GOBERNACION
DEL TOLIMA

INFORME DE AVANCE DE OBRA

CONSORCIO PUNTOS VIALES
NIT. 902.004.109-4

INFORME MENSUAL DE INTERVENTORÍA
GOBERNACIÓN DEL TOLIMA

CONTRATO 4258 DEL 13 DE NOVIEMBRE DE 2025



"CONTRATAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL AL CONTRATO DE OBRA CUYO OBJETO ES EL "MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE-FALAN- PALOCABILDO DEPARTAMENTO DEL TOLIMA"

11 DE DICIEMBRE DE 2025 AL 10 DE ABRIL DE 2026

(V1.0)

CONSORCIO PUNTOS VIALES
R/L LIZETH MARCELA CIFUENTES TORRES
NIT 902004109-4

DICIEMBRE DE 2025 - ABRIL DE 2026
FALAN, TOLIMA

"CONTRATAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL AL CONTRATO DE OBRA CUYO OBJETO ES EL "MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE-FALAN- PALOCABILDO DEPARTAMENTO DEL TOLIMA"

Versión 1.0

CONTRATO 4258 DEL 13 DE NOVIEMBRE DE 2025

11 DE DICIEMBRE DE 2025 AL 10 DE ABRIL DE 2026

MUNICIPIO DE FALAN, TOLIMA
ABRIL DE 2026

REVISO:	**APROBÓ:**
Nombre: Ing. DIEGO FERNANDO BOHÓRQUEZ TÉLLEZ Director de Interventoría Firma:	Nombre: Ing. LIZETH MARCELA CIFUENTES R/L CONSORCIO PUNTOS VIALES Interventoría Firma:
Fecha: ABRIL DE 2026	Fecha: ABRIL DE 2026

Contenido

1. INTRODUCCIÓN 4
2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 5
   2.1. ANTECEDENTES 5
   2.2. PROBLEMÁTICA 6
3. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO 8
   3.1. LOCALIZACIÓN GENERAL DEL PROYECTO 8
   3.2. LOCALIZACIÓN Especifica del proyecto 9
4. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y ALCANCE DEL PROYECTO 13
   4.1. PAVIMENTACIÓN VIAL 16
   4.2. PUNTOS CRÍTICOS 18
   4.3. condiciones de obra y presupuesto del contrato INICIAL 22
   4.4. ESTADO E INVENTARIO INICIAL 27
   4.5. AVANCE DE ACTIVIDADES 33
5. INFORMACIÓN DEL CONTRATO DE OBRA 53
   5.1. GENERALIDADES CONTRATO DE OBRA 53
   5.2. EJECUCIÓN DE OBRA 53
6. INFORMACIÓN DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA 56
   6.1. GENERALIDADES CONTRATO DE INTERVENTORÍA 56
   6.2. PERSONAL DE INTERVENTORÍA 56
   6.3. ACTIVIDADES DESARROLLADAS 58

"CONTRATAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL AL CONTRATO DE OBRA CUYO OBJETO ES EL "MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE-FALAN- PALOCABILDO DEPARTAMENTO DEL TOLIMA"

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento corresponde al informe mensual interventoría que soporta la ejecución de Obra, el cual presenta en forma detalla el avance de las actividades desarrolladas por el contratista de obra a cargo de la **UNIÓN TEMPORAL TOLIMA VIAL 2026**, representado legalmente por **DIANA PATRICIA PAZ ACOSTA,** entre el 11 de diciembre de 2025 y al 10 de abril de 2026, para dar cumplimiento a las obligaciones previstas en el contrato de obra No 3743 del 17 de octubre de 2025, cuyo objeto es la **"MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE-FALAN-PALOCABILDO DEPARTAMENTO DEL TOLIMA".** De esta manera, se elabora el presente documento en el marco de la ejecución contractual, derivado de las obligaciones asumidas por la interventoría, adscrita al **CONSORCIO PUNTOS VIALES** representado legalmente por la Ingeniera **LIZETH MARCELA CIFUENTES TORRES**, mediante contrato de interventoría No 4258 del 13 de noviembre de 2025 suscrito con la **GOBERNACIÓN DEL TOLIMA**, cuyo objeto es **"CONTRATAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL AL CONTRATO DE OBRA CUYO OBJETO ES EL "MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE-FALAN- PALOCABILDO DEPARTAMENTO DEL TOLIMA"**.

Como documentos adjuntos al presente informe de ejecución de obra, se anexa por parte de esta interventoría una serie de información y anexos que complementan y soportan la correcta ejecución y control del proyecto en mención, conforme las condiciones iniciales y de acuerdo con las necesidades de los tramos viales objeto de la presente intervención, a cargo de la UNIÓN TEMPORAL TOLIMA VIAL 2026, dando cumpliendo con las características técnicas enmarcadas en los diseños aportados por la consultoría de la GOBERNACIÓN DEL TOLIMA y bajo el estricto cumplimiento de los requerimiento técnicos enmarcados en la normatividad vigente, para la intervención del proyecto.

Para ello se incluye en el presente documento de seguimiento las actividades derivadas del proyecto, en lo referente al cumplimiento técnico, administrativo, legal, contable, financiero, presupuestal y ambiental, a fin de garantizar el desarrollo y alcance de la meta física propuesta en el marco del contrato de obra 3743 de 2025. Así mismo, se presentan las labores paralelas que ha llevado a cabo la interventoría, durante el periodo, dando cumplimiento a las labores establecidos contractualmente y ciñéndose a lo descrito en los términos de referencia; propuesta económica; especificaciones y demás documentos.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

2.1. ANTECEDENTES

El Departamento del Tolima, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, adelanta de manera permanente acciones orientadas al fortalecimiento, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial, reconociendo su importancia estratégica como eje articulador del desarrollo económico, social y territorial, así como su incidencia directa en la movilidad, la seguridad vial y la calidad de vida de las comunidades. En este contexto, el Departamento presenta una línea base de intervenciones en la malla vial urbana y/o de centros poblados de hasta 343.118 m², correspondiente a tramos que requieren atención prioritaria, rehabilitación y mejoramiento para garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad.

En desarrollo de estas políticas públicas, el Departamento ha identificado la necesidad de intervenir corredores viales estratégicos que conectan los municipios y centros poblados, los cuales presentan deterioro estructural, deficiencias funcionales y la presencia de puntos críticos que afectan la movilidad y generan riesgos para los usuarios. Dentro de estos corredores se encuentra la vía San Felipe – Falan – Palocabildo, la cual cumple un papel fundamental en la articulación territorial del norte del Departamento del Tolima y en la integración de las zonas rurales con los cascos urbanos municipales.

Los municipios de San Felipe, Falan y Palocabildo se caracterizan por el desarrollo de actividades económicas principalmente asociadas al sector agropecuario, la minería artesanal, el comercio local y el turismo de naturaleza y patrimonio cultural. La población de estos municipios depende en gran medida de una red vial funcional que facilite el transporte de productos agrícolas, el acceso a bienes y servicios, la movilidad laboral y la conexión con otros municipios del departamento. En este sentido, el adecuado estado de la infraestructura vial resulta determinante para el fortalecimiento de la economía local y el mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes.

Con base en los estudios, diagnósticos técnicos y diseños elaborados por la Gobernación del Tolima, se estructuró el proyecto orientado al mejoramiento vial y atención de puntos críticos del corredor San Felipe – Falan – Palocabildo, con el propósito de optimizar las condiciones geométricas, estructurales y funcionales de la vía, mejorar los niveles de servicio y seguridad vial, y garantizar la durabilidad de las intervenciones ejecutadas.

Para asegurar que la ejecución del contrato de obra se realice conforme a los diseños aprobados, las especificaciones técnicas, la normatividad vigente y las condiciones contractuales establecidas, el Departamento del Tolima determinó la necesidad de contar con un proceso de interventoría integral, que permita ejercer el seguimiento, control y verificación de los aspectos técnicos, administrativos, financieros y ambientales durante el desarrollo del proyecto.

2.2. PROBLEMÁTICA

Actualmente el departamento del Tolima, dentro de su plan de desarrollo Departamental "CON SEGURIDAD EN EL TERRITORIO 2024-2027", e el pilar 2: "INNOVACIÓN PRODUCTIVA PAR LA COMPETITIVIDAD, DESARROLLO SOSTENIBLE Y EL AMBIENTE"; dentro de ese pilar se encuentra el programa: "INFRAESTRUCTURA VIAL CON INNOVACIÓN PARA EL TOLIMA" que busca incrementar la competitividad de los campesinos, las personas, las empresas y el Territorio Departamental, mediante construcción, mejoramiento de vías, construcción de estructuras de obras de arte, obras de protección, entre otra.

