CMA-SIN-0009-2026

ANEXO 1
ANEXO TÉCNICO INTERVENTORÍA

INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA EL MEJORAMIENTO DEL TRAMO VIAL QUE DEL CORREGIMIENTO DE ARJONA CONDUCE A LA CABECERA DEL MUNICIPIO DE ASTREA EN LIMITES CON EL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA PERMITIENDO LA INTERCONEXIÓN VIAL PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AGRÍCOLA Y TURÍSTICO DE LA SUBREGIÓN FUNCIONAL 47 DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR.

1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO A REALIZAR LA INTERVENTORÍA

La intervención en el tramo consiste en el mejoramiento de una vía terciaria de 7,840 kilómetros, con un ancho de calzada existente de 6 metros sin bermas ni cunetas. Carpeta de rodadura en terreno concreto asfaltico en malas condiciones. La velocidad de transito actual del tramo en estudio es de 30 km/h donde el estado de la actual carpeta de rodadura permite continuidad en la movilidad y el tipo de terreno del tramo es clasificado como plano, con un ancho de calzada actualmente de 6 metros sin bermas ni cunetas. Carpeta de rodadura en pavimento asfaltico en malas condiciones.

2. DETALLE DEL PROYECTO AL CUAL SE REALIZARÁ LA INTERVENTORÍA

Debido a lo extenso del territorio existen tramos relevantes para la red vial del departamento aun sin intervención alguna y otras con alto grado de deterioro debido a la falta de mantenimiento y cumplimiento de la vida útil de su estructura de pavimento, lo que está generando dificultad en la movilidad de bienes y personas, generando una regresión en el avance de las poblaciones y el territorio en general, en los ámbitos comerciales, de tránsito, seguridad, trayendo consigo el desmejoramiento de las condiciones en calidad de vida, generando así incremento en las necesidades básicas de la población.

Actualmente hay dificultad en la intercomunicación terrestre en el tramo vial que del corregimiento de Arjona conduce a la cabecera del municipio de Astrea en límites con el departamento del Magdalena afectando el desarrollo económico, social, agrícola y turístico en la subregión funcional 47 en el departamento del Cesar, afectando de esta manera los municipios de Agustín Codazzi, Astrea, Bosconia, El Paso, San Diego, Valledupar, presentando entonces de esta manera problemas en la movilidad y bajo servicio en la vías, por lo que se encuentran con restricción de tránsito, considerando la construcción sin consideraciones técnicas con materiales que no cumplen las especificaciones técnicas para este tipo de vías y la baja calidad y periodicidad del mantenimiento, adicionalmente el deterioro generado en estos sitios muestra un sector muy inestable y representa un riesgo para los vehículos que por allí transitan, además de acarrear problemas de orden económico y disminución del nivel de vida de los habitantes de su área de influencia, ya que se tienen grandes pérdidas por las dificultades en el transporte de los productos agrícolas y ganaderos que se producen y que son una fuente de ingresos en la actualidad, lo que genera que las familias que viven de la agricultura, la ganadería y el comercio, estén obligadas a desarrollar sus actividades diarias en espacios intransitables por la ausencia de vías óptimas para el transporte de estos productos que son su fuente de ingresos.

De igual manera esta situación genera aumento en los tiempos de viaje, daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público que transitan en el sector y una baja comercialización de los productos en los Municipios de la región, ocasionando con todo esto un aumento en los tiempos de viaje, altos costos de mantenimiento vehicular, y un aumento en la pérdida de Productos; lo que a su vez repercute en el inoportuno acceso de la población a los servicios médicos, servicios deportivos, educativos etc., el mal estado de la vía trae consigo en tiempos de invierno el estancamiento de agua debido a los deficientes drenajes, lo que genera un aumento en la reproducción de zancudos y demás plagas, los altos costos de movilización y el estancamiento en el desarrollo económico de los municipios.

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

A todo esto, hay que sumar que las administraciones anteriores del Municipio de Astrea encontraron una fuerte deficiencia de proyectos de pavimentación de vías, por lo que se requiere de una inmensa intervención por parte de los municipios con la concurrencia del Gobierno Departamental y el Gobierno Nacional, ya que en aras de continuar con el crecimiento del Departamento y por ende las Regiones es indispensable acometer acciones que permitan mejorar el tráfico vehicular. Adicional a esto hay deficiencia en vías que permitan conectar los centros de producción agropecuarios de la subregión con los principales centros poblados de la misma y con el resto de la nación, lo que dificulta el desarrollo regional, la integración de los mercados, la competitividad del territorio y la integración de la comunidad.

Las consecuencias que ha generado el mal estado de las vías afectando el desarrollo económico, social, agrícola y turístico en la subregión funcional 47 en el Departamento del Cesar son:

• Aumento en los tiempos de viaje: Los vehículos que atraviesan las vías deben ir a una velocidad menor debido a los hundimientos, baches y la cantidad de huecos que se crean en los tiempos de lluvia por el deterioro de la carpeta de rodadura que proteja y garantice un tránsito vehicular regular en el tramo vial. Este deterioro genera que los vehículos de servicio público y particulares tarden más tiempo en sus desplazamientos o que en ocasiones sea intransitable algunos tramos puntuales de las vías.

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

• Accidentes: El deficiente estado de las vías, generan accidentes aumentando los índices de accidentabilidad en esta zona del Departamento, así mismo, las secciones actuales son demasiado angostas para el flujo y para el tipo de vehículos que por ahí transitan, ya que no está acorde con la sección recomendada para este tipo de vías según el manual de diseño de carreteras y los vehículos particulares conviven con vehículos pesados de gran tamaño generan un riesgo adicional para los beneficiarios del tramo.

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

CONDICIÓN ACTUAL DE LA VIA DIAGNOSTICO TRAMO ARJONA - ASTREA

La vía se encuentra ubicada espacialmente en su K0+180 sobre la vía que del centro poblado del corregimiento de Arjona conduce a la cabecera municipal del municipio de Astrea, a en una distancia de 7,84 kilómetros, el tramo vial transcurre de principio a fin sobre un terreno plano, recorriendo una extensa zona de planicies. Actualmente funciona como una vía terciaria. La vía presenta oxidación de la carpeta asfáltica y fisuramiento por causa de la contracción térmica debido a las condiciones climáticas de alta temperatura principalmente y por una inadecuada selección del tipo de asfalto para esta vía teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, adicional a esto, presenta depresiones o hundimientos, desintegración de bordes, parches en la parte final del tramo, pérdida de la película ligante y de manera muy marcado la no existencia de bermas en todo el tramo La sección transversal existente a lo largo del corredor, se encuentra sin bermas y sin cunetas, tiene un ancho aproximado de 6 m. No se observa señalización y/o indicaciones viales de ningún tipo.

Las temporadas intensas y prolongadas de lluvias que han expuesto aún más los problemas presentados en el corredor como un drenaje superficial deficiente, además de la falta de mantenimiento a través de los años. Todos estos factores ponen en riesgo el tránsito de vehículos particulares y de los productos agrícolas y pecuarios, entre otros, generados en el corredor vial, generan altos costos en mantenimiento vehicular y genera el estancamiento en el desarrollo económico de la población y la subregión en general. De forma general se muestra la situación descrita anteriormente en las siguientes imágenes, esto se detalla en el informe de auscultación visual.



ABSCISA K1+900



ABSCISA K5+300



ABSCISA K4+900



ABSCISA K5+900



ABSCISA K3+000



ABSCISA K4+000





Actualmente funciona como una vía terciaria, que se encuentra pavimentada y la superficie de rodadura en pavimento asfaltico, el cual presenta mal estado debido a las condiciones climáticas de la zona y la erosión causada por el alto flujo de vehículos que transitan por la misma. La sección transversal existente a lo largo del corredor, se encuentra sin bermas y sin cunetas, tiene un ancho aproximado de 6 m y presenta una señalización deficiente a lo largo de todo el tramo.

Problema central

Dificultad en la intercomunicación terrestre en el tramo vial que del corregimiento de Arjona conduce a la cabecera del municipio de Astrea en límites con el departamento del Magdalena afectando el desarrollo económico, social, agrícola y turístico en la subregión funcional 47 en el Departamento del Cesar.

Municipio	Tramo	Longitud (Km)	Estado
Astrea	Arjona - Astrea	7,840	Vía en pavimento asfaltico en mal estado.
TOTAL		**7,840**	

Magnitud del Problema.

Tiempo de desplazamiento por el deteriorado estado del tramo vial que del corregimiento de Arjona conduce a la cabecera del municipio de Astrea en límites con el Departamento del Magdalena es de 30 minutos promedio para un trayecto de 7,840 km, los cuales se encuentran en mal estado.

Antecedentes

El Departamento del Cesar, en los últimos periodos ha pretendido optimizar su infraestructura vial regional, con el propósito de mejorar la calidad de vida de los Cesarenses, garantizando la interconectividad modal, aportando a la seguridad, maximizando el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del territorio, estabilizando la convivencia de los diferentes grupos étnicos y desarrollando una economía incluyente y competitiva que dé autonomía y permita alcanzar los máximos estándares de desarrollo humano.

