años uno de los principales propósitos de política nacional y territorial. Este propósito ha tenido como objetivo no solo el fin del conflicto armado sino también avanzar en la disminución de las desigualdades sociales, económicas, políticas, de acceso a justicia, y de las disparidades territoriales que experimentan especialmente las regiones más afectadas por dicho fenómeno.

Colombia así como sus regiones, Departamento y Municipios, se encuentran en un momento determinante en este proceso y tanto el Gobierno Nacional como los Gobiernos Departamentales y Municipales en este caso Chaparral, Rioblanco y Planadas en el Departamento del Tolima, tienen el reto de dirigir sus esfuerzos para atender los principales retos del posconflicto, y atender con contundencia, las necesidades de los territorios que han debido soportar la mayor incidencia del conflicto armado.

Con esta aspiración de paz, y el firme compromiso de alcanzarla, el Gobierno dio inicio a un proceso de conversaciones de paz con los grupos armados ilegales. Se estableció un Acuerdo general para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera.

El presente proyecto se incluye dentro de los pilares de la Agencia de Renovación del Territorio ART en el **Pilar**: Infraestructura y Adecuación de Tierras y en la **Estrategia**: Infraestructura Vial.

Los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas han sido golpeados por la violencia y conflicto armado, lo cual ha generado un impacto negativo social y económico y con ello retraso y disminución de progreso y oportunidades de esta comunidad; Grupos ilegales se asentaron en este municipio imponiendo temor y caos, no permitían el paso de la comunidad, ni de productos de un municipio a otro lo que afecto los sectores económico agropecuario y de alimentos disminuyendo así los ingresos de las familias, adicional del temor constante que padecía la comunidad. Padeciendo de lo siguiente:

- ✓ Caos y Temor por parte de la Comunidad para movilizarse de un municipio a otro e incluso movilizarse internamente en los Municipios (Inseguridad).
- ✓ Retraso económico y disminución de oportunidades de la comunidad.
- ✓ Disminución de la actividad económica ganadera y agropecuaria.
- ✓ Crisis y fragmentación social.
- ✓ Violencia y conflicto contra mujeres, niños, jóvenes y adultos.
- ✓ Aumento en el precio de los productos.
- ✓ Aumento en los costos de movilización.
- ✓ Disminución de inversión económica en los Municipios del sur del Tolima.

Veredas beneficiadas con el presente proyecto:

PROYECTO PUENTES PDET - DEPARTAMENTO DEL TOLIMA					
No.	MUNICIPIO	PUENTE	VEREDA – VIA	LONGITUD	RESUMEN
1	CHAPARRAL	TETUAN II	CHAPARRAL-SANTO DOMINGO	60,96	121,92
2		MENDARCO	VEREDA SANTA CRUZ - QUEBRADON	36,58	
3		Q. CHIRAS	ESPIRITU SANTO - LA MARINA	24,38	
4	RIOBLANCO	LA LINDOSA	CARRUSEL - RIO BLANCO - HERRERA	36,58	36,58
5	PLANADAS	COLORADAS	VEREDA COLORADAS - MONTELORO	27,43	97,53
6		RIO ATA	VEREDA LA BELLA, GAITANIA, PLANADAS	30,48	
7		PORVENIR I	PORVENIR - BILBAO.	39,62	
				L/Total	256,03

Así las cosas, este proyecto del sector transporte, disminuye los tiempos de traslados y facilitando el acceso a los diferentes servicios y productos.

Por ejemplo, El 68% de los adultos mayores de los municipios del sur del Tolima, residen en el sector rural, y se enfrentan a grandes problemas a la hora de desplazarse al casco urbano del municipio, a citas médicas, diligencias y así mismo a cobrar el subsidio del adulto mayor otorgado por el estado cada mes.

Con la construcción de los puentes se descongestiona la vía, disminuyen los tiempos de viaje y aumenta la comercialización de productos del municipio. así mismo no se retrasan actividades como el acceso oportuno a servicios médicos, no hay un aumento en los costos de transporte de carga y pasajeros, al igual es oportuno el cobro del subsidio del adulto mayor, evitando la perdida de pagos por partes de los abuelos.

En el caso de los niños se disminuye el índice de deserción escolar y aumenta la asistencia de estudiantes a escuelas y colegios puesto que se les brindara seguridad a los estudiantes a la hora de transportarse o transitar por puentes en condiciones idóneas. Así como la comunidad en general movilizarse a los centros de salud, hospitales, la población de zona rural puede acceder a los programas de prevención y promoción de salud, etc.

Es por ello que la construcción de los puentes PDET en zona rural del sur del Tolima,

se contribuye al desarrollo económico de esta zona que fue territorio de conflicto armado y violencia. Por lo tanto, este tipo de inversión en los Municipios crea condiciones de bienestar social para la población rural y de esta forma contribuye a la construcción de una paz estable y duradera, Contribuyendo a reversar los efectos del conflicto y a cambiar las condiciones que han facilitado la persistencia de la violencia en el territorio.

Adicional el presente proyecto impulsa el desarrollo social, económico y equitativo del territorio. Logrando la gran transformación de la realidad rural, erradicando la pobreza, promoviendo la igualdad, asegurando el pleno disfrute de los derechos de la ciudadanía, así como el desarrollo rural integral para la provisión de bienes y servicios públicos, que brinden bienestar y buen vivir a la población rural.

Población Afectada y Objetivo:

En cuanto a la búsqueda de la solución de la situación problemática para la población afectada, con la ejecución de este proyecto, se tendrá como beneficiarios directos a la población. Teniendo en cuenta lo anterior, la población a beneficiar y afectada sería la población donde se realizará la intervención de cada uno de los Municipios que integran el proyecto, así:

Población afectada por el problema	**Población Objetivo de la intervención**
Tipo: Personas	Tipo: Personas
Número:100.019	Número:100.019
Fuente de la información:Proyección DANE 2025	Fuente de la información: Proyección DANE 2025.
Localización: **Municipio de Chaparral, Rioblanco y Planadas.**	Localización: **Municipio de Chaparral, Rioblanco y Planadas.**
Región: Centro Oriente	Región: Centro Oriente
Departamento: Tolima	Departamento: Tolima
Centro poblado: No aplica	Centro poblado: No aplica
Resguardo: No aplica	Resguardo: No aplica

Específica: No aplica	Específica: No aplica

Clasificación	Detalle	Número de Personas	Fuente de la Información
Etarea (Edad)	0 a 14 años	28.348	Proyección DANE 2025.
Etarea (Edad)	15 a 19 años	9.078	Proyección DANE 2025.
Etarea (Edad)	20 a 59 años	48.792	Proyección DANE 2025.
Etarea (Edad)	Mayor de 60 años	13.801	Proyección DANE 2025.
Género	Masculino	51.503	Proyección DANE 2025.
Género	Femenino	48.516	Proyección DANE 2025.

Bien y Servicio

El Estado debe procurar ofrecer vías y puentes con fluidos continuos, eficientes y dinámicos, es por ello que los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas mediante la Gobernación de Tolima, dentro de sus propósitos tiene la construcción, rehabilitación y mejoramiento de vías para el mejoramiento de la movilidad.

Con este bien y o servicio se espera que el tráfico disminuya y las personas puedan transitar de forma rápida, segura y sin contaminación; se espera disminución de los accidentes y ahorro a las personas para la obtención de productos de primera necesidad, etc.

