Nombre del Proyecto:

MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CORREDORES VIALES ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA.

BPIN: 2025000020016

Región: Caribe
Departamento: Córdoba
Municipio: Chinú, San Andrés de Sotavento, Tuchín, Momil, Purísima, Lorica, San Bernardo y Chimá

GOBERNACIÓN DE CÓRDOBA
Secretaría de Infraestructura
2025

Contenido

1. RESUMEN EJECUTIVO 3
   1.1. Identificación del proyecto 3
2. CONTRIBUCIÓN DEL PROYECTO A LA POLÍTICA PÚBLICA 5
   2.1. Concordancia y pertinencia del proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo 5
   2.2. Concordancia con el Plan de Desarrollo Departamental 5
   2.3. Concordancia con el Plan de Desarrollo Municipal 6
3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES 7
   3.1. Concertación con los participantes 8
4. DIAGNOSTICO 10
   4.1. Descripción de la calzada existente 13
5. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA 16
   5.1. Problema central 16
   5.2. Descripción de la situación existente con respecto al problema: 16
   5.3. Magnitud actual del problema. 16
6. ANTECEDENTES 18
7. JUSTIFICACIÓN 21
8. IMPACTO REGIONAL DEL PROYECTO 24
9. POBLACIÓN AFECTADA Y POBLACIÓN OBJETIVO 25
   9.1. Población afectada por el problema 25
   9.2. Población Objetivo de intervención 25
10. OBJETIVOS GENERAL Y ESPECÍFICO 25
   10.1. Objetivo General 25
   10.2. Indicadores que miden el objetivo general 25
   10.3. Relación entre causas y los objetivos específicos 25
11. ALTERNATIVA 26
   11.1. Localización de la alternativa 26
   11.2. Descripción de la alternativa 28
12. INGRESOS Y BENEFICIOS 31
13. COSTO DE LA ALTERNATIVA 32
..... 32
14. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES 33

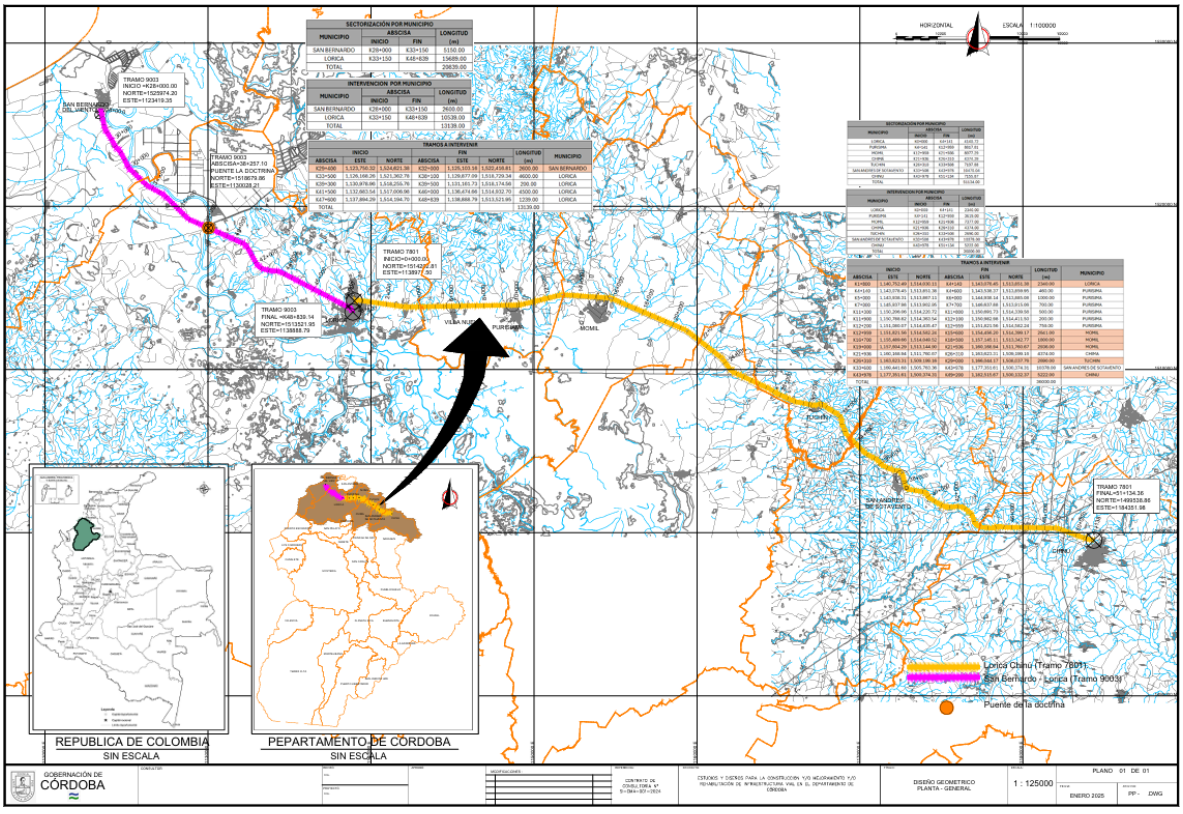
1. RESUMEN EJECUTIVO

1.1. Identificación del proyecto

a) Nombre del proyecto

MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CORREDORES VIALES ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA.

b) Ubicación



c) Fase del proyecto

Fase III (Factibilidad).

d) Alcance

La alternativa consiste en restablecer la transitabilidad de los usuarios con niveles adecuados de seguridad vial que favorece la integración regional, mediante la rehabilitación 49,139 kilómetros de los tramos viales Lorica - Chinú y Lorica San bernardo, que permita el mejoramiento funcional o estructural de pavimento asfaltico de carretera, corrigiendo las deficiencias funcionales y/o estructurales del mismo.

En ese sentido, la alternativa seleccionada para los tramos Lorica-Chinú y San Bernardo del Viento – Lorica para la rehabilitación del pavimento, requiere menor retiro del material existente y, además, se reutiliza el material existente optimizando así menores tiempos de ejecución y costos del proyecto. De esta manera, se aprovecha el 100 % del material existente ya sea en zonas de corte o relleno según los resultados del diseño geométrico, y se promueve una gestión sostenible de los recursos, se reduce el impacto ambiental mediante el empleo de materiales renovables y se apoya las políticas de economía circular.

Dicha estrategia de rehabilitación emplea el material existente (material fresado (RAP) + granular existente) estabilizado con cal al 4 % en un espesor de 40 cm, el cual modularmente se asemeja a un material de tipo subbase (SBG-A). Este procedimiento se concibe como una mejora a la corona del terraplén, con el objetivo de aumentar la capacidad de soporte y controlar los asentamientos de la estructura de pavimento. Sobre este material estabilizado con cal se dispondrá 25 cm de Base Granular Clase A, posteriormente, se instalará una capa de 15 cm de mezcla asfáltica, distribuidos en dos capas: una capa inferior de 8 cm conformada por mezcla MSC-25 y una capa superior de 7 cm de mezcla MSC-19, que funcionará como capa de rodadura.

La alternativa incluye la reconstrucción de cunetas y filtros longitudinales, así como la reparación de elementos estructurales de alcantarillas (No incluye la construcción alcantarillas nuevas). También se incluye la señalización vial horizontal y vertical, así como dispositivos de seguridad vial como las defensas metálicas y tachas reflectivas. La alternativa comprende las siguientes actividades: (Realizar obra preliminares y explanaciones, construir afirmados, material estabilizado con cal y base granular.