Siendo así, una de las metas del proyecto "Desarrollo e innovación de la infraestructura vial y puentes en el departamento Tolima" se encuentra la (P2S24MP6) -45 km vía de tercer orden mejorada a cargo del departamento y municipio en el maco de la estrategia vías para mejorar vidas, que incluye la realización de mejoramientos, pavimentaciones y rehabilitación de la red terciaria a cargo del departamento, así como la elaboración o actualización de estudios y diseños definitivos tanto para la infraestructura vial como para las obras adicionales (hidráulicas, de protección) que garanticen el buen funcionamiento de esta.

La vía objeto de estudio presenta actualmente una capa de rodadura en concreto asfáltico, la cual se encuentra en un estado entre regular y malo, evidenciando un avanzado deterioro asociado principalmente al inadecuado manejo de aguas superficiales y subterráneas, derivado de la ausencia o deficiencia de obras de drenaje y subdrenaje, así como de la inestabilidad de los taludes aledaños. Como resultado, se identifican múltiples tipos de fallas, entre las que se destacan desgaste superficial, baches, hundimientos, fisuración tipo piel de cocodrilo, fisuración en bloque y, en algunos sectores, pérdida total de la capa de rodadura. Adicionalmente, se presentan sectores críticos con pérdida de banca y deslizamientos, los cuales afectan de manera significativa la seguridad y continuidad de la vía.

La circulación vehicular en el corredor es permanente, condición que, sumada a las características climáticas de la zona, ha acelerado el deterioro de la infraestructura vial debido al uso continuo, impactando directamente las superficies de rodadura y las estructuras asociadas. Estas condiciones fueron verificadas mediante exploraciones superficiales, evidenciándose la restricción de la transitabilidad en algunos tramos, especialmente para el tránsito simultáneo de vehículos en ambos carriles. La urgencia de intervención obedece a la grave afectación y al limitado mantenimiento histórico de la vía, situación que se alinea con los criterios de priorización definidos por el INVIAS, a través de los planes viales regionales, los cuales consideran factores como la población beneficiada, la conectividad con sectores productivos y comerciales, la generación de oportunidades laborales para la comunidad y la articulación con ejes viales de carácter nacional, departamental o municipal.

Adicionalmente, se evidencia un proceso de crecimiento y dinamización territorial en los municipios de San Felipe, Falan y Palocabildo, impulsado por el fortalecimiento de las actividades turísticas, el incremento de las áreas de siembra y producción agrícola y la necesidad de mejorar la conectividad y comunicación intermunicipal con centros urbanos estratégicos del departamento. Este desarrollo progresivo ha generado un aumento significativo en la movilidad de personas, bienes y servicios, lo cual, sumado al crecimiento del parque automotor, ha incrementado la presión sobre la infraestructura vial existente. En este contexto, se identifican vías rurales y de centros poblados que han cumplido su vida útil, una limitada ampliación de la malla vial y una insuficiente interconectividad, factores que derivan en una red vial con rezagos frente a las demandas actuales de movilidad y desarrollo territorial.

En respuesta a esta problemática, la Administración Departamental orienta sus esfuerzos a la formulación y ejecución de proyectos estratégicos y prioritarios que permitan garantizar la sostenibilidad y el adecuado funcionamiento de la red vial rural y municipal en los municipios de San Felipe, Falan y Palocabildo, mediante intervenciones de construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura existente. El fortalecimiento de estas vías resulta fundamental para mejorar la conectividad entre veredas y cabeceras municipales, facilitar el acceso a zonas de producción agrícola y áreas de interés turístico, asegurar una comunicación eficiente con otros municipios del norte del Tolima y, en consecuencia, contribuir al desarrollo territorial equilibrado, la dinamización económica local, el fortalecimiento de la competitividad regional y el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades rurales y urbanas.

3. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto denominado "MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE-FALAN- PALOCABILDO DEPARTAMENTO DEL TOLIMA" comprende la proyección y diseño de las obras de infraestructura vial necesarias para mejorar las características actuales de movilidad de la via que comunica al municipio de armero Guayabal (san Felipe) con los municipios de Falan y Palocabildo en el departamento del Tolima.

3.1. LOCALIZACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El proyecto se localiza en el norte del departamento del Tolima, abarcando el corredor vial que conecta y articula los municipios de Armero Guayabal, Falan y Palocabildo. Su área de influencia comprende sectores rurales y veredales estratégicos, los cuales cumplen un papel fundamental en la conectividad intermunicipal, el acceso a zonas de producción agrícola, áreas de interés turístico y la comunicación con otros municipios del norte del departamento, constituyéndose en un eje vial relevante para el desarrollo territorial, social y económico de la región.

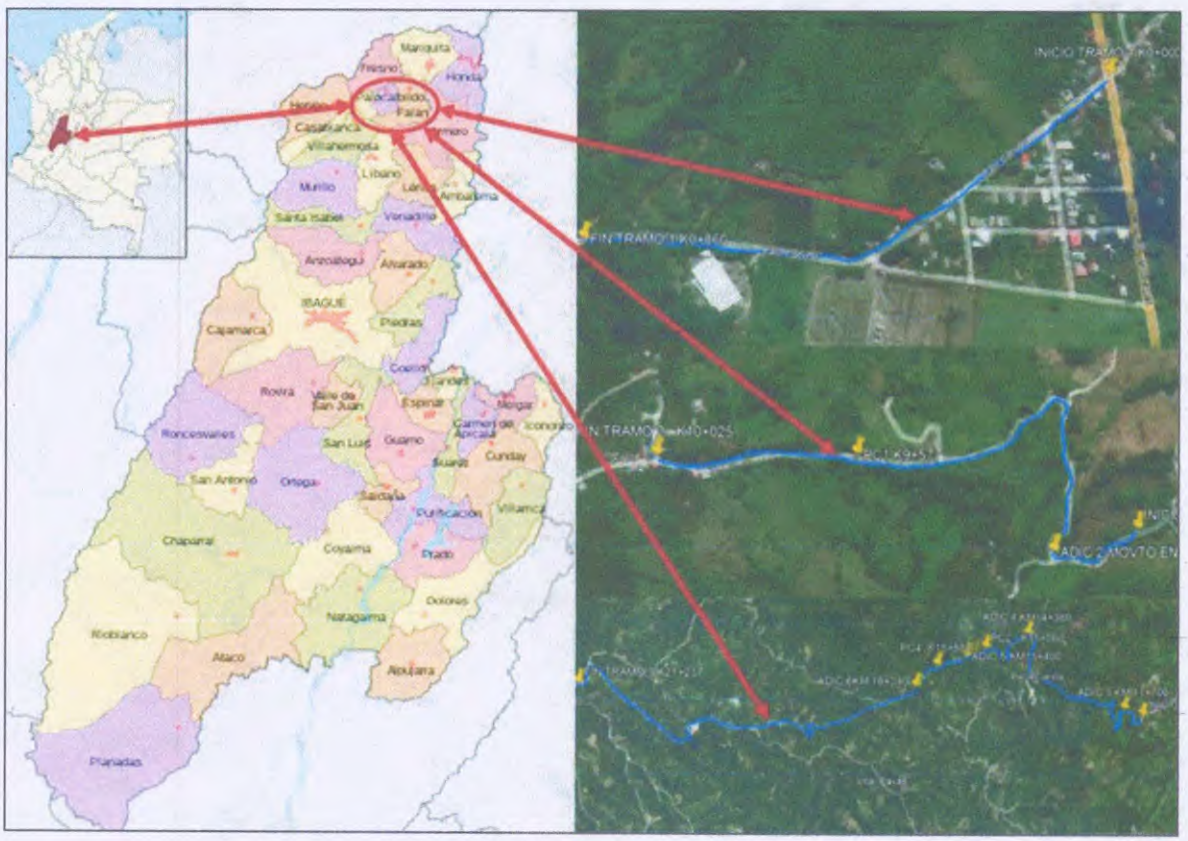


Ilustración 1 Ubicación general del proyecto

El desarrollo del proyecto se ejecutará entre tres tramos específicos, localizados en el norte del departamento del Tolima, los cuales fueron identificados previamente y se describen a continuación, teniendo en cuenta su ubicación geográfica, características poblacionales y actividades socioeconómicas predominantes.

El corregimiento de San Felipe, perteneciente al municipio de Armero Guayabal, se localiza al norte del departamento del Tolima, a los 5°07'39" de latitud norte y 74°53'53" de longitud oeste del meridiano de Greenwich. Este corregimiento concentra una población mayoritariamente rural, distribuida en veredas y centros poblados, cuya principal fuente de ingreso corresponde a la actividad agrícola, destacándose los cultivos de pancoger y comerciales, así como la ganadería a pequeña escala. La vía objeto del proyecto constituye un eje fundamental para la movilización de productos, el acceso a servicios básicos y la comunicación con los municipios vecinos.