El análisis de necesidades muestra que el mejoramiento en la movilidad viene dado por la situación de los puentes en vía terciaria construidos en la que se relaciona como demanda, tal y como se muestra a continuación:

MUNICIPIO DE CHAPARRAL:

Bien o servicio

Puentes construidos en via terciaria en el Municipio de Chaparral en el Departamento delTolima

Medido a través de

Número

Descripción

La oferta se mide como puentes en vía terciaria en buen estado y la demanda en puentes en vía terciaria necesaria para garantizar la buena movilidad

Descripción de la Demanda

puentes en vía terciaria necesaria para garantizar la buena movilidad

Descripción de la Oferta

La oferta se mide como puentes en vía terciaria en buen estado.

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0,00	3,00	-3,00
2021	0,00	3,00	-3,00
2022	0,00	3,00	-3,00
2023	0,00	3,00	-3,00
2024	0,00	3,00	-3,00
2025	0,00	3,00	-3,00
2026	0,00	3,00	-3,00
2027	0,00	3,00	-3,00
2028	0,00	3,00	-3,00
2029	0,00	3,00	-3,00
2030	0,00	3,00	-3,00

MUNICIPIO DE RIOBLANCO

Bien o servicio

Puentes construidos en via terciaria en el Municipio de Rioblanco en el Departamento delTolima

Medido a través de

Número

Descripción

La oferta se mide como puentes en via terciaria en buen estado y la demanda en puentes en via terciaria necesaria para garantizar la buena movilidad.

Descripción de la Demanda

la demanda en puentes en via terciaria necesaria para garantizar la buena movilidad.

Descripción de la Oferta

La oferta se mide como puentes en via terciaria en buen estado

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0,00	1,00	-1,00
2021	0,00	1,00	-1,00
2022	0,00	1,00	-1,00
2023	0,00	1,00	-1,00
2024	0,00	1,00	-1,00
2025	0,00	1,00	-1,00
2026	0,00	1,00	-1,00
2027	0,00	1,00	-1,00
2028	0,00	1,00	-1,00
2029	0,00	1,00	-1,00
2030	0,00	1,00	-1,00

MUNICIPIO DE PLANADAS:

Bien o servicio

Puentes construidos en via terciaria en el Municipio de Planadas en el Departamento del Tolima

Medido a través de

Número

Descripción

La oferta se mide como puentes en via terciaria en buen estado y la demanda en puentes en via terciaria necesaria para garantizar la buena movilidad

Descripción de la Demanda

la demanda en puentes en via terciaria necesaria para garantizar la buena movilidad

Descripción de la Oferta

La oferta se mide como puentes en via terciaria en buen estado

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0,00	3,00	-3,00
2021	0,00	3,00	-3,00
2022	0,00	3,00	-3,00
2023	0,00	3,00	-3,00
2024	0,00	3,00	-3,00
2025	0,00	3,00	-3,00
2026	0,00	3,00	-3,00
2027	0,00	3,00	-3,00
2028	0,00	3,00	-3,00
2029	0,00	3,00	-3,00
2030	0,00	3,00	-3,00

CARACTERIZACION VIAL:

Bien o servicio

Caracterización Vial en vías terciarias del Deptamento delTolima

Medido a través de

Kilómetros

Descripción

La oferta se mide como tramo vial caracterizado y la demanda como tramo vial no caracterizado

Descripción de la Demanda

la demanda como tramo vial no caracterizado

Descripción de la Oferta

La oferta se mide como tramo vial caracterizado

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0,00	129,03	-129,03
2021	0,00	129,03	-129,03
2022	0,00	129,03	-129,03
2023	0,00	129,03	-129,03
2024	0,00	129,03	-129,03
2025	0,00	129,03	-129,03
2026	0,00	129,03	-129,03
2027	0,00	129,03	-129,03
2028	0,00	129,03	-129,03
2029	0,00	129,03	-129,03
2030	0,00	129,03	-129,03

IMPACTO SOCIOECONÓMICO

Con la ejecución del proyecto CONSTRUCCION Y REHABILITACION DE PUENTES EN LOS MUNICIPIOS PDET DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA se generarán beneficios que impactan socioeconómicamente a la comunidad, los transportadores, los establecimientos comerciales de la zona, entre otros, a continuación mencionamos los de mayor impacto:

- Ahorro en gastos de mantenimiento de Vehículos: La cantidad esta medida como el número de vehículos que transitan al año por los puentes construidos en vía terciaria según el PMT y el valor al gasto de mantenimiento de un vehículo anualmente.

Ahorro en gastos de mantenimiento de Vehículos

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Peso m/c

Bien producido: Obra Física

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción Cantidad: La cantidad esta medida como el número de vehículos que transitan al año por los puentes construidos en vía terciaria

Descripción Valor Unitario: el valor al gasto de mantenimiento de un vehículo anualmente.

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
1	64.950,00	$130.000,00	$8.443.500.000,00
2	67.223,00	$134.550,00	$9.044.854.650,00
3	69.576,00	$139.259,00	$9.689.084.184,00
4	72.011,00	$144.133,00	$10.379.161.463,00
5	74.582,00	$149.178,00	$11.125.993.596,00
6	77.140,00	$154.400,00	$11.910.416.000,00
7	79.840,00	$159.803,00	$12.758.671.520,00
8	82.635,00	$165.396,00	$13.667.498.460,00
9	85.527,00	$171.185,00	$14.640.939.495,00
10	88.520,00	$177.177,00	$15.683.708.040,00

JUSTIFICACIÓN LEGAL

El proyecto tiene su justificación legal soportada en las políticas Nacionales, departamentales y municipales, encontrándose en articulación con los Planes de Desarrollo de los tres niveles de gobierno; igualmente está engranado con lo definido en la Constitución Política de Colombia, como relacionamos a continuación.

ALINEAMIENTO ESTRATEGICO PUENTES TOLIMA

LEY 2294 de mayo 19 de 2023

Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia de la Vida"

ARTÍCULO 100. PARTICIPACIÓN EN CONTRATACIÓN Y COMPRAS PÚBLICAS MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO POPULARES. Las Entidades Estatales podrán celebrar directamente contratos hasta por la mínima cuantía con personas naturales o entidades sin ánimo de lucro que hagan parte de la economía popular y comunitaria. Estos contratos se denominarán Asociaciones Público Populares y podrán celebrarse para la ejecución de obras, o la adquisición de bienes y servicios relacionados con infraestructura social, vivienda rural, vías terciarias y caminos vecinales, cultura, infraestructura productiva local, proyectos de eficiencia energética, producción de alimentos, suministro de bienes y servicios, gestión comunitaria del agua, saneamiento básico, economía del cuidado, fortalecimiento ambiental y comunitario y adquisición de productos de origen o destinación agropecuarios.

ARTÍCULO 105. INFRAESTRUCTURA SOCIAL Y PRODUCTIVA. La Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- podrá estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada -APP-, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública, con el fin de ampliar la provisión de infraestructura social y productiva, de acuerdo con la priorización de la cabeza del sector correspondiente, en articulación con las entidades territoriales.