Realizar obras de señalización y seguridad vial, implementación de Plan de SST y Ambiente, Implementar Plan de Manejo de Tránsito, Realizar caracterización de la vía y Realizar interventoría del proyecto)

e) Tiempo de ejecución

- El tiempo de ejecución física del proyecto será de 36 meses.
- El tiempo de ejecución financiera del proyecto será de 40 meses.

f) Costo total del proyecto

El proyecto tiene un costo total de **COP $ 255.908.029.162,00**

2. CONTRIBUCIÓN DEL PROYECTO A LA POLÍTICA PÚBLICA

2.1. Concordancia y pertinencia del proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo

Plan de desarrollo	Pilar	Transformación	Catalizador	Componente	Programa
(2022-2026) Colombia Potencia Mundial de la Vida	02. Acceso Físico a Alimentos	3. Derecho humano a la alimentación	02. Transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria	a. Protocolo de atención prioritaria	2402 - Infraestructura red vial regional

2.2. Concordancia con el Plan de Desarrollo Departamental

Departamento	Plan de Desarrollo	Estrategia	Programa
Córdoba	Córdoba lo tiene todo para estar a otro nivel 2024-2027	Eje Transformador B. Córdoba primera en Competitividad Componente catalizador B.2. Infraestructura	Programa: Programa B.2.2. Infraestructura red vial regional Producto: Vía secundaria mejorada Indicador de producto: Kilómetros de Vías secundarias mejoradas

.

2.3. Concordancia con el Plan de Desarrollo Municipal

Municipio	Plan de Desarrollo	Estrategia	Programa
Lorica	Todos Somos Lorica 2024-2027	Todo por el ordenamiento del territorio sostenible	Infraestructura red vial regional
Chinú	Unidos con la fuerza del Pueblo 2024-2027"	Ordenamiento y seguridad en el municipio	Infraestructura vial Regional
San Bernardo del Viento	Todo por mi pueblo 2024-2027	Transformación productiva sostenible	Infraestructura vial regional
Momil	Momil Cambia contigo 2024.-2027	Momil cambia con desarrollo humano y social	Inversión en Infraestructura de Calidad para el Desarrollo Humano y Social
Purísima	El cambio es de todos 2024-2027	Purísima con Desarrollo Económico y Productivo	2402 - Infraestructura red vial regional
Chimá	Chimá avanza por la vida 2024-2027	Chimá avanza por un desarrollo equitativo, productivo y sostenible	2403 - Infraestructura red vial regional
San Adres de Sotavento	Avancemos para construir un mejor San Andrés" 2024-2027	Avancemos para construir un mejor San Andrés	2404 - Infraestructura red vial regional
Tuchín	Nuestro compromiso es con el pueblo 2024-2027	Infraestructura social sostenible	2403 - Infraestructura red vial regional

3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

Nº	ACTOR	ENTIDAD	POSICIÓN	INTERESES Y/O ESPECTATIVAS	CONTRIBUCIÓN O GESTIÓN
1	Municipal	Chimá	Beneficiario	Mejorar las vías Rurales para mejorar la movilidad y la competitividad del municipio	Gestión de recursos para la ejecución del proyecto.
2	Municipal	Lorica	Beneficiario	Mejorar las vías Rurales para mejorar la movilidad y la competitividad del municipio	Gestión de recursos para la ejecución del proyecto.
3	Municipal	Momil	Beneficiario	Mejorar las vías Rurales para mejorar la movilidad y la competitividad del municipio	Gestión de recursos para la ejecución del proyecto.
4	Municipal	Chinú	Beneficiario	Mejorar las vías Rurales para mejorar la movilidad y la competitividad del municipio	Gestión de recursos para la ejecución del proyecto.
5	Municipal	Purisima	Beneficiario	Mejorar las vías Rurales para mejorar la movilidad y la competitividad del municipio	Gestión de recursos para la ejecución del proyecto.
6	Municipal	San Andres de Sotavento	Beneficiario	Mejorar las vías Rurales para mejorar la movilidad y la competitividad del municipio	Gestión de recursos para la ejecución del proyecto.
7	Municipal	San Bernardo del Viento	Beneficiario	Mejorar las vías Rurales para mejorar la movilidad y la competitividad del municipio	Gestión de recursos para la ejecución del proyecto.
8	Municipal	Tuchín	Beneficiario	Mejorar las vías Rurales para mejorar la	Gestión de recursos para la ejecución del proyecto.

Nº	ACTOR	ENTIDAD	POSICIÓN	INTERESES Y/O ESPECTATIVAS	CONTRIBUCIÓN O GESTIÓN
				movilidad y la competitividad del municipio	
9	Departamental	Gobernación de Córdoba	Cooperante	Mejorar la infraestructura vial regional y fomentar la competitividad	Gestión de recursos para la ejecución del proyecto.
10	Otro	Transportadores públicos	Beneficiarios	Habilitar rutas alternas para el transporte rural	Poder prestar sus servicios o mantener su demanda del servicio actual.
11	Otro	Productores agropecuarios	Beneficiarios	Abrir rutas de comercio agropecuario	Tener acceso para la comercialización y transporte de productos agropecuarios
12	Otro	Habitantes del Sector	Beneficiarios	Que se mejore el acceso al centro del municipio, impactando positivamente al comercio, la valorización de predios y afluencia de turistas	Apoyo a la veeduría ciudadana durante el desarrollo del proyecto.

3.1. Concertación con los participantes

La Gobernación de Córdoba, ha llevado a cabo proyectos similares. Este tipo de proyectos buscan beneficiar a la población afectada por el estado actual de las vías, orientados a mejorar sus condiciones de vida, generar empleo en las zonas rurales y apoyar los sectores de infraestructura para el desarrollo regional.

Se han realizado acercamientos con la comunidad para contarles acerca de la obra y ellos actuarán como veedores de esta y vigilarán su buen uso y mantenimiento. Adicionalmente, se realizarán reuniones periódicas de seguimiento para el desarrollo del proyecto. En cuanto a las actividades de transporte que se realizan habitualmente sobre la vía intervenida, se concertará si es posible, la habilitación de rutas alternas y horarios, con los transportadores con el fin de garantizar el uso de la infraestructura existente.

Se ha verificado con el INVÍAS que los tramos a intervenir hacen parte de las vías de su competencia. Se cuenta con la disposición del Ministerio de Transporte para la atención de inquietudes y asistencia técnica en caso de ser requerida.

4. DIAGNOSTICO

A continuación, se describe el estado actual de los tramos viales existentes, que serán intervenidos con el desarrollo del proyecto.

a) Tramo Lorica – Chinú. El tramo vial es de tipo rural y cuenta con una topografía plana y otra parte en terreno ondulado. La vía 7801 Lorica - Chinú (Conexión Transversal de Caribe – Troncal de Occidente) es una vía de segundo orden de aproximadamente 51.13 km de longitud, bidireccional con un carril por sentido, que actualmente se encuentra en funcionamiento, construida en pavimento flexible con alto deterioro estructural y malas condiciones de funcionalidad en su mayoría.

TRAMO	INICIO	FIN	LONGITUD TRAMO (KM)
TRAMO 7801 LORICA - CHINU	ABSCISA=0+000.00 NORTE=1514202.81 ESTE=1138977.50	ABSCISA=51+134.36 NORTE=1499538.86 ESTE=1184351.98	51.134

A continuación, se presentan las abscisas correspondientes al punto de inicio y al punto final de los centros poblados ubicados en el tramo estudiado.

Tabla 1. Sectorización de municipios Tramo Lorica-Chinú

SECTORIZACIÓN POR MUNICIPIO			
MUNICIPIO	ABSCISA		LONGITUD (m)
	INICIO	FIN	
LORICA	K0+000	K4+141	4140.72
PURISIMA	K4+141	K12+959	8817.81
MOMIL	K12+959	K21+936	8977.29
CHIMÁ	K21+936	K26+310	4374.39
TUCHIN	K26+310	K33+508	7197.88
SAN ANDRES DE SOTAVENTO	K33+508	K43+978	10470.04
CHINU	K43+978	K51+134	7155.87
TOTAL			**51134.00**

Fuente. Esta consultoría

b) Tramo San Bernardo del Viento – Lorica

Este tramo vial es de tipo rural y cuenta con una topografía plana y otra parte en terreno ondulado. La vía 9003 San Bernardo – Lorica (Carretera Transversal del Caribe), es una vía de segundo orden la cual comprende aproximadamente 20.84 kilómetros de longitud, bidireccional con un carril por sentido, que actualmente se encuentra en funcionamiento, construida en pavimento flexible con alto deterioro estructural y malas condiciones de funcionalidad en su mayoría.