La cabecera municipal de Falan se encuentra localizada al norte del departamento del Tolima, a los 5°08'00" de latitud norte y 74°55'00" de longitud oeste, limitando por el norte con los municipios de Fresno y Mariquita, por el oriente y sur con Armero Guayabal y Villahermosa, y por el occidente con Casabianca y Palocabildo. El municipio cuenta con una población distribuida entre su casco urbano y zonas rurales, cuya economía se sustenta principalmente en la agricultura, la minería tradicional, el comercio local y el turismo, este último asociado a su riqueza histórica y patrimonial. La conectividad vial resulta esencial para el fortalecimiento de estas actividades y para la integración regional.

Por su parte, la cabecera municipal de Palocabildo se localiza al norte del departamento del Tolima, a los 5°05'39" de latitud norte y 75°01'06" de longitud oeste, limitando por el norte con el municipio de Fresno, por el oriente y sur con Falan, y por el occidente con Casabianca. Este municipio presenta una población predominantemente rural, asentada en veredas dispersas, cuya principal fuente de ingreso es la producción agrícola, especialmente café, plátano y otros cultivos tradicionales, complementada por actividades pecuarias y comercio local. La vía proyectada es un corredor estratégico para el transporte de la producción agropecuaria y el acceso a mercados regionales.

3.2. LOCALIZACIÓN ESPECIFICA DEL PROYECTO

La localización específica del proyecto se extiende desde el K0+000, medido a partir del cruce de San Felipe (Ruta 43TL09), atravesando el municipio de Falan, hasta el K20+503 en jurisdicción del municipio de Palocabildo, para una longitud total del corredor de 20.503 metros. De este total, se contempla una longitud aproximada a intervenir de 5.283 metros, la cual se encuentra sectorizada en tres (3) tramos definidos para el desarrollo de los presentes estudios y diseños.

Para efectos técnicos y operativos, la zona de influencia del proyecto se enmarca en el departamento del Tolima, abarcando los municipios de San Felipe (Armero Guayabal), Falan y Palocabildo, tal como se ilustra en la figura correspondiente, la cual presenta la distribución de los tramos objeto de intervención.

ID	DESCRIPCIÓN	LONGITUD	COORDENADA DE INICIO DEL TRAMO	COORDENADA DEL FINAL DEL TRAMO
1	Ruta 43TL09, Tramo Vial No. 1 (K00+000– K00+902)	902,00 m	909019.68 E	908214.18 E
			1058828.10 N	1058545.46 N
2	Ruta 43TL09, Tramo Vial No. 2 (K07+760 – K09+338)	1.578,00 m	904604.70 E	903511.18 E
			1058374.45 N	1058449.73 N
3	Ruta 43TL09, Tramo Vial No. 3 (K17+700 – K20+503)	2.803,00 m	897702.70 E	895670.01 E
			1057988.26 N	1058408.68 N
Total		**5.283,00 m**		

Ilustración 2 Localización especifica de tramos a intervenir (Fuente: Contrato de consultoría 4200 de 2022)

3.2.1. Tramo 1 de Pavimentación

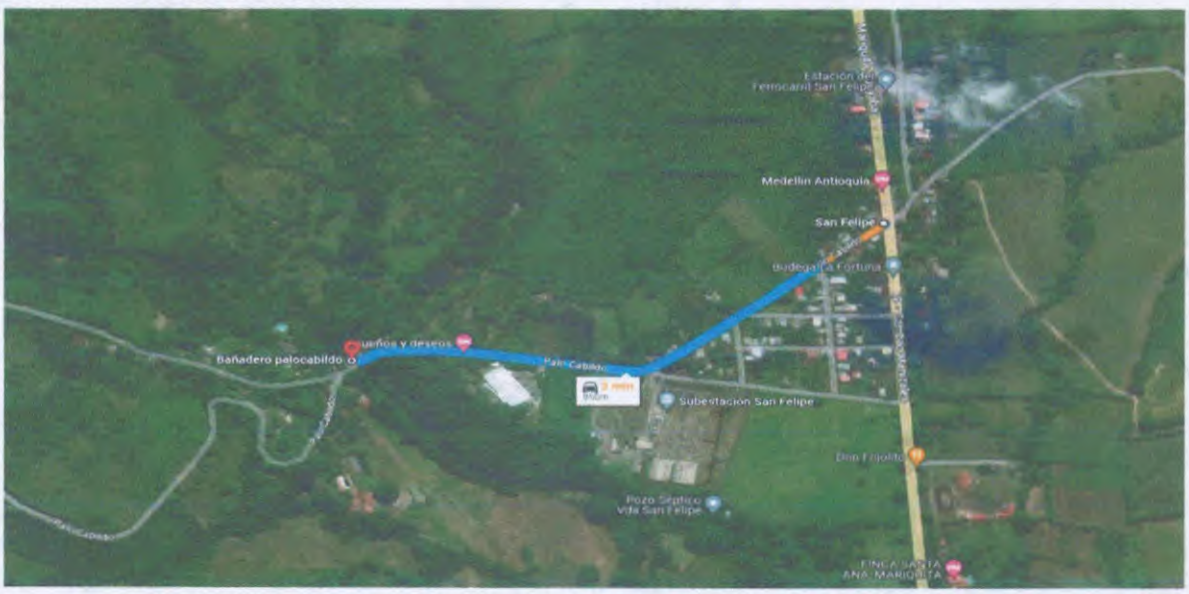


Ilustración 3 Ubicación tramo 1 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

En este tramo de vía no se localizan Puntos Críticos (PC)

3.2.2. Tramo 2 – Pavimentación



Ilustración 4 Ubicación tramo 2 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

En este tramo de vía se localizan 2 Puntos Críticos (PC) en donde se requiere intervención puntual, ya sea con obras de drenaje y/o estabilización ubicados en las abscisas K08+030 (PC1A) y K08+980 (PC1).

3.2.3. Tramo 3 – Pavimentación

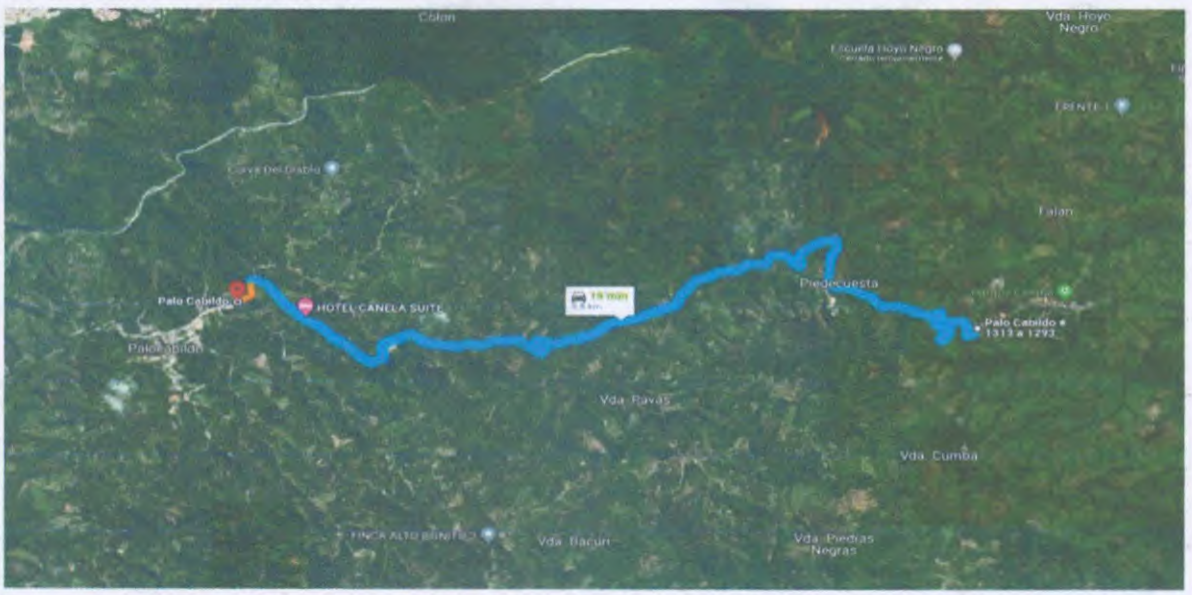


Ilustración 5 Ubicación tramo 3 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

Si bien en la longitud de pavimento a remplazar no hay puntos críticos se analizaron 2 puntos críticos K14+350 (PC2), K14+530 (PC3).