Es por ello que, desde la Gobernación del Cesar, se han venido articulando con los distintos municipios y el Ministerio de Transporte, como representante del gobierno nacional en procura de optimizar las

dinámicas que proporcionan desarrollo, la estructuración del PLAN VIAL DEPARTAMENTAL DEL CESAR 2020-2030 con el fin de desarrollar una infraestructura vial competitiva que permita la apertura y el sostenimiento de mercados locales, regionales, nacionales e internacionales, fortaleciendo la economía de nuestro departamento.

Por lo anterior el departamento del Cesar vio la necesidad de ejecutar CONTRATO ELECTRONICO DE CONSULTORIA No 2021010010 del 26 de febrero del 2021, entre GEICOL S.A.S., y el departamento del Cesar para tener insumos técnicos para seguir el fortalecimiento de la red vial secundaria y terciaria del departamento del Cesar.

Por lo tanto, el proyecto comprende el mejoramiento de 7,840 kilómetros de la red vial regional, producto de la consultoría mencionada anteriormente en busca de un territorio comunicado con infraestructura de calidad en pro de la generación de oportunidades para la población, brindando desarrollo humano integral, superando así desigualdades, eliminando inequidades y construyendo un territorio ordenado con un desarrollo urbanístico y crecimiento económico.

Este proyecto tiene como finalidad ejecutar los resultados de estudios y diseños para tramos viales del departamento del Cesar, que actualmente se encuentran con su malla vial deteriorada, enfocado en la atención prioritaria de los corredores viales a su cargo, sin perder de vista el pésimo estado en que se encuentran algunas vías que se han considerado como estratégicas para el desarrollo del territorio y por ende el apoyo al crecimiento de sus comunidades.

Como referente reciente en cuanto a inversiones realizadas en la red vial regional buscando mejorar la integración con el mejoramiento de los distintos tramos viales que confluyen en esta zona de frontera con el departamento del Magdalena y cercanías con el departamento del Bolívar se presentan apartes de noticias que evidencia el contexto regional de los últimos años.

Justificación

En el actual contexto global la red vial se constituye en un factor determinante en la definición de la competitividad de una región, siendo así, que el desarrollo, mantenimiento, fortalecimiento y mejoramiento de la infraestructura vial es uno de los principales temas a incorporar en la planeación del desarrollo territorial.

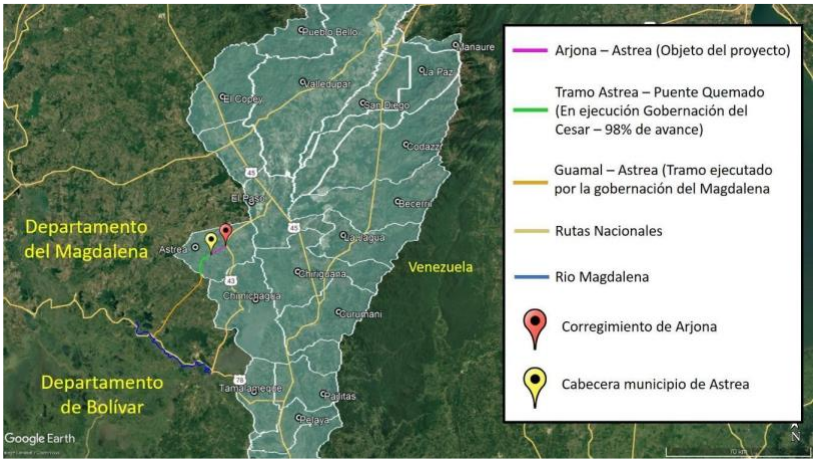
Mejoramiento del tramo vial que del corregimiento de Arjona conduce a la cabecera del municipio de Astrea en límites con el departamento del Magdalena permitiendo la interconexión vial para el desarrollo económico, social, agrícola y turístico de la subregión funcional 47 del departamento del Cesar, constituye la propuesta para priorizar las inversiones relacionadas con el Plan Vial Departamental, a fin de mejorar la integración vial, favoreciendo la conectividad y el dinamismo de flujos de transporte de bienes, mercancías y personas, que a su vez impacten y coadyuven en el fortalecimiento de la competitividad económica del Departamento y especialmente de los municipios pertenecientes a la subregión funcional (Agustín Codazzi, Astrea, Bosconia, El Paso, La Paz, San Diego, Valledupar)

El propósito central es mejorar las condiciones de operación de la vía, ampliando la sección transversal existente y construir una estructura de pavimento nueva, de tal manera que se garantice a los usuarios una vía con excelentes condiciones de transitabilidad y seguridad en cualquier época del año, con calidad técnica en concordancia con los estándares de diseño en todas las áreas de infraestructura vial vinculadas al corredor, sin que esto implique altos costos de mantenimiento a fin de mejorar la integración vial departamental.

El departamento del Cesar presenta una fuerte dependencia en sus vías rurales para la conexión entre sus municipios y el desarrollo de sus principales actividades económicas, como la agricultura, el comercio, el turismo y el transporte de bienes y servicios, Sin embargo, estas vías han sido históricamente deficientes en su infraestructura, afectando de manera significativa el desarrollo regional y limitando las oportunidades de crecimiento económico y social.

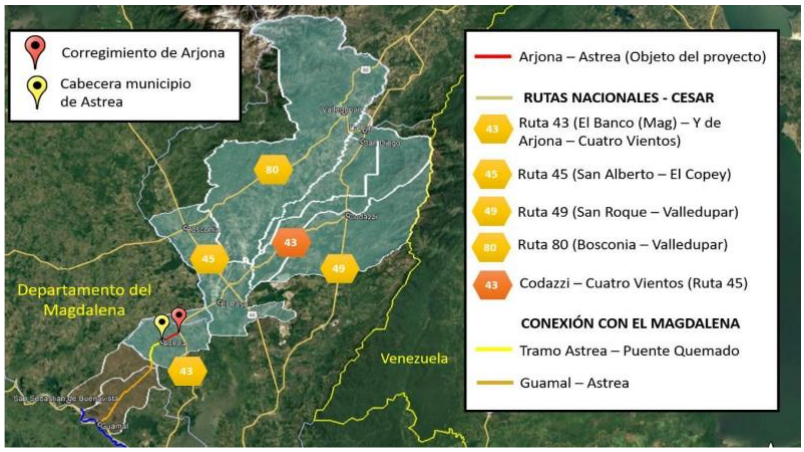
La cabecera municipal de Astrea, ubicada en una zona estratégica del departamento del Cesar, y puerta de entrada al sur del departamento del Magdalena depende de manera crucial de una vía en buen estado para integrarse de forma efectiva a la dinámica regional. Mejorar el tramo vial Arjona–Astrea permite fortalecer la competitividad territorial, pues facilita la movilidad de bienes y personas, reduce los tiempos y costes de transporte y mejora la capacidad del municipio para colocar sus productos agrícolas y pecuarios en mercados más amplios. Una carretera funcional también garantiza un acceso más oportuno a servicios esenciales como educación, salud y comercio, contribuyendo al bienestar social y permitiendo que la población se articule mejor con las oportunidades económicas del departamento y del país.

Es especialmente relevante destacar que Astrea es la única cabecera municipal del Cesar que no cuenta con una vía en condiciones óptimas de conectividad, mientras que la mayoría de municipios del departamento son atravesados por corredores nacionales. En este contexto, el tramo Arjona–Astrea se convierte en su conexión vital hacia la Ruta Nacional 43, integrándola plenamente con el resto del Cesar y la red vial nacional, así como mejorando la conexión con el sur del departamento del Magdalena, especialmente con los municipios de San Sebastián de Buenavista y Guamal, los cuales dependen de manera directa con el municipio, por lo que este tramo vial es de crucial importancia para la conexión interdepartamental por lo que La intervención de esta vía no solo subsana una brecha histórica de infraestructura, sino que impulsa la cohesión territorial, promueve la productividad regional y fortalece la equidad en el acceso a oportunidades para sus habitantes.



La subregión funcional N.º 47, donde se encuentra el municipio de Astrea, municipio donde se encuentra localizado nuestro tramo vial, en la zona noroccidente del departamento, son zonas estratégicas dentro del Cesar debido a su potencial en el sector agropecuario. No obstante, la falta de intervención en las vías ha restringido el acceso a mercados, dificultando la movilidad de productos agrícolas y limitando el flujo de habitantes y visitantes de la zona.

• Fortalecimiento del encadenamiento productivo



La intervención del tramo vial Arjona–Astrea tiene un impacto directo en la dinámica económica y social de la Subregión Funcional 47 (Agustín Codazzi, Astrea, Bosconia, El Paso, La Paz, San Diego y Valledupar), al integrarla de manera más eficiente con los corredores nacionales que conectan a estos municipios. Una vía en buenas condiciones permite que los productos agropecuarios de Astrea —zona de fuerte vocación agrícola y ganadera— se movilicen con mayor facilidad hacia los mercados del norte del Cesar, especialmente hacia Valledupar, Bosconia y Agustín Codazzi, donde existen centros de acopio, comercialización y transformación. Esto fortalece los encadenamientos productivos regionales y reduce los costos logísticos, generando mayor competitividad para los productores locales y ampliando las oportunidades de intercambio dentro de la subregión.