TRAMO	INICIO	FIN	LONGITUD TRAMO (KM)
TRAMO 9003 SAN BERNARDO - LORICA	ABSCISA=28+000.00 NORTE=1525974.20 ESTE=1123419.35	ABSCISA=48+839.14 NORTE=1513521.95 ESTE=1138888.79	20.839

A continuación, se presentan las abscisas correspondientes al punto de inicio y al punto final de los centros poblados ubicados en el tramo estudiado.

Tabla 2. Sectorización de municipios Tramo San Bernardo del Viento - Lorica

SECTORIZACIÓN POR MUNICIPIO			
MUNICIPIO	ABSCISA		LONGITUD (m)
	INICIO	FIN	
SAN BERNARDO	K28+000	K33+150	5150.00
LORICA	K33+150	K48+839	15689.00
TOTAL			**20839.00**

Fuente. Esta consultoría

c) Sectores de vía en buen estado

Cabe mencionar que existen algunos sectores en estos tramos de vía que presentan una condición buena de funcionalidad teniendo en cuenta los valores del Índice Superficial del Pavimento (Is) obtenidos durante la evaluación realizada siguiendo la metodología VIZIR, dado que no se presentan

deterioros significativos que afecten la seguridad y comodidad de los usuarios y, además, se encuentran con su señalización correspondiente.

Por lo anterior, teniendo en cuenta el estado en el que se encuentran los siguientes tramos de vía, esta consultoría sugiere que no se realicen trabajos de rehabilitación en dichos tramos a la fecha de presentación de este informe.

Tabla 3. Tramos de vía en buen estado

Vía	Identificación vial (INVIAS)	Longitud (km)
Vía 7801: Vía Lorica - Chinú	PR0+000 – PR1+800	15.134
	PR4+600 – PR5+000	
	PR6+000 – PR7+000	
	PR7+700 – PR11+300	
	PR11+800 – PR11+900	
	PR12+100 – PR12+200	
	PR15+600 – PR16+700	
	PR18+500 – PR19+000	
	PR29+000 – PR33+600	
	PR49+200 – PR51+134	
Vía 9003: San Bernardo del Viento - Lorica	PR28+000 – PR29+400	7.7
	PR32+000 – PR33+500	
	PR38+100 – PR39+300	
	PR39+500 – PR41+500	
	PR46+000 – PR47+600	

Fuente. Esta consultoría

d) Sectores de vía a intervenir

Teniendo en cuenta los sectores de vía que se encuentran en buen estado o en ejecución dentro de otro contrato, los sectores a intervenir son los siguientes:

Tabla 4. Sectores a intervenir en cada uno de los tramos objetos del contrato

Vía	Identificación vial (INVIAS)	Longitud (km)
Vía 7801: Vía Lorica - Chinú	PR1+800 – PR4+600	36.0
	PR5+000 – P6+000	
	PR7+000 – PR7+700	
	PR11+300 – PR11+800	
	PR11+900 – PR12+100	
	PR12+200 – PR15+600	
	PR16+700 – PR18+500	
	PR19+000 – PR29+000	
	PR33+600 – PR49+200	
Vía 9003: San Bernardo del Viento - Lorica	PR29+400 – PR32+000	13.14
	PR33+500 – PR38+100	
	PR39+300 – PR39+500	
	PR41+500 – PR46+000	
	PR47+600 – PR48+839	

Fuente. Esta consultoría

4.1. Descripción de la calzada existente

a) Tramo Lorica – Chinú y San Bernardo del Viento - Lorica

La calzada existente de estos tramos de vía presenta una estructura de pavimento flexible, conformada por una carpeta asfáltica como capa de rodadura, seguida por una base granular y una subbase granular, cuyas especificaciones de espesor se detallan más adelante. El ancho promedio de la calzada es de aproximadamente 6.5 metros, sin la presencia de bermas laterales, lo que limita el espacio para circulación auxiliar o detención de vehículos en caso de emergencia. Estos tramos de vía cuentan con cunetas de 100 cm de ancho en algunos sectores. Esta configuración geométrica y estructural refleja las condiciones actuales de la vía, las cuales se consideraron para su evaluación e intervención.

Tabla 5. Espesores de estructura de pavimento Lorica – Chinú y San Bernardo - Lorica

SECTOR LORICA - CHINÚ						
Sector Homogéneo	Abscisa inicial	Abscisa final	Longitud [km]	Espesores de materiales [cm]		
				Carpeta asfáltica	Base granular	Subbase granular
1	K0+000	K1+975	2.0	15	20	30
2	K1+975	K10+650	8.7	15	22	33
3	K10+650	K18+375	7.7	14	19	36
4	K18+375	K25+750	7.4	6	14	36
5	K25+750	K43+100	17.4	12	22	30
6	K43+100	K51+134	8.0	15	25	35

SECTOR SAN BERNARDO DEL VIENTO - LORICA						
Sector Homogéneo	Abscisa inicial	Abscisa final	Longitud [km]	Espesores de materiales [cm]		
				Carpeta asfáltica	Base granular	Subbase granular
1	K28+000	K29+979	2.0	11	19	27
2	K29+979	K37+179	7.2	12	19	27
3	K37+179	K43+929	6.8	11	19	27
4	K43+929	K47+229	3.3	11	19	28
5	K47+229	K48+839	1.6	13	19	28

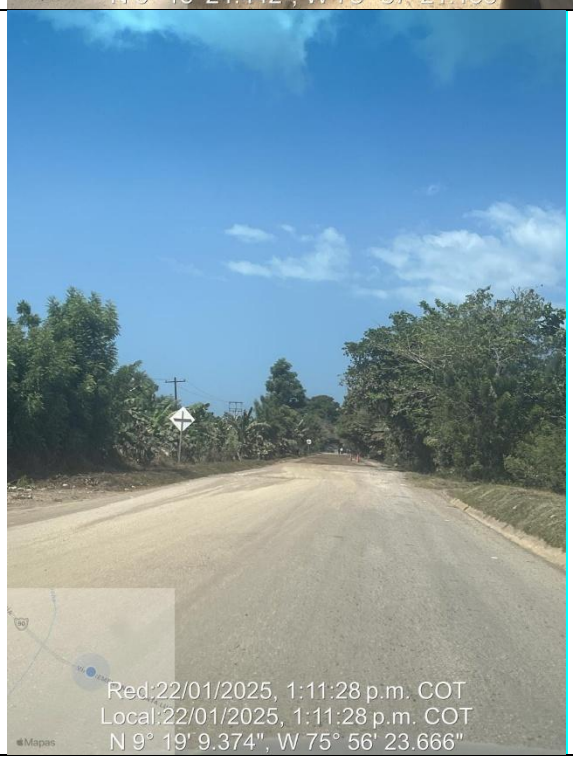
Fuente. Esta consultoría

REGISTRO FOTOGRÁFICO









5. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

5.1. Problema central

Problema: Dificultad en la intercomunicación terrestre en tramos viales estratégicos del departamento de Córdoba.