ARTÍCULO 239. PROYECTOS DE ASOCIACIONES PÚBLICOPRIVADAS PARA EL DESARROLLO SOCIAL, ECONÓMICO, PRODUCTIVO Y SOSTENIBLE DEL PAÍS. Se podrán desarrollar proyectos bajo esquemas de Asociaciones Público-Privadas -APP-, enmarcados dentro de la Ley 1508 de 2012, que tengan por objeto el desarrollo de infraestructura económica, productiva, social y de protección ambiental del país. Asimismo, se podrán desarrollar proyectos bajo este esquema, que propendan por el desarrollo tecnológico y educativo en el país, la mejora en las condiciones de la

prestación de los servicios de salud, la reducción de la pérdida de la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático. El Gobierno nacional reglamentará la materia.

ARTÍCULO 255. CONCURRENCIA EN LA FINANCIACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. Bajo el principio de concurrencia que establece el Plan Nacional de Desarrollo Colombia Potencia Mundial de la Vida y con el propósito de contar con diversas fuentes de financiación que permitan la viabilización para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, se podrá contar dentro de la financiación de un mismo proyecto con diferentes fuentes, tales como: Presupuesto General de la Nación, recursos territoriales, obras por impuestos, regalías, valorización, recursos regionales, contraprestaciones entre otros, para tal efecto, las entidades tendrán en cuenta su capacidad financiera según el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

DEPARATEMNTO NACIONAL DE PLANEACIÓN.
Bases del Plan Nacional de Desarrollo

Transformación. 5. Convergencia regional

Catalizador 02. Modelos de desarrollo supramunicipales para el fortalecimiento de vínculos urbano-rurales y la integración de territorios

Componente: a. Intervención de vías regionales (secundarias y terciarias), terminales fluviales y aeródromos.

Pilar: 11. Bloque estratégico I 1. Integración intrarregional (intraurbana, urbano-rural, subregional) a partir de: i) el desarrollo de ciudades más sostenibles, compactas y equitativas

GOBERNACION DEL TOLIMA

PLAN DE DESARROLLO "Con seguridad en el territorio 2024-2027" ordenanza No 0013 del 04 de junio de 2024.

ESTRATEGIAS:
Pilar 2: INNOVACIÓN PARA LA COMPETITIVIDAD, EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y EL AMBIENTE
SECTOR TRANSPORTE.

PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA VIAL CON INNOVACION PARA EL TOLIMA (2402).

PLANADAS
Plan de Desarrollo "PLANADAS UNA NUEVA HISTORIA" 2024 -2027

EJE ESTRATEGICO 2 CONSTRUYENDO UNA NUEVA HISTORIA: "DESARROLLO ECONOMICO, SOSTENIBLE COMPETITIVIDAD E INNOVACIÓN"
SECTOR: TRANSPORTE
PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL
META DE PRODUCTO: PUENTE CONSTRUIDO EN VIA TERCIARIA
INDICADOR DE PRODUCTO: PUENTE CONSTRUIDO VIA TERCIARIA EXISTENTE

RIOBLANCO:
"JUNTOS LO HAREMOS REALIDAD" 2024-2027
EJE TRANSFORMADOR II. "JUNTOS POR EL DESARROLLO, EL PROGRESO Y LA COMPETITIVIDAD"
SECTOR TRANSPORTE

PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL.

CHAPARRAL:

CHAPARRAL AVANZA Y SE TRANSFORMA":2024 -2027

LINEA ESTRATEGICA 2: DESARROLLO ECONOMICO, EMPLEO, INNOVACION Y COMPETITIVAD PARA LA TRANSFORMACION.

SECTOR TRANSPORTE

PROGRAMA: PROGRAMA 23. INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL.

Otra Normatividad

Ley 715 de 2001. Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros.

Artículo 76. Competencias del municipio en otros sectores. Además de las establecidas en la Constitución y en otras disposiciones, corresponde a los Municipios, directa o indirectamente, con recursos propios, del Sistema General de Participaciones u otros recursos, promover, financiar o cofinanciar proyectos de interés municipal y en especial ejercer las siguientes competencias:

76.4.1. Construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas,

veredales y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias, fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, en la medida que sean de su propiedad o cuando éstos le sean transferidos directa o indirectamente.

Ley 105 de 1993. por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se

reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

Título II. Capitulo I. Definición de la infraestructura del transporte. Artículo 17. Integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte. Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal de

transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que

sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.

Título II. Capitulo II. Funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte. Artículo 20. Planeación e identificación de propiedades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del Orden Nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las Entidades Territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.

Ley 336 de 1996. Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.

5. ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

Participante	Contribución o Gestión
Actor: Departamental **Entidad:** Tolima **Posición:** Cooperante **Intereses o Expectativas:** Contribuir con el cumplimiento de las metas de los Planes de Desarrollo: Nacional, Departamental y del Municipio. Beneficiar a la comunidad con el mejoramiento en la movilidad.	La Gobernación contribuye realizando gestiones para el mejoramiento de la movilidad y seguridad de la comunidad, el cual estructuró el proyecto y elaboró estudios y diseños fase III, y gestionó recursos, y participó en la socialización del proyecto
Actor: Otro **Entidad:** Chaparral - Rioblanco - Planadas **Posición:** Cooperante **Intereses o Expectativas:** Contribuir con el cumplimiento de las metas de los Planes de Desarrollo: Nacional, Departamental y del Municipio. Beneficiar a la comunidad con el mejoramiento en la movilidad.	Contribución Administrativa, Los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas, .Los Municipios contribuyen realizando gestiones para el mejoramiento de la movilidad y seguridad de la comunidad, los cuales participaron en la socialización del proyecto
Actor: Otro **Entidad:** Comunidad de Chaparral - Rioblanco - Planadas **Posición:** Beneficiario **Intereses o Expectativas:** Mejorar la movilidad, contar con un Municipio más conectado con vías que den acceso en el municipio, contar con vías seguras. Mejorar la movilidad impactando positivamente al comercio, la valorización	Beneficiario Directo del Proyecto.La comunidad de los Municipios de Chaparral - Rioblanco - Plandas contribuyen realizando solicitudes formales para el mejoramientode vias y puentes contruidos en vias terciarias. La comunidad realiza veeduría ciudadana al proyecto. La comunidad se beneficia directamente reduciendo sus tiempos de transito asi como la facilidad para movilizarse de un lugar a otro y acceder a los diferentes servicios de salud, educacion, conectividad entre veredas etc.
Actor: Otro **Entidad:** Transportadores Públicos **Posición:** Beneficiario **Intereses o Expectativas:** Poder prestar sus servicios o mantener su demanda del servicio actual.	Los transportadores públicos realizan gestiones y vienen solicitando vías formalmente ante la administracion Municipal para facilitar la movilidad en los municipios del Sur del Tolima, los transportistas se benefician con vías en mejores condiciones para la prestación de sus servicios.