Además, este mejoramiento vial contribuye a consolidar la cohesión territorial del departamento, ya que el tramo Arjona–Astrea sirve como enlace clave entre la cabecera municipal y la red de vías nacionales que articulan los demás municipios de la Subregión Funcional 47. Al asegurar una conexión fluida con estos corredores, se facilita el acceso a servicios esenciales, la movilidad laboral y estudiantil, y la integración de Astrea en los flujos económicos y sociales del Cesar. En conjunto, la intervención de esta vía no solo beneficia al municipio directamente, sino que fortalece la competitividad y la eficiencia logística de toda la subregión, potenciando el desarrollo equilibrado y sostenible del territorio

El tramo vial a intervenir cumple un papel fundamental en la interconexión regional, facilitando la comunicación entre comunidades y el transporte de bienes y personas. Actualmente, su estado deficiente genera impactos negativos en la economía local, el acceso a servicios básicos y la seguridad vial. Los agricultores enfrentan altos costos de transporte debido a la deteriorada infraestructura vial, lo que reduce su rentabilidad y limita su acceso a mercados competitivos. La conectividad deficiente restringe la llegada de insumos y la salida de productos, afectando la cadena de suministro y disminuyendo el dinamismo económico. Las afectaciones en la movilidad afectan la calidad de vida de las comunidades ya que los pobladores de estas zonas deben enfrentar largos tiempos de desplazamiento y altos costos de transporte para acceder a servicios esenciales como salud, educación y comercio. Así mismo la precariedad de la infraestructura contribuye a la ocurrencia de accidentes de tránsito y el deterioro de vehículos, elevando los riesgos para los habitantes y transportistas.

Cabe resaltar que el Departamento del Cesar fue territorio de conflicto armado, entre esos el municipio de Astrea. Aquí se asentaron grupos armados como las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), Paramilitares, Grupos Guerrilleros, Ejército de Liberación Nacional (ELN), disputándose poder y

territorio ocasionando caos y temor en la comunidad lo que genero caos y temor por parte de la Comunidad para movilizarse por entre centros poblados y las zonas rurales circundantes a estos, incluso movilizarse internamente en el municipio (Inseguridad). Esto conllevó en retraso económico y disminución de oportunidades de las comunidades, disminución de la actividad económica ganadera y agropecuaria, muertes y desplazamiento masivo de la comunidad, crisis y fragmentación social y sometimiento al abuso de la comunidad por parte de los grupos ilegales. Estos aspectos afectan la económica de los pobladores no solo de estos centros poblados, sino también el desarrollo de la región en general por el aumento en el precio de los productos, aumento en los costos de movilización y disminución de inversión económica en los Municipios del Departamento de la subregión funcional 47.

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

La ejecución del mejoramiento de esta vía entre el corregimiento de Arjona y la cabecera municipal del municipio de Astrea traerá consigo beneficios tangibles que transformarán el desarrollo de la subregión funcional N.º 47 como lo son:

• Impulso al desarrollo agropecuario y comercial: Reducir los costos de transporte y mejorar la logística de distribución permitirá fortalecer el sector productivo, facilitando la comercialización y mejorando la competitividad de los productos locales.

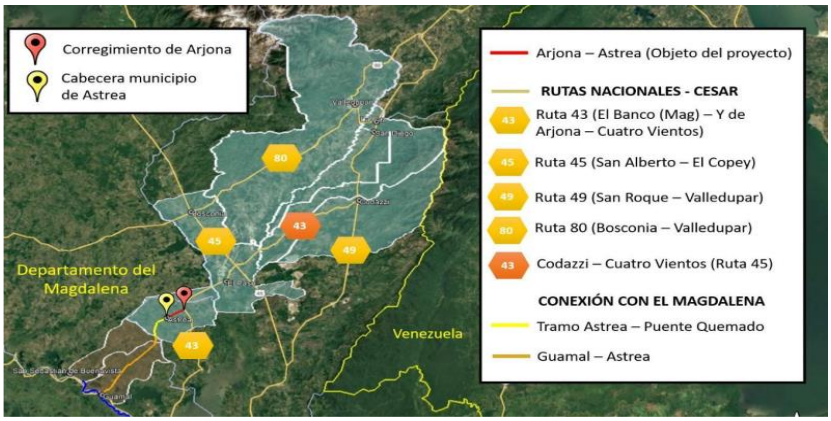
• Dinamización del turismo: Con vías en condiciones óptimas, se potenciará la llegada de turistas, aumentando los ingresos para la región y fortaleciendo la economía local mediante la creación de empleos en sectores conexos como hotelería, gastronomía y guías turísticos.

• Mejora en la calidad de vida: La población tendrá un mejor acceso a servicios de salud y educación, reduciendo tiempos y costos de desplazamiento, y asegurando una mayor equidad en la provisión de estos servicios.

• Seguridad vial y reducción de accidentes: La renovación de la infraestructura permitirá condiciones más seguras para el transporte de carga y pasajeros, reduciendo riesgos y contribuyendo a la protección de la vida.

CONECTIVIDAD SUBREGION FUNCIONAL 47 ARJONA – ASTREA

La vía se encuentra ubicada espacialmente en su K0+180 sobre el corregimiento de Arjona, y transcurre por territorio del municipio de Astrea hasta el K8+020 hasta llega a la cabecera de este municipio, el tramo vial transcurre de principio a fin sobre zona plana de extensas planicies con un alto desarrollo agropecuario, principal actividad productiva de la zona y fuente de ingresos de los habitantes del sector. Actualmente funciona como una vía terciaria, se encuentra con una carpeta asfáltica en un avanzado estado de deterioro, dificultándose por partes identificar la existencia de esta, esto sumado al mal estado acumulado por las condiciones climáticas de la zona y la falta de mantenimiento de la infraestructura existente.



La conexión del tramo vial Arjona–Astrea con la Ruta Nacional 43 (El Banco – Y de Arjona – Cuatro Vientos) es fundamental para integrar a Astrea con uno de los corredores más importantes del centro–norte del país. Esta ruta permite la articulación directa hacia El Banco y la zona fluvial del Magdalena, además de conectar con Cuatro Vientos, un nodo estratégico que distribuye flujos hacia el interior del Cesar. Gracias a esta conexión, los productos agrícolas y pecuarios de Astrea pueden moverse de forma más eficiente hacia mercados intermunicipales y nacionales, reduciendo tiempos de viaje y mejorando la competitividad de los productores locales.

La articulación con la Ruta 45 (San Alberto – El Copey) permite enlazar a Astrea con un corredor que recorre transversalmente el Cesar y comunica con importantes zonas productivas del centro del país.

Esta conexión facilita el tránsito hacia centros logísticos y agroindustriales ubicados en San Alberto, Aguachica y otras áreas de influencia, ampliando las posibilidades comerciales para los productos provenientes del municipio. Además, fortalece el flujo de insumos y servicios hacia Astrea, beneficiando la economía local y regional.

La relación del tramo Arjona–Astrea con la Ruta 49 (San Roque – Valledupar) incrementa la capacidad de integración de Astrea con la capital departamental, Valledupar, que concentra servicios educativos, sanitarios, administrativos y comerciales. Esta conexión promueve una mayor movilidad de personas y bienes, fortaleciendo los encadenamientos productivos, especialmente en el sector agrícola. Asimismo, facilita que la producción de Astrea llegue con mayor facilidad a mercados urbanos de mayor escala.

En el caso de la Ruta 80 (Bosconia – Valledupar), la intervención del tramo facilita el acceso al eje Bosconia–Valledupar, uno de los corredores más dinámicos del Cesar, donde se concentran actividades de transporte, comercio y servicios. Bosconia, al ser un importante punto de enlace hacia la Costa Caribe, brinda oportunidades fundamentales para conectar la producción de Astrea con mercados costeros y puertos estratégicos, impulsando la competitividad del municipio y la subregión.

El enlace con el corredor Codazzi – Cuatro Vientos (Ruta 45) complementa la integración territorial de Astrea con los municipios del norte del Cesar, especialmente Agustín Codazzi, que es un referente en producción agrícola y agroindustrial. Esta conexión permite la interacción comercial entre productores, facilita la movilidad de mercancías y consolida un eje logístico esencial para la Subregión Funcional 47. A través de Cuatro Vientos, se generan además conexiones estratégicas hacia múltiples rutas nacionales, potenciando aún más la articulación regional.

Finalmente, la importancia de que el tramo Arjona–Astrea facilite la conexión con los municipios de San Sebastián de Buenavista y Guamal (Magdalena) radica en que se fortalecen los flujos interdepartamentales entre zonas de producción agrícola, pesquera y ganadera. Estos municipios del Magdalena mantienen relaciones comerciales naturales con el Cesar, y una vía en buen estado permite consolidar estos vínculos, facilitar el intercambio de productos y servicios, y mejorar el acceso a mercados complementarios. Con esta integración, se dinamiza el desarrollo económico de ambas regiones y se refuerza la cohesión territorial entre el Cesar y el Magdalena.

El sector agropecuario es uno de los pilares económicos de la subregión funcional 47, y el mejoramiento de la vía facilitará la movilización de insumos agrícolas, maquinaria y productos hacia y desde las zonas de producción. Los agricultores y ganaderos podrán transportar con mayor eficiencia productos como carne bovina, leche y sus derivados, cultivos de arroz, plátano y frutas tropicales, maíz, entre otros. Esto mejorará la rentabilidad del sector, aumentará la productividad y permitirá una mayor integración de los productores a cadenas de valor regionales y nacionales. La reducción de los costos logísticos fomentará la expansión de los cultivos y el crecimiento de la ganadería, asegurando un mayor dinamismo económico.