5.2. Descripción de la situación existente con respecto al problema:

Actualmente hay dificultad en la intercomunicación terrestre en los tramos de vías nacional (7801- Tramo Lorica - Chinú y el tramo 9003- San bernardo Loricade del departamento de Córdoba, debido a que, se encuentran en mal estado y con deficiente mantenimiento. Los tramos en mención presentan deterioro de la superficie de rodadura o no se han atendido carpetas deterioradas tales como el hecho de que algunos tratamientos anteriores han sido realizados con deficiencias; y no existe un mantenimiento periódico o rutinario de las vías por parte del departamento.

Este deterioro de las vías nacional en el departamento de Córdoba no solo afecta la movilidad de las comunidades, sino que también impacta negativamente su acceso a servicios básicos, el transporte de productos agrícolas y el desarrollo económico de la región. La falta de mantenimiento periódico, sumada a la deficiente calidad de los materiales utilizados en intervenciones previas, ha generado un agravamiento progresivo de las condiciones de las carreteras.

Las situaciones anteriores, generan aumento de los tiempos de viaje y baja comercialización de productos de los municipios, lo que tiene como efecto el bajo desarrollo socioeconómico de la zona.

Así mismo, el aumento de tiempos de viaje afecta el acceso oportuno a servicios médicos, la asistencia de estudiantes a los centros de
enseñanza y ocasiona el aumento de costos de transporte de carga y pasajeros.

5.3. Magnitud actual del problema.

Línea base: 100,4 kilómetros de corredores estratégicos de vía secundarias en mal estado que intercomunican a los municipios de Chimá, Lorica, Chinú, San Bernardo del Viento, Momil,

Purísima, San Andrés de Sotavento y Tuchín en el departamento de Córdoba. Fuente: (PDT, 2024-2027- INVIAS, 2025)

6. ANTECEDENTES

El departamento de Córdoba como gestión y promoción del desarrollo integral de su infraestructura de transporte suscribió el convenio con el Instituto Nacional de Vías que tiene por objeto, AUNAR ESFUERZOS PARA LA ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LA RUTA TRANSVERSAL DEL CARIBE, TRAMO 9003, SECTORES MOÑITOS – SAN BERNARDO DEL VIENTO Y SAN BERNARDO DEL VIENTO – LORICA, Y TRAMO 9004, SECTOR PASO NACIONAL POR LORICA, Y DE LA RUTA CONEXIÓN TRANSVERSAL DEL CARIBE - TRONCAL DE OCCIDENTE, TRAMO 7801, SECTOR LORICA – CHINÚ, para lo cual y derivado del mismo, celebró el Contrato de consultoría No. CMA-SI-001-2024 que ejecuta el Consorcio Rehabilitación Córdoba cuyo objeto es, ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA

El contrato de consultoría comentado incluye dentro de su alcance los siguientes tramos viales de competencia del INVIAS y que están referidos al convenio suscrito.

No.	DESCRIPCIÓN CORREDOR VIAL
1	ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LA RUTA TRANSVERSAL DEL CARIBE, TRAMO 9003, SECTOR SAN BERNARDO DEL VIENTO – LORICA Y TRAMO 9004, SECTOR PASO NACIONAL POR LORICA.
2	ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LA RUTA CONEXIÓN TRANSVERSAL DEL CARIBE - TRONCAL DE OCCIDENTE, TRAMO 7801, SECTOR LORICA - CHINÚ.

El desarrollo de la consultoría y su resultado propende por responder a las necesidades de las entidades Instituto Nacional de Vías y Departamento de Córdoba, en relación con el restablecimiento de la transitabilidad y seguridad vial de los corredores objeto de los estudios y diseños. Los documentos que manifiestan estas necesidades hacen parte de información precontractual relacionada en el proceso de selección, específicamente, el CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 1811 DE 2024 suscrito entre el INVIAS y el Departamento de Córdoba, los estudios previos al concurso de méritos CMA-SI-001-2024 y su respectivo anexo técnico, así como la GUÍA DE ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE VERSIÓN 2 del Ministerio de Transporte.

Según CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 1811 DE 2024 suscrito entre el INVIAS y el Departamento de Córdoba, y sus consideraciones, se tiene que: 10. *Que de esta manera en las rutas Transversal del Caribe, tramo 9003, sectores Moñitos – San Bernardo del Viento y San Bernardo del Viento - Lorica, y Tramo 9004, sector paso nacional por Lorica, y de la ruta conexión Transversal del Caribe - Troncal de Occidente, Tramo 7801, sector Lorica - Chinú a cargo del Instituto Nacional de Vías, se ha evidenciado la existencia de tramos en mal estado, que generan dificultades de movilidad, complejidad en el traslado de pacientes, entre otras, razón por la cual resulta necesario elaborar los Estudios y diseños que determinen las intervenciones que se deben ejecutar sobre dichos tramos.*

Al realizar la visita por parte de la consultoría se evidencia el mal estado de la vía actualmente, por lo que se requiere de intervención oportuna teniendo en cuenta las olas invernales que se han venido presentando los últimos años en la zona y que ha generado pérdidas económicas a los agricultores de la región.

11. Que los tramos de las vías antes referidas se encuentran ubicados en el Departamento de Córdoba que forma parte de la región Norte del país, los cuales se encuentran en mal estado, generando dificultades de movilidad, complejidad en el traslado de pacientes, entre otras, razón por la cual resulta necesario elaborar los Estudios y diseños que determinen las intervenciones que se deben ejecutar sobre dichos tramos, con el propósito de mejorar las condiciones de seguridad vial en los corredores, beneficiando tanto a los vehículos como a los peatones que por allí transitan y ayudando al desarrollo comercial y turístico de los municipios referidos en el anterior numeral. Subrayado fuera del texto.

Según documento CO-P1-F2 Estudios previos-Consultoría Vial ajustados, del proceso de selección:

Para los tramos, Ruta Transversal del Caribe, específicamente en los sectores de San Bernardo del Viento a Lorica y Paso Nacional por Lorica, y Ruta Conexión Transversal del Caribe - Troncal de Occidente, específicamente en el sector que abarca desde Lorica hasta Chinú, la consultoría tiene como alcance y objetivo los estudios y diseños fase 3 para el mejoramiento funcional o estructural de pavimento asfaltico de carretera, que consiste en realizar el diseño y comparación de alternativas técnicamente viables de rehabilitación, de acuerdo con la capacidad estructural y funcional del pavimento por intervenir. Para lo cual, esta rehabilitación debe entenderse como el mejoramiento funcional o estructural del pavimento a través de la restauración, refuerzo, reciclado o reconstrucción, como opción de intervención, que corrigen las deficiencias funcionales y/o estructurales del pavimento. Subrayado fuera del texto.

En el anexo técnico de los documentos del proceso, que soporta el alcance de la consultoría, se manifiesta que:

Para el tramo No. 1 que corresponde a la RUTA TRANSVERSAL DEL CARIBE, TRAMO 9003, SECTOR SAN BERNARDO DEL VIENTO – LORICA Y TRAMO 9004, SECTOR PASO NACIONAL POR LORICA, se tiene como alcance y objetivo de la consultoría los estudios y diseños fase 3 para para el mejoramiento funcional o estructural de pavimento asfaltico de carretera, que consiste en realizar el diseño y comparación de alternativas técnicamente viables de rehabilitación, de acuerdo con la capacidad estructural y funcional del pavimento por intervenir. Para lo cual, esta rehabilitación debe entenderse como el mejoramiento funcional o estructural del pavimento a través de la restauración, refuerzo, reciclado o reconstrucción, como opción de intervención, que corrigen las deficiencias funcionales y/o estructurales del pavimento.

Para el tramo No. 2 que corresponde a la RUTA CONEXIÓN TRANSVERSAL DEL CARIBE - TRONCAL DE OCCIDENTE, TRAMO 7801, SECTOR LORICA – CHINÚ, se tiene como alcance y objetivo de la consultoría los estudios y diseños fase 3 para para el mejoramiento funcional o estructural de pavimento asfaltico de carretera, que consiste en realizar el diseño y comparación de

alternativas técnicamente viables de rehabilitación, de acuerdo con la capacidad estructural y funcional del pavimento por intervenir. Para lo cual, esta rehabilitación debe entenderse como el mejoramiento funcional o estructural del pavimento a través de la restauración, refuerzo, reciclado o reconstrucción, como opción de intervención, que corrigen las deficiencias funcionales y/o estructurales del pavimento.