Concertación entre los participantes: Los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas de acuerdo a las necesidades que viene solicitando la comunidad, priorizaron los puentes en vías terciarias en el Sur del Tolima, debido a que son de suma importancia para el sector transporte en los Municipios y así apuntarle a los propósitos de los Gobiernos Municipales en contar con unos Municipios Comunicados y seguros, por lo cual en conjunto los actores trabajaron para la formulación y estructuración del proyecto. En eventos públicos donde se contó con la asistencia masiva de la comunidad en el mes de Julio y Agosto de 2024 se expuso la futura construcción de puentes en vías terciarias, así como las mejoras que genera

la intervención en la calidad de vida de sus habitantes, lo que trajo gran aceptación entre los asistentes. Se acordó que se realizará seguimiento continuo a las obras por parte de los veedores de la comunidad. y los transportadores como beneficiarios realizaran gestiones y vienen solicitando vías formalmente ante la administración Municipal para facilitar la movilidad en los municipios del Sur del Tolima, y los transportadores como beneficiarios realizaran gestiones y vienen solicitando vías formalmente ante la administración Municipal para facilitar la movilidad en los municipios del Sur del Tolima,

6. OBJETIVOS DEL PROYECTO.

Definición del Objetivo del proyecto:

- Mejorar la intercomunicación terrestre de la población rural de los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas en el sur del Departamento del Tolima.

Indicadores para medir el objetivo general:

INDICADOR	DESCRIPCION	FUENTE
Puentes Intervenidos	**Unidad de medida: numero Meta: 7 Tipo de Fuente: Informe**	**Informe de entrega de obra Secretaria de Infraestructura Departamental**

INDICADOR	DESCRIPCION	FUENTE
Longitud de los 7 puentes a intervenir	**Unidad de medida: metros Meta: 256,03 Tipo de Fuente: InformeTipo de Fuente: Informe**	**Informe de entrega de obra Secretaria de Infraestructura Departamental**

INDICADOR	RESCRIPCIÓN	FUENTE
Caracterización vial	**Unidad de medida: metros** **Meta: 129.03** **Tipo de Fuente: Documento Oficial** **Fuente: Informe de Interventoría**	**Informe de entrega de obra Secretaria de Infraestructura Departamental**

Objetivos específicos:

Objetivos relacionados con las Causas directas

- Mejorar la conexión de las vías terciarias que comunican a la población de los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas en el sur del Departamento del Tolima.

Objetivos relacionados con las Causas indirectas.

- Generar adecuadas condiciones para el tránsito vehicular
- Cumplir con las consideraciones técnicas de Construcción
- Garantizar el uso de materiales que cumplan con las especificaciones técnicas

7.ALTERNATIVA

Denominación de la alternativa

Alternativa 1

Construcción de puentes en infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailey en los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas en el sur del Departamento del Tolima zona de conflicto armado. (Alternativa Seleccionada)

Alternativa 2

Construcción de puentes en concreto rígido en los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas en el sur del Departamento del Tolima (Alternativa Rechazada)

ALTERNATIVA SELECCIONADA

Construcción de puentes en infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailey en los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas en el sur del Departamento del Tolima zona de conflicto armado.

La alternativa propuesta consiste en la construcción de 7 puentes para la red terciaria de los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas en el Departamento del Tolima, ubicados en vías terciarias adscritas a los municipios, discriminados así y con las siguientes características:

ANALISIS DE LA ALTERNATIVA:

El mejoramiento de las vías terciarias consistirá en la construcción de puentes en infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailey en los Municipios de Chaparral, Rioblanco y Planadas en el sur del Tolima zona de conflicto armado.1.Puente Tetuan II: Longitud de 60.96 metros x 4.20 metros de ancho de calzada, puente con infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailley.2.Puente Mendarco: Longitud de 36.58 metros x 4.20 metros de ancho de calzada, puente con infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailley. 3.Puente Chiras: Longitud de 24.38 metros x 4.20 metros de ancho de calzada, puente con infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailley.4.Puente Lindosa:Longitud de 36.58 metros x 4.20 metros de ancho de calzada, puente con infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailley.5.Puente Coloradas: Longitud de 27.43 metros x 4.20 metros de ancho de calzada, puente con infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailley.6.Puente Rio Ata: Longitud de 30.48 metros x 4.20

metros de ancho de calzada, puente con infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailley.7.Puente Porvenir: Longitud de 39.62 metros x 4.20 metros de ancho de calzada, puente con infraestructura en concreto reforzado y superestructura metálica modular tipo Bailley.Los capítulos del presupuesto de cada puente incluye las siguientes actividades: Demolición de estructuras existentes, Retiro de sobrantes A 25 KM, Perfilación y nivelación del terreno, Excavación con Maquina de Material Común, Excavación con maquina de material saturado, Excavaciones manuales sin retiro de sobrantes, Relleno con material seleccionado compactado al 95%.

Dentro de las actividades del proyecto se incluye la ejecución de Plan de Manejo de Transito (PMT) para las siete localizaciones de tal manera se afecte lo menos posible el transito sobre las vías terciarias existentes; igualmente se realizará un Plan de Gestión Ambiental (PAGA) donde se desarrollarán todas las actividades ambientales y por último se realizará la caracterización vial de 129,03 km de vía en los tramos viales de la zona de influencia de la construcción de los 7 puentes.

Proyecto: "Construcción y rehabilitación de puentes en los municipios PDET del departamento del Tolima"				
BPIN: 20241301010258				
No PUENTE	**Localización Especifica - Coordenadas**	**Beneficiarios directos del Proyecto**	**Distancia a Punto de Quiebre o centro poblado cercano**	
			SITIO	**DISTANCIA AL PUENTE**
PUENTE 1 TETUAN II	Latitud norte 3°46´34.30" Longitud Oeste: 75°30´12.15"	Veredas: Santo Domingo, Talani, Costa Rica	Cruce de Maito	8,83 Km
PUENTE 2 MENDARCO	Latitud norte 3°36´56.65" Longitud Oeste: 75°38´24.27"	Veredas: Santa Cruz, El Triunfo, Quebradon	Cruce Icarco	6,7 Km
PUENTE 3 Q. CHIRAS	Latitud norte 3°43´36" Longitud Oeste: 75°38´05"	Veredas: Espiritu Santo, Las Juntas, El Paraiso	Chaparral	18,8 Km
PUENTE 4 LA LINDOSA	Latitud norte 3°27´13.52" Longitud Oeste: 75°40' 35.28"	Veredas: Carrusel	Rioblanco	10 Km
PUENTE 5 COLORADAS	Latitud norte 3°17´33.37" Longitud Oeste: 75°37´55.34"	Veredas: Coloradas, Monteloro	Planadas	17,5 Km
PUENTE 6 RIO ATA	Latitud norte 3°02´50.31" Longitud Oeste: 75°47´16.98"	Veredas: La Bella Comunidades étnicas: Resguardo Nasa wes x	Gaitania	41,6 Km
PUENTE 7 EL PORVENIR I	Latitud norte 3°20´41.56" Longitud Oeste: 75°31´58.43"	Veredas: Porvenir	Puente Lindosa	25,6 Km

Para un total de 129,03 Km.

TOTAL LONGITUD PUENTES A CONSTRUIR 256.03 ML O 0.256 KM.

La infraestructura de los puentes se construirá concreto reforzado, en algunos puntos será cimentación directa zapatas, muros de estribo y espaldar y en otros casos será cimentación profunda con caissons de diámetro de 1.50. Todas las superestructuras serán metálicas modulares tipo Bailey.