La mejora de la vía también fortalecerá la seguridad ciudadana al permitir una mayor presencia y acción de las autoridades en la región. Históricamente, esta zona ha sido golpeada por el conflicto armado, lo que ha generado rezagos en su desarrollo económico y social. Sin embargo, la pavimentación de este tramo vial permitirá fortalecer la competitividad regional al incentivar la inversión y generar confianza en la población y en los actores productivos. La mejora de la conectividad facilitará la reactivación económica, permitiendo la llegada de nuevas iniciativas empresariales y la expansión de los mercados locales iniciando con los municipios vinculados a la subregión funcional 47 y de ahí escalar hasta llegar a mercados nacionales e internacionales por la privilegiada ubicación. Además, una infraestructura vial adecuada contribuirá a la seguridad ciudadana, permitiendo un mayor despliegue de las fuerzas de orden y reduciendo las condiciones que favorecen la violencia y el desplazamiento forzado.

El proyecto de obra al cual se le realizará interventoría corresponde a "**MEJORAMIENTO DEL TRAMO VIAL QUE DEL CORREGIMIENTO DE ARJONA CONDUCE A LA CABECERA DEL MUNICIPIO DE ASTREA EN LIMITES CON EL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA PERMITIENDO LA INTERCONEXIÓN VIAL PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AGRÍCOLA Y TURÍSTICO DE LA SUBREGIÓN FUNCIONAL 47 DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR**" el cual se encuentra publicado en la plataforma SECOP II.

A continuación, se presentan los datos del proceso al cual se realizará interventoría:

Objeto del Proceso de Selección de Obra: MEJORAMIENTO DEL TRAMO VIAL QUE DEL CORREGIMIENTO DE ARJONA CONDUCE A LA CABECERA DEL MUNICIPIO DE ASTREA EN LIMITES CON EL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA PERMITIENDO LA INTERCONEXIÓN VIAL PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AGRÍCOLA Y TURÍSTICO DE LA SUBREGIÓN FUNCIONAL 47 DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR.

Número de Proceso: **LOP-SIN-0006-2026**

Recomendaciones:

Enlace SECOP II:

https://www.colombiacompra.gov.co/secop/consulte-en-el-secop-ii

Recomendaciones:

a) Ingresar al Enlace arriba relacionado.
b) Digitar en Entidades Estatales GOBERNACION DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR
c) En el campo “Numero de Proceso”, digitar el consecutivo del proceso de obra ya enunciado.

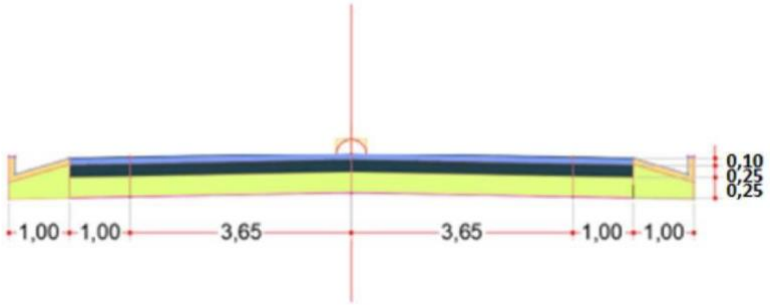
2.1 Alcance

Las actividades sobre las cuales se va a ejercer la interventoría son las siguientes:

La intervención en el tramo consiste en el mejoramiento de una vía terciaria de 7,840 kilómetros, con un ancho de calzada existente de 6 metros sin bermas ni cunetas. Carpeta de rodadura en terreno concreto asfaltico en malas condiciones. La velocidad de transito actual del tramo en estudio es de 30 km/h donde el estado de la actual carpeta de rodadura permite continuidad en la movilidad y el tipo de terreno del tramo es clasificado como plano, con un ancho de calzada actualmente de 6 metros sin bermas ni cunetas. Carpeta de rodadura en pavimento asfaltico en malas condiciones.

En general, al ser un tramo en terreno plano las condiciones existentes permiten que el diseño se ajuste a los parámetros establecidos de acuerdo el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras 2008 del INVIAS en cuanto a la velocidad de diseño de 60 Km/, se realizó una ampliación de la sección transversal de la vía en 3,30 m para garantizar los parámetros de seguridad vial y la presencia de cunetas de 1 m en ambos lados para controlar problemas de erosión por aguas de escorrentía que circulan en el tramo. En tramos donde se presentan bajas pendientes causantes de empozamientos de agua, se tuvo especial cuidado en garantizar el parámetro de pendiente mínima por drenaje de 0.50% expuesto en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras 2008.

Sección transversal típica



PARAMETROS DE DISEÑO GEOMÉTRICO		
	PARÁMETRO	**VALOR**
1	Clasificación de la carretera	terciaria
2	Tipo de terreno	Plano
3	Velocidad de diseño	60 km/h
4	Ancho de calzada	9.30 m
5	Número de carriles	2
6	Ancho de carril	3.65 m
7	Berma	1m
8	Cunetas	1m
9	Radio mínimo de giro	113 m
10	Peralte máximo	8%
11	Pendiente máxima relativa de la rampa de peraltes	0.60%
12	Pendiente mínima relativa de la rampa de peraltes	0.37%
13	Pendiente máxima	8%
14	Pendiente mínima	0.50%
15	Longitud mínima de tangente vertical	170m
16	Bombeo	2.00%
17	K min curva convexa	11
18	K min curva cóncava	18
19	K máx. curva vertical	50
20	Distancia de Visibilidad de Parada	85
21	Distancia de Visibilidad de Adelantamiento	410
22	Talud de corte	0.5H:1V
23	Talud de relleno	1H: 1V