3.2.4.Punto crítico 1A,

PUNTO CRITICO 1A PERDIDA DE BANCA (muro de contención)				
ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	COORDENADA INICIAL	COORDENADA FINAL	DESCRIPCION
K8+022	K8+052	904378,241 E	904348,856 E	Se proyecta la construcción de muro de contención de 30 metros de largo y 4,10 metros de altura incluyendo cimentación.
		1058268,318 N	1058267,897 N	

Ilustración 6 Ubicación punto crítico 1A (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

3.2.5.Punto critico 1

PUNTO CRITICO 1 TALUD SUPERIOR INESTABLE				
ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	COORDENADA INICIAL	COORDENADA FINAL	DESCRIPCION
K8+940	K9+000	903904,418 E	903843,791 E	Se plantea dejar el talud en las condiciones actuales, debido a que se encuentra en proceso de revegetalizacion
		1058471,833 N	1058471,113 N	

Ilustración 7 Ubicación punto crítico 1 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

3.2.6.Punto crítico 2

PUNTO CRITICO 2 PERDIDA DE BANCA (muro de contención con pilotes)				
ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	COORDENADA INICIAL	COORDENADA FINAL	DESCRIPCION
K14+344	K14+360	900356,632 E	900353,411 E	Se proyecta la construcción de muro de contención con cimentación profunda tipo pilote de 16 metros de largo; una altura total de 13 metros incluyendo altura de pilote que es equivalente a 5 metros.
		1058907,185 N	1058891,463 N	

Ilustración 8 Ubicación punto crítico 2 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

3.2.7.Punto crítico 3

PUNTO CRITICO 3 TALUD SUPERIOR INESTABLE				
ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	COORDENADA INICIAL	COORDENADA FINAL	DESCRIPCION
K14+520	K14+560	900244,321 E	900205,499 E	Se plantea dejar el talud en la condiciones actuales, debido a que se encuentra en proceso de revegetalizacion
		1058820,478 N	1058827,889 N	

Ilustración 9 Ubicación punto crítico 3 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

4. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y ALCANCE DEL PROYECTO

Con el proyecto se pretende realizar el mejoramiento del tramo vial distribuido a lo largo y ancho de la vía de San Felipe – Falan – Palocabildo, dentro de las actividades a desarrollar se encuentra el mejoramiento de la vía mediante la construcción de una nueva estructura de pavimento, obras de drenaje necesarias para un adecuado manejo de aguas tanto superficiales como subterráneas, y estructuras para estabilización y recuperación de la banca existente. Teniendo en cuenta el amplio alcance del proyecto , la gestión de recursos, el entorno donde se desarrollará, la integralidad de este, el manejo y disposición del recurso humano, maquinaria y equipo, los diferentes que intervienen y los riesgos inherentes hacen que el proyecto presente una complejidad alta.

Las actividades a ejecutar y el alcance del proyecto, se enfoca en realizar un acondicionamiento y pavimentación del tramo de vía y el desarrollo de 2 muros de contención para los sitios críticos, teniendo un alcance total de 5,283 Km con necesidades de intervención a lo largo de la vía que se encuentra en condiciones regulares de transitabilidad. Se precisa como requerimiento la construcción, reconstrucción o mejoramiento de estructuras hidráulicas para el manejo de aguas tanto superficiales como subterráneas, beneficiando a los municipios de Armero, Falan y Palocabildo, asi mismo a los demás municipios aledaños.

El mejoramiento de esta vía sin pavimentar o bastante deteriorada, contribuirá a la disminución de enfermedades que se originan en epocas de lluvias, se minimiza el riesgo de accidentes, una mejor conectividad local incrementa el turismo, mejora las condiciones comerciales, es decir un territorio con mejor calidad de infraestructura aumentará la productividad económica de la zona, disminuirán los tiempos de viaje y reducción en los costos de operación que implica beneficios para los empresarios del sector y la comunidad en general, teniendo en cuenta los aspectos económicos que brindan la relevancia a los municipios de Armero, Falan y Palocabildo.

Actualmente la vía que conduce a San Felipe – Falan – Palocabildo se encuentra muy deteriorada, impidiendo la fácil circulación de los vehículos, lo cual genera retraso en los tiempos de viaje, y esto puede ocasionar problemas de salud en la comunidad que allí habita, como enfermedades respiratorias producidas por el polvo que levantan los vehículos al transitar estas vías y accidentes de tránsito, esta situación genera congestión en las vías, pasos restringidos, junto con el aumento de los tiempos de viaje, con un efecto directo en el aumento de los costos de operación y mantenimiento vial. Esta actuación contribuye a:

- Mejorar la calidad de vida de los habitantes de los sectores a intervenir de San Felipe – falan – Palocabildo facilitando su movilidad.

- Disminuir la vulnerabilidad del sistema vial y mejorar el tráfico vehicular en este tramo. 3

- Disminución de la vulnerabilidad por aguas lluvias de la zona al tener una buena superficie para evacuación de aguas y obras de drenaje, minimizando las infecciones por gripales y otras enfermedades a causa del polvo y material particulado.

- Se potenciará el desarrollo regional a través de una infraestructura de transporte que facilite la movilidad.

De acuerdo con el estudio previo desarrollado por la consultoría del proyecto "Mejoramiento vial y atención a puntos críticos de la vía San Felipe – Falan – Palocabildo, departamento del Tolima", se realizó un análisis técnico integral del corredor vial, a partir de inspecciones de campo, levantamientos topográficos, evaluaciones del estado de la superficie de rodadura y revisión de las condiciones geométricas, hidráulicas y geotécnicas existentes. Como resultado de este proceso, se identificaron los tramos viales que presentan mayores niveles de deterioro, así como los puntos críticos asociados a fallas estructurales, deficiencias en el sistema de drenaje, inestabilidad de taludes y afectaciones a la banca, los cuales representan un riesgo para la seguridad vial y la continuidad del tránsito. La caracterización de estas condiciones permitió definir las áreas prioritarias de intervención, establecer los tipos de obra requeridos y orientar el desarrollo de la obra hacia soluciones que garanticen la funcionalidad, durabilidad y seguridad de la infraestructura vial, en concordancia con la normatividad técnica vigente.

OBRAS PROYECTADAS A EJECUTAR			
DESCRIPCION	ABSCISA	COORDENADA	
		COORDENADA DE INICIO	COORDENADA DE FIN
INICIO TRAMO 1	K00+000	909019.68 E	
		1058828.10 N	
ALCANTARILLA EXISTENTE REMPLAZAR TIPO 1	0+536	908571.383 E	
		1058579.337 N	
ALCANTARILLA EXISTENTE REMPLAZAR TIPO 1	0+887	908232.332 E	
		1058558.142 N	
FIN TRAMO 1	K00+902	908214.18 E	
		1058545.46 N	
INICIO TRAMO 2	K07+760	904604.70 E	
		1058374.45 N	
ALCANTARILLA EXISTENTE REMPLAZAR TIPO 1	8+030	904371.717 E	
		1058274.114 N	
CONSTRUCCION MURO DE CONTENCION PC 1A	INICIO 8+022	904378,241 E	904348,856 E
	FIN 8+052	1058268,318 N	1058267,897 N
ALCANTARILLA EXISTENTE REMPLAZAR TIPO 1	8+403	904354,752 E	
		1058564,298 N	
ALCANTARILLA EXISTENTE REMPLAZAR TIPO 1	8+505	904299,302 E	
		1058561,82 N	
ALCANTARILLA EXISTENTE REMPLAZAR TIPO 1	9+145	903700,652 E	
		1058458,424 N	
ALCANTARILLA EXISTENTE REMPLAZAR TIPO 1	9+250	903598,75 E	
		1058433,585 N	
FIN TRAMO 2	K09+338	903511.18 E	
		1058449.73 N	
CONSTRUCCION MURO DE CONTENCION PC 2	INICIO 14+344	900356,632 E	900353,411 E
	FIN 14+360	1058907,185 N	1058891,463 N
INICIO TRAMO 3	K17+700	897702.70 E	
		1057988.26 N	
ALCANTARILLA EXISTENTE REMPLAZAR TIPO 1	17+815	897595,414 E	
		1057960,798 N	
ALCANTARILLA EXISTENTE REMPLAZAR TIPO 1	18+530	896951,46 E	
		1057974,62 N	
FIN TRAMO 3	K20+503	895670.01 E	
		1058408.68 N	

Ilustración 10 Obras proyectadas a ejecutar (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

Con base en la descripción detallada de las actividades previstas para el desarrollo del proyecto, es posible efectuar un análisis técnico de las intervenciones más relevantes a ejecutar. En este sentido, a continuación, se presenta el detalle general de las actividades contempladas, seguido de la descripción específica por tramos de intervención, así como de las acciones proyectadas para la atención de los puntos críticos identificados, las cuales serán desarrolladas de manera articulada para garantizar la adecuada ejecución del proyecto.

4.1. PAVIMENTACIÓN VIAL

El desarrollo de las actividades de pavimentación vial del proyecto se localiza a partir del cruce de San Felipe, atravesando el municipio de Falan, hasta el municipio de Palocabildo, con una longitud total aproximada de 5,283 km a intervenir. Para una adecuada comprensión del alcance de la intervención, a continuación, se presenta la descripción detallada de cada uno de los tramos objeto de intervención, así como la longitud correspondiente a cada uno de ellos, de conformidad con los estudios y diseños definidos para el proyecto.