En el mismo documento, denominado Anexo 1- Anexo Técnico E&D Vías Gobernación - DEF (ajustado), se cita que: Esta consultoría se realizará por hitos, los cuales corresponden a los tramos descritos en la tabla anterior, para los cuales se adelantarán los estudios de ingeniería para la ejecución los respectivos proyectos de infraestructura. En esta línea se establece que los hitos 1 y 2 corresponden a proyecto vial o carretero de rehabilitación y el hito 3 a proyecto vial o carretero de mejoramiento. Definiendo de las referencias normativas vigentes, el proyecto de rehabilitación y mejoramiento así:

"Proyectos de Rehabilitación: Son proyectos destinados a la reconstrucción de infraestructura de transporte existente, cuya condición de operación ha sufrido deterioro y por tanto su nivel de servicio es inferior al nivel para el cual fue diseñado y construido el proyecto. En este tipo de proyectos se considera la reconstrucción total o parcial de la infraestructura existente, con el fin de recuperar su nivel de servicio."

"Proyectos de Mejoramiento: Son proyectos que tienen por objeto mejorar las especificaciones técnicas de la infraestructura de transporte existente, o mejorar los niveles de servicio para los cuales se concibió inicialmente. En estos casos se trata de proyectos que por condiciones especiales de demanda u otras condiciones de planificación, se hace necesario mejorar sus condiciones de servicio." (…)

Estas consideraciones de la entidad en cuanto a las necesidades por resolver para los corredores viales objeto de estudio, referidas en sus documentos precontractuales, consistentes en restablecer la transitabilidad de los usuarios con niveles adecuados de seguridad vial que favorece la integración regional, permite definir en función de la disponibilidad de recursos que la intervención objeto del presente proyecto de inversión, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CORREDORES VIALES ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA - CODIGO BPIN No. 2025000020016, corresponderá al estricto mejoramiento funcional o estructural de pavimento asfaltico de carretera, a partir del diseño y comparación de alternativas técnicamente viables de rehabilitación, tales como, restauración, refuerzo, reciclado o reconstrucción, como opción de intervención, que corrigen las deficiencias funcionales y/o estructurales del pavimento. Y en el contexto del requerimiento al Estudio de Hidrología, Hidráulica y Socavación, en los documentos del proceso se establece que el consultor debe efectuar los estudios y diseños de hidrología e hidráulica, incluyendo los de socavación requeridos para diseñar las obras de drenaje mayores y menores, así como las de subdrenaje necesarias para la reconstrucción o recuperación de las condiciones iniciales de la vía existente, de manera que se alcancen las especificaciones técnicas con las que fue diseñada. Subrayado fuera del texto.

7. JUSTIFICACIÓN

Este proyecto de inversión se formuló con el fin de satisfacer las necesidades de la población ubicadas en municipios de Chimá, Lorica, Chinú, San Bernardo del Viento, Momil, Purísima, San Andrés de Sotavento y Tuchín. Actualmente se presentan grandes inconvenientes en la intercomunicación terrestre por el mal estado de la vía, ya que se restringe el tránsito periódicamente a la población de los diferentes sectores, generando desgaste y reducción de la vida útil de los vehículos que la transitan continuamente, incrementando los costos de transporte de insumos de los productos; por esta razón, al formular este proyecto de inversión con una estructura de pavimento asfaltico se busca garantizar el transito seguro por el corredor y que cumpla con los parámetros que exige la población la cual será altamente beneficiada por medio de estos recursos que se gestionan al conceder un mejor acceso en la movilidad, con el fin de mejorar su calidad de vida promoviendo de igual manera la equidad social, cuidando la seguridad vial, disminuyendo los tiempos de desplazamiento hacia el caso urbano y viceversa, y además, disminuyendo los costos de transporte y promoviendo la comercialización de productos de la región.

La deficiente movilidad en el municipio genera efectos negativos en la productividad y competitividad de la región. De esta manera se presenta congestión en las vías por los pasos restringidos, aumento de los tiempos de viaje y un efecto directo en el incremento de los costos de operación.

Estas deficiencias también pueden afectar el traslado de pacientes hacia los hospitales o centro de salud, inasistencia de estudiantes a escuelas y colegios y pérdida o sobrecostos de los productos que se comercializan en la región.

1. Acceso a servicios básicos: La vía secundaria mejorada permite un mejor acceso a servicios básicos como hospitales, escuelas, mercados y otros lugares importantes para la comunidad.

2. Desarrollo económico: La vía secundaria mejorada facilita el transporte de bienes y servicios, lo que podría impulsar el desarrollo económico de la región. También podría fomentar el turismo y la inversión en la zona, lo que a su vez podría generar empleo y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

3. Seguridad vial: Una vía terciaria en mal estado puede ser peligrosa para los vehículos y los peatones que transitan por ella. La mejora de la vía podrá reducir el riesgo de accidentes de tráfico y mejorar la seguridad vial en general.

4. Conectividad: La vía secundaria mejorada podrá mejorar la conectividad entre las diferentes comunidades y regiones cercanas, lo que podría fomentar la cooperación y el intercambio cultural.

Por eso es necesario que la comunidad cuente con mejores vías para desplazarse en las diferentes zonas de los municipios, con lo cual se genera ahorros en transporte, poder comercializar sus productos y acceder a servicios como salud y educación.

- **Marco legal y normativo**

✓ **Ley 1530 de 2012**: Regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías. En su artículo 25 señala que Los proyectos de inversión que sean presentados por las entidades territoriales al respectivo Órgano Colegiado de Administración y Decisión, deben estar acompañados de sus respectivos estudios y soportes, además deben estar armonizados con los planes de desarrollo territoriales.

✓ **Acuerdo 045 de 2017**: Establece los requisitos generales y sectoriales, para la viabilización y previos al inicio de la ejecución, para proyectos de inversión susceptibles de ser financiados con recursos del Sistema General de Regalías.

✓ **Acto legislativo 04 del 8 de septiembre de 2017**: El acto legislativo 04 del 8 de septiembre del 2017 "Por el cual se adiciona el artículo 361 de la constitución política".

✓ **Guía de manejo ambiental** para vías de tercer orden y formulación de lineamientos para la actualización de la guía de manejo ambiental de proyectos de infraestructura del subsector vial del Instituto Nacional de Vías-INVIAS del 16 de abril de 2019.

✓ **Guía de Diseño de Pavimento**s con Placa-huella" adoptada por el Ministerio de Transporte según Resolución 0004401 del 17 de octubre de 2017. Retirar del numeral 4.8 NORMATIVIDAD TÉCNICA, un documento desactualizado como es la "Guía de Diseño de Pavimentos con Placa-Huella – INVIAS (2015)."

✓ **Resolución 0001321** del 30 de abril de 2018 del Ministerio de Transporte, se presenta la metodología para reportar la información que conforma el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras-Versión 3.

✓ **Decreto 2041 de 2014** por el cual se reglamenta el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales. Artículo 7°. Proyectos, obras y actividades sujetas a licencia ambiental. Estarán sujetos a licencia ambiental únicamente los proyectos, obras y actividades que se enumeran en los artículos 8° y 9° del presente decreto.

✓ **Decreto 769 de 2014** "Por el cual se listan las actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte."

✓ **Decreto 1079 de 2015** por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

- ✓ **Ley 1682 de 2013** por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias. Ley de Infraestructura.