PROYECTO PUENTES PDET - DEPARTAMENTO DEL TOLIMA					
No.	MUNICIPIO	PUENTE	VEREDA – VIA	LONGITUD	RESUMEN
1	CHAPARRAL	TETUAN II	CHAPARRAL-SANTO DOMINGO	60,96	121,92
2		MENDARCO	VEREDA SANTA CRUZ - QUEBRADON	36,58	
3		Q. CHIRAS	ESPIRITU SANTO - LA MARINA	24,38	
4	RIOBLANCO	LA LINDOSA	CARRUSEL - RIO BLANCO - HERRERA	36,58	36,58
5	PLANADAS	COLORADAS	VEREDA COLORADAS - MONTELORO	27,43	97,53
6		RIO ATA	VEREDA LA BELLA, GAITANIA, PLANADAS	30,48	
7		PORVENIR I	PORVENIR - BILBAO.	39,62	
				L/Total	256,03

DESCRIPCION DE LA ALTERNATIVA

CONSTRUCCION Y REHABILITACION DE PUENTES EN LOS MUNICIPIOS PDET DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

VERSIÓN 0.0. 31 DE JULIO DE 2.024.

La alternativa propuesta consiste en la construcción de 7 puentes para la red terciaria de los Municipios de Chaparral, Rioblanco, Ataco y Planadas en el Departamento del Tolima, ubicados en vías terciarias adscritas a los municipios, discriminados así y con las siguientes características:

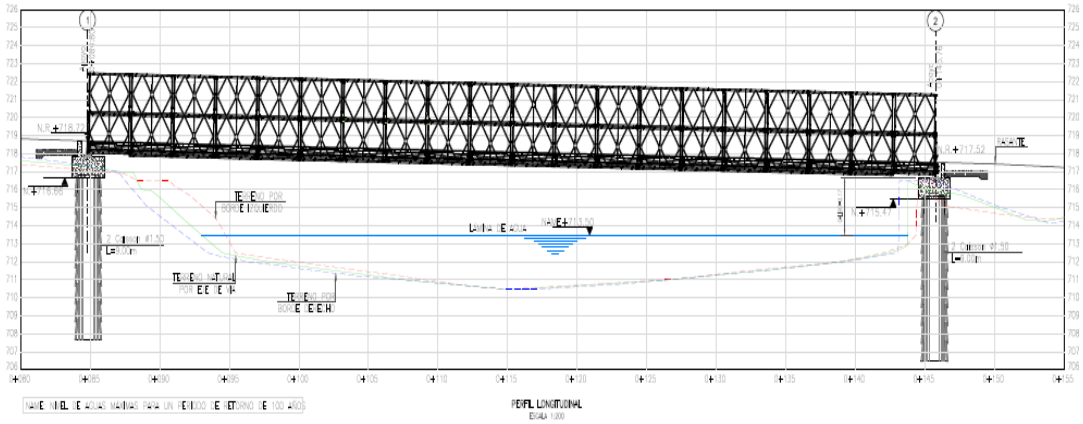
PROYECTO PUENTES PDET - DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

PROYECTO PUENTES PDET - DEPARTAMENTO DEL TOLIMA							
No.	MUNICIPIO	PUENTE	VEREDA - VIA	LAT N	LONG W	LONGITUD	RESUMEN
1	CHAPARRAL	TETUAN II	CHAPARRAL-SANTO DOMINGO	3°46´34,30"	75°30´12"	60,96	121,92
2		MENDARCO	VEREDA LIMON - SANTA CRUZ - QUEBRADON	3°36´56,65"	75°38´24,27"	36,58	
3		Q. CHIRAS	ESPIRITU SANTO - LA MARINA	3°43´36"	75°38´05"	24,38	
4	RIOBLANCO	LA LINDOSA	CARRUSEL - RIO BLANCO - HERRERA	3°27´13,52"	75°40´35,28"	36,58	36,58
5	PLANADAS	COLORADAS	VEREDA COLORADAS - MONTELORO	3°17´33,37"	75°37´55,34"	27,43	97,53
6		RIO ATA	VEREDA LA BELLA, GAITANIA, PLANADAS	3°16´12,53"	75°45´3,70"	30,48	
7		PORVENIR I	PORVENIR - BILBAO.	3°20´41,56"	75°31´58,43"	39,62	
						L/Total	256,03

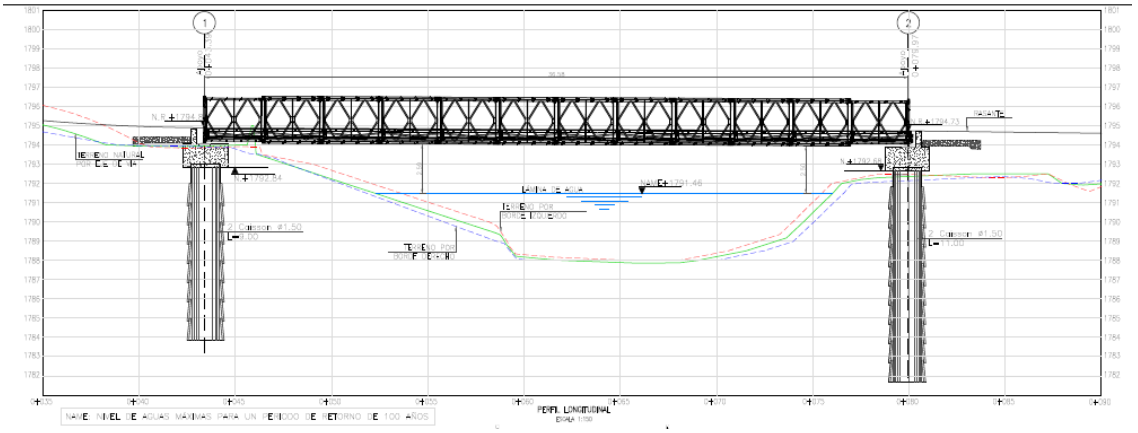
TOTAL LONGITUD PUENTES A CONSTRUIR 256.03 ML O 0.256 KM.

La infraestructura de los puentes se construirá concreto reforzado, en algunos puntos será cimentación directa zapatas, muros de estribo y espaldar y en otros casos será cimentación profunda con caissons de diámetro de 1.50. Todas las superestructuras serán metálicas modulares tipo Bailey.