ID	DESCRIPCIÓN	LONGITUD
1	Ruta 43TL09, Tramo Vial No. 1 (K00+000– K00+902)	902,00 m
2	Ruta 43TL09, Tramo Vial No. 2 (K07+760 – K09+338)	1.578,00 m
3	Ruta 43TL09, Tramo Vial No. 3 (K17+700 – K20+503)	2.803,00 m
Total		**5.283,00 m**

Ilustración 11 Tramos y distancias a ejecutar (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

ID TRAMO	UNIDAD DE DISEÑO	ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL
1	1	K00+000	K00+902
2	2	K07+760	K09+338
3	3D	K17+700	K18+050
	3E	K18+050	K20+508

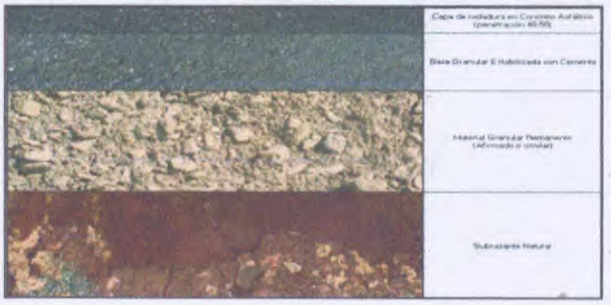
Tabla 1 Tramos especificos a ejecutar (Elaboración propia)

Para tal fin, se contempla la implementación de una sección típica de vía, diseñada con una estructura de pavimento que garantice la estabilidad estructural y funcional de la calzada, acorde con las condiciones de tránsito proyectadas y las características geotécnicas del sector.

Dicha sección incorpora elementos que permiten una adecuada conducción y evacuación de las aguas de escorrentía, mediante sistemas de drenaje superficial y, cuando se requiera, subdrenaje, con el propósito de prevenir el deterioro prematuro de la estructura del pavimento, mitigar procesos de erosión y asegurar la durabilidad de la infraestructura. Estas condiciones técnicas contribuyen a la seguridad vial, la continuidad del servicio y al bienestar general del proyecto, garantizando su correcto funcionamiento a lo largo de su vida útil.

Ahora bien, en relación con la estructura de pavimento vial del presente proyecto, y de conformidad con el diseño presentado por la Gobernación del Tolima, correspondiente al Diseño de Estructuras de Pavimento, se establece una sección de vía con un ancho de calzada de 6,00 metros, conformada por una carpeta asfáltica tipo MDC-19 con cemento asfaltico de penetración 40-50, sobre una base granular mejorada con cemento asfaltico 60-70, diseñada para garantizar la capacidad estructural y el adecuado desempeño de la vía frente a las condiciones de tránsito y servicio previstas.

Inicialmente la consultoría según el diseño de pavimentos presentan en este diseño 2 alternativas (calculadas bajo metodología AASHTO-93) la primera en donde se contempla una capa variable de mejoramiento con rajón normalizando una superficie adecuada que permita disminuir espesores de carpeta de rodadura y materiales granulares, la segunda mediante reemplazo de la capa de rodadura (con asfalto 40-50) y la base granular (mejorada con asfalto 60-70 en caliente) en donde la estructura de pavimentos se encuentra soportada sobre material remanente de la estructura actual, con un espesor variable de base mejorada y espesores de menor dimensión en las capetas asfálticas, esto con la finalidad de obtener varíales que cumplan con los requerimientos técnicos del proyecto y que permita considerar la alternativa que presente una mejor relación beneficio/costo para el proyecto. Siendo así la consultoría considero viable la segunda alternativa propuesta, con el fin de obtener una facilidad constructiva y la posibilidad de obtener un mayor rendimiento.



Adicionalmente, con el propósito de incrementar la durabilidad y vida útil de las obras a ejecutar, el proyecto contempla la implementación de obras complementarias para el manejo y conducción de las aguas de escorrentía, fundamentales para la conservación de la estructura del pavimento. En este sentido, para el tramo de pavimentación se proyecta la construcción de cunetas en ambos laterales de la vía, destinadas a la adecuada evacuación de las aguas superficiales. De manera complementaria, se prevé la construcción de filtros con material drenante, así como la ejecución de nueve (09) obras de alcantarillado, mediante la instalación de tubería en concreto reforzado de 36 pulgadas de diámetro, destinadas a la recolección y conducción de las aguas de escorrentía y a la

atención de los puntos críticos identificados, garantizando así la estabilidad y funcionalidad del corredor vial.

4.2. PUNTOS CRÍTICOS

4.2.1. PUNTO CRÍTICO 1A,

PUNTO CRITICO 1A PERDIDA DE BANCA (muro de contención)				
ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	COORDENADA INICIAL	COORDENADA FINAL	DESCRIPCION
K8+022	K8+052	904378,241 E	904348,856 E	Se proyecta la construcción de muro de contención de 30 metros de largo y 4,10 metros de altura incluyendo cimentación.
		1058268,318 N	1058267,897 N	

Ilustración 12 Ubicación y descripción del punto crítico 1A (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

Para este punto crítico, localizado en el tramo 2 del proyecto, la consultoría diagnosticó la presencia de un proceso de erosión en el talud inferior, ubicado en la margen izquierda de la vía, el cual ha generado una reducción progresiva de la sección vial existente. Esta condición afecta la estabilidad del corredor y limita la capacidad funcional de la vía, tal como se evidencia a continuación:



Ilustración 13 Punto crítico 1A (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

Para este punto, la consultoría, con base en los estudios realizados, establece como solución la estabilización del trazado vial mediante la ejecución de una estructura de contención. En este sentido, se proyecta la construcción de un muro de contención con una altura total de 4,10 m, incluyendo la cimentación, y una longitud aproximada de 20 m. De manera complementaria, se contempla la implementación de un sistema de drenaje mediante filtro tipo geodrén, cuyo propósito es controlar la humedad proveniente de la rasante del terreno, aliviar las presiones hidrostáticas y garantizar el comportamiento estable del relleno apoyado sobre la estructura.

4.2.2. PUNTO CRITICO 1

PUNTO CRITICO 1 TALUD SUPERIOR INESTABLE				
ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	COORDENADA INICIAL	COORDENADA FINAL	DESCRIPCION
K8+940	K9+000	903904,418 E	903843,791 E	Se plantea dejar el talud en las condiciones actuales, debido a que se encuentra en proceso de revegetalizacion
		1058471,833 N	1058471,113 N	

Ilustración 14 Ubicación y descripción del punto crítico 1 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

En cuanto al punto critico 1 se identifica una inestabilidad en el talud superior en la margen izquierda del trazado vial, tal como se observa a continuación:



Ilustración 15 Punto crítico 1 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

La consultoría establece mantener el talud en las condiciones actuales sin intervención, ya que por las características arenosas del mismo y al quedar expuesto el talud al intemperismo se podrá presentar erosión creciente generando derrumbes constantes de material hacia la via. El factor de seguridad del talud podrá incrementarse tendiendo el ángulo del mismo, pero poniendo en riesgo la estabilidad general del mismo por erosión.

4.2.3. PUNTO CRÍTICO 2

PUNTO CRITICO 2 PERDIDA DE BANCA (muro de contención con pilotes)				
ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	COORDENADA INICIAL	COORDENADA FINAL	DESCRIPCION
K14+344	K14+360	900356,632 E	900353,411 E	Se proyecta la construcción de muro de contención con cimentación profunda tipo pilote de 16 metros de largo; una altura total de 13 metros incluyendo altura de pilote que es equivalente a 5 metros.
		1058907,185 N	1058891,463 N	

Ilustración 16 Ubicación y descripción del punto crítico 2 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

Este punto crítico no se encuentra dentro de las áreas de intervención de la pavimentación pero de igual forma es un punto de gran impacto para la movilidad rural o intermunicipal de san Felipe a palocabildo, por ende la consultoría decide contemplarlo en el desarrollo de este proyecto, debido a que este punto critico presenta erosión del talud inferior en la margen derecha de la vía generando reducción de la sección vial existente, tal como se muestra a continuación:



Ilustración 17 Punto crítico 2 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

Con el fin de cumplir con el objetivo de la gobernación en este proyecto la consultoría contempla un muro de contención de 8 metros de altura con 18 metros de longitud con pilotes de 1.10 metros de diámetro y 5 metros de profundidad, además se proyecta la implementación de un filtro geodren con el fin de eliminar la humedad que se pueda filtrar de la rasante del terreno y garantizar el comportamiento estable del relleno sobre el muro.

4.2.4. PUNTO CRÍTICO 3

PUNTO CRITICO 3 TALUD SUPERIOR INESTABLE				
ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	COORDENADA INICIAL	COORDENADA FINAL	DESCRIPCION
K14+520	K14+560	900244,321 E	900205,499 E	Se plantea dejar el talud en la condiciones actuales, debido a que se encuentra en proceso de revegetalizacion
		1058820,478 N	1058827,889 N	

Ilustración 18 Ubicación y descripción del punto crítico 3 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

En este punto crítico 3 se contempla la inestabilidad en un talud superior en la margen izquierda del trazado vial.



Ilustración 19 Punto crítico 3 (fuente: contrato de consultoría 4200 de 2022)

Siendo así la consultoría para este punto recomienda mantener el talud en las condiciones actuales sin intervención, ya que este fue intervenido y terraceado con el retiro del material que hubo en algún evento de desestabilización. El talud existente se encuentra en proceso de re-vegetabilización natural.

4.3. CONDICIONES DE OBRA Y PRESUPUESTO DEL CONTRATO INICIAL

Actividad	Cantidad total	Valor Unitario INCLUYE AIU	Valor presupuestado INCLUYE AIU
EXPLANACIONES			
Fresado de pavimento asfáltico e= 0,07	31 531.50	$ 7 000.00	$ 220 720 500.00
Excavaciones varias sin clasificar (incluye retiro de sobrantes a escombrera autorizada)	8 026.36	$ 64 500.00	$ 517 699 898.00
BASES, SUBBASES Y AFIRMADOS			
Base granular mejorada con cemento asfáltico	8 094.90	$ 944 000.00	$ 7 641 585 600.00
PAVIMENTOS ASFALTICOS			
Riego de imprimación con emulsión asfáltica	31 531.50	$ 3 450.00	$ 108 783 675.00
Riego de liga con emulsión asfáltica CRR-60	31 531.50	$ 2 360.00	$ 74 414 340.00
Mezcla densa en caliente Tipo MDC-19	3 650.20	$ 1 235 000.00	$ 4 507 997 000.00
ESTRUCTURAS PARA ESTABILIZACIÓN DE TALUDES Y RECUPERACIÓN DE BANCA			
EXCAVACIONES VARIAS SIN CLASIFICAR (incluye retiro de sobrantes a escombrera autorizada)	850.80	$ 64 500.00	$ 54 876 600.00

TABLESTACADO DE MADERA	156.00	$ 135 620.00	$ 21 156 720.00
RELLENOS PARA ESTRUCTURAS CON RECEBO.	379.25	$ 165 830.00	$ 62 891 028.00
CONCRETO RESISTENCIA 24MPA (C)	198.10	$ 1 050 680.00	$ 208 139 708.00
SUMINISTRO E INSTALACION CONCRETO RESISTENCIA 14 MPa (C) MEZCLADO EN SITIO	14.28	$ 837 940.00	$ 11 965 783.00
ACERO DE REFUERZO FY 4200 MPA.	15 361.79	$ 9 050.00	$ 139 024 200.00
CAISSONS EN CONCRETO, ANILLO EN CONCRETO CLASE D Y NUCLEO EN CONCRETO CLASE C , INCLUYE EXCAVACIONES, FORMALETA, INCLUYE ACERO DE REFUERZO, BASE ACAMPANADA)	45.24	$ 5 512 500.00	$ 249 379 625.00
BASE CAMPANADA CAISSONS	2.49	$ 2 864 720.00	$ 7 127 828.00
GEODREN PLANAR	179.00	$ 110 440.00	$ 19 768 760.00
DRENAJES			

DEMOLICIONES DE ESTRUCTURAS(incluye retiro de sobrantes a escombrera autorizada)	49.48	$ 265 810.00	$ 13 152 810.00
EXCAVACIONES VARIAS SIN CLASIFICAR (incluye retiro de sobrantes a escombrera autorizada)	1 157.51	$ 64 500.00	$ 74 659 324.00
RELLENOS PARA ESTRUCTURAS CON RECEBO.	124.24	$ 165 830.00	$ 20 602 354.00
CONCRETO RESISTENCIA 21MPA (D)	167.89	$ 1 015 010.00	$ 170 406 979.00
SUMINISTRO E INSTALACION CONCRETO RESISTENCIA 14 MPa (C) MEZCLADO EN SITIO	22.72	$ 837 940.00	$ 19 034 457.00
ACERO DE REFUERZO FY 4200 MPA.	93 266.27	$ 9 050.00	$ 844 059 766.00
TUBERÍA DE CONCRETO REFORZADO 21 MPA DE 900 MM DE DIÁMETRO INTERIOR	81.00	$ 811 270.00	$ 65 712 870.00
CUNETA DE CONCRETO VACIADA IN SITU; NO INCLUYE LA CONFORMACION DE LA SUPERFICIE DE APOYO	2 333.33	$ 875 000.00	$ 2 041 664 625.00
MATERIAL GRANULAR DRENANTE	998.29	$ 170 250.00	$ 169 958 873.00

GEODREN VIAL	1 190.00	$ 125 240.00	$ 149 035 600.00
PEDRAPLEN COMPACTO	450.00	$ 219 430.00	$ 98 743 500.00
AFIRMADO	5 475.35	$ 126 010.00	$ 689 949 021.00
CONCRETO CICLOPEO (para descole alcantarillas)	9.00	$ 652 950.00	$ 5 876 550.00
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD			
LÍNEAS DE DEMARCACIÓN CON PINTURA EN FRIO	21 129.24	$ 7 740.00	$ 163 540 318.00
SEÑAL VERTICAL DE TRANSITO TIPO 1 CON LAMINA RETRORREFLECTIVA TIPO III (75 X 75) CM	246.00	$ 790 390.00	$ 194 435 940.00
DEFENSA METÁLICA	105.00	$ 556 540.00	$ 58 436 700.00
TOPE DE DEFENSA METALICA (forma de U)	2.00	$ 141 980.00	$ 283 960.00
SECCION FINAL DE DEFENSA METALICA (empotrada)	8.00	$ 265 970.00	$ 2 127 760.00

CAPTAFAROS	34.00	$ 30 690.00	$ 1 043 460.00
MARCA VIAL CON PINTURA EN FRÍO	165.35	$ 91 260.00	$ 15 089 841.00
TACHA REFLECTIVA	2 924.00	$ 20 910.00	$ 61 140 840.00
SEÑAL POSTE DE REFERENCIA SI - 04	7.00	$ 818 800.00	$ 5 731 600.00
SEÑAL POSTE DE REFERENCIA SP - 75	64.00	$ 781 230.00	$ 49 998 720.00
SEÑAL POSTE DE REFERENCIA SI - 05 Y SI - 06	13.00	$ 801 950.00	$ 10 425 350.00
PLAN DE MANEJO AMBIENTAL PAGA			
PROVISION PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES (INCLUYE PAGA)	1.00	$ 55 873 400.00	$ 55 873 400.00
PLAN DE MANEJO DE TRANSITO PMT			
PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	1.00	$ 213 166 280.00	$ 213 166 280.00
TOTAL OBRA			**$19 039 682 163.00**

4.4. ESTADO E INVENTARIO INICIAL

4.4.1. REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL ESTADO INICIAL DE LOS TRAMOS A INTERVENIR

TRAMO 1








TRAMO 2








TRAMO 3





PUNTO CRITICO 1A





PUNTO CRITICO 1



PUNTO CRITICO 2









PUNTO CRITICO 3



OBRAS DE ARTE EXISTENTES













VALLA INFORMATIVA









4.5. AVANCE DE ACTIVIDADES

El proyecto de MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE – FALAN – PALOCABILDO DEPARTAMENTO DEL TOLIMA dentro del periodo del 11 de diciembre de 2025 al 31 de marzo de 2026 ha realizado actividades sociales, administrativas y preliminares de obra, tales como:

• Desarrollo de actividades que contribuyen con el correcto desarrollo de los tramos viales objeto de intervención del presente proyecto.

• Continuación de los procesos de control y seguimiento por parte de la interventoría, en relación con la ejecución de las actividades desarrolladas por el contratista en el marco del proyecto.

• Se han realizado los controles y verificaciones de las labores adelantadas por el contratista de obra en el área de seguridad industrial y salud ocupacional, dando garantías en el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

• Acompañamiento, verificación y gestión de las actividades correspondientes al componente ambiental, asegurando que las labores ejecutadas se desarrollen conforme a los lineamientos y parámetros establecidos en la normatividad vigente y en el contrato.

• En cumplimiento de las obligaciones contractuales, la interventoría ha efectuado el control y verificación de los componentes técnico, ambiental, jurídico, administrativo y financiero, con el propósito de garantizar el adecuado desarrollo del contrato de obra y del contrato de interventoría.

• Verificación permanente del cumplimiento, por parte del contratista, de las normas y especificaciones técnicas establecidas por la Entidad y por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

• Durante el periodo comprendido entre diciembre de 2025 y marzo de 2026, en el área de influencia del proyecto (San Felipe, Falan y Palocabildo), se presentaron condiciones climáticas variables, con precipitaciones intermitentes en diciembre y enero, un incremento de las lluvias en febrero —principalmente en horas de la madrugada y la mañana— y una disminución en marzo. No obstante, estas condiciones generaron afectaciones en la ejecución de actividades como excavaciones; llenos e instalación de base granular mejorada con cemento asfáltico, ocasionando interrupciones temporales y repercusiones en el rendimiento y avance de obra.

• Durante el mes de diciembre de 2025 se adelantaron actividades de carácter administrativo y preliminar, orientadas a la socialización del proyecto con la comunidad, la validación técnica de estudios y diseños, y la ejecución de levantamientos y replanteos topográficos, garantizando las condiciones necesarias para el inicio de obra.

Posteriormente, durante los meses de enero a marzo de 2026, se desarrollaron de manera progresiva actividades constructivas en los tramos 1 y 2, enfocadas en la reposición y construcción de alcantarillas, ejecución de obras de drenaje superficial y subsuperficial, así como en la intervención de la estructura vial, incluyendo demolición, excavaciones, mejoramiento de subrasante, e instalación de capas estructurales. Estas actividades se ejecutaron bajo control técnico y ambiental, permitiendo avanzar en la funcionalidad hidráulica y la continuidad del corredor vial. En el tramo 3 se realizaron actividades preliminares con la topografía.

• Durante el desarrollo del proceso constructivo, las empresas de servicios públicos realizaron intervenciones dentro de las áreas de trabajo, relacionadas con el desplazamiento y profundización de redes de servicios; con el fin de permitir la adecuada ejecución de las obras del proyecto.

REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

ACTIVIDADES TOPOGRÁFICAS













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

EXCAVACIONES VARIAS













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

ESTRUCTURAS DE DRENAJE





CONSTRUCCIÓN DE CUNETAS





CONSTRUCCIÓN DE CUNETAS





REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

FRESADO DE PAVIMENTO ASFALTICO EXISTENTE













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN MECÁNICA













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

EXCAVACIONES VARIAS













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

DEMOLICIÓN DE ESTRUCTURAS EXISTENTES E INSTALACIÓN DE TUBERÍA DE CONCRETO













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

LIMPIEZA DE LA SUBRASANTE













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

INSTALACIÓN DE RIEGO DE IMPRIMACIÓN CON EMULSIÓN ASFÁLTICA CRL-40













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE BASE GRANULAR MEJORADA CON CEMENTO ASFALTICO








REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

COMPACTACIÓN MECÁNICA DE LA BASE GRANULAR MEJORADA CON CEMENTO ASFALTICO













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

INSTALACIÓN DE RIEGO DE LIGA CON EMULSIÓN ASFÁLTICA CRR-60













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

INSTALACIÓN DE BASE GRANULAR MEJORADA CON CEMENTO ASFALTICO SEGUNDA CAPA








REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

COMPACTACIÓN MECÁNICA DE LA BASE GRANULAR MEJORADA CON CEMENTO ASFALTICO








REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE BASE GRANULAR MEJORADA CON CEMENTO ASFALTICO













REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

RECORRIDOS DE OBRA









RECORRIDOS DE OBRA





REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LAS ACTIVIDADES

RECORRIDOS DE OBRA





ÁREA SOCIAL







OTRAS ACTIVIDADES DERIVADAS DE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL

De la misma forma se incluyen otra serie de actividades que conllevan al cumplimiento de la meta física pactada contractualmente, entre las que se resaltan a continuación:

- Se avanza en el proceso de verificación y control de cantidades de obra, tendientes al cumplimiento de la meta física del proyecto.
- Se realizan Comités de obra, como parte del seguimiento a las observaciones de carácter técnico, y la unificación de los alcances en el presente proyecto con el contrato
- Se realizan capacitaciones y controles llevados a cabo por el contratista y acompañamiento de la interventoría, como parte del Sistema de gestión de Seguridad Industrial, salud ocupacional y medio ambiente.
- Se realiza el seguimiento a las peticiones de la comunidad, registradas por el contratista e interventoría.
- Se realizan visitas técnicas de seguimiento por parte de los especialistas, director de obra de la Interventoría, dejando sus respectivas observaciones para la perfecta ejecución de las obras contratadas.
- Se realiza el seguimiento de seguridad social y control de verificación de condiciones de salud en el trabajo enfocado en garantizar los trabajos seguros, minimizando los riesgos a los que se está expuesto el personal de campo.
- Se desarrollan las labores administrativas y financieras de los contratos de obra e interventoría, tendientes a cumplir con las obligaciones pactadas contractualmente.
- Se realizan las observaciones y recomendaciones del caso, con el fin de garantizar el cumplimiento técnico de las actividades realizadas en obra. Estas situaciones son acogidas por parte del contratista garantizando la calidad y estabilidad del proyecto.
- Se solicita al contratista implementar los planes de contingencia enfocados en incrementar los rendimientos de obra.

5. INFORMACIÓN DEL CONTRATO DE OBRA

5.1. GENERALIDADES CONTRATO DE OBRA

Detallando la siguiente información del proyecto, así: "MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE – FALAN – PALOCABILDO DEPARTAMENTO DE TOLIMA" por un valor de DIECINUEVE MIL TREINTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL CIENTO SESENTA Y TRES PESOS MCTE ($19.039.682.163) EXENTOS DE IVA

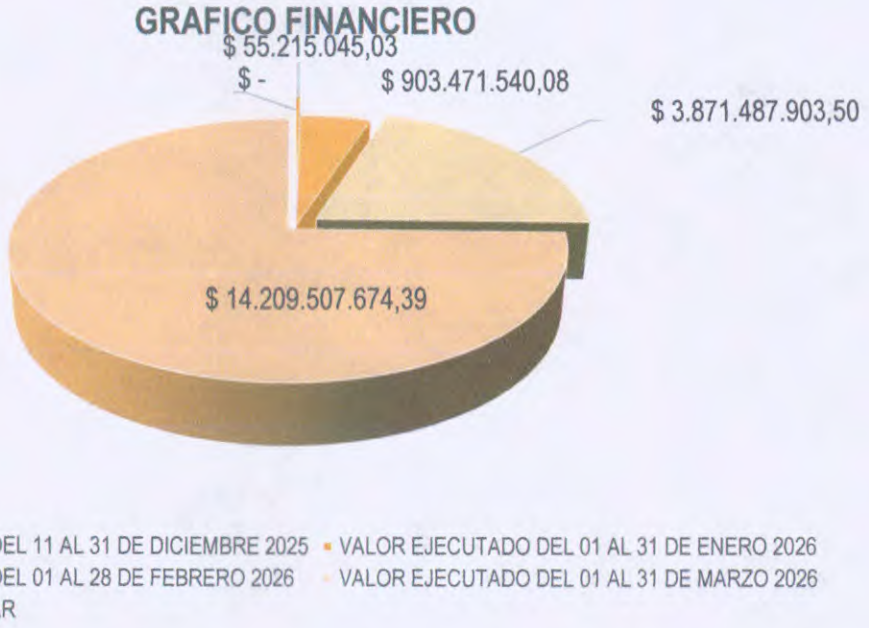
La información general del proyecto correspondiente al Contrato de Obra No. 3743 de 2025, es la que se presenta a continuación:

INFORMACIÓN DEL CONTRATO DE OBRA	
CONTRATO N.º	**3743 DE 2025**
OBJETO	"MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE-FALAN-PALOCABILDO DEPARTAMENTO DEL TOLIMA"
CONTRATISTA	UNIÓN TEMPORAL TOLIMA VIAL 2026
REPRESENTANTE LEGAL	DIANA PATRICIA PAZ ACOSTA
CÉDULA CIUDADANÍA	25.288.329
DIRECCIÓN PRINCIPAL	CALLE 36 # 18-23 OFICINA 201 BOGOTA
DIRECCIÓN DEL PROYECTO	SAN FELIPE - TOLIMA
E-MAIL	Licitaciones.infraestructurasvi@gmail.com licitaciones.ingenieriadevias@gmail.com
ESTADO ACTUAL CONTRATO	EN EJECUCIÓN
FECHA INICIACIÓN	11 DE DICIEMBRE 2025
PLAZO INICIAL	QUINIENTOS CUARENTA (540) DÍAS CALENDARIO
FECHA TERMINACIÓN INICIAL	03 DE JUNIO DE 2027
VALOR TOTAL CONTRATO	DIECINUEVE MIL TREINTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL CIENTO SESENTA Y TRES PESOS MCTE ($19.039.682.163) EXENTOS DE IVA
SUPERVISOR	FELIPE ANDRÉS LOMBO VERGARA

5.2. EJECUCIÓN DE OBRA

La ejecución del presente informe corresponde al período comprendido entre el 11 de diciembre de 2025 al 31 de marzo de 2026. Durante este intervalo se desarrollaron las actividades contractuales programadas, las cuales se encuentran debidamente registradas y soportadas mediante el registro fotográfico adjunto. A la fecha de corte establecida, el avance acumulado de ejecución alcanza un

25.37 %, equivalente a un valor de $4.830.174.488,50, en relación con el monto total del contrato, $19.039.682.163. En consecuencia, resta por ejecutar el 74.63%, correspondiente a un valor de $14.209.507.674,39



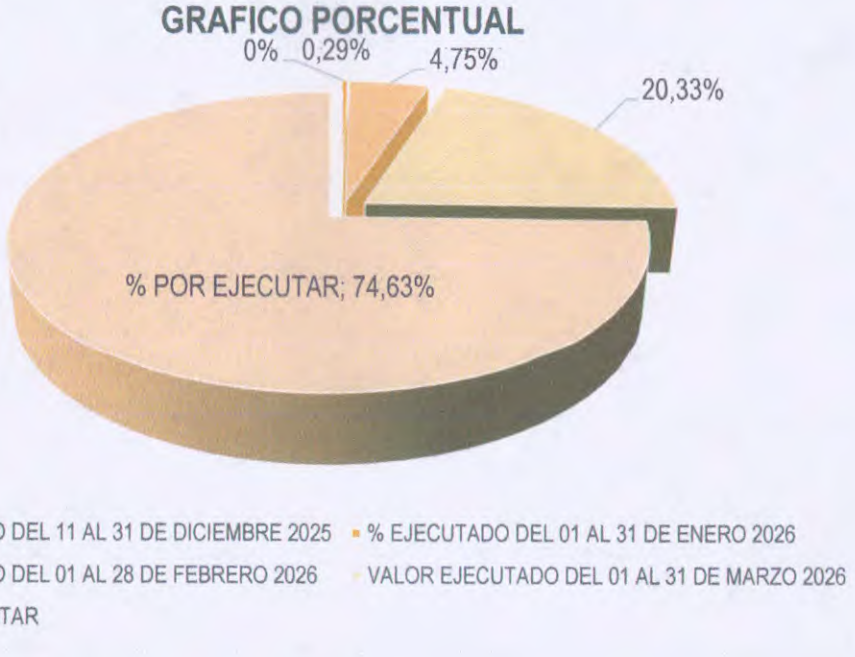
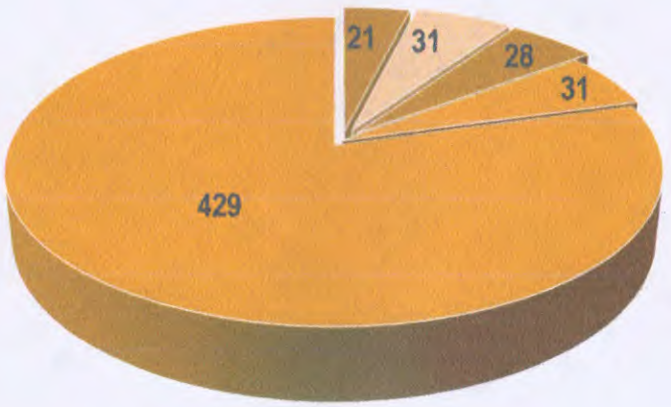


GRAFICO DE TIEMPO



De acuerdo con los gráficos presentados, se evidencia que, desde la suscripción del acta de inicio al periodo analizado, se ha ejecutado un total de 111 días calendario de actividades contractuales. En consecuencia, restan 429 días calendario para la finalización del plazo contractual y la ejecución total de las actividades previstas en el contrato.

6. INFORMACIÓN DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA

6.1. GENERALIDADES CONTRATO DE INTERVENTORÍA

La información general del proyecto correspondiente al Contrato de Interventoría No. 4258 de 2025, es la que se presenta a continuación:

INFORMACIÓN DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA	
CONTRATO N.º	**4258 DE 2025**
OBJETO	"CONTRATAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL AL CONTRATO DE OBRA CUYO OBJETO ES EL "MEJORAMIENTO VIAL Y ATENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS DE LA VÍA SAN FELIPE-FALAN- PALOCABILDO DEPARTAMENTO DEL TOLIMA"
CONTRATISTA	CONSORCIO PUNTOS VIALES
REPRESENTANTE LEGAL	LIZETH MARCELA CIFUENTES TORRES
E-MAIL	ambarcya@hotmail.com
ESTADO ACTUAL CONTRATO	EN EJECUCIÓN
FECHA INICIACIÓN	11 DE DICIEMBRE DE 2025
PLAZO INICIAL	QUINIENTOS CUARENTA (540) DÍAS CALENDARIO
FECHA TERMINACIÓN INICIAL	03 DE JUNIO DE 2027
VALOR TOTAL DEL CONTRATO	MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SIETE PESOS MCTE ($1.489.448.487) IVA INCLUIDO
CDP INICIAL INTERVENTORÍA	3835 del 20 de junio de 2025 SIAF 27725 del 19 de junio de 2025 SPGR
RP INICIAL INTERVENTORÍA	15152 del 14 de noviembre de 2025 SIAF 30225 del 14 de noviembre de 2025 SPGR

6.2. PERSONAL DE INTERVENTORÍA

En el desarrollo de las actividades enmarcadas en la ejecución contractual, la interventoría dispone de los profesionales necesarios para el seguimiento y control de las actividades desarrolladas en obra. Para este seguimiento y conforme la última acta suscrita, se han autorizado por parte de la entidad de una serie de profesionales y equipos necesarios para hacer el control pertinente, con recursos de las provisiones del contrato de interventoría 4258 de 2025, autorizados por la Gobernación del Tolima.

NOMBRE	IDENTIFICACIÓN	CARGO	DEDICACIÓN
DIEGO FERNANDO BOHÓRQUEZ TÉLLEZ	71.721.431 DE MEDELLÍN	DIRECTOR DE INTERVENTORÍA	100%
OSCAR ALBERTO CAMELO CHARRY	5.827.383 DE IBAGUÉ	RESIDENTE DE INTERVENTORÍA	100%
CARLOS ESTEBAN REYES MUÑOZ	80.425.538 DE BOGOTÁ	ESPECIALISTA EN GEOTECNIA Y ESTRUCTURAS	16%
FRANCISCO JOSÉ RESTREPO ALBARELLO	1.110.485.591 DE IBAGUÉ	ESPECIALISTA EN PAVIMENTOS	16%
GERMAN MONSALVE SAENZ	10.221.652 DE MANIZALES	ESPECIALISTA EN HIDRÁULICA	16%
CESAR CUELLAR DIAZ	93.372.186 DE IBAGUÉ	ESPECIALISTA AMBIENTAL	16%
GERMAN AUGUSTO RAYO TORRES	5.821.926 DE IBAGUÉ	INGENIERO ESPECIALISTA EN VIAS	16%
HERMINADA GUTIÉRREZ ROJAS	65.696.913 DE ESPINAL	PROFESIONAL HSEQ	100%
MIGUEL TOBAR MARTÍNEZ	1.110.534.157 DE IBAGUÉ	TOPÓGRAFO	100%
NIYIRETH DUEÑAS MORALES	65.738.338 DE IBAGUÉ	CONTADOR	40%
YIMEN NINCO	93.373.997 DE IBAGUE	CADENERO	100%
SANDRA MILENA LOZANO	1.106.483.513 DE VENADILLO	SECRETARIA	100%
JHON FREDY OVALLE LEON	14.396.300 DE IBAGUÉ	CONDUCTOR	100%
LUISA RIVEROS	1.070.620.438 DE GIRARDOT	INGENIERA AUXILIAR DE INTERVENTORÍA	100%

6.3. ACTIVIDADES DESARROLLADAS

Durante el periodo se realizaron las siguientes actividades por parte de la Interventoría:

- Se llevaron a cabo charlas y capacitaciones en obra, enfocadas en el buen desempeño social, ambiental y de seguridad en el desarrollo de las obras diarias.
- Revisión y control de las cantidades de obra ejecutadas contractualmente, como parte del cumplimiento de la meta física del proyecto.
- Verificación de las cantidades de obra ejecutadas para el evidenciar el avance de las obras del proyecto.
- Acompañamiento y verificación de las condiciones ambientales demandadas en la ejecución del proyecto.
- Se verifica que el Contratista cumpla con las normas y especificaciones técnicas establecidas por la Entidad.
- Controlar e inspeccionar diariamente la calidad de la obra y equipos.
- Llevar permanentemente el libro de obra y consignar los aspectos más relevantes sucedidos en obra.
- Seguimiento de controles de calidad a los materiales suministrados en obra y de cumplimiento de procesos constructivos en desarrollo.
- Control del personal del Contratista, verificación de pagos de seguridad social, seguimientos e inspecciones de ATS y de maquinaria en obra, son parte de las funciones realizadas para el cumplimiento de las obligaciones adscritas al contrato de obra e interventoría.
- Propiciar las condiciones técnicas, económicas, administrativas y ambientales para brindar una correcta ejecución de los contratos de obra e interventoría.
- El equipo de la interventoría ha realizado acompañamiento al contratista en las jornadas laborales, verificando las condiciones de ejecución de obra.
- Requerimientos al contratista para que se propicien mejores rendimientos de obra, que permitan concluir las actividades dentro del plazo pactado en el contrato.

ING. LIZETH MARCELA CIFUENTES
R/L CONSORCIO PUNTOS VIALES