- ✓ **Resolución 472 de 2017** del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, por la cual se reglamenta la gestión integral de los residuos generados en las actividades de Construcción y Demolición (RCD) y se dictan otras disposiciones.

- ✓ **Decreto 138 de 2019** - Por el cual se modifica la Parte VI "Patrimonio Arqueológico" del Decreto 1080 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura. "ARTÍCULO 2.6.1.6. Ámbito de protección. Para los efectos de este Decreto, considérese el territorio nacional como un área de potencial riqueza en materia de patrimonio arqueológico. Sin perjuicio de lo anterior, las Áreas Arqueológicas Protegidas deberán ser previamente declaradas por la autoridad competente."

8. IMPACTO REGIONAL DEL PROYECTO

La rehabilitación impulsará significativamente la economía local al mejorar la conectividad entre las zonas rurales y los centros urbanos, facilitando el flujo de bienes y servicios. El proyecto transformará la calidad de vida en estos municipios al abordar problemas crónicos de movilidad y acceso a servicios básicos. Las vías rehabilitadas reducirán daños vehiculares y riesgos de accidentes en tramos como Lorica-San Bernardo del Viento, beneficiando a transportadores, estudiantes y familias en Chinú y Tuchín. Los sectores más beneficios con la rehabilitación de los tramos viales son:

- Comercio y agroindustria: Reducirá tiempos de traslado y costos logísticos para productos agropecuarios, permitiendo a productores de Momil, Purísima y Chimá acceder a mercados más amplios sin intermediarios costosos. Esto podría revitalizar la agroindustria, atrayendo inversiones externas y generando empleo en transporte y procesamiento. También, esta intervención es vital para la agricultura familiar y la producción artesanal, sectores pilares de la economía local. Asimismo, los productores de Lorica y San Andrés de Sotavento podrán comercializar cosechas sin demoras, recuperando ventas perdidas y elevando ingresos en un 20-30% estimado en el corto plazo, basado en experiencias similares de rehabilitaciones de vías en el departamento.

- Turismo y artesanía: La vía conectará atractivos turísticos como el mar de San Bernardo del Viento y las playas de Moñitos con el interior, atrayendo visitantes a talleres artesanales de Tuchín (sombreros vueltiao) y San Andrés de Sotavento (elementos en caña flecha). Se espera un aumento en ingresos para hoteleros, restaurantes y artesanos, contrarrestando la deserción de turistas hacia el Golfo de Morrosquillo debido al mal estado actual de las Vías.

- Salud y educación: Reducirá la exposición al polvo, que causa enfermedades pulmonares en vendedores ambulantes y comunidades indígenas, y facilitará el acceso a centros médicos y escuelas en Purísima y Chimá. Esto promoverá equidad social en poblaciones vulnerables, fortaleciendo la cohesión comunitaria

9. POBLACIÓN AFECTADA Y POBLACIÓN OBJETIVO

9.1. Población afectada por el problema

200.084 sumatoria de la población de los municipios intervenidos- Fuente: Proyecciones estadísticas DANE 2025, con datos del Censo Nacional de Población y vivienda 2018, vigente.

9.2. Población Objetivo de intervención

200.084 sumatoria de la población de los municipios intervenidos- Fuente: Proyecciones estadísticas DANE 2025, con datos del Censo Nacional de Población y vivienda 2018, vigente.

10. OBJETIVOS GENERAL Y ESPECÍFICO

10.1. Objetivo General

Mejorar la intercomunicación terrestre en tramos viales estratégicos del departamento de Córdoba

10.2. Indicadores que miden el objetivo general

Indicador objetivo			**Tipo de fuente**	**Fuente de verificación**
Nombre del indicador	Unidad de Medida	Meta		
Kilómetros de vía a rehabilitar para mejorar la intercomunicación terrestre	kilómetros	49,139	Informe	Informe de gestión de la entidad

10.3. Relación entre causas y los objetivos específicos

Causas Directas	Objetivos Específicos
Deterioro de las vías secundarias	Mejorar el estado de las vías secundarias

Causas Indirectas	Objetivos Específicos
Deterioro de la superficie de rodadura	Mejorar la superficie de rodadura
Desatención de puntos críticos	Atender y tratar puntos críticos

11. ALTERNATIVA

11.1. Localización de la alternativa

a) TRAMO LORICA – CHINÚ

Los tramos que específicamente se van a intervenir con actividades de rehabilitación se relacionan con abscisas y coordenadas de inicio y fin para cada municipio en la siguiente tabla:

LORICA	INICIO K1+800; 1514030,107N - 1140752,491E FIN K4+140; 1513851,384N - 1143078,449E
PURISIMA	INICIO: K4+140; 1513851,384N - 1143078,449E FIN: K4+600; 1513859,95N - 1143538,369E INICIO: K5+000; 1513867,106N - 1143938,305E FIN: K6+000; 1513885,075N - 1144938,144E INICIO: K7+000; 1513902,951N - 1145937,984E FIN K7+700; 1513915,061N - 1146637,879E INICIO: K11+300; 1514220,722N - 1150206,062E FIN: K11+800; 1514339,561N - 1150691,734E INICIO: K11+900; 1514363,539N - 1150788,817E FIN: K12+100; 1514411,495N - 1150982,982E INICIO: K12+200; 1514435,474N - 1151080,065E FIN: K12+959; 1514582,238N - 1151821,558E
MOMIL	INICIO: K12+959; 1514582,238N - 1151821,558E FIN: K15+600; 1514399,166N - 1154456,202E INICIO: K16+700; 1514049,521N - 1155489,66E FIN: K18+500; 1513342,774N - 1157145,108E INICIO: K19+000; 1513144,901N - 1157604,287E FIN: K21+936; 1511760,673N - 1160168,94E
CHIMA	INICIO: K21+936; 1511760,673N - 1160168,94E FIN: K26+310; 1509199,163N - 1163623,305E
TUCHIN	INICIO: K26+310; 1509199,16N – 1163623,31E FIN: K29+000; 1508037,76N – 1166044,17E
SAN ANDRES DE SOTAVENTO	INICIO: K33+600; 1505763,356N - 1169441,678E FIN: K43+978; 1500374,311N - 1177351,606E
CHINÚ	INICIO: K43+978; 1500374,311N - 1177351,606E FIN: K49+200; 1500132,371N - 1182515,674E

TRAMOS A INTERVENIR							
INICIO			FIN			LONGITUD	MUNICIPIO
ABSCISA	ESTE	NORTE	ABSCISA	ESTE	NORTE		
K1+800	1.140.752,49	1.514.030,11	K4+140	1.143.078,45	1.513.851,38	2.340	LORICA
K4+140	1.143.078,45	1.513.851,38	K4+600	1.143.538,37	1.513.859,95	460	PURISIMA
K5+000	1.143.938,31	1.513.867,11	K6+000	1.144.938,14	1.513.885,08	1.000	PURISIMA
K7+000	1.145.937,98	1.513.902,95	K7+700	1.146.637,88	1.513.915,06	700	PURISIMA
K11+300	1.150.206,06	1.514.220,72	K11+800	1.150.691,73	1.514.339,56	500	PURISIMA
K11+900	1.150.788,82	1.514.363,54	K12+100	1.150.982,98	1.514.411,50	200	PURISIMA
K12+200	1.151.080,07	1.514.435,47	K12+959	1.151.821,56	1.514.582,24	759	PURISIMA
K12+959	1.151.821,56	1.514.582,24	K15+600	1.154.456,20	1.514.399,17	2.641	MOMIL
K16+700	1.155.489,66	1.514.049,52	K18+500	1.157.145,11	1.513.342,77	1.800	MOMIL
K19+000	1.157.604,29	1.513.144,90	K21+936	1.160.168,94	1.511.760,67	2.936	MOMIL
K21+936	1.160.168,94	1.511.760,67	K26+310	1.163.623,31	1.509.199,16	4.374	CHIMA
K26+310	1.163.623,31	1.509.199,16	K29+000	1.166.044,17	1.508.037,76	2.690	TUCHIN
K33+600	1.169.441,68	1.505.763,36	K43+978	1.177.351,61	1.500.374,31	10.378	SAN ANDRES DE SOTAVENTO
K43+978	1.177.351,61	1.500.374,31	K49+200	1.182.515,67	1.500.132,37	5.222	CHINU
TOTAL						36.000	

b) TRAMO SAN BERNARDO – LORICA

Los tramos que específicamente se van a intervenir con actividades de rehabilitación se relacionan con abscisas y coordenadas de inicio y fin para cada municipio en la siguiente tabla:

SAN BERNARDO	INICIO: K29+400; 1524621,38N - 1123750,32E FIN: K32+000; 1522416,81N - 1125103,16E
LORICA	INICIO: K33+500; 1521362,78N - 1126168,26E FIN: K38+100; 1518729.34N – 1129877.09E INICIO: K39+300; 1518255,76N - 1130978,96E FIN: K39+500; 1518174,56N - 1131161,73E INICIO: K41+500; 1517006,98N - 1132683,54E FIN: K46+000; 1514932,7N - 1136474,66E INICIO: K47+600; 1514194,7N - 1137894,29E FIN: K48+839; 1513521,95N - 1138888,79E

TRAMOS A INTERVENIR							
INICIO			FIN			LONGITUD	MUNICIPIO
ABSCISA	ESTE	NORTE	ABSCISA	ESTE	NORTE	(m)	
K29+400	1,123,750.32	1,524,621.38	K32+000	1,125,103.16	1,522,416.81	2600.00	SAN BERNARDO
K33+500	1,126,168.26	1,521,362.78	K38+100	1,129,877.09	1,518,729.34	4600.00	LORICA
K39+300	1,130,978.96	1,518,255.76	K39+500	1,131,161.73	1,518,174.56	200.00	LORICA
K41+500	1,132,683.54	1,517,006.98	K46+000	1,136,474.66	1,514,932.70	4500.00	LORICA
K47+600	1,137,894.29	1,514,194.70	K48+839	1,138,888.79	1,513,521.95	1239.00	LORICA
TOTAL						13139.00	

Factores analizados

I. **Comunicacione**s: Como parte importante del desarrollo del proceso de intercomunicación terrestre de los municipios, en especial en lo referente a la movilidad rural, se ha definido la localización del proyecto dada su importancia en el desarrollo de actividades económicas por su potencial productivo y, a su vez, por su impacto al beneficiar con una mejor infraestructura vial a los pobladores de las zonas de influencia del proyecto.

II. **Disponibilidad** de materiales y costo de la mano de obra: Por ser una zona en la cual se encuentran disponibles y se comercializan los materiales para la construcción de infraestructura, se toma de referencia este factor para la localización del proyecto, en cuanto a la mano de obra, el proyecto pretende generar algunos empleos que pueden ser llevados a cabo por gente de la región.

III. **Topografía**: La topografía de las vías analizadas cumple con los requerimientos técnicos que determinan su viabilidad, aunado a esto, las altas pendientes y el estado de las vías fueron consideradas como uno de los factores críticos para determinar la viabilidad y localización de la alternativa propuesta.

11.2. Descripción de la alternativa

La alternativa consiste en restablecer la transitabilidad de los usuarios con niveles adecuados de seguridad vial que favorece la integración regional, mediante la rehabilitación 49,139 kilómetros de los tramos viales Lorica - Chinú y San Bernardo - Lorica, que permita el mejoramiento funcional o estructural de pavimento asfaltico de carretera, corrigiendo las deficiencias funcionales y/o estructurales del mismo.

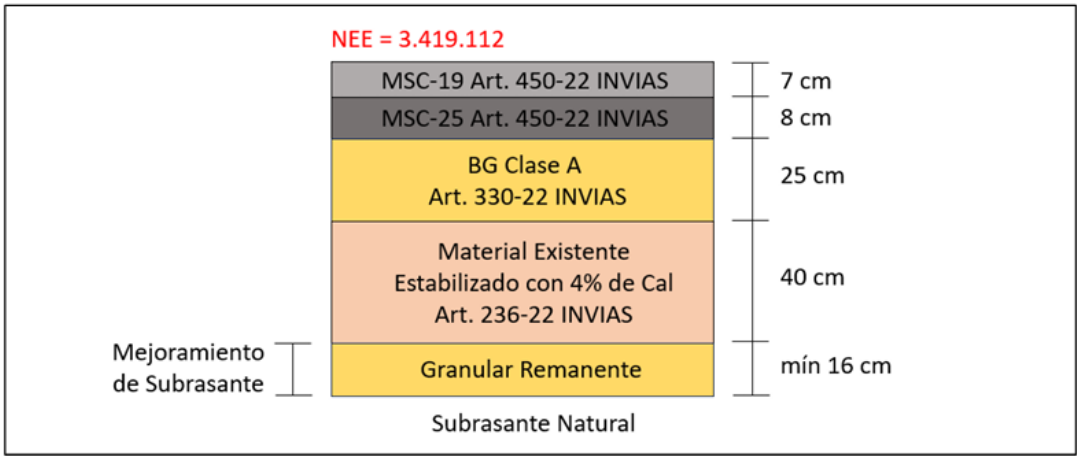
En ese sentido, la alternativa seleccionada para los tramos Lorica-Chinú y San Bernardo del Viento – Lorica para la rehabilitación del pavimento, requiere menor retiro del material existente y, además, se reutiliza el material existente optimizando así menores tiempos de ejecución y costos del proyecto. De esta manera, se aprovecha el 100 % del material existente ya sea en zonas de corte o relleno según los resultados del diseño geométrico, y se promueve una gestión sostenible de los recursos, se reduce el impacto ambiental mediante el empleo de materiales renovables y se apoya las políticas de economía circular.

Dicha estrategia de rehabilitación emplea el material existente (material fresado (RAP) + granular existente) estabilizado con cal al 4 % en un espesor de 40 cm, el cual modularmente se asemeja a un material de tipo subbase (SBG-A). Este procedimiento se concibe como una mejora a la corona del terraplén, con el objetivo de aumentar la capacidad de soporte y controlar los asentamientos de la estructura de pavimento. Sobre este material estabilizado con cal se dispondrá 25 cm de Base Granular Clase A, posteriormente, se instalará una capa de 15 cm de mezcla asfáltica, distribuidos en dos capas: una capa inferior de 8 cm conformada por mezcla MSC-25 y una capa superior de 7 cm de mezcla MSC-19, que funcionará como capa de rodadura.

La alternativa incluye la reconstrucción de cunetas y filtros longitudinales, así como la reparación de elementos estructurales de alcantarillas (No incluye la construcción alcantarillas nuevas). También se incluye la señalización vial horizontal y vertical, así como dispositivos de seguridad vial como las defensas metálicas y tachas reflectivas. La alternativa comprense las siguientes actividades: (Realizar obra preliminares y explanaciones, Construir afirmados, material estabilizado con cal y base granular. Realizar obras de señalización y seguridad vial, implementación de Plan de SST y Ambiente, Implementar Plan de Manejo de Tránsito, Realizar caracterización de la vía y Realizar interventoría del proyecto)

Sector Lorica – Chinú (Para todos los tramos homogéneos)