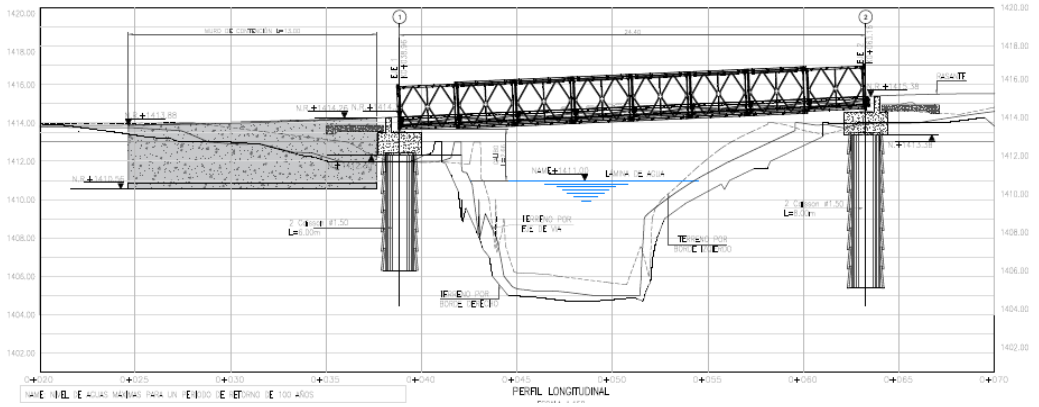
Puente Tetuan II



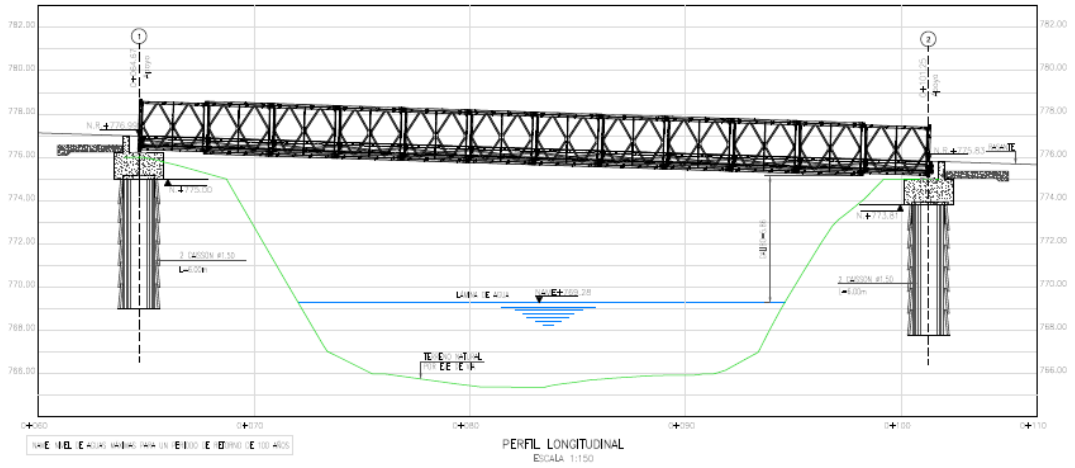
Puente Mendarco



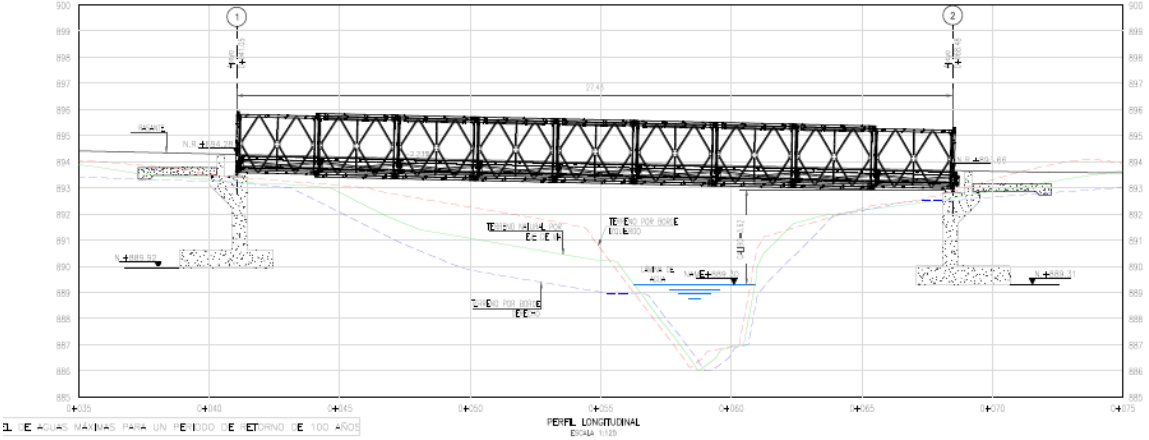
Puente Chiras



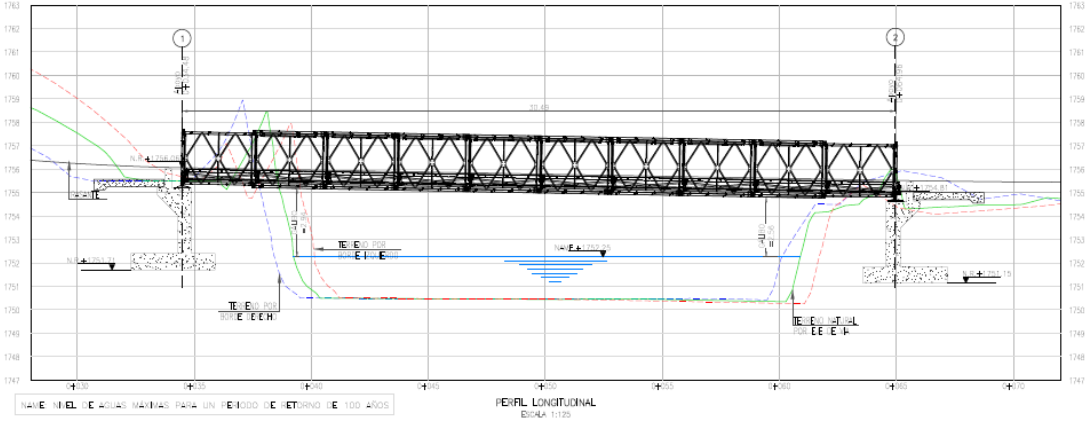
Puente Lindosa



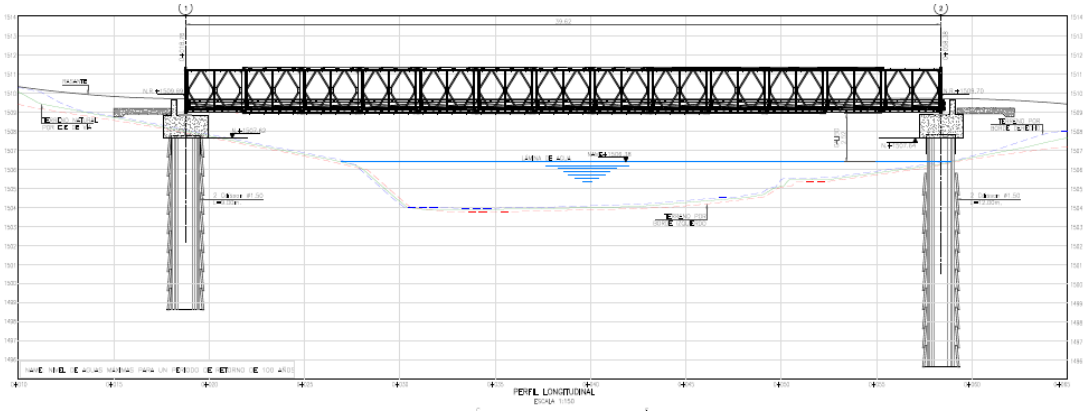
Puente Coloradas



Puente Atá



Puente Porvenir



2. Tramites y permisos

Proyecto 3: Cumplimiento de requerimientos legales	Unidad	SITIOS	Valor unitario	Valor total	Observaciones
Gestión de permisos de ocupación de cauce y evaluación - licencias provisionales de agua	UN	7	9.000.000	$ 63.000.000	Pago por concepto de permisos en Corporaciones Autónomas Regionales
Aprovechamiento floristrico	UN	7	2.500.000	$ 17.500.000	Pago por concepto de permisos en Corporaciones Autónomas Regionales
Plan de Compensación	UN	7	5.000.000	$ 35.000.000	Veedurías del Proyecto - Comunidad
Sub total Proyecto 3					$ 115.500.000



GOBERNACIÓN DEL TOLIMA
NIT:800.113.6727
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y HABITAT
@gobertolima
www.tolima.gov.co

COD 202

Oficio 0069

Ibagué, 03 de febrero del 2025

Señor (a):
CORTOLIMA
CRA 5 AV EL FERROCARRIL CLL 44
2654551
ventanilla@cortolima.gov.co

ASUNTO: Presupuesto estimado de los permisos ambientales.

