3.4.4 Especificaciones y Elementos Geométricos

Los parámetros de diseño geométrico adoptados para el Tramo C, conforme al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras INVIAS 2008 y de acuerdo con la categoría vial y el tipo de terreno, son los siguientes:

PARÁMETRO	VALOR
Clasificación funcional	Vía Terciaria
Tipo de terreno	Montañoso
Velocidad específica de diseño	30 km/h
Ancho de calzada de diseño	6,0 m (2 carriles de 3,0 m)
Número de carriles	2 (bidireccional)
Berma – Cuneta	0,50 m
Radio mínimo de giro	21 m
Peralte máximo	6%
Pendiente máxima longitudinal	10%
Pendiente mínima longitudinal	0,30%
Bombeo	2,00%
Talud de corte	0,5H:1V
Talud de relleno	1H:1V
Longitud total de diseño	**12,049 km**

Tabla 4. Parámetros geométricos de diseño Tramo C

El radio mínimo de giro adoptado de 21 m y la velocidad específica de 30 km/h corresponden a los parámetros de diseño para vías terciarias en terreno montañoso según el Manual INVIAS 2008. El diseño en perfil mantiene la rasante existente a lo largo de todo el corredor (PR 0+000 al PR 12+049), así como en los sitios donde se localizan viviendas, puentes o empalmes con vías existentes, garantizando la pendiente mínima de drenaje del 0,30%.

3.4.5 Estructura de Pavimento

Para el Tramo C (La Mesa – El Palmar), la estructura de pavimento definida tiene un espesor total de 38 cm, compuesta de la siguiente manera:

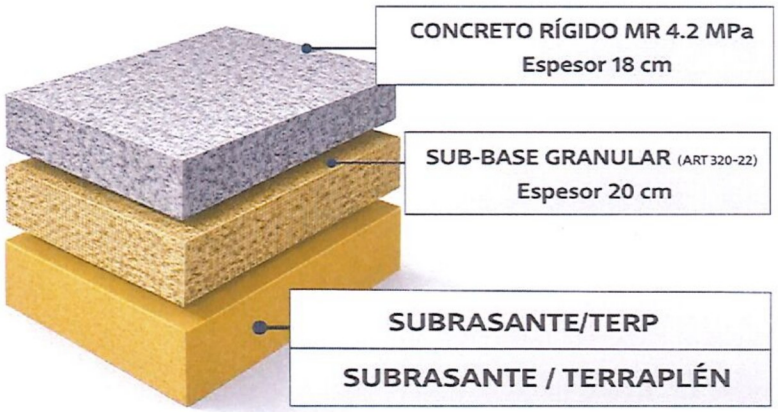


Imagen 7. Estructura de pavimento Tramo C, Tramo D

3.4.6 Características del Tráfico

El Tramo C sirve principalmente al desplazamiento de los habitantes de la zona rural de El Palmar hacia el corregimiento de La Mesa, desde donde se conectan con el sistema vial del municipio de Valledupar. Dado el estado de deterioro de la vía y el terreno montañoso, los volúmenes de tráfico actuales son muy bajos, predominando vehículos livianos y motocicletas. Se espera que con la pavimentación del corredor se presente un importante tránsito generado e inducido, proveniente del desarrollo de actividades agropecuarias y de las mejoras en la accesibilidad de la comunidad.

3.4.7 Condiciones y Características Hidráulicas e Hidrológicas

El corredor La Mesa – El Palmar atraviesa una zona de terreno montañoso con drenajes naturales que pueden presentar crecidas significativas durante las temporadas de lluvia. La ausencia de cunetas y obras de drenaje adecuadas en la vía existente genera acumulación de escorrentía sobre la plataforma vial, contribuyendo a su deterioro acelerado. El diseño hidráulico contempla la implementación de cunetas de dimensiones adecuadas para el manejo de la escorrentía superficial, junto con alcantarillas de paso para los cruces de quebradas y drenajes transversales, dimensionadas conforme a los caudales de diseño para los períodos de retorno establecidos en el Manual de Drenaje para Carreteras INVIAS 2009. Se proyecta además la protección de taludes en los sectores de mayor susceptibilidad a la erosión y los movimientos en masa.

3.4.8 Alcance Físico

El Tramo C comprende el mejoramiento del corredor vial La Mesa – El Palmar, PR 0+000 al PR 12+049, en una longitud total de 12,049 km. Las actividades incluyen

movimiento de tierras, mejoramiento del alineamiento, construcción de la estructura de pavimento rígido con losa de concreto MR 4,2 MPa sobre subbase granular, instalación de cunetas y alcantarillas, y señalización vial.

3.4.9 Beneficios Esperados

La pavimentación del corredor La Mesa – El Palmar conectará de manera permanente y en condiciones seguras la zona de El Palmar con el corregimiento de La Mesa y, a través de este, con el sistema vial principal del municipio de Valledupar. Los beneficios directos incluyen la reducción de los costos de operación vehicular, la disminución de los tiempos de viaje, la mejora en el acceso a servicios de salud, educación y mercados para la comunidad rural del área de influencia, y el estímulo a la producción agropecuaria de la zona.

3.5 TRAMO D. LA MESA – EL MAMÓN

Corresponde al Subtramo 2.3 del Eje 2 del contrato. La denominación interna del contratista es Tramo D. El corredor tiene una longitud total de diseño de 6,135 km, desde el PR 0+000 hasta el PR 6+135.

3.5.1 2.4.1. Ubicación

El tramo La Mesa – El Mamón se localiza en la zona norte del Departamento del Cesar, en zona rural del municipio de Valledupar. Inicia en el corregimiento de La Mesa y se extiende hacia la zona conocida como El Mamón. Al igual que el Tramo C, este corredor se enmarca dentro del municipio de Valledupar, cuyas características geográficas y de colindancias son las ya descritas en los tramos anteriores.



Imagen 8. Localización general del corredor vial Tramo D

3.5.2 Estado y Condición Actual (Antes del Inicio del Proyecto)

El corredor D funciona actualmente como una vía de orden terciario sin pavimento, con carpeta de rodadura en terreno natural en estado de deterioro severo. Las condiciones climáticas de la zona y la erosión causada por el tráfico vehicular escaso han deteriorado la plataforma existente de forma progresiva. El ancho de calzada existente varía entre 4 y 5 m, sin bermas ni cunetas. No se observa señalización vial de ningún tipo, lo que compromete la seguridad de los usuarios del corredor.

3.5.3 Características del Terreno Existente

El tipo de terreno del corredor La Mesa – El Mamón es clasificado como ondulado, con pendientes transversales al eje de la vía entre seis y trece grados (6° – 13°). Esta clasificación determina parámetros de diseño geométrico más favorables que los del Tramo C (montañoso), permitiendo radios de curva y velocidades de diseño mayores.

3.5.4 Especificaciones y Elementos Geométricos

Los parámetros de diseño geométrico adoptados para el Tramo D, idénticos a los del Tramo C en categoría funcional, pero correspondiendo a un tipo de terreno ondulado, son los siguientes:

PARÁMETRO	VALOR
Clasificación funcional	Vía Terciaria
Tipo de terreno	Ondulado
Velocidad específica de diseño	30 km/h
Ancho de calzada de diseño	6,0 m (2 carriles de 3,0 m)
Número de carriles	2 (bidireccional)
Berma – Cuneta	0,50 m
Radio mínimo de giro	21 m
Peralte máximo	6%
Pendiente máxima longitudinal	10%
Pendiente mínima longitudinal	0,30%
Bombeo	2,00%
Talud de corte	0,5H:1V
Talud de relleno	1H:1V
Longitud total de diseño	**6,135 km**

Tabla 5. Parámetros geométricos de diseño Tramo D

3.5.5 Estructura de Pavimento

La estructura de pavimento definida para el Tramo D es equivalente a la del Tramo C, con un espesor total de 38 cm, como se muestra en la imagen 7.

3.5.6 Características del Tráfico

Similar al Tramo C, el corredor La Mesa – El Mamón presenta bajos volúmenes de tráfico en su condición actual, dada la ausencia de pavimento y el consiguiente deterioro de la plataforma vial. El tráfico está compuesto principalmente por vehículos livianos y motocicletas de los habitantes de la zona rural y de los trabajadores de fincas ganaderas y agrícolas del área de influencia. Con la pavimentación del corredor se espera un incremento significativo de la demanda, derivado del tránsito generado por la mejora en las condiciones de operación y de la incorporación de nuevas actividades productivas facilitadas por la accesibilidad mejorada.

3.5.7 Condiciones y Características Hidráulicas e Hidrológicas

El corredor La Mesa – El Mamón presenta condiciones hidráulicas similares a las del Tramo C en lo que respecta al régimen de lluvias y la susceptibilidad de la plataforma vial a la erosión hídrica. Sin embargo, dado que el terreno es clasificado como ondulado (menos pronunciado que el montañoso del Tramo C), la magnitud de los fenómenos hidráulicos esperados es comparativamente menor. El diseño hidráulico contempla igualmente la construcción de cunetas longitudinales, alcantarillas de paso y obras de arte menores, dimensionadas con base en los caudales de diseño definidos en el estudio hidrológico del proyecto.

3.5.8 Alcance Físico

El Tramo D comprende el mejoramiento del corredor vial La Mesa – El Mamón, PR 0+000 al PR 6+135, en una longitud total de 6,135 km. Las actividades incluyen movimiento de tierras, mejoramiento del alineamiento horizontal y vertical, construcción de la estructura de pavimento rígido de 38 cm de espesor total, instalación de cunetas y alcantarillas, y señalización vial.