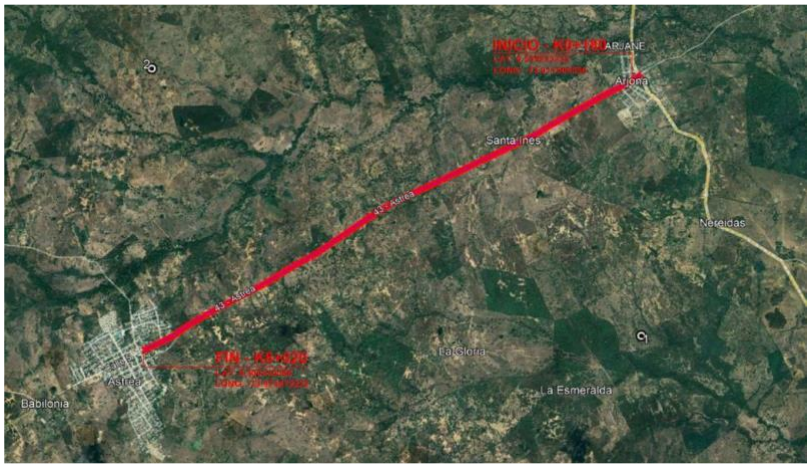
OBRAS HIDRAULICAS A CONSTRUIR

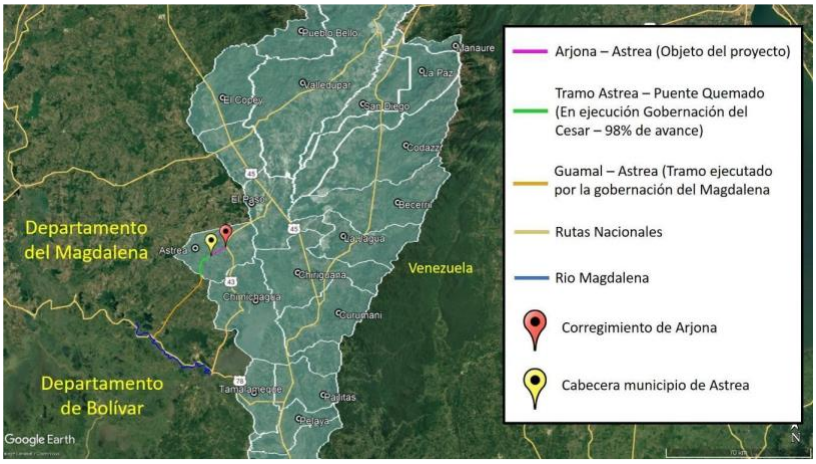
No.	ABS.	TIPO DE OBRA	CBE	CBS	COTA RASANTE	COTA TERRENO	OBSERVACIONES
1	0+370	Box1,00x1,00 m	64,21	64,11	65,36	64,61	Construcción Nueva
2	0+500	Box1,00x1,00 m	63,27	63,17	64,42	63,9	Construcción Nueva
3	0+662	Box1,00x1,00 m	62,77	62,67	63,92	63,65	Demolición / Construcción Nueva
4	0+750	Box1,00x1,00 m	62,14	62,04	63,53	63,29	Construcción Nueva
5	0+935	Box1,00x1,00 m	63,51	63,41	64,66	63,55	Construcción Nueva
6	1+170	Box1,00x1,00 m	64,31	64,21	65,46	64,5	Construcción Nueva
7	1+306	Box1,00x1,00 m	63,66	63,56	64,81	64,79	Demolición / Construcción Nueva
8	1+500	Box1,00x1,00 m	64,84	64,74	65,99	65,27	Construcción Nueva
9	1+782	Box1,00x1,00 m	67,3	67,2	68,45	67,44	Construcción Nueva
10	1+950	Box1,00x1,00 m	66,52	66,42	67,67	66,44	Construcción Nueva
11	2+047	Box1,00x,00 m	66,05	65,95	67,2	66,1	Demolición / Construcción Nueva
12	2+400	Box1,00x1,00 m	66,66	66,56	67,81	66,78	Construcción Nueva
13	2+600	Box1,00x1,00 m	69,35	69,28	70,5	69,92	Construcción Nueva
14	2+840	Box1,00x1,00 m	75,36	75,29	76,51	75,73	Construcción Nueva
15	3+102	Box1,00x1,00 m	75,17	75,1	76,32	75,78	Construcción Nueva
16	3+288	Alc 36"	75,77	75,67	76,92	76,42	Demolición / Construcción Nueva
17	3+320	Box1,00x1,00 m	74,04	73,98	75,19	74,66	Construcción Nueva
18	3+445	Box100x1,00 m	74,57	74,47	75,72	74,6	Construcción Nueva
19	3+550	Alc 36"	75,05	74,95	76,25	74,52	Construcción Nueva
20	3+637	Alc 36"	75,85	75,75	77	76,34	Demolición / Construcción Nueva
21	3+932	Box1,00x1,00 m	80,91	80,81	82,06	81,04	Construcción Nueva
22	4+130	Box1,00x1,00 m	82,58	82,48	83,73	82,91	Construcción Nueva
23	4+320	Box1,00x1,00 m	80,7	80,6	81,85	81,47	Construcción Nueva
24	4+445	Box1,00x1,00 m	79,47	79,4	80,62	80,01	Construcción Nueva
25	4+675	Box1,00x1,00 m	83,1	83,03	84,25	83,77	Construcción Nueva
26	4+950	Alc 36"	81,96	81,86	83,16	81,46	Construcción Nueva
27	5+200	Box1,00x1,00 m	85,86	85,76	87,01	86,54	Construcción Nueva
28	5+450	Box1,00x1,00 m	86,39	86,3	87,54	87,08	Construcción Nueva
29	5+600	Box1,00x1,00 m	82,87	82,8	84,02	83,43	Construcción Nueva
30	5+810	Box1,00x1,00 m	78,15	78,05	79,3	78,75	Construcción Nueva
31	6+245	Box1,00x1,00 m	79,27	79,2	80,42	79,57	Construcción Nueva
32	6+665	Box1,00x1,00 m	85,76	85,66	86,91	85,42	Construcción Nueva
33	6+732	Box1,00x1,00 m	79,15	79,05	80,3	80,02	Demolición / Construcción Nueva
34	6+813	Box1,00x1,00 m	78,78	78,68	79,93	79,12	Construcción Nueva
35	7+150	Box1,00x1,00 m	79,94	79,84	81,09	80,65	Construcción Nueva
36	7+300	Box1,00x1,00	83,75	83,65	84,9	84,35	Construcción Nueva
37	7+700	Box1,00x1,00	82,32	82,25	83,47	82,99	Construcción Nueva

MURO							
CANTIDAD	LADO	ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	Altura muro
1	IZQUIERDO	K4+160	K4+200	40,00	0,25	1,50	2,00
2	DERECHO	K4+375	K4+425	50,00	0,25	1,70	2,00
3	DERECHO	K4+425	K4+475	50,00	0,25	1,70	2,00
4	DERECHO	K4+475	K4+505	30,00	0,25	1,60	2,00
5	DERECHO	K5+160	K5+200	40,00	0,25	1,50	2,00

2.2 Localización

El proyecto se ejecutará en el tramo vial que del corregimiento de Arjona conduce a la cabecera del municipio de Astrea, Departamento del Cesar.





CUADRO DE COORDENADAS				
VIA	ABSCISA.	SIST. COORDENADAS MAGNA SIRGAS BOGOTA		LONGITUD
		COORDENADA NORTE	COORDENADA ESTE	
TRAMO 1	INICIO K0+180	1546220,64 N	1018225,68 E	7+840
	FIN K8+020	1542357,57 N	1011423,40 E	

El inicio del tramo (K0+180) se localiza en el corregimiento de Arjona, e incrementa su Abscisado en dirección a la cabecera municipal de Astrea con un recorrido total de 7,840 kilómetros. El tramo vial en estudio se localiza en la zona rural del municipio de Astrea en límites con el departamento del Magdalena, la vía se desarrolla sobre un terreno plano, actualmente, se encuentra pavimentada y presenta un avanzado estado de deterioro. En la siguiente figura se muestra la localización general del tramo.

3 PRINCIPALES ACTIVIDADES POR EJECUTAR DE LA INTERVENTORÍA

Las actividades que deberá cumplir el Interventor para el proyecto de infraestructura son las siguientes:

El alcance del proyecto objeto del presente Concurso es adelantar la **INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA EL MEJORAMIENTO DEL TRAMO VIAL QUE DEL CORREGIMIENTO DE ARJONA CONDUCE A LA CABECERA DEL MUNICIPIO DE ASTREA EN LIMITES CON EL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA PERMITIENDO LA INTERCONEXIÓN VIAL PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AGRÍCOLA Y TURÍSTICO DE LA SUBREGIÓN FUNCIONAL 47 DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR.**

Revisión, aprobación a los ajustes, modificación y/o implementación de diseños.

Todos los demás documentos contractuales de obra pública derivada.

Las mediciones de las cantidades de obra realmente ejecutadas en la obra y aprobadas por la Interventoría, son de exclusiva responsabilidad del Contratista de Obra y del Interventor. Estas mediciones deben desarrollarse detalladamente y servirán como soporte a la respectiva pre-acta y acta mensual de obra, y serán incluidas en los respectivos informes de Interventoría. El contenido y características de los informes mensuales debe ser de acuerdo con lo establecido en el Manual de Interventoría vigente, no obstante, lo anterior, la interventoría se obliga a presentar los informes que requiera el Departamento.

El alcance de la interventoría que se pretende contratar consiste en desarrollar las actividades de seguimiento y control integral del contrato de obra, en el proyecto definido.

Adicionalmente el INTERVENTOR, deberá acoger el MANUAL DE INTERVENTORÍA, en donde se desarrollan metodologías, formatos y procedimientos dirigidos a orientar las actividades de vigilancia, control, asesoría y coordinación en los contratos.

Las especificaciones técnicas de las actividades de obra de cada proyecto y/o contrato de obra, se desarrollarán teniendo en cuenta los Requerimientos Técnicos establecidos por las Entidades públicas designadas para la ejecución. El interventor deberá realizar su labor de seguimiento a las principales actividades y/u obras a ejecutar por parte del(os) CONTRATISTA(S) DE OBRA, cuyo principal objetivo es atender las necesidades dentro del alcance de los recursos presupuestales según corresponda.

Para cumplir con el objeto y metas contractuales, las actividades que ejecutará el INTERVENTOR están establecidas en el Manual de Interventoría vigente.

Sin limitarse a lo anterior, el Interventor debe cumplir sus obligaciones derivadas de las Leyes 80 de 1993 y 1474 de 2011 y demás que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

4 PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven del presente proceso es el establecido en la sección 1.1. del Pliego de Condiciones, el cual se contará en la forma prevista en el "Anexo 5 – Minuta del Contrato de Interventoría".

El plazo estimado para la ejecución del contrato será de doce (12) meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del mismo y aprobación de los documentos previstos en el pliego de condiciones.

5 FORMA DE PAGO

El valor de la oferta y del contrato se determinará bajo el sistema de Precio global fijo, sin cláusula de reajuste.

El Departamento pagará al Interventor el valor global del contrato teniendo en cuenta el cumplimiento y avance en la ejecución del contrato así:

a) ACTAS PARCIALES MENSUALES hasta completar el 98% del valor de la Interventoría, de acuerdo con el avance físico de las obras registrado en las actas de corte de obra, informes aprobados por la supervisión y acreditación de paz y salvo por concepto seguridad social, riesgos laborales y parafiscales (artículo 50 de ley 789 de 2002, artículo 23 de la ley 1150 de 2007), de conformidad con la siguiente formulación:

VPMn = Valor a pagar en el mes n

An = Avance de las obras ejecutadas en el mes n, expresado en porcentaje

VC = Valor total del Contrato.

b) ÚLTIMO PAGO correspondiente al 2% del valor del contrato de Interventoría que se realizará una vez se cumplan los siguientes requisitos:

- Aprobación de la póliza de calidad del servicio.

- Liquidación del Contrato de Obra y Acta de Terminación del Contrato de Interventoría.

NOTA 1: VALOR: En el valor del contrato de interventoría se encuentran incluidos todos los costos en que incurra el contratista para la ejecución del contrato.

NOTA 2: DOCUMENTOS SOPORTE: El contratista deberá presentar la factura o la cuenta de cobro, según sea el caso, constancia de pago de aportes a la seguridad social, parafiscales, ARL, CREE y demás documentos señalados para legalización de la cuenta de cobro.

NOTA 3: El adjudicatario deberá presentar el valor de la oferta económica de manera detallada, desagregada y desglosada lo cual será prerrequisito para el inicio de la ejecución del contrato, el supervisor verificará el cumplimiento de este criterio.

La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al Interventor cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el contrato.

La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

El Interventor deberá acreditar para cada pago derivado del contrato, que se encuentran al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los propios del Sena, ICBF y Cajas de Compensación Familiar, cuando corresponda.

ANTICIPO

En el Proceso de Contratación la Entidad no entregará al Interventor Anticipo ni Pago Anticipado.

6 DOCUMENTOS O INSUMOS QUE ENTREGARÁ LA ENTIDAD PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El Interventor deberá realizar lo necesario y suficiente en orden a conocer, revisar y estudiar completamente los estudios y diseños que la Entidad entregue al Contratista de obra para la ejecución de las obras objeto de la Interventoría, en caso de aplicar. En consecuencia, finalizado el plazo previsto por la Entidad para la revisión de los estudios y diseños [cuando aplique, o si contempla etapa de actualización], si el Contratista de obra no se pronuncia en sentido contrario, se entiende que ha aceptado los estudios y diseños presentados por la Entidad y asume la responsabilidad de los resultados para la implementación de los mismos y la ejecución de la obra contratada, con la debida calidad, garantizando la durabilidad, resistencia, estabilidad y funcionalidad de tales obras; los cuales serán objeto de seguimiento y vigilancia por el Interventor. El Interventor se pronunciará y emitirá concepto sobre las eventuales modificaciones que proponga el Contratista de obra, para consideración de la Entidad contratante.

Cualquier modificación y/o adaptación y/o complementación que el Contratista pretenda efectuar a los estudios y diseños de la obra deberán ser tramitadas por este último para aprobación de la Entidad, previo concepto de la Interventoría. Para tal fin, la Entidad le concederá al Contratista de obra unos plazos razonables para ejecutar dichas tareas, situación que será parte del seguimiento, control, vigilancia y aprobación por parte de la Interventoría.

Es importante manifestar que la responsabilidad de los consultores que realizaron los estudios y diseños se establece según el amparo de calidad del servicio, siempre y cuando esté vigente dicho amparo. Por tal motivo, la Entidad analizará si es procedente la modificación y/o adaptación y/o actualización y/o complementación de los diseños realizados; y en caso de ser necesario algún ajuste, la obligación y responsabilidad se encuentra asociada al Contratista de obra y la verificación en el Interventor.

7 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL Y EQUIPOS DEL INTERVENTOR

Para analizar la información del personal del Interventor se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a) Los soportes académicos y de experiencia de los perfiles que están descritos en el Anexo Técnico serán verificados por la Entidad una vez se suscriba el respectivo contrato y será prerrequisito para la orden de inicio.

b) Si el Interventor ofrece dos (2) o más profesionales para realizar actividades de un mismo cargo, cada uno de ellos deberá cumplir los requisitos exigidos en los Pliegos de Condiciones para el

respectivo cargo. Un mismo profesional no puede ser proporcionado para dos (2) o más cargos diferentes en los cuales supere el cien por ciento (100 %) de la dedicación requerida para este Proceso de Contratación.

c) El Interventor deberá informar la fecha a partir de la cual los profesionales ofrecidos ejercen legalmente la profesión de conformidad con lo señalado en el Pliego de Condiciones. El requisito de la tarjeta o certificado profesional se puede suplir con el registro de que trata el artículo 18 del Decreto 2106 de 2019, o según las regulaciones aplicables para cada profesión.

d) Las certificaciones de experiencia de los profesionales deben ser expedidas por la persona natural o jurídica con quien se haya establecido la relación laboral o de prestación de servicios.

e) En la determinación de la experiencia y la formación académica de los profesionales serán aplicables las equivalencias detalladas en la "Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal" y los lineamientos contenidos en esta.

f) La Entidad aplicará las equivalencias mencionadas en la "Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal" para verificar el cumplimiento de la formación académica y la experiencia mínima exigida al equipo de trabajo (Personal Clave Evaluable), de acuerdo con los perfiles requeridos en este Anexo. En todo caso, la Entidad podrá aplicar estas equivalencias a los demás profesionales requeridos en el proyecto de interventoría que no hayan sido objeto de puntuación.

g) La Entidad podrá solicitar en cualquier momento al Interventor los documentos que permitan acreditar el valor y el pago correspondiente de cada uno de los profesionales empleados para el desarrollo del objeto contractual y que estén acorde con el valor de los honorarios definidos a la fecha de ejecución del contrato, en el caso en el cual sea establecida una remuneración de referencia.

h) El Interventor es responsable de verificar que los profesionales propuestos que se vincularán al proyecto tengan la disponibilidad real para ejecutarlo, así como el cumplimiento de los requisitos de formación y experiencia.

i) El Interventor se obliga a que los profesionales estén disponibles (físicamente o a través de medios digitales) de acuerdo con el porcentaje de dedicación exigido para cada profesional, so pena de aplicar las sanciones contractuales.

j) La Entidad se reserva el derecho de exigir el reemplazo o el retiro de cualquier Contratista o trabajador vinculado al contrato, sin que ello conlleve a mayores costos para ella, detallando las razones que justifican la solicitud de dicho cambio, el cual deberá ser reemplazado por uno que cumpla con los requisitos establecidos para tal cargo.

El personal relacionado será contratado por el Interventor y su costo debe incluirse dentro de la estructura de costos de la oferta, que fue definida al presentar la propuesta en el "Formulario 1 – Propuesta Económica del contrato". Se aclara que los perfiles que hacen parte del Personal Clave Evaluable deben cubrir todo el plazo de ejecución del proyecto indistintamente de su porcentaje de dedicación. Para los demás perfiles profesionales, en caso de que la Entidad los requiera deberán estar disponibles, según su porcentaje de dedicación, con el fin de lograr el cumplimiento del objeto contractual y las obligaciones derivadas del Interventor, para lo cual se podrá hacer uso de medios virtuales.

7.1. Personal Clave Evaluable

El Personal Clave Evaluable es el definido en el Pliego de Condiciones, el cual es susceptible de acreditación de puntaje bajo las condiciones establecidas en dicho documento, y al que le serán aplicables las condiciones de verificación de experiencia definidas en este documento.

Perfil No.	# de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	% Dedicación (mensual)	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Uno (1)	Director de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Vías y Transporte y/o Pavimentos Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado	55	12 años	8 años
2	Dos (2)	Residente de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	N/A	100	4 años	3 años
3	Uno (1)	Especialista en Pavimentos	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Pavimentos o Diseño Vial Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado.	50	10 años	7 años

7.2. Personal Mínimo Requerido Adicional al Clave Evaluable

El personal mínimo requerido para la ejecución del Contrato de Interventoría, y adicional al Clave Evaluable indicado en el Pliego de Condiciones, corresponde al relacionado a continuación:

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Uno (1)	Especialista Hidráulico (Dedicación 50%)	Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Geotecnia o Estudio de suelos **Nota:** No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado	10	7
2	Uno (1)	Residente SST (Dedicación 100%)	Ingeniero Industrial y/o Ingeniero Ambiental - Áreas Administrativas - Ciencias de la Salud. con Licencia en Salud Ocupacional	N/A	2	1
3	Uno (1)	Residente Ambiental (Dedicación 100%)	Profesional en ingeniería	N/A	2	1

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
			ambiental y/o sanitario			
4	Uno (1)	Residente social (Dedicación 100%)	Profesional en Trabajo Social, Comunicación Social, Psicología Social o áreas afines.	N/A	2	1
5	Uno (1)	Topógrafo Inspector (Dedicación 100%)	Profesional en Topografía	N/A	2	1
6	Uno (1)	Laboratista Inspector (Dedicación 100%)	Técnico, tecnólogo o ingeniero civil con experiencia en ensayos de laboratorio de suelos, concretos y asfaltos para proyectos de infraestructura	N/A	2	1

El personal relacionado anteriormente es el personal operacional y profesional mínimo requerido para la ejecución del proyecto, en la medida que corresponde al personal que la Entidad estableció en la etapa de planeación para el cumplimiento del contrato.

Para cada uno de los profesionales mencionados se deberá anexar fotocopia de la tarjeta profesional y/o certificado de vigencia y antecedentes expedido por el consejo profesional competente de acuerdo con la regulación aplicable en la materia. El requisito de la tarjeta profesional se puede suplir con el registro de que trata el artículo 18 del Decreto-Ley 2106 de 2019. Los estudios de posgrado que se exijan como requisito mínimo se acreditarán mediante copia de los diplomas respectivos o certificado de obtención del título correspondiente. Además, la Entidad podrá solicitar las certificaciones laborales que permitan verificar la información relacionada en los Anexos. Para cada uno de los profesionales se debe aportar la información exigida.

7.3. Maquinaria y condiciones técnicas vinculadas al proyecto para seguimiento o implementación del Interventor.

El Interventor deberá verificar que el Contratista de obra mantenga en las condiciones requeridas y/o ofertadas en los distintos frentes de obra la maquinaria vinculada al proyecto, en niveles óptimos y cumpliendo con lo requerido por la Entidad.

8 EXAMEN DEL SITIO DE LA OBRA A VIGILAR

Es responsabilidad del Proponente conocer la ubicación y situaciones particulares donde será adelantada la labor de Interventoría de la obra. Asimismo, deberá vigilar e informarse sobre la forma y características del sitio, las condiciones ambientales y sociales del área de influencia, las cuales debe considerar para las labores de Interventoría propias del seguimiento al desarrollo y manejo ambiental del proyecto, en especial cuando se establezca presencia de minorías étnicas, caso en el que debe asegurarse de hacer el seguimiento al cumplimiento del Contratista de obra con la normativa especial que rige para la explotación de recursos naturales en jurisdicción de los territorios legalmente constituidos y, en general, sobre todas las circunstancias que puedan afectar o influir en el cálculo del valor de su propuesta y las condiciones particulares del proyecto desde el rol del Interventor.

9 SEGUIMIENTO A LAS OBRAS PROVISIONALES

El Interventor deberá vigilar, controlar, y conceptuar sobre las siguientes labores realizadas por el Contratista de obra según disponga la Entidad.

Durante su permanencia en la obra serán a cargo del Contratista, la Construcción, Mejoramiento y Conservación de las obras provisionales o temporales que no forman parte integrante del proyecto, tales como Vías provisionales, Vías de acceso y Vías internas de explotación a las fuentes de materiales así como: las obras necesarias para la recuperación morfológica cuando se haya explotado por el Contratista a través de las autorizaciones temporales; y todas aquellas que considere necesarias para el buen desarrollo de los trabajos, cercas, oficinas, bodegas, talleres y demás edificaciones provisionales con sus respectivas instalaciones, depósitos de combustibles, lubricantes y explosivos, de propiedades y bienes de la Entidad o de terceros que puedan ser afectados por razón de los trabajos durante la ejecución de los mismos y, en general, toda obra provisional relacionada con los trabajos. Todas estas labores deberán ser objeto de vigilancia y seguimiento por parte del Interventor.

En caso de que sea necesario, el Contratista de obra dispondrá de las zonas previstas para ejecutar la obra y la obtención de lotes o zonas necesarias para construir sus instalaciones, las cuales estarán bajo su responsabilidad. El Interventor será el encargado de su seguimiento y verificación.

Adicionalmente, correrán por cuenta del Contratista de obra los trabajos necesarios para no interrumpir el servicio en las Vías públicas usadas por él o en las Vías de acceso cuyo uso comparta con otros Contratistas, las cuales deberán ser entregadas en iguales o mejores condiciones, por lo cual deberá existir un registro fotográfico previo a la utilización y a la finalización de las labores para constatar dicho estado, labor que será vigilada por el Interventor.

El Contratista de obra deberá tener en cuenta el costo correspondiente a los permisos y a las estructuras provisionales que se requieran cuando, de conformidad con el proyecto cruce o interfiera corrientes de agua, canales de desagüe, redes de servicios públicos, etc. En el caso de interferir redes de servicios públicos, estos costos serán reconocidos mediante aprobación de precios no previstos, incluidos en las correspondientes actas de obra aprobadas por el Interventor. Para lo anterior deberá tramitar la aprobación de los precios no previstos del proyecto ante el ordenador del gasto, y en los casos que se requiera el permiso ante la autoridad competente. Situación que será vigilada y supervisada por el Interventor.

A menos que se hubieran efectuado otros acuerdos, el Contratista de obra deberá retirar todas las obras provisionales a la terminación de los trabajos y dejar las zonas en el mismo estado de limpieza y orden en que las encontró. Asimismo, será responsable de desocupar en su totalidad las zonas que le fueron suministradas para las obras provisionales y permanentes. Sobre el particular, el Interventor deberá cerciorarse que se cumplieron las consideraciones aquí establecidas, y que las obras complementarias cuenten con su vigilancia y control según corresponde para el Interventor.

10 SEÑALIZACIÓN Y MANUAL DE IMAGEN A VERIFICAR POR EL INTERVENTOR

De ser necesario, según los Estudios Previos, están a cargo del Contratista de obra todos los costos requeridos para instalar y mantener la Señalización de obra y las vallas informativas, la iluminación nocturna y demás dispositivos de seguridad y de comunicación y coordinación en los términos definidos por las autoridades competentes, situación de estricta verificación por parte de la Interventoría.

[La Entidad y la Interventoría deberán tener presente para proyectos de infraestructura de transporte vial, lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 115 de la Ley 769 de 2002 o la norma que lo modifique, complemente o sustituya el cual indica: *"PARÁGRAFO 2º. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta"*.]

11 SEGUIMIENTO A PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES POR PARTE DEL INTERVENTOR

El interventor deberá asegurar la indemnidad del Departamento del Cesar por concepto de cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, como de los requerimientos formulados por las Autoridades Ambientales competentes por causa de las actividades del proyecto e impactos generados en su Área de influencia. Así mismo, deberá efectuar el seguimiento y control de los permisos, licencias y autorizaciones necesarios para la ejecución del contrato que se encuentran a cargo del contratista de obra, los cuales se encuentran contenidos en el Apéndice Ambiental del Proceso de Obra Pública, cuyo cabal cumplimiento deberá ser vigilado por el Interventor.

El interventor dará cumplimiento a las obligaciones ambientales contenidas en el manual de interventoría y en los apéndices del pliego de condiciones del contrato de obra objeto de la presente interventoría.

12 NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO ENFOCADAS AL INTERVENTOR

1. Las hojas de vida del personal para el proyecto, deben allegarse en los Plazos establecidos en el Pliego de Condiciones del presente concurso de Méritos Abierto.

2. Se hará una reunión inicial con la participación de la Entidad, el contratista de obra y la interventoría, con el fin de tratar los aspectos pertinentes a la iniciación de la ejecución del proyecto.

3. En la medida en que se incorporen los diferentes profesionales y especialistas de la Interventoría, se deberá programar una reunión entre dichos profesionales o especialistas aprobados y su correspondiente par del Contratista de Obra, para coordinar y tratar el desarrollo de los respectivos aspectos técnicos del proyecto a ejecutar. De esta reunión se deberá elaborar la correspondiente acta.

4. Le corresponderá al Interventor vigilar y controlar las emergencias que se puedan presentar en los sitios que se encuentren dentro del objeto del contrato, las cuales deberán ser atendidas por el Contratista de Obra, para lo cual el Interventor definirá el tipo de intervención a ejecutarse y le solicitará por escrito al Contratista de Obra su ejecución, en caso de que se requieran de estudios adicionales éstos deberá realizarlos el Contratista y ser revisados y aprobados por la Interventoría; en todo caso el Contratista presentará los Análisis de Precios Unitarios No Previstos (incluidos los cálculos adicionales, si aplican) al Interventor para su revisión y aprobación, para posteriormente presentarlos a la entidad para la continuación del trámite pertinente.

5. El desglose de los Análisis de Precios Unitarios publicados en el SECOP II, son únicamente de referencia y constituyen una guía para que el proponente prepare su propuesta y los presente en el momento que la entidad le indique (para aprobación de la Interventoría y/o Departamento, según lo que aplique en el Manual de Interventoría vigente, o el que lo modifique o lo sustituya). Es deber del Interventor efectuar la revisión y aprobación de los Análisis de Precios Unitarios presentados por el Contratista de Obra, y verificar que los mismos contengan todo lo necesario y suficiente para llevar a cabo el ítem respectivo, en lo que respecta con equipos, materiales, transportes, mano de obra y costos

indirectos, de conformidad con el alcance del proyecto y las Especificaciones Técnicas Aplicables. Le corresponde al Interventor mantenerse informado del trámite en el SECOP II referente al contrato de obra concerniente a esta Interventoría, con el fin de que presente una propuesta acorde con los requerimientos de este proceso de Interventoría y esté totalmente informado de los documentos a los cuales tiene que hacer su revisión y aprobación de conformidad con el Manual de Interventoría vigente, o el que lo modifique o lo sustituya.

7. El Contratista conjuntamente con el Interventor, una vez se otorgue la orden de iniciación del contrato, procederán a hacer una evaluación sobre el nivel de seguridad vial en el sector objeto del contrato con el fin de prever las medidas para tender a mejorar la seguridad vial, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte en el Plan Nacional de Seguridad Vial, siguiendo el Manual de Señalización vigente.

13 SEGUIMIENTO POR PARTE DEL INTERVENTOR

El Interventor presentará al supervisor respectivo, dentro de los plazos establecidos para cada uno de los siguientes requisitos, los documentos aplicables al proceso en particular.

El Interventor como parte de su seguimiento debe realizar informes periódicos para constatar las gestiones realizadas en cada uno de sus componentes que como mínimo contengan lo siguiente:

1. GENERALIDADES

1. Descripción general del Contrato de Obra.
2. Objeto del contrato.
3. Fechas de suscripción, cumplimiento de los requisitos de ejecución, plazo y valor con sus diferentes etapas, prórrogas, suspensiones y adiciones.
4. Directorio telefónico actualizado del personal profesional del Contratista, Interventoría y de la Entidad.

2. INFORMACIÓN LEGAL Y FINANCIERA

1. Garantías y vigencias de las mismas, adiciones, suspensiones y/o prórrogas.
2. Presentar el cuadro de control legal del Contratista y de la Interventoría (fechas de suscripción, Procesos de Contratación, entre otros)
3. Evaluación del cumplimiento de las obligaciones contractuales.
4. Programación del Plan Anual de Caja (PAC), si aplica.
5. Balance financiero del contrato y de la Interventoría.
6. Seguimiento al cuadro de control financiero presentado por el Contratista de obra.
7. Informe sobre el manejo del Anticipo y/o Pago Anticipado y anexos relacionados (En caso de haber sido entregado Anticipo y/o Pago Anticipado alguno).
8. Relación de las metas físicas a ejecutar con respecto al presupuesto disponible contractualmente. Informar cantidades y/o saldos faltantes o sobrantes dentro del proyecto para el cumplimiento de las metas físicas contractuales. Informar las cantidades y costos referentes a ejecución de estudios, diseños y obras para redes de servicios públicos domiciliarios, en caso de aplicar.
9. Copia del acta de recibo parcial de obra, en caso de aplicar.

3. INFORMACIÓN TÉCNICA

1. Cronograma detallado del contrato aprobado por la Interventoría con su respectivo análisis a la fecha de corte.
2. Análisis del desempeño de las actividades incluidas en la ruta del Contrato de Obra de acuerdo con el Cronograma contractual aprobado por la Interventoría.
3. Descripción de los atrasos o adelantos de obra que se estén presentando, conforme al Cronograma contractual aprobado por la Interventoría. Relacionar las acciones solicitadas por el Interventor e implementadas por el Contratista y el seguimiento efectuado por el Interventor.
4. Cuadro sobre el estado del tiempo. Detallar las horas no trabajadas debido a condiciones climáticas que impidan la ejecución de las labores.
5. Reporte de daños a la infraestructura de servicios públicos indicando: ESP, ubicación, fecha y estado de pago a las ESP por parte del Contratista, en caso de ser procedente.
6. Planes de contingencia elaborados por el Contratista, aprobados por la Interventoría, que no afecten el plazo contractual, los cuales deben ser presentados a la Entidad.
7. Descripción de las medidas correctivas exigidas por la Interventoría en los aspectos técnicos, administrativos y legales que se están teniendo en cuenta, así como las medidas preventivas que deban implementarse para evitar futuros atrasos.
8. Descripción de las actividades desarrolladas durante el mes por el Contratista de obra y la Interventoría y su equipo de trabajo (director, residentes y especialistas).
9. Esquemas de avance físico de obra, planos de localización del proyecto, figuras, cuadros y demás información relevante relacionada con el avance del contrato.
10. Registro fotográfico georreferenciado del avance del proyecto tomando como puntos fijos y panorámica, de igual manera una breve descripción de la foto indicando localización, georreferenciación, aspectos relevantes y fecha. Durante la ejecución del contrato, la Interventoría debe presentar a la Entidad registros fotográficos por cada elemento de la infraestructura de transporte que haga parte del contrato, resaltando el antes y el después, en cada una de las fases del proyecto.
11. Presentar el avance físico por grupo de Vías, tramos, segmentos, o elementos que hagan parte del proyecto de infraestructura de transporte según sea el caso del proyecto.
12. Relación de los resultados y análisis de los ensayos de laboratorio y de campo, efectuados por el Contratista de obra y los ejecutados por la Interventoría como medio de comprobación o verificación, según las especificaciones técnicas aplicables.
13. Certificaciones de cumplimiento de calidad y especificaciones de materiales empleados durante el período, expedido por el representante legal de la Interventoría, expresando claramente el cumplimiento de las frecuencias de los ensayos de laboratorio de acuerdo con las especificaciones y el plan de inspección y ensayos de laboratorio.
14. Certificación de cumplimiento del plan de calidad por parte del Interventor y la correspondiente verificación al cumplimiento del plan de calidad del Contratista de obra, según lo ofertado por este en el aspecto de calidad en su propuesta.
15. Gestiones adelantadas por el Contratista y la Interventoría ante las ESP y otras entidades que tengan relación directa con la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.
16. Descripción de las actividades realizadas y calificación del componente del Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y desvíos empleados por el Contratista de obra, de acuerdo con los parámetros establecidos en el contrato y según los lineamientos de la autoridad de tránsito que rija en la ubicación del proyecto.
17. Descripción de obras adicionales y/o complementarias, valor y justificación de las mismas; relación de precios unitarios no previstos presentados por el Contratista de obra y

aprobados por la Interventoría e indicar la modificación contractual realizada para su incorporación (en caso de aplicar). Además, mostrar su incidencia en el valor actual del contrato.

18. Informar sobre los ajustes, complementación, apropiación y/o actualización realizada por el Contratista a los diseños existentes entregados por la Entidad, de ser el caso, y la justificación de los mismos, debidamente aprobados y avalados por la Interventoría.
19. Relación de cantidades de obra que a la fecha no han sido recibidos por la Interventoría por no cumplir con los requisitos previstos para el recibo y pago de las mismas, mostrando su incidencia en el valor actual del contrato. Además, se deben enlistar las acciones correctivas propuestas, así como la respuesta por parte del Contratista de obra.
20. Reporte de producto no conforme, en el cual se deben incluir los ítems de pago que presentaron no conformidades en el mes, la fecha de identificación, la descripción de la no conformidad y una breve explicación de la acción a tomar. En este capítulo también se debe describir el seguimiento a las acciones adoptadas para el tratamiento de no conformes en el período anterior en caso de existir.
21. Copia del libro de obra (bitácora) del período reportado.
22. Copia de las actas de seguimiento desarrolladas en el período (comité y reuniones) debidamente suscritas por los participantes, Contratista, Interventor y Entidad.
23. Cuadro detallado de cantidades y valores ejecutados por tramo, grupo de elementos, o unidad funcional, o frente de obra, según sea el caso del proyecto de infraestructura de transporte; indicando valor pagado, número de acta en la que se pagó su ejecución parcial y verificación del consolidado y sumatoria final respecto al acta de recibo parcial de obra, en caso de existir. Como resumen del análisis consolidado, determinar los costos directos e indirectos por elemento, grupo de segmentos, tramos, frentes de obra, o según sea el caso del proyecto de infraestructura de transporte.

4. INFORMACIÓN SOCIAL

1. Descripción de las actividades del plan de acción de la Interventoría y verificación del plan de gestión social del Contratista. Debe incluir copia de los Anexos referentes a la gestión del Contratista requeridos en el contrato.
2. Observaciones y recomendaciones formuladas por la Interventoría. Descripción de los atrasos o adelantos o eventualidades que se estén presentando conforme al Plan de Gestión Social del Contratista aprobado por la Interventoría. Además, se deben relacionar las acciones correctivas propuestas, así como la respuesta por parte del Contratista.
3. Relación de recursos físicos empleados para el desarrollo del componente social del Contratista y de la Interventoría.
4. Calificación del componente de gestión social.

5. INFORMACIÓN AMBIENTAL Y SST

1. Informe mensual ambiental y SST de Interventoría a la etapa de obra (incluyendo el componente de maquinaria/equipo y vehículos), con sus respectivos soportes y análisis de los indicadores propuestos para cada uno de los programas desarrollados en el PIPMA.
2. Control de materiales y copia de los correspondientes certificados de adquisición de todos los materiales empleados en el mes dentro de la obra.
3. Control del aprovechamiento de los Residuos de Construcción y Demolición -RCD-.

4. Manejo de vegetación, si aplica para el contrato.
5. Listado de vehículos utilizados en el mes para la obra.
6. Relación del número de licencia ambiental y/o permiso ambiental y/o PIN ambiental.
7. Relación de los equipos y/o maquinaria utilizada por el Contratista donde se verifique el cumplimiento de las actividades descritas en el plan de mantenimiento presentado por el Contratista de obra y aprobado por la Interventoría.
8. Copia de la certificación de mantenimiento periódica de los baños móviles, anexando copia del permiso de vertimientos vigente expedido por la autoridad ambiental competente.
9. Resumen de las actividades realizadas por la Interventoría en cumplimiento del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, con sus respectivos soportes.
10. Informe de accidentes e incidentes de trabajo en el período tanto del Contratista de obra como del Interventor.
11. Afiliaciones y pagos del personal del Contrato de Obra al Sistema General de Seguridad Social Integral.
12. Certificación del revisor fiscal/contador público y representante legal del Contratista de obra (de acuerdo con la naturaleza de la misma) y Subcontratista, donde se exprese paz y salvo por concepto de pagos al Sistema General de Seguridad Social Integral y salarios que contenga como mínimo el número de los trabajadores que laboran en el Contrato de Obra y el periodo laborado.
13. Afiliaciones y pagos del personal del Contrato de Interventoría al Sistema General de Seguridad Social Integral.
14. Certificación del revisor fiscal/contador público y representante legal del Interventor (de acuerdo a la naturaleza de la misma) y Subcontratista, donde se exprese paz y salvo por concepto de pagos al Sistema General de Seguridad Social Integral y salarios que contenga como mínimo el número de los trabajadores que laboran en el Contrato de Obra y el periodo laborado.
15. Calificación del componente de gestión Ambiental y SST y fichas de seguimiento de labores ambientales.
16. Certificación expedida por la Interventoría donde exprese que se han revisado los documentos soporte de pagos salariales y del SGSSI remitidos por el Contratista de obra para el respectivo informe.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y del Contratista de obra sobre el componente técnico tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.
2. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente social tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.
3. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente ambiental y SST tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.
4. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente administrativo tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.

5. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente financiero tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.
6. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente legal tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.

14 DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES

El proponente deberá consultar los anexos, documentos, guías, apéndices, y/o documentos similares publicados con el proceso de selección de obra pública y el presente Concurso de Méritos Abierto, como parte de la información a tener en cuenta para la estructuración y presentación de su oferta.

En constancia se firma en la ciudad de Valledupar, a los cinco (5) días del mes de agosto de 2026.

JORGE ARMANDO MAESTRE JARABA
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA
GOBERNACION DEL CESAR

Reviso: Cesar Moscote Abogado Contratista.	Firma:
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento, cuyo contenido se encuentra ajustado a las disposiciones legales o técnicas vigentes, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para su firma.	