Respetados señores **CORTOLIMA**

Reciba un cordial saludo de parte de la secretaria de Infraestructura y Hábitat del departamento del Tolima, En atención con el presupuesto estimado de los permisos ambientales.

La secretaria de infraestructura y hábitat del departamento del Tolima manifiesta que teniendo en cuenta la función de la Gobernación en gestionar proyectos de inversión en los 47 municipios para el beneficio de las comunidades, nos encontramos en mesas técnicas con diferentes ministerios adelantando proyectos donde por parte de ellos nos solicitan un presupuesto estimado para la obtención de un permiso ambiental:

Permiso de Aprovechamiento Forestal Único
Permiso de Aprovechamiento Forestal Aislado
Permiso de Ocupación de Cauce
Permiso Zodme
Permiso de concesión de aguas superficiales

Agradecemos de antemano proporcionar información sobre los costos asociados, los requisitos necesarios y los plazos estimados para su gestión, para asegurar el cumplimiento de las disposiciones ambientales de forma eficiente, sostenible y en concordancia con las particularidades del proyecto.

Cordialmente,

JULIO CESAR GALLO ORTIZ
Director de infraestructura

Los trámites necesarios para la obtención de los POC y otros permisos necesarios para poder suscribir el acta de inicio del contrato y que serán presentados ante la entidad ambiental de Cortolima, serán presentados por el contratista de la obra con la información entregada, previa autorización de la Gobernación del Tolima, así mismo dicho valores de los permisos a que haya lugar están contemplados dentro del PAGA del proyecto.

8. LOCALIZACION

COORDENADAS ORILLAS PUENTES SUR DEL TOLIMA

No.	UBICACIÓN	NOMBRE	COORD. INICIO		COORD. FINAL	
			NORTE	OESTE	NORTE	OESTE
1	CHAPARRAL	PUENTE TETUAN II	3°46'34,30" N	75°30'12,15" W	3°46'35.20"N	75°30'14.44"W
2		PUENTE MENDARCO	3°36'56,65"N	75°38'24,27"W	3°36'54.83"N	75°38'25.39"W
3		PUENTE CHIRAS	3°43'56,36N	75°38'05,16"W	3°43'35,93"N	75°38'6,00"W
4	RIOBLANCO	PUENTE LA LINDOSA	3°27'13,524" N	75°40'35,28" W	3°27'11,325" N	75°40'35,288" W
5	PLANADAS	PUENTE PORVENIR	3°16'13.38"N	75°45'3.34"W	3°16'15.01"N	75°45'2.73"W
6		PUENTE RIO ATA	3°2'51.10"N	75°47'19.93"W	3°2'51.54,"N	75°47'20.74"W
7		PUENTE COLORADAS	3°17'33.37"N	75°37'58.47"W	3°17'31.63"N	75°37'57.92"W

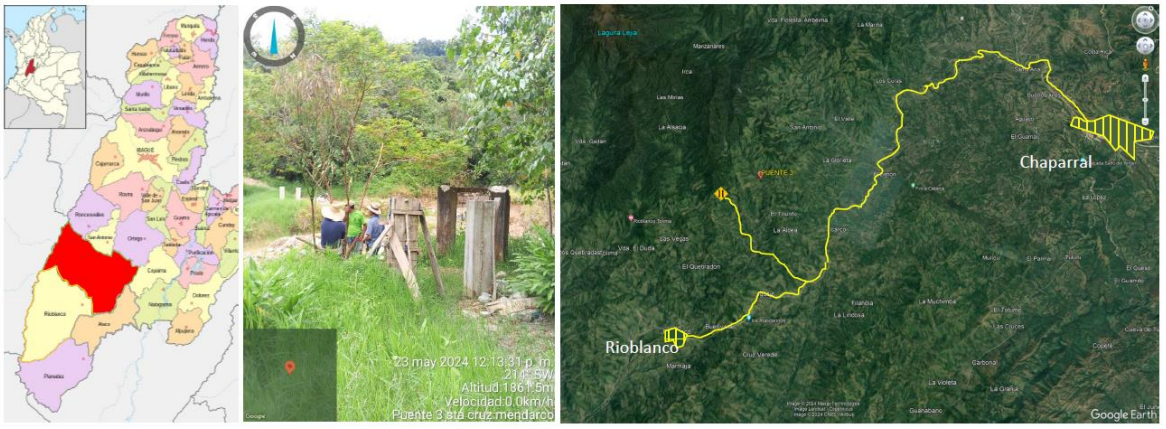


PUENTE No. 1 MUNICIPIO DE CHAPARRAL – VEREDA SANTO DOMINGO.



PUENTE No 01 – TETUAN II	LATITUD NORTE	3°46'34.30"	LONGITUD OESTE	75°30'12.00"

PUENTE No. 2 MUNICIPIO DE CHAPARRAL – VEREDA SANTA CRUZ - QUEBRADÓN



PUENTE No 02 – MENDARCO	LATITUD NORTE	3°36'56.65"	LONGITUD OESTE	75°38'24.27"

PUENTE No. 3 MUNICIPIO DE CHAPARRAL – VEREDA ESPÍRITU SANTO –LA MARINA



PUENTE No 03 – Q. CHIRAS	LATITUD NORTE	3°43'36"	LONGITUD OESTE	75°38'05"

PUENTE No. 4 MUNICIPIO DE RIOBLANCO– CARRUSEL – LA HERRERA



PUENTE No 04 – LA LINDOSA	LATITUD NORTE	3°27'13.52"	LONGITUD OESTE	75°40'35.28"

PUENTE No. 5 MUNICIPIO DE PLANADAS– VEREDA COLORADAS - MONTELORO



PUENTE No 05 – COLORADAS	LATITUD NORTE	3°17'33.37"	LONGITUD OESTE	75°37'55.34"

PUENTE No. 6 MUNICIPIO DE PLANADAS– VEREDA LA BELLA - GAITANIA

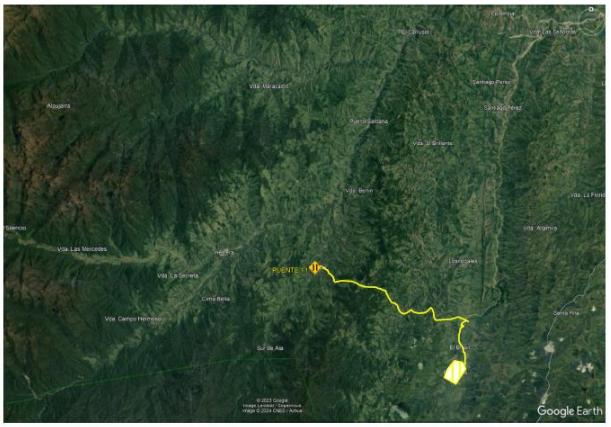


PUENTE No 06 – RÍO ATÁ	LATITUD NORTE	3°02'50,31"	LONGITUD OESTE	75°47'16,98"

PUENTE No. 7 MUNICIPIO DE PLANADAS– VEREDA EL PORVENIR- BILBAO







PUENTE No 07 – EL PORVENIR I	LATITUD NORTE	3°20'41.56"	LONGITUD OESTE	75°31'58,43"

CRONOGRAMA

CRONOGRAMA DE OBRA - CONSTRUCCION Y REHABILITACION DE PUENTES EN LOS MUNICIPIOS PDET DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

ITEM	DESCRIPCION - ACTIVIDAD	MES 1		MES 2		MES 3		MES 4		MES 5		MES 6		MES 7		MES 8		MES 9		MES 10		MES 11	
		DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30	DEL 1 -15	DEL 16 -30
	TOTAL PROYECTO CONTRATACION - PERMISOS - EJECUCIÓN FÍSICA - LIQUIDACION																						
	PROCESO DE CONTRATACION - ADJUDICACION																						
	PERMISOS AMBIENTALES																						
	PUENTES GRUPO 1° VER PROGRAMACION DE OBRA																						
1.1	Demolición de estructuras ex istentes																						
1.2	Retiro de sobrantes A 25 KM																						
2.1	Perfilación y nivelación del terreno																						
2.2	Excavación con Maquina de Material Común																						
2.3	Excavación con maquina de material saturado																						
2.4	Excavaciones manuales sin retiro de sobrantes																						
2.5	Relleno con material seleccionado compactado al 95% , Incluye Transporte																						
2.6	Retiro de sobrantes A 25 KM																						
2.7	Filtro de Grava																						
2.8	Excavacion Caissons d=1.50 m																						
2.9	Protección Hidraulica en sacos de suelo cemento dosificacion 1:5 .2.4x1.2x.30																						
2.10	Gaviones malla eslabonada hta torsión espacamientos 0.15 x0.15																						
3.1	Solado en concreto pobre 1500 psi. (Zapatas y Cimentación)																						
3.2	Solado en concreto de 2000 psi para protección de cauce y empedrado (Incluye Piedra)																						
3.3	Concreto de 4000 psi para Zapatas, estribos, espaldar y aletas																						
3.4	Concreto de 4000 psi para losa de aproximación																						
3.5	Concreto para Caissons 4000 Psi																						
3.6	Acero de Refuerzo de 420 M pa para Estribos y Losa de Aproximación.																						
4.1	Transporte y montaje de puente modular tipo Bailey, incluye transporte de suministro y equipos para lanzado e izaje.																						
5.1	Señal Vertical Tipo Inviás																						
6.1	Modulo de Puente Metálico Tipo Bailey de 3.048 metros de largo y 4.20 metros de ancho de calzada, unidad de piso metálica antideslizante																						
	PUENTES GRUPO 2 y 3° VER PROGRAMACION DE OBRA																						
1.1	Demolición de estructuras ex istentes																						
1.2	Retiro de sobrantes A 25 KM																						
2.1	Perfilación y nivelación del terreno																						
2.2	Excavación con Maquina de Material Común																						
2.3	Excavación con maquina de material saturado																						
2.4	Excavaciones manuales sin retiro de sobrantes																						
2.5	Relleno con material seleccionado compactado al 95% , Incluye Transporte																						
2.6	Retiro de sobrantes A 25 KM																						
2.7	Filtro de Grava																						
2.8	Excavacion Caissons d=1.50 m																						
2.9	Protección Hidraulica en sacos de suelo cemento dosificacion 1:5 .2.4x1.2x.30																						
2.10	Gaviones malla eslabonada hta torsión espacamientos 0.15 x0.15																						
3.1	Solado en concreto pobre 1500 psi. (Zapatas y Cimentación)																						
3.2	Solado en concreto de 2000 psi para protección de cauce y empedrado (Incluye Piedra)																						
3.3	Concreto de 4000 psi para Zapatas, estribos, espaldar y aletas																						
3.4	Concreto de 4000 psi para losa de aproximación																						
3.5	Concreto para Caissons 4000 Psi																						
3.6	Acero de Refuerzo de 420 M pa para Estribos y Losa de Aproximación.																						
4.1	Transporte y montaje de puente modular tipo Bailey, incluye transporte de suministro y equipos para lanzado e izaje.																						
5.1	Señal Vertical Tipo Inviás																						
6.1	Modulo de Puente Metálico Tipo Bailey de 3.048 metros de largo y 4.20 metros de ancho de calzada, unidad de piso metálica antideslizante																						
	PAGA																						
	PMT																						
	CARACTERIZACION VIAL																						
	INTERVENTORIA INTEGRAL DE OBRA																						
	LIQUIDACION CONTRATO																						

El tiempo indicado para preliminares de obra y obtención de permisos ambientales es de 1 mes para el proyecto.

PLAZO DE EJCUCION FISICA Y FINANCIERA

El plazo de ejecución física es de 8 meses y de ejecución financiera de 11 meses

RESUMEN INVERSION POR MUNICIPIOS:

RESUMEN GENERAL POR PUENTE INCLUIDO AIU/ POR MUNICIPIO

ITEM	MUNICIPIO	PUENTE	COSTO DIRECTO	AIU	TOTAL X PUENTE	TOTAL X MUNICIPIO OBRA CIVIL	% DE INCIDENCIA DEL MUNICIPIO EN EL PROYECTO	VALOR TOTAL POR MUNCIPIO INCLUIDOS COMPONENTES ADICIONALES DEL PROYECTO
1	CHAPARRAL	TETUAN II	$ 7,839,831,794	$ 2,466,087,157	$ 10,305,918,951	$ 17,958,415,822	52.17%	$ 19,610,011,976
2		MENDARCO	$ 3,657,545,049	$ 1,150,512,550	$ 4,808,057,599			
3		CHIRAS	$ 2,163,797,867	$ 680,641,405	$ 2,844,439,272			
4	RIOBLANCO	LINDOSA	$ 3,703,746,921	$ 1,165,045,750	$ 4,868,792,671	$ 4,868,792,671	14.14%	$ 5,316,564,865
5	PLANADAS	COLORADAS	$ 2,197,556,627	$ 691,260,517	$ 2,888,817,143	$ 11,598,306,677	33.69%	$ 12,664,977,528
6		ATA	$ 2,584,856,841	$ 813,089,161	$ 3,397,946,003			
7		PORVENIR	$ 4,040,552,622	$ 1,270,990,908	$ 5,311,543,531			
			TOTAL OBRA CIVIL (A)		$ 34,425,515,170	$ 34,425,515,170		$ 37,591,554,369
			(B) PAGA			$ 513,981,465		
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA			(C) PMT			$ 353,848,650		
GOBERNACION DEL TOLIMA			(D) CARACTERIZACION VIAL			$ 122,340,926		
			(E) INTERVENTORIA INTEGRAL			$ 2,175,868,159		
			COSTO TOTAL PROYECTO PUENTES GOB TOLIMA (A+B+C+D+E)			$ 37,591,554,369		

Ibagué, julio de 2025.

SANDRA LILIANA GARCIA COBAS
Secretaria de Infraestructura y Hábitat
Gobernación del Tolima

Proyectó: Edna Elizabeth Cortés, Contratista SIH
Reviso: Julio Cesar Gallo Ortiz, Director Infraestructura