3.5.9 Beneficios Esperados

La intervención del Tramo D mejorará la conectividad de la zona conocida como El Mamón con el corregimiento de La Mesa y el sistema vial principal del municipio de Valledupar. Los beneficios directos incluyen la reducción de los costos de transporte y los tiempos de desplazamiento de la comunidad rural, el mejoramiento del acceso a servicios básicos y mercados, el estímulo al desarrollo de actividades

agropecuarias en la zona y la mejora en las condiciones de calidad de vida de los habitantes del área de influencia.

3.6 TRAMO E. CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES CALLES Y CARRERAS DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

Corresponde al Eje 3 del contrato. La denominación interna del contratista es Tramo E. Este eje difiere en su naturaleza de los anteriores al tratarse de una intervención de carácter urbano, con la construcción de pavimento rígido en 75 tramos de calles y carreras distribuidos en distintas comunas del municipio de Valledupar, para una longitud total aproximada de 14,6 km.

3.6.1 Ubicación

El proyecto se desarrolla en la zona urbana de Valledupar, capital del departamento del Cesar, ubicada al noreste de Colombia, sobre la margen derecha del río Guatapurí y al pie de la Sierra Nevada de Santa Marta. La ciudad se encuentra en una posición estratégica dentro del corredor vial de la región Caribe, conectando con importantes centros urbanos como Santa Marta, Riohacha y Bucaramanga, lo que la convierte en un nodo de tránsito regional de gran importancia. Los tramos de intervención corresponden a vías urbanas localizadas en sectores residenciales distribuidos en las comunas 2, 3, 4 y 5 de la ciudad, especialmente en la cabecera municipal, donde se concentran barrios consolidados con alta densidad de población.

3.6.2 Estado y Condición Actual (Antes del Inicio del Proyecto)

Las vías objeto de intervención presentan, en su condición previa, superficies de rodadura deterioradas, en tierra o con materiales de afirmado en estado precario. Las zonas intervenidas corresponden a sectores residenciales consolidados con alta densidad de población y creciente actividad urbana, cuya configuración vial es principalmente de tipo local y colector. El estado del pavimento existente (o la ausencia del mismo) genera problemas de movilidad, accidentalidad y deterioro de la calidad de vida de los residentes, así como dificultades para el acceso de vehículos de servicios públicos como recolección de residuos sólidos, emergencias y abastecimiento.

3.6.3 Características del Terreno Existente

El terreno urbano donde se desarrollan las intervenciones es de topografía predominantemente plana, con pendientes longitudinales reducidas, condición que

resalta la importancia del diseño cuidadoso de la pendiente mínima longitudinal para garantizar el correcto drenaje superficial de las calzadas.

3.6.4 Especificaciones y Elementos Geométricos

El diseño geométrico de las vías urbanas se elaboró conforme al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras INVIAS 2008, la norma AASHTO "Policy on Geometric Design of Highways and Streets", y los parámetros del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del municipio de Valledupar. Los principales parámetros adoptados son:

PARÁMETRO	VALOR
Velocidad de diseño	30 km/h
Perfil vial tipo (POT)	V3B – Red local / vías locales
Ancho de carril	Variable de 4 a 6 m
Ancho mínimo de andén	1,0 m (franja libre de circulación peatonal)
Pendiente longitudinal mínima	0,30% (para garantizar drenaje por escorrentía superficial)
Pendiente transversal de calzada	2,00%
Vehículo de diseño	Camión C3 (análogo a vehículo de recolección de residuos sólidos)
Sistema de drenaje	Escorrentía superficial hacia bordillos y sumideros
Número de tramos de intervención	50 tramos en comunas 2, 3, 4 y 5
Longitud total aproximada	**12.6 km (suma de los 75 tramos)**

Tabla 6. Parámetros geométricos de diseño Tramo E (vías urbanas)

El trazado en planta de los ejes viales fue definido considerando principalmente la configuración de los predios colindantes y la existencia de paramentos en ambos costados de las vías, los cuales limitan las posibilidades de ampliación o rectificación de los alineamientos existentes. Las pendientes longitudinales fueron diseñadas de manera que se adapten al relieve natural, manteniendo la accesibilidad a los predios aledaños y garantizando el correcto drenaje de las aguas lluvias.

3.6.5 Estructura de Pavimento

La estructura de pavimento adoptada para todos los 75 tramos del Eje E es de tipo rígido (pavimento de concreto hidráulico), con las siguientes características generales, uniformes para todos los tramos:

CAPA	MATERIAL / ESPECIFICACIÓN	ESPESOR
Losa de concreto hidráulico	Concreto MR 4,2 MPa	17 cm
Subbase granular	Tipo INV (Art. 320)	20 cm
Relleno seleccionado (*)	Donde aplica, según estudio de suelos	0 – 10 cm
Bordillo de confinamiento	Concreto hidráulico	15 – 25 cm de altura según tramo

Tabla 7. Estructura de pavimento rígido – Tramo E (aplica para los 75 tramos del Eje 3)

El relleno seleccionado se contempla únicamente en los tramos cuyo estudio de suelos evidencia la necesidad de mejoramiento de la subrasante, con un espesor de 10 cm. En los demás tramos, la subrasante existente cumple con la capacidad portante requerida por el diseño estructural. Las alturas de bordillo varían entre 15 y 25 cm según el tramo, de acuerdo con los requerimientos del diseño hidráulico establecido en el documento INF_HID_PROY_001_V0 del proyecto.

3.6.6 Características del Tráfico

Los tramos intervenidos corresponden a vías urbanas de carácter local y colector, con función de canalizar el tránsito interno de los barrios y distribuir la movilidad hacia las vías arteriales del sistema vial de Valledupar. El tráfico está compuesto principalmente por vehículos livianos (automóviles, motos) y, de manera eventual, por vehículos de servicio como camiones de recolección de residuos sólidos, vehículos de abastecimiento y de emergencia, cuya tipología corresponde al vehículo de diseño adoptado (C3). La velocidad de diseño de 30 km/h responde a la vocación residencial y peatonal del entorno, promoviendo el calmado de tráfico y la coexistencia segura entre vehículos, ciclistas y peatones.

3.6.7 Condiciones y Características Hidráulicas e Hidrológicas

El diseño de drenaje de los tramos urbanos se basa en el principio de escorrentía superficial, con evacuación de las aguas lluvias hacia los bordillos y sumideros de la red de alcantarillado pluvial existente o proyectada. La pendiente longitudinal mínima de diseño de 0,30% garantiza la formación de una lámina de agua estable y su conducción eficiente hacia los puntos de entrega (sumideros o bocas de tormenta), evitando los encharcamientos sobre la calzada y los andenes. La pendiente transversal de la calzada del 2% hacia ambos costados (o a un solo costado según el trazado) complementa el sistema de evacuación superficial.

3.6.8 Señalización y Seguridad Vial

El diseño de señalización del Eje E contempla la instalación exclusiva de señales reglamentarias verticales de tipo SR-01 (PARE) en las intersecciones estratégicas para establecer la prelación de paso, y señales R-30 (Velocidad Máxima 30 km/h) en los tramos donde se requiere moderar la circulación vehicular, conforme a los lineamientos del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte de 2015. La señal PARE se complementará con la demarcación horizontal de la línea de detención continua y la leyenda "PARE" en el pavimento rígido. La ubicación de cada señal cumple con los criterios de visibilidad, cono de atención y distancia de reacción definidos en la normativa vigente.

3.6.9 Alcance Físico

El alcance del Eje E comprende la construcción de pavimento rígido en 75 tramos de calles y carreras distribuidos en las comunas 2, 3, 4 y 5 de la ciudad de Valledupar, con longitudes individuales que van desde 41,73 m hasta 570 m, para una longitud total de intervención de aproximadamente 14.600 m lineales. Las actividades incluyen la demolición de pavimentos existentes en mal estado (donde aplique), adecuación de la subrasante, construcción de la capa de subbase granular, construcción de la losa de concreto hidráulico de 17 cm de espesor, instalación de bordillos, construcción de rampas de accesibilidad e instalación de señalización vertical.

3.6.10 Beneficios Esperados

La construcción de pavimento rígido en las vías residenciales del municipio de Valledupar generará los siguientes beneficios para la comunidad:

Mejoramiento sustancial de las condiciones de movilidad y seguridad vial en los sectores residenciales intervenidos. Reducción de los problemas de encharcamiento y deterioro vial asociados a la ausencia de pavimento. Mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de las comunas 2, 3, 4 y 5, con impacto directo en la salubridad del entorno y la valorización de los predios. Facilitación del acceso de vehículos de servicios públicos esenciales (recolección de residuos, emergencias, abastecimiento). Generación de empleo local durante la fase constructiva. Integración funcional de los barrios intervenidos con la red vial principal del municipio, contribuyendo al ordenamiento territorial y a la consolidación urbana del municipio de Valledupar.

3.7 ACTIVIDADES EJECUTADAS EN EL PERIODO

Las actividades relacionadas a continuación fueron ejecutadas entre el periodo del 10 hasta el 28 de febrero de 2026 en los tramos siguientes:

3.7.1 Tramo A - Actividades Constructivas Desarrolladas En El Periodo

Se realizaron actividades acordes a la adecuación del corredor vial, movimiento de tierras y manejo ambiental y operativo del proyecto. En relación con el MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE INVOLUCRANDO SUELO EXISTENTE, se registró un avance del 42,7%, debido a la conformación, perfilado y compactación de la superficie de apoyo de la estructura de la infraestructura vial.

Las actividades de DESMONTE Y LIMPIEZA EN ZONA BOSCOSA involucraron un avance del 43,4%, permitiendo la liberación de áreas que son necesarias para la ejecución de las obras e incrementando las condiciones complementarias necesarias para el desarrollo del posterior trabajo.

En cuanto a la actividad de EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN, CANALES Y PRÉSTAMOS DE ALCANTARILLA se ha alcanzado un avance del 40,1%, para la conformación de la sección vial y adecuación hidráulica que se precisa en el corredor comprometido. En este sentido además se ha manifestado un avance del 40,1% por lo que se refiere al TRANSPORTE DE MATERIALES, correspondiente al traslado de material proveniente de excavaciones o bien suministro de materiales que precisan las diferentes actividades constructivas.

En relación con los componentes de gestión ambiental y manejo operativo, el Plan DE ADAPTACIÓN DE LA GUÍA AMBIENTAL (PAGA) y el PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO (PMT) tiene un avance de un 0,7%, en cumplimiento de las actividades de seguimiento, control y manejo requeridas para la ejecución del proyecto.

3.7.2 Tramo B – Actividades Constructivas Desarrolladas En El Periodo

Se han llevado a cabo las actividades asociadas al mejoramiento del trazado por medio de: el mejoramiento de la subrasante, la adecuación del terreno y la gestión ambiental y operativa del mismo, que, en conjunto, comprenden el desarrollo del proyecto.
En lo correspondiente al MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE EN SUELO EXISTENTE, se registró un avance de un 4,3% gracias a los trabajos de estabilización, conformación y compactación de la superficie de fundación de la vía.

Las labores de desmonte y limpieza en la zona boscosa avanzaron en un 10,4% y facilitaron la intervención de las áreas requeridas para el desarrollo de las actividades constructivas programadas.

En lo que respecta al fresado de pavimento asfáltico (H=0,07 m), se alcanzó un avance de un 9,6 %, consistente en el controlado retiro de la carpeta asfáltica existente, como acción previa a las actividades de rehabilitación vial.

La excavación sin clasificar en coronas, canales y préstamos para conformación de vías y taludes arrojó el avance de un 4,2% vinculada a la adecuada conformación geométrica y conformación de la plataforma vial, al igual que el avance de un 4,6% de la actividad de transporte asociado al adecuado aprovisionamiento y disposición de los materiales requeridos durante la ejecución de obra.

El avance de la conformación del terraplén lograda fue de un 4,5 % mediante la colocación, extendido y compactación de material seleccionado para conformar la estructura de soporte de la vía.

Las actividades relacionadas con el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA) y con el Plan de Manejo de Tráfico (PMT) se registraron con un avance también del 0,7%, en cumplimiento de los deberes ambientales y de control de tránsito correspondientes al proyecto.

3.7.3 Tramo C – Actividades Constructivas Desarrolladas En El Periodo

Durante el mes de febrero, la actividad de MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE INVOLUCRANDO SUELO EXISTENTE presentó un avance en la correspondiente actividad del 65,4% a partir de sus intervenciones editadas para el acondicionamiento y mejora de la plataforma vial existente, mientras que la actividad de DESMONTE Y LIMPIEZA EN ZONA BOSCOSA alcanzó un avance del 12,9% que permitió adecuar los sectores requeridos para la realización de los trabajos programados.

Por su parte, la actividad EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN, CANALES Y PRÉSTAMOS PARA CONFORMACIÓN DE VÍAS Y TALUDES reportó un avance del 11,6% y fue alcanzada a partir de los trabajos de corte y perfilado de las áreas objeto de intervención.

La actividad de TRANSPORTE DE MATERIALES avanzó el 20,5%, correspondiente al traslado interno y disposición de materiales requeridos para la realización de las actividades constructivas.

A su vez, el PLAN DE ADAPTACIÓN DE LA GUÍA AMBIENTAL (PAGA) quedó a un avance del 1,4% y el PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO (PMT) alcanzó un avance del 1,4%, garantizando la realización de las disposiciones ambientales y operativas que para el proyecto se establecieron.

UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

3.7.4 Tramo D – Actividades Constructivas Desarrolladas En El Periodo

La actividad DE MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE DEL SUELO EXISTENTE para el tramo D, tuvo un incremento del 65,4 % como resultado de las tareas de estabilización y conformación de la superficie de fundación de la vía.

Las actividades DE DESMONTE Y LIMPIEZA EN ZONA BOSCOSA avanzaron en un 60,8 %, facilitando la liberación de las franjas requeridas para continuidad de trabajos de obra.

La actividad de EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN, CANALES Y PRÉSTAMOS PARA CONFORMACIÓN DE VÍAS Y TALUDES tuvo una mejora del 33,1 %, mediante cortes y adecuación de la geometría vial proyectada.

La actividad TRANSPORTE DE MATERIALES reveló un avance del 29,7%, asociado al movimiento de materiales de excavar y suministro de material de aporte.

La actividad TERRAPLÉN también avanzó en un 33,1 %, mediante la conformación de capas compactadas para la adecuación de la rasante proyectada.

Las actividades de manejo y control de los planes: PLAN DE ADAPTACIÓN DE LA GUÍA AMBIENTAL (PAGA) y PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO (PMT), también experimentaron un incremento del 1,4 %, cada una.

3.7.5 Tramo E – Actividades Constructivas Desarrolladas En El Periodo

El mes de febrero tuvo el siguiente avance de las actividades de obra de la fase de Construcción:
La actividad de EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN tuvo un avance del 3,2% asociado con trabajos de remoción y adecuación del área intervenida.

La actividad de CONFORMACIÓN DE LA CALZADA EXISTENTE obtuvo un avance del 6,0%, ligado a trabajos de perfilado y ajuste del área vial existente.

Por su parte, el TRANSPORTE DE MATERIALES PROVENIENTE DE LA EXCAVACIÓN tuvo un avance del 3,2%, vinculado al retiro y disposición del material producido durante las actividades de excavación.

La actividad de SUBBASE GRANULAR tuvo un avance del 9,0%, el cual se relacionó con la extensión, humectación y compactación del material granular depositado en la estructura del pavimento.

Para finalizar, el PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO (PMT) y el PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA) tuvieron un avance del 0,9% cada uno de ellos, que se ligaron a las medidas de control operacional y ambiental generadas en la obra.

3.8 CLIMA

Durante el mes de febrero, el análisis consolidado del control climático operacional correspondiente a los tramos A, B, C, D y E evidenció un comportamiento meteorológico predominantemente seco, condición que favoreció, en términos generales, el desarrollo continuo de las actividades constructivas programadas y la estabilidad operativa de los diferentes frentes de obra. Los indicadores consolidados muestran una baja incidencia de precipitación frente al total de horas operacionales evaluadas, manteniéndose un alto porcentaje de tiempo seco durante el periodo analizado.

No obstante lo anterior, y pese a que las condiciones climáticas resultaron favorables para el avance del proyecto, se registraron afectaciones operacionales asociadas a eventos de precipitación en tres (3) de los cinco (5) tramos evaluados, aunque con niveles de incidencia bajos y de carácter puntual. En los tramos A y B se presentaron eventos de lluvia que generaron interrupciones temporales en la operación, mientras que en el tramo E se evidenciaron registros marginales de afectación operacional sin presencia significativa de precipitación acumulada durante el periodo, reflejando una incidencia mínima sobre la ejecución de actividades.

Particularmente, el tramo B presentó la mayor variabilidad climática del periodo, registrándose cuatro (4) eventos de lluvia, con una precipitación acumulada de cinco (5) horas y cincuenta (50) minutos, que derivaron en siete (7) horas y cuarenta (40) minutos de afectación operacional, equivalentes a aproximadamente un 4,6% de afectación sobre el tiempo operacional evaluado. Las precipitaciones registradas fueron de intensidad predominantemente media e intensa, generando restricciones temporales en la ejecución de actividades, aunque sin comprometer de manera significativa la continuidad general del frente de obra.

Por su parte, los tramos C y D mantuvieron condiciones completamente secas durante el periodo evaluado, sin registro de eventos de precipitación ni afectaciones operacionales atribuibles a variables climáticas, conservando un porcentaje de afectación equivalente al 0,0% y garantizando el desarrollo normal de las actividades programadas.

En términos generales, el comportamiento climático registrado durante febrero puede calificarse como favorable para la ejecución contractual, dado que, aunque se presentaron afectaciones operacionales puntuales en algunos frentes, estas fueron de baja incidencia frente al total del periodo evaluado y no representaron una limitación significativa para el cumplimiento de la programación de obra. **Anexo 2**

3.9 CONCLUSIONES

Durante el período reportado se realizaron las actividades necesarias para garantizar el inicio de los frentes de trabajo, en este sentido se adelantaron las gestiones técnicas y logísticas propias del traslado y posicionamiento de la maquinaria, garantizando que la misma estuviese disponible en el sitio de inicio de las labores. Con esta planificación se mitigaron posibles contingencias.

De un modo general se observó para el mes de febrero avance en los frentes de obra a través de la realización de actividades relacionadas con el mejoramiento de la infraestructura vial, movimiento de tierras, adecuación de la subrasante, conformación de terraplenes, instalación de capas granulares y manejo operativo del proyecto. Los mayores porcentajes de ejecución se encontraban en las actividades de MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE INVOLUCRANDO SUELO EXISTENTE y DESMONTE Y LIMPIEZA EN ZONA BOSCOSA, lo que consolidó el avance de las obras preliminares de conformación vial. En la misma forma, las actividades de EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR, TRANSPORTE DE MATERIALES, FRESADO DE PAVIMENTO ASFÁLTICO, TERRAPLÉN y SUBBASE GRANULAR, aportaron a la progresión del desarrollo de la estructura del corredor vial intervenido. Por otro lado, se mantuvo la implementación de las medidas establecidas en el PLAN DE ADAPTACIÓN DE LA GUÍA AMBIENTAL (PAGA), PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA) y el medidas preventivas tendientes a mitigar riesgos y accidentes en la via mientras se esta a la espera del Plan de Manejo de Trafico (PMT) , facilitando el cumplimiento de los lineamientos ambientales, de seguridad vial y manejo operativo exigidos para la correcta ejecución del proyecto.

Se realizó la revisión integral de los estudios y diseños del proyecto, verificándose su conformidad con los lineamientos establecidos en el Instituto Nacional de Vías, particularmente con lo dispuesto en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, así como con la normativa técnica y criterios de diseño aplicables al alcance contractual. Como resultado del análisis documental y de la verificación técnica efectuada, se evidenció correspondencia general entre las condiciones proyectadas y los parámetros exigidos para el desarrollo del corredor vial.

De igual manera, producto de la revisión topográfica, la validación geométrica y la verificación comparativa en campo, se identificó la necesidad de implementar ajustes puntuales en determinados sectores del corredor, principalmente asociados al ancho de calzada, implantación de las secciones viales y adaptación geométrica

local, con el propósito de optimizar las condiciones de operatividad del corredor, garantizar la adecuada funcionalidad de la infraestructura proyectada y fortalecer los criterios de seguridad vial durante la fase constructiva y operacional.

En consideración a lo anterior, el especialista emite concepto técnico favorable respecto a la viabilidad para el inicio de las actividades constructivas, teniendo en cuenta que las observaciones y ajustes identificados corresponden a intervenciones localizadas y técnicamente gestionables, las cuales podrán ser atendidas de manera progresiva y controlada durante la ejecución de las obras, sin comprometer la funcionalidad general del diseño ni las condiciones de ejecución del proyecto. Anexo 3.

4. INFORME SEGUIMIENTO PLAN DE MANEJO DE TRAFICO

En cumplimiento de las obligaciones asociadas al manejo de tránsito derivadas de la ejecución del proyecto de construcción e intervención de vías y pavimentos en el departamento del Cesar, se presenta el informe de seguimiento correspondiente al período comprendido entre el **10 y el 28 de febrero de 2026**, el cual consolida las actividades desarrolladas orientadas a garantizar condiciones adecuadas de movilidad, seguridad vial y control del tránsito en las zonas intervenidas.

Durante el período reportado, las actividades estuvieron enfocadas principalmente en el **diseño y estructuración de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT)** requeridos para su posterior presentación ante la interventoría del proyecto, así como en la adopción de medidas preventivas provisionales que permitieran el desarrollo seguro de las actividades constructivas mientras se culmina el proceso de perfeccionamiento y aprobación de la versión definitiva de dichos planes.

Las acciones implementadas se orientaron a minimizar afectaciones a la movilidad vehicular, preservar la seguridad de los usuarios de la vía, trabajadores y comunidades aledañas, y garantizar condiciones operativas adecuadas durante el avance de las obras.

4.1 OBJETIVO

Realizar el seguimiento a las actividades implementadas en materia de manejo de tránsito durante el período comprendido entre el **10 y el 28 de febrero de 2026**, verificando las medidas provisionales adoptadas para garantizar la movilidad y seguridad vial en los diferentes frentes de obra intervenidos, mientras se consolida y presenta a interventoría la versión definitiva de los Planes de Manejo de Tránsito del proyecto.

4.2 ACTIVIDADES DESARROLLADAS

4.2.1 Diseño de los Planes de Manejo de Tránsito

Durante el período evaluado se adelantó el proceso de **diseño técnico de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT)** correspondientes a los diferentes frentes de intervención vial del proyecto, con el propósito de establecer las medidas de regulación, señalización, control y manejo operacional requeridas para garantizar la seguridad de los usuarios y del personal de obra.

Las actividades desarrolladas comprendieron la identificación de puntos críticos de intervención, definición de cierres parciales o totales, establecimiento de rutas de

movilidad, análisis de condiciones operativas de tránsito y determinación de los dispositivos temporales necesarios para el control vehicular y peatonal.

Los documentos técnicos elaborados se encuentran en proceso de revisión y consolidación para su respectiva presentación ante la interventoría, conforme a los lineamientos normativos aplicables y a las necesidades operativas identificadas en cada tramo intervenido.

4.2.2 Implementación provisional preventiva del Plan de Manejo de Tránsito

Mientras se perfeccionan y formalizan los PMT definitivos, se implementaron **medidas preventivas provisionales de manejo de tránsito**, orientadas a reducir riesgos asociados al desarrollo de actividades constructivas y garantizar el flujo vehicular bajo condiciones seguras.

Como medida principal, se dispuso de **personal de control de tránsito (paleteros y auxiliares viales)** en los diferentes frentes de obra, quienes realizaron labores permanentes de regulación del paso vehicular, orientación a conductores y coordinación de los accesos requeridos durante la ejecución de las actividades constructivas.

Asimismo, en los sectores intervenidos se implementaron controles operacionales diferenciados de acuerdo con las condiciones propias de cada tramo, permitiendo mantener niveles adecuados de seguridad vial y continuidad operativa.

4.3 IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE MANEJO DE TRÁNSITO

4.3.1 Habilitación de medios carriles en tramos intervenidos

Con el fin de mantener la circulación vehicular y minimizar afectaciones a la movilidad, se habilitaron **medios carriles de circulación controlada** en los siguientes corredores viales intervenidos:

- Tocaima – Nuevas Flores
- Valledupar – La Mesa
- La Mesa – El Palmar
- La Mesa – El Mamón

En estos sectores se realizaron cierres parciales de calzada, permitiendo el tránsito alternado de vehículos mediante control manual ejercido por personal de tránsito dispuesto permanentemente en los frentes de intervención.

El manejo operacional consistió en la regulación controlada de los flujos vehiculares, priorizando condiciones seguras para la circulación mientras se adelantaban las actividades constructivas sobre los segmentos intervenidos.

4.3.2 Manejo de tránsito en vías urbanas del municipio de Valledupar

Para las intervenciones ejecutadas en sectores urbanos del municipio de Valledupar, y atendiendo las condiciones de seguridad requeridas para el desarrollo de las obras, fue necesario realizar el **cierre total del tráfico vehicular** en las calles objeto de intervención.

Como medida de aislamiento y control se instalaron **dispositivos tipo maletines viales**, delimitando claramente las áreas de trabajo e impidiendo el ingreso no autorizado de vehículos a las zonas intervenidas.

De igual forma, se dispuso de **paleteros permanentes**, quienes desarrollaron labores de control y coordinación para la entrada y salida de vehículos autorizados, así como orientación a usuarios de la vía y residentes de los sectores intervenidos, minimizando conflictos operacionales y reduciendo riesgos de accidentalidad.

4.3.3 Señalización preventiva temporal y móvil

En todos los tramos intervenidos se implementó **señalización preventiva temporal y móvil**, instalada de manera estratégica con el propósito de advertir oportunamente a los usuarios de la vía sobre la presencia de obras, reducción de carriles, tránsito controlado, cierres temporales y demás condiciones operativas derivadas de las actividades constructivas.

La señalización fue ajustada de acuerdo con las necesidades particulares de cada frente de obra y permaneció sujeta a reubicación o modificación conforme al avance de las actividades ejecutadas, garantizando condiciones mínimas de seguridad y prevención de incidentes viales.

4.4 SEGUIMIENTO Y CONCLUSIONES

Durante el período comprendido entre el **10 y el 28 de febrero de 2026**, las actividades relacionadas con el manejo de tránsito estuvieron orientadas

principalmente al **diseño de los Planes de Manejo de Tránsito definitivos y a la implementación de medidas provisionales preventivas**, necesarias para garantizar condiciones seguras de movilidad durante el desarrollo inicial de las obras.

Las medidas adoptadas permitieron mantener el control del flujo vehicular en los diferentes frentes intervenidos mediante habilitación de medios carriles, cierres controlados, presencia permanente de personal de tránsito y uso de señalización temporal preventiva.

No se evidenciaron situaciones que comprometieran significativamente la movilidad en los sectores intervenidos, manteniéndose controles operacionales permanentes mientras se culmina el proceso de consolidación y entrega de los PMT definitivos ante la interventoría del proyecto.

Se continuará con el fortalecimiento de las medidas de manejo de tránsito y el ajuste de los controles operacionales conforme al avance de obra y a la aprobación de los instrumentos definitivos de gestión vial.

UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

5. UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE

5.1 INFORMACIÓN GENERAL

La **UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE**, identificada con NIT 902022182-9, actúa como contratista del **Contrato de Obra No. 2026040001**, suscrito con el Departamento del Cesar – Secretaría de Infraestructura, cuyo objeto corresponde a:

"MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL RURAL Y URBANA EN LA SUBREGIÓN NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR".

La Unión Temporal se encuentra representada legalmente por el señor **ALI ENRIQUE TAPIA ROYERO** y está conformada por un conjunto de empresas con experiencia en la ejecución de proyectos de infraestructura vial, las cuales participan conforme a los porcentajes establecidos en el acuerdo de conformación, respondiendo de manera solidaria por el cumplimiento de las obligaciones contractuales, técnicas, administrativas, financieras, ambientales y de calidad derivadas del contrato.

A continuación, se presenta la composición de la Unión Temporal:

Empresa	NIT	Representante Legal	Participación (%)
PROMOTORA Y CONSTRUCTORA ODÍN S.A.S	901.283.017-7	Ángel Rincón Linaje	1%
VIARIA S.A.S	901.922.982-2	Carlos Mauricio Hernández	1%
FEAE S.A.S	900.514.247-3	María Alejandra Sarmiento	10%
TRIADA INGENIERÍA S.A.S ZOMAC	901.755.594-1	Ali Enrique Tapia Royero	88%

Tabla 8. Conformación Unión Temporal Red Vial del Norte

La información anteriormente presentada corresponde a la estructura contractual vigente de la Unión Temporal y se encuentra alineada con lo establecido en el Plan de Calidad aprobado.

En desarrollo de sus responsabilidades contractuales, la UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE ha adoptado un Sistema de Gestión de Calidad basado en los

lineamientos de la norma NTC ISO 9001:2015, orientado a garantizar la adecuada planificación, ejecución, seguimiento y control de las actividades del proyecto, así como el cumplimiento de las especificaciones técnicas, diseños aprobados, normativa vigente y requisitos establecidos por la Entidad Contratante y la Interventoría.

Durante el periodo comprendido entre el 10 de febrero de 2026 y el 28 de febrero de 2026, la Unión Temporal dio inicio a la ejecución del contrato, adelantando actividades de organización operativa, estructuración del equipo de trabajo e implementación del Plan de Calidad aprobado, como base para el desarrollo técnico y operativo del proyecto.

5.2 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Para la ejecución del Contrato de Obra No. 2026040001, la UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE ha definido una estructura organizacional integral, orientada a garantizar la adecuada planificación, ejecución, control y seguimiento de las actividades del proyecto, en concordancia con los lineamientos establecidos en el Plan de Calidad aprobado.

Dicha estructura se encuentra conformada por dos componentes principales: el área operativa y el área administrativa y financiera, las cuales actúan de manera articulada para asegurar el cumplimiento de los objetivos contractuales en términos de alcance, calidad, plazo y costo.

El área operativa es responsable de la ejecución técnica del proyecto, incluyendo la dirección, coordinación y control de los procesos constructivos, la programación de actividades, la supervisión de los frentes de obra, el control de calidad y la gestión de los recursos técnicos y humanos requeridos para el desarrollo de las actividades en campo.

Por su parte, el área administrativa y financiera tiene a su cargo la gestión de los recursos económicos, administrativos y logísticos del proyecto, así como el manejo del talento humano, el control contractual, el soporte documental y demás actividades necesarias para garantizar la correcta ejecución del contrato.

Dentro de esta estructura se destacan los siguientes cargos clave:

- Representante Legal
- Director de Obra
- Ingenieros Residentes
- Auxiliar de residente
- Especialista en Vías
- Especialista en Pavimentos

- Especialista Hidráulico
- Especialista en Estructuras
- Residente Ambiental
- Residente Social
- Residente Siso
- Inspector de Obra
- Laboratorista Inspector
- Personal administrativo (contabilidad, logística y apoyo)
- Personal operativo (maestros, oficiales y ayudantes)

Durante el periodo comprendido entre el 10 de febrero de 2026 y el 28 de febrero de 2026, se llevó a cabo la conformación del equipo de trabajo del proyecto, asignando los roles, funciones y responsabilidades necesarias para la implementación del Sistema de Gestión de Calidad y la ejecución de las actividades iniciales de obra.

La estructura organizacional del proyecto se encuentra soportada en el **Anexo 1 – Listado de Personal Vinculado**, en el cual se detallan los cargos, áreas y responsabilidades del equipo de trabajo, constituyéndose en el documento base para la verificación de la asignación de funciones y la adecuada implementación del Sistema de Gestión de Calidad durante la ejecución del contrato.

UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

6. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

6.1 OBJETO:

El proyecto corresponde al objeto contractual denominado:

"MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL RURAL Y URBANA EN LA SUBREGIÓN NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR".

El cual tiene como finalidad mejorar las condiciones de transitabilidad, conectividad y movilidad en los diferentes corredores viales intervenidos, contribuyendo al desarrollo social, económico y territorial de la región.

Las actividades contempladas en el contrato comprenden la ejecución de obras de mejoramiento vial, incluyendo procesos constructivos tales como preliminares, excavaciones, rellenos, conformación de subrasante, construcción de estructuras de pavimento, obras hidráulicas, señalización y demás actividades asociadas, conforme a las especificaciones técnicas, diseños aprobados y normativa vigente aplicable.

6.2 INFORMACION CONTRACTUAL

El proyecto se desarrolla en el marco del Contrato de Obra No. 2026040001, suscrito entre la UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE y la Gobernación del Cesar, cuyo objeto corresponde a:

"MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL RURAL Y URBANA EN LA SUBREGIÓN NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR".

La ejecución del contrato se realiza bajo la supervisión de la Interventoría CONSORCIO INTERNORTE PC, encargada del seguimiento, control y verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales, técnicas, administrativas, financieras, ambientales y de calidad del proyecto.

A continuación, se presenta la información general del contrato:

UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO	
ENTIDAD CONTRATANTE	GOBERNACIÓN DEL CESAR
INTERVENTORIA	CONSORCIO INTERNORTE PC
CONTRATISTA	UNION TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
PLAZO	18 MESES Y 0 DÍAS
FECHA ACTA DE INICIACIÓN	10 DE FEBRERO DE 2026
FECHA DE TERMINACION ESTIMADA	9 DE AGOSTO DE 2027
VALOR CONTRATO	$ 177.831.305.449,00

Tabla 9. Información General del contrato

Durante el periodo comprendido entre el 10 de febrero de 2026 y el 28 de febrero de 2026, se dio inicio a la ejecución del contrato, adelantando las actividades correspondientes a la fase inicial del proyecto, relacionadas con la organización operativa, estructuración del equipo de trabajo, implementación del Plan de Calidad aprobado y preparación de los frentes de obra.

La ejecución del contrato se rige por lo establecido en los documentos contractuales, especificaciones técnicas, diseños aprobados y normativa vigente aplicable, garantizando el cumplimiento de los estándares de calidad exigidos por la Entidad Contratante y la Interventoría.

6.3 EJECUCION YAVANCE EN EL PERIODO

Durante el periodo comprendido entre el 10 de febrero de 2026 y el 28 de febrero de 2026, se ejecutaron actividades correspondientes a la fase inicial del proyecto, orientadas al desarrollo de los procesos preliminares, preparación de los frentes de obra y avance inicial de las actividades constructivas.

Las actividades desarrolladas incluyen labores de desmonte y limpieza, excavaciones, transporte de materiales, mejoramiento de subrasante, así como la implementación de los planes de manejo ambiental y de tránsito, conforme a lo establecido en las especificaciones técnicas del contrato.

Estas actividades fueron objeto de seguimiento y control mediante inspección en campo, verificación documental, registros fotográficos y demás mecanismos establecidos en el Sistema de Gestión de Calidad, garantizando su ejecución conforme a los lineamientos del Plan de Calidad aprobado.

Así mismo, las actividades ejecutadas durante el periodo se encuentran soportadas en los registros de obra, reportes de campo y anotaciones consignadas en la bitácora de obra, en la cual se documenta de manera diaria el desarrollo de los trabajos, las condiciones del sitio, los recursos utilizados, las novedades presentadas y demás aspectos relevantes para el seguimiento técnico y administrativo del proyecto.

A continuación, se presenta el consolidado de las principales actividades ejecutadas durante el periodo:

- **Consolidado de actividades ejecutadas en el periodo**

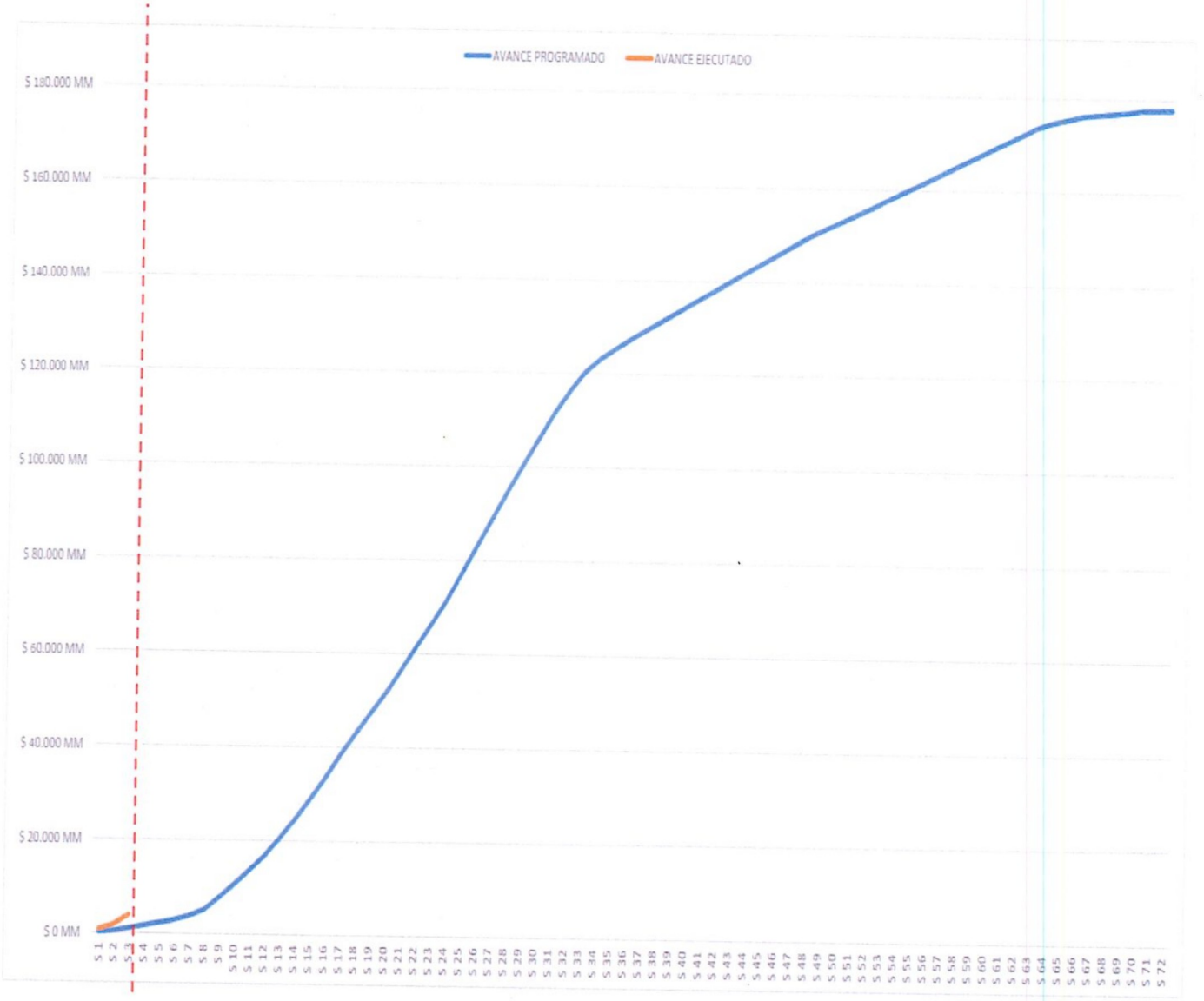
			% AVANCE PROGRAMADO	% AVANCE EJECUTADO	% AVANCE PROGRAMADO POR TRAMO	% AVANCE EJECUTADO POR TRAMO
1.	MEJORAMIENTO DEL TRAMO VIAL MEDIA LUNA, TOCAIMO, NUEVAS FLORES, EN EL DEPARTAMENTO DEL CESAR	MEDIA LUNA - TOCAIMO - NUEVAS FLORES	0,041%	0,458%	0,000%	1,263%
2.1	MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE CONDUCE AL CORREGIMIENTO DE LA MESA Y A LAS VEREDAS EL MAMON Y EL PALMAR EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR, DEPARTAMENTO DEL CESAR	ANILLO VIAL-LA TRAMACUA- LA MESA	0,430%	0,822%	1,326%	3,608%
2.2	MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE CONDUCE AL CORREGIMIENTO DE LA MESA Y A LAS VEREDAS EL MAMON Y EL PALMAR EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR, DEPARTAMENTO DEL CESAR	LA MESA - EL PALMAR	0,250%	0,502%	0,695%	3,361%
2.3	MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE CONDUCE AL CORREGIMIENTO DE LA MESA Y A LAS VEREDAS EL MAMON Y EL PALMAR EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR, DEPARTAMENTO DEL CESAR	LA MESA -EL MAMÓN	0,040%	0,248%	0,000%	3,153%
3	CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES CALLES Y CARRERAS DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR	VALLEDUPAR	0,280%	0,182%	0,988%	1,001%

UNIÓN TEMPORAL
RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

- **% Avance del Contrato**

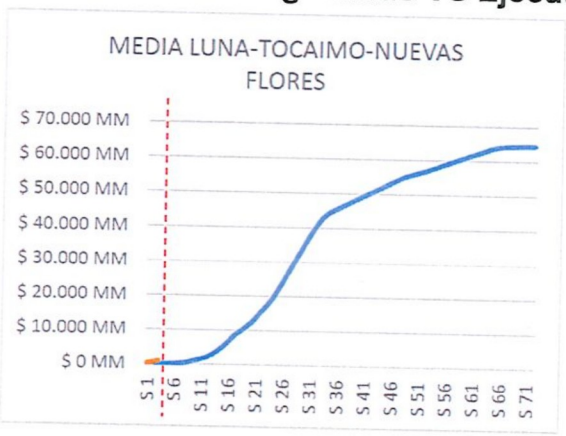
% AVANCE DEL CONTRATO	1,05%	2,21%
DÍAS DE AVANCE O RETRASO	6,27	

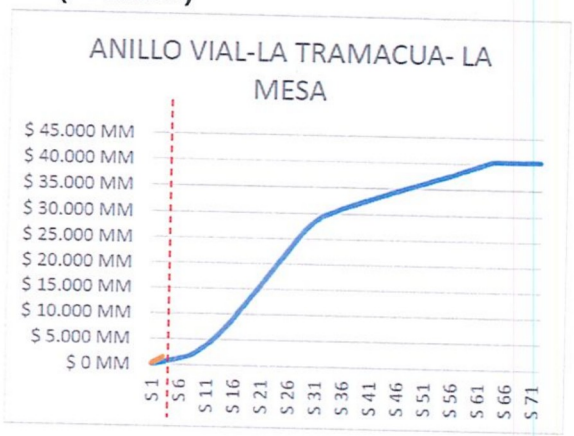
- **Curva S Programado VS Ejecutado (General)**

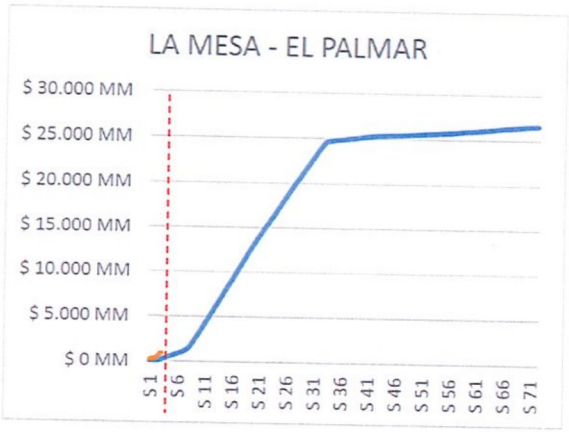


UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

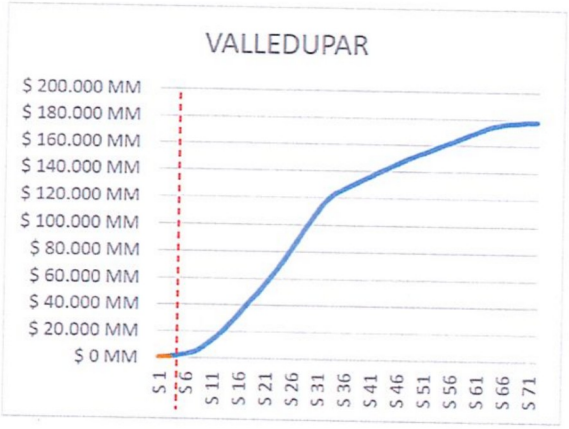
- **Curva S Programado VS Ejecutado (Tramos)**











UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

MEJORAMIENTO DEL TRAMO VIAL MEDIA LUNA, TOCAIMO, NUEVAS FLORES, EN EL DEPARTAMENTO DEL CESAR.

Avance financiero:

INVERSIÓN PROGRAMADA ACUMULADA TRAMO:	$ 0
INVERSIÓN EJECUTADA ACUMULADA TRAMO:	$ 825.445.411
INVERSIÓN PROGRAMADA TOTAL:	$ 1.034.781.154,32
FACTURADO MEDIANTE ACTAS PARCIALES:	$ 0,00
SALDO POR EJECUTAR:	$ 177.005.860.037,72
SALDO POR AMORTIZAR:	$ 71.132.522.179,60

Avance Físico:

ACUMULADO POR CAPÍTULOS

CAPÍTULO	A	B	C	D	E	F	TOTAL (%)
1. PRELIMINARES	635,21	0,00	0,00%	271,39	42,73%	42,73%	42,73%
2. DEMOLICIONES	107,12	0,00	0,00%	18,02	16,82%	16,82%	16,82%
3. EXCAVACION	1.006,22	0,00	0,00%	403,09	40,06%	40,06%	40,06%
4. TRANSPORTE	322,75	0,00	0,00%	129,29	40,06%	40,06%	40,06%
5. RELLENO	19.335,08	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
6. SUB BASE Y BASE	5.860,96	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
7. PAVIMENTO	22.607,56	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
8. OBRAS HIDRAULICAS	8.690,52	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
9. SEÑALIZACION Y DEMARCACION	367,67	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
10. GAVIONES	2.307,72	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
11. PUENTE	2.701,84	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
12. PAGA	290,94	0,00	0,00%	1,95	0,67%	0,67%	0,67%
13. PMT	254,39	0,00	0,00%	1,70	0,67%	0,67%	0,67%
14. CV	17,69	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%

Cantidades Ejecutadas en el Periodo:

	ITEM	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	UND.	CANT. EJECUTADA	VR. EJECUTADO	% AVANCE PERIODO	%AVANCE ACUM.
1. PRELIMINARES	1	MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE INVOLUCRANDO SUELO EXISTENTE	M2	**19556,3**	$ 113.348.314,80	17,8%	42,7%
2. DEMOLICIONES	1	DESMONTE Y LIMPIEZA EN ZONA BOSCOSA	HA	**0,98**	$ 6.451.069,52	15,6%	43,4%
3. EXCAVACION	1	EXCAVACION SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACION, CANALES Y PRESTAMOS DE ALCANTARILLA	M3	**4865**	$ 170.455.005,00	16,9%	40,1%
4. TRANSPORTE	1	TRANSPORTE DE MATERIALES	M3-KM	**31622,5**	$ 54.675.302,50	16,9%	40,1%
12. PAGA	1	PLAN DE ADAPTACION DE LA GUIA AMBIENTAL (PAGA)	GLOBAL	**0,0027**	$ 785.545,62	0,3%	0,7%
13. PMT	1	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO (PMT)	GLOBAL	**0,0027**	$ 686.855,29	0,3%	0,7%

UNIÓN TEMPORAL
RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

Resumen General del Avance:

% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO:	0,00%	DÍAS DE AVANCE O RETRASO RESPECTO A LA PROGRAMACION DEL TRAMO:
% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO RESPECTO AL CONTRATO:	0,58%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO:	1,28%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO EN EL CONTRATO:	0,46%	6,92

Registro Fotográfico:









UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE CONDUCE AL CORREGIMIENTO DE LA MESA Y A LAS VEREDAS EL MAMON Y EL PALMAR EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR, DEPARTAMENTO DEL CESAR.

Avance financiero:

INVERSIÓN PROGRAMADA ACUMULADA TRAMO:	$ 533.254.898
INVERSIÓN EJECUTADA ACUMULADA TRAMO:	$ 1.469.427.102
INVERSIÓN PROGRAMADA TOTAL:	$ 1.034.781.154,32
FACTURADO MEDIANTE ACTAS PARCIALES:	$ 0,00
SALDO POR EJECUTAR:	$ 176.361.878.347,02
SALDO POR AMORTIZAR:	$ 71.132.522.179,60

Avance Físico:

ACUMULADO POR CAPÍTULOS

CAPÍTULO	A	B	C	D	E	F	TOTAL (%)
1. PRELIMINARES	811,39	101,42	12,50%	174,27	21,48%	8,98%	21,48%
2. DEMOLICIONES	818,59	431,70	52,74%	373,26	45,60%	-7,14%	45,60%
3. EXCAVACION	773,65	0,00	0,00%	151,95	19,64%	19,64%	19,64%
4. TRANSPORTE	601,34	0,00	0,00%	136,44	22,69%	22,69%	22,69%
5. RELLENO	2.790,90	0,00	0,00%	613,23	21,97%	21,97%	21,97%
6. SUB BASE Y BASE	9.520,26	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
7. PAVIMENTO	20.808,65	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
8. OBRAS HIDRAULICAS	3.735,19	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
9. SEÑALIZACION Y DEMARCACION	356,06	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
10. PAGA	123,66	0,06	0,05%	9,99	8,07%	8,02%	8,07%
11. PMT	127,50	0,07	0,05%	10,30	8,08%	8,02%	8,08%
12. CV	21,89	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%

Cantidades Ejecutadas en el Periodo:

	ITEM	DESCRIPCION ACTIVIDAD	UND.	CANT. EJECUTADA	VR. EJECUTADO	% AVANCE PERIODO	%AVANCE ACUM.
1. PRELIMINARES	1	MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE INVOLUCRANDO SUELO EXISTENTE	M2	**12728**	$ 73.771.488,00	9,1%	21,5%
2. DEMOLICIONES	1	DESMONTE Y LIMPIEZA EN ZONA BOSCOSA	HA	**1,02**	$ 7.269.971,46	15,4%	35,7%
2. DEMOLICIONES	4	FRESADO DE UN PAVIMENTO ASFALTICO (E=0.07)	M2	**16278**	$ 165.726.318,00	22,1%	49,8%
3. EXCAVACION	2	EXCAVACION SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACION, CANALES Y PRÉSTAMOS PARA CONFORMACIÓN DE VIAS Y TALUDES	M3	**1886,5**	$ 66.097.300,50	9,0%	20,7%
4. TRANSPORTE	1	TRANSPORTE DE MATERIALES	M3-KM	**34334,3**	$ 59.364.004,70	9,9%	22,7%
5. RELLENO	2	TERRAPLEN	M3	**1896,36**	$ 265.630.730,64	9,7%	22,3%
10. PAGA	1	PAGA	GLOBAL	**0,007**	$ 865.642,87	0,7%	8,1%
11. PMT	1	PMT	GLOBAL	**0,007**	$ 892.484,53	0,7%	8,1%

Resumen General del Avance:

UNIÓN TEMPORAL
RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO:	1,32%	DÍAS DE AVANCE O RETRASO RESPECTO A LA PROGRAMACION DEL TRAMO:
% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO RESPECTO AL CONTRATO:	0,58%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO:	3,63%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO EN EL CONTRATO:	0,83%	12,51

Registro Fotográfico:








UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

VIA LA MESA - EL PALMAR

Avance financiero:

INVERSIÓN PROGRAMADA ACUMULADA TRAMO:	$ 182.590.134
INVERSIÓN EJECUTADA ACUMULADA TRAMO:	$ 894.797.089
INVERSIÓN PROGRAMADA TOTAL:	$ 1.034.781.154,32
FACTURADO MEDIANTE ACTAS PARCIALES:	$ 0,00
SALDO POR EJECUTAR:	$ 176.936.508.359,98
SALDO POR AMORTIZAR:	$ 71.132.522.179,60

Avance Físico:

ACUMULADO POR CAPÍTULOS

CAPÍTULO	A	B	C	D	E	F	TOTAL (%)
1. PRELIMINARES	263,13	0,00	0,00%	172,03	65,38%	65,38%	65,38%
2. DEMOLICIONES	40,43	10,11	25,00%	12,77	31,60%	6,60%	31,60%
3. EXCAVACION	562,31	0,00	0,00%	155,00	27,57%	27,57%	27,57%
4. TRANSPORTE	468,82	0,00	0,00%	139,21	29,69%	29,69%	29,69%
5. RELLENO	1.282,71	0,00	0,00%	413,16	32,21%	32,21%	32,21%
6. SUB BASE Y BASE	2.853,48	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
7. PAVIMENTO	17.007,77	172,40	1,01%	0,00	0,00%	-1,01%	0,00%
8. OBRAS HIDRAULICAS	3.457,16	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
9. SEÑALIZACION Y DEMARCACION	352,34	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
11. OBRAS DE CONTENCION	109,44	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
12. PAGA	81,17	0,04	0,05%	1,46	1,80%	1,75%	1,80%
13. PMT	83,69	0,04	0,05%	1,15	1,37%	1,32%	1,37%
14. CV	14,37	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%

Cantidades Ejecutadas en el Periodo:

	ITEM	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	UND.	CANT. EJECUTADA	VR. EJECUTADO	% AVANCE PERIODO	%AVANCE ACUM.
1. PRELIMINARES	1	MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE INVOLUCRANDO SUELO EXISTENTE	M2	12678	$ 73.481.688,00	27,9%	65,4%
2. DEMOLICIONES	1	DESMONTE Y LIMPIEZA EN ZONA BOSCOSA	HA	0,72	$ 5.131.744,56	26,7%	60,8%
3. EXCAVACION	2	EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN, CANALES Y PRÉSTAMOS PARA CONFORMACION DE VIAS Y TALUDES	M3	1909	$ 66.885.633,00	14,3%	33,1%
4. TRANSPORTE	1	TRANSPORTE DE MATERIALES	M3-KM	34743,8	$ 60.072.030,20	12,8%	29,7%
5. RELLENO	2	TERRAPLEN	M3	1272,5	$ 178.244.165,00	14,3%	33,1%
13. PMT	1	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO (PMT)	GLOBAL	0,00675	$ 564.899,67	0,7%	1,4%
13. PMT	1	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO (PMT)	GLOBAL	0,00675	$ 564.899,67	0,7%	1,4%

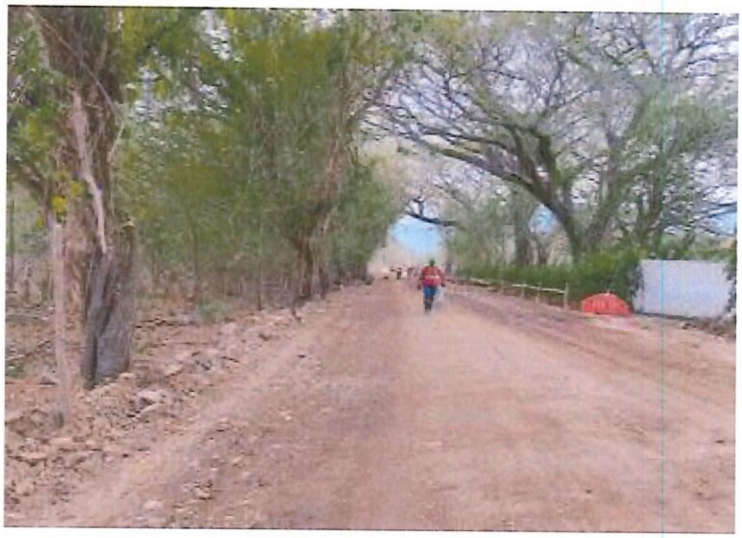
UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

Resumen General del Avance:

% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO:	0,69%	DÍAS DE AVANCE O RETRASO RESPECTO A LA PROGRAMACION DEL TRAMO:
% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO RESPECTO AL CONTRATO:	0,58%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO:	3,37%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO EN EL CONTRATO:	0,50%	14,50

Registro Fotográfico:





UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

VIA LA MESA - EL MAMON

Avance financiero:

INVERSIÓN PROGRAMADA ACUMULADA TRAMO:	$ 44.248
INVERSIÓN EJECUTADA ACUMULADA TRAMO:	$ 440.480.823
INVERSIÓN PROGRAMADA TOTAL:	$ 1.040.212.459,34
FACTURADO MEDIANTE ACTAS PARCIALES:	$ 0,00
SALDO POR EJECUTAR:	$ 177.390.824.626,48
SALDO POR AMORTIZAR:	$ 71.132.522.179,60

Avance Físico:

ACUMULADO POR CAPÍTULOS

CAPÍTULO	A	B	C	D	E	F	TOTAL (%)
1. PRELIMINARES	516,79	0,00	0,00%	86,50	16,74%	16,74%	16,74%
2. DEMOLICIONES	48,38	0,00	0,00%	6,54	13,51%	13,51%	13,51%
3. EXCAVACION	319,39	0,00	0,00%	73,90	23,14%	23,14%	23,14%
4. TRANSPORTE	250,65	0,00	0,00%	66,37	26,48%	26,48%	26,48%
5. RELLENO	653,60	0,00	0,00%	205,35	31,42%	31,42%	31,42%
6. SUB BASE Y BASE	1.386,75	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
7. PAVIMENTO	8.660,15	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
8. OBRAS HIDRAULICAS	1.744,42	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
9. SEÑALIZACION Y DEMARCACION	186,13	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
11. OBRAS DE CONTENCION	109,44	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
12. PAGA	42,67	0,02	0,05%	0,90	2,10%	2,05%	2,10%
13. PMT	43,99	0,02	0,05%	0,92	2,10%	2,05%	2,10%
14. CV	7,55	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%

Cantidades Ejecutadas en el Periodo:

	ITEM	DESCRIPCION ACTIVIDAD	UND.	CANT. EJECUTADA	VR. EJECUTADO	% AVANCE PERIODO	%AVANCE ACUM.
1. PRELIMINARES	1	MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE INVOLUCRANDO SUELO EXISTENTE	M2	6328,5	$ 36.679.986,00	7,1%	12,9%
2. DEMOLICIONES	1	DESMONTE Y LIMPIEZA EN ZONA BOSCOSA	HA	0,38	$ 2.708.420,74	7,2%	11,6%
5. RELLENO	2	TERRAPLEN	M3	632,5	$ 88.536.805,00	13,9%	20,5%
3. EXCAVACION	2	EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN, CANALES Y PRESTAMOS PARA CONFORMACIÓN DE VIAS Y TALUDES	M3	860	$ 30.131.820,00	12,6%	25,5%
4. TRANSPORTE	1	TRANSPORTE DE MATERIALES	M3-KM	15652	$ 27.062.308,00	10,8%	20,5%
12. PAGA	1	PLAN DE ADAPTACION DE LA GUIA AMBIENTAL (PAGA)	GLOBAL	0,007	$ 298.671,55	0,7%	1,4%
13. PMT	1	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO (PMT)	GLOBAL	0,007	$ 307.933,04	0,7%	1,4%

UNIÓN TEMPORAL
RED VIAL
DEL NORTE
NIT. 902022182-9

Resumen General del Avance:

% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO:	0,00%	DÍAS DE AVANCE O RETRASO RESPECTO A LA PROGRAMACION DEL TRAMO:
% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO RESPECTO AL CONTRATO:	0,58%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO:	3,15%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO EN EL CONTRATO:	0,25%	17,06

Registro Fotográfico:









UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES CALLES Y CARRERAS PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR, DEPARTAMENTO DEL CESAR.

Avance financiero:

INVERSIÓN PROGRAMADA ACUMULADA TRAMO:	$ 318.891.873
INVERSIÓN EJECUTADA ACUMULADA TRAMO:	$ 331.169.747
INVERSIÓN PROGRAMADA TOTAL:	$ 1.034.781.154,32
FACTURADO MEDIANTE ACTAS PARCIALES:	$ 0,00
SALDO POR EJECUTAR:	$ 177.500.135.702,46
SALDO POR AMORTIZAR:	$ 71.132.522.179,60

Avance Físico:

ACUMULADO POR CAPÍTULOS

CAPÍTULO	A	B	C	D	E	F	TOTAL (%)
1. PRELIMINARES	2.285,31	102,84	4,50%	84,05	3,68%	-0,82%	3,68%
2. MATERIALES GRANULARES	3.089,52	43,97	1,42%	235,02	7,61%	6,18%	7,61%
3. CAPA DE RODADURA	19.752,24	164,71	0,83%	0,00	0,00%	-0,83%	0,00%
4. ESPACIO PÚBLICO	6.424,21	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
5. SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD	159,98	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%
6. REPOSICIÓN DE REDES HIDRÁULICAS	74,54	1,86	2,50%	7,81	10,48%	7,98%	10,48%
7. PMT	309,30	3,38	1,09%	2,63	0,85%	-0,24%	0,85%
8. PMA	194,70	2,13	1,09%	1,65	0,85%	-0,24%	0,85%

Cantidades Ejecutadas en el Periodo:

CAPÍTULO	ITEM	DESCRIPCIOM ACTIVIDAD	UNID	CANT. EJECUTADA	VR. EJECUTADO	% AVANCE PERIODO	%AVANCE ACUM.
1. PRELIMINARES	1	EXCAVACION MECANICA DE LA EXPLANACION	m3	387	$ 13.559.319,00	1,2%	3,2%
1. PRELIMINARES	2	CONFORMACIÓN DE LA CALZADA EXISTENTE	m2	1944	$ 8.032.608,00	2,1%	6,0%
1. PRELIMINARES	3	TRANSPORTE DE MATERIAL PROVENIENTE DE LA EXCAVACIÓN	m3-km	5031	$ 8.698.599,00	1,2%	3,2%
2. MATERIALES GRANULARES	1	SUBBASE GRANULAR	m3	576	$ 82.847.232,00	3,2%	9,0%
7. PMT	1	PMT	GLOBAL	0,0045	$ 1.391.850,00	0,5%	0,9%
8. PMA	1	PMA	GLOBAL	0,0045	$ 876.164,60	0,5%	0,9%

UNIÓN TEMPORAL
RED VIAL DEL NORTE
NIT. 902022182-9

Resumen General del Avance:

% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO:	0,99%	DÍAS DE AVANCE O RETRASO RESPECTO A LA PROGRAMACION DEL TRAMO:
% AVANCE PROGRAMADO DEL TRAMO RESPECTO AL CONTRATO:	0,58%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO:	1,03%	
% DE AVANCE EJECUTADO DEL TRAMO EN EL CONTRATO:	0,19%	0,21

Registro Fotográfico:









6.4 ANÁLISIS DE AVANCE DEL PROYECTO

Con base en la información presentada en el numeral 4.4 Actividades ejecutadas en el periodo, particularmente en la Curva S de avance del proyecto, se realizó el análisis comparativo entre el avance programado y el avance ejecutado.

Del análisis se evidencia que el proyecto presenta diferencias entre lo programado y lo ejecutado durante el periodo evaluado, situación que resulta consistente con la etapa inicial de ejecución del contrato, en la cual se desarrollan actividades de organización, preparación de frentes de obra e inicio de actividades constructivas.

La Curva S presentada en el numeral 4.4 permite visualizar el comportamiento del avance del proyecto, identificando la tendencia de ejecución frente a la programación establecida, constituyéndose en una herramienta de control para el seguimiento técnico del contrato.

No obstante, se implementarán medidas orientadas a optimizar los rendimientos de obra y fortalecer la ejecución de las actividades en campo, con el fin de asegurar la coherencia entre el avance programado y el avance ejecutado en las siguientes etapas del proyecto.

6.5 ANÁLISIS DE DESVIACIONES

A partir del análisis del avance del proyecto, con base en la información presentada en el numeral 4.4 Actividades ejecutadas en el periodo y su correspondiente comportamiento reflejado en la Curva S, se identifican desviaciones entre el avance programado y el avance ejecutado durante el periodo comprendido entre el 10 de febrero de 2026 y el 28 de febrero de 2026.

Las desviaciones evidenciadas corresponden principalmente a la fase inicial de ejecución del contrato, en la cual se desarrollaron actividades de carácter preparatorio, tales como la organización operativa del proyecto, la conformación del equipo de trabajo, el reconocimiento de los frentes de intervención y la implementación inicial de los planes de manejo ambiental y de tránsito, actividades que no siempre se reflejan de manera inmediata en el avance físico cuantificable del proyecto.

Desde el punto de vista técnico, estas desviaciones se consideran propias del arranque del proyecto y no constituyen, en esta etapa, un incumplimiento sustancial del cronograma, en la medida en que corresponden a actividades necesarias para garantizar la adecuada estructuración de los procesos constructivos y la correcta ejecución de las obras en las fases subsiguientes.

No obstante, se reconoce la necesidad de realizar un seguimiento permanente al comportamiento del avance del proyecto, con el fin de identificar oportunamente posibles desviaciones que puedan impactar el cumplimiento de los plazos contractuales.

En este sentido, la UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE implementará medidas técnicas, operativas y de gestión orientadas a optimizar los rendimientos de obra, fortalecer la organización de los frentes de trabajo y garantizar la ejecución continua de las actividades, con el propósito de asegurar el cumplimiento de la programación contractual.

Así mismo, se mantendrá el monitoreo constante del avance mediante herramientas de control como la programación de obra, informes de seguimiento y Curva S, permitiendo la toma de decisiones oportunas y la implementación de acciones correctivas en caso de ser requeridas.

7. GESTIÓN DE LA CALIDAD

Durante el periodo comprendido entre el 10 de febrero de 2026 y el 28 de febrero de 2026, la UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE dio inicio a la implementación del Sistema de Gestión de Calidad definido en el Plan de Calidad aprobado, orientado a garantizar el cumplimiento de los requisitos contractuales, técnicos y normativos aplicables al proyecto.

En esta fase inicial, la gestión de la calidad se enfocó en la estructuración, socialización e implementación de los procesos necesarios para el desarrollo del proyecto, así como en el establecimiento de controles para la ejecución de las actividades constructivas descritas en el numeral 4 del presente informe.

Durante el periodo evaluado, se adelantaron actividades tales como la organización del sistema documental del proyecto, la asignación de responsabilidades al personal vinculado, la implementación de formatos de control en campo, el seguimiento a las actividades ejecutadas