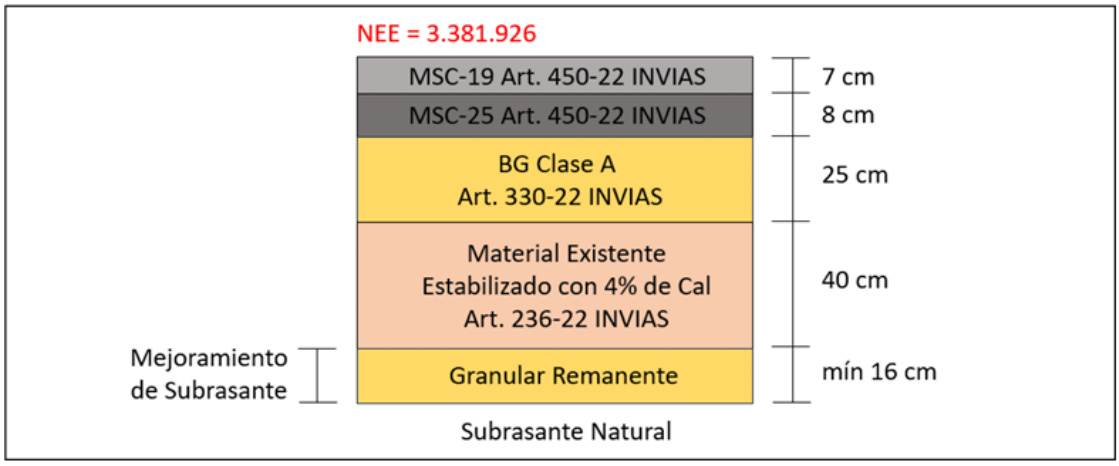
Ilustración 37. Sección Transversal Estructura de Pavimentos Recomendada



Fuente. Esta consultoría

Sector San Bernardo del Viento – Lorica (Para todos los tramos homogéneos)

Ilustración 38. Sección Transversal Estructura de Pavimentos Recomendada



Fuente. Esta consultoría

12. INGRESOS Y BENEFICIOS

Ahorro en gastos de mantenimiento de vehículos. La cantidad está medida como el número de vehículos que transitan al año por la vía.

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Número

Bien producido: FC inversión transporte

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción Cantidad: 680.104 vehículos por año, con un aumento del 10% anual

Descripción Valor Unitario: 350 mil pesos por mantenimiento incluye: (Cambio de filtro y cambio de aceite)

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
3	680.104,00	$350.000,00	$238.036.400.000,00
4	748.114,00	$350.000,00	$261.839.900.000,00
5	822.926,00	$350.000,00	$288.024.100.000,00
6	905.218,60	$350.000,00	$316.826.510.000,00
7	995.740,46	$350.000,00	$348.509.161.000,00
8	1.095.314,51	$350.000,00	$383.360.078.500,00
9	1.204.845,96	$350.000,00	$421.696.086.000,00
10	1.325.330,55	$350.000,00	$463.865.692.500,00
11	1.457.863,61	$350.000,00	$510.252.263.500,00
12	1.603.649,97	$350.000,00	$561.277.489.500,00

13. COSTO DE LA ALTERNATIVA

MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CORREDORES VIALES ESTRATÉGICOS
DEL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA
PRESUPUESTO OFICIAL

FECHA 5/09/2025

Nº	ITEM DE PAGO	ESPECIFICACIONES GENERAL	ESPECIFICACIONES PARTICULAR	DESCRIPCION	UND.	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
PRELIMINARES Y EXPLANACIONES								
1	230.1P		230P	Mejoramiento de la subrasante, incluye suministro y transporte del material de mejoramiento	m3	23,066.00	$ 314,334.00	$ 7,250,428,044.00
2	210.2.2			Excavación en material común de la explanación y canales	m3	189,943.00	$ 20,867.00	$ 3,963,540,581.00
3	230.1P		350.1P	Mejoramiento de la subrasante con cal	m3	179,436.00	$ 315,116.00	$ 56,543,154,576.00
Subtotal								**$ 67,757,123,201.00**
BASES, SUBBASES Y AFIRMADOS								
4	330.1.1	330 - 22		Base Granular clase A	m3	87,369.00	$ 414,871.00	$ 36,246,864,399.00
Subtotal								**$ 36,246,864,399.00**
PAVIMENTOS ASFÁLTICOS								
5	420.2	420 - 22		Riego de imprimación con emulsión asfáltica CRL-57	m2	393,112.00	$ 6,852.00	$ 2,693,603,424.00
6	421.1	421 - 22		Riego de liga con emulsión asfáltica CRR-60	m2	343,973.00	$ 3,078.00	$ 1,058,748,894.00
7	450.1P.1			Mezcla en caliente MSC-25	m3	27,483.20	$ 2,046,912.00	$ 56,255,691,878.00
8	450.2P.1			Mezcla en caliente MSC-19	m3	24,049.80	$ 2,046,912.00	$ 49,227,824,218.00
9	460.1P		460P	Fresado de pavimento asfáltico	m3	44,716.00	$ 165,772.00	$ 7,412,660,752.00
Subtotal								**$ 116,648,529,166.00**
ESTRUCTURAS Y DRENAJES								
10	630.4.2	630 - 22		Concreto resistencia f'c 21 MPa	m3	5,327.30	$ 1,580,220.00	$ 8,418,306,006.00
11	640.1			Acero de Refuerzo fy 4200 kg/cm2	kg	170,274.6281	$ 10,439.00	$ 1,777,496,843.00
12	673.1.1			Geotextil NT-2500	m2	68,810.00	$ 18,056.00	$ 1,242,433,360.00
13	642.2.1			Cinta PVC O-22 ó Equivalente	m	32.80	$ 92,672.00	$ 3,039,642.00
14	630.1.6			Concreto resistencia f'c 14 MPa	m3	3.20	$ 1,223,441.00	$ 3,915,011.00
15	673.2.1		Particular	Material granular drenante Sec 1	m	14,029.00	$ 233,400.00	$ 3,274,368,600.00
16	673.2.2		Particular	Material granular drenante Sec 2	m	1,020.00	$ 356,467.00	$ 363,596,340.00
17	673.2.3		Particular	Material granular drenante Sec 3	m	500.00	$ 504,156.00	$ 252,078,000.00
18	673.2.4		Particular	Material granular drenante Sec 4	m	269.00	$ 587,238.00	$ 157,967,022.00
Subtotal								**$ 14,719,559,462.00**
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDA VIAL								
19	700.1	700 - 22		Línea de demarcación con pintura en frío	m	262,731.00	$ 4,730.00	$ 1,242,717,630.00
20	700.3	700 - 22		Marca vial con pintura en frío	m2	1,643.10	$ 55,559.00	$ 91,288,993.00
21	701.1	701 - 22		Tacha reflectiva bidireccional o unidireccional	u	38,411.00	$ 22,668.00	$ 870,700,548.00
22	710.1.1	710 - 22		Suministro e instalación de señal vertical de tránsito tipo SP, SR y SI de 75 cm x 75 cm con lámina retrorreflectiva tipo IX o superior	u	884.00	$ 806,166.00	$ 712,650,744.00
23	730.1	730 - 22		Defensa Metalica	m	5,058.00	$ 1,386,850.00	$ 7,014,687,300.00
Subtotal								**$ 9,932,045,215.00**
							SUBTOTAL BÁSICO	**$ 245,304,121,443.00**
							IMPLEMENTACIÓN DE PLAN DE SST Y AMBIENTE	**$ 362,652,250.00**
							CARACTERIZACIÓN VIAL	**$ 213,178,612.00**
							PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	**$ 2,401,040,018.00**
							INTERVENTORÍA	**$ 7,627,036,839.00**
							VALOR TOTAL PROYECTO	**$ 255,908,029,162.00**

DESCRIPCION		PORCENTAJE
ADMINISTRACION	A=	26.00%
IMPREVISTO	I=	1.00%
UTILIDAD	U=	5.00%
TOTAL A.I.U	**A.I.U.=**	**32.00%**

JORGE ANTONIO GONZÁLEZ AYUS

Ingeniero Civil MP22202-110769COR

CILIA TOBIAS CARRASCAL
Secretaria de Infraestructura
Departamento de Córdoba

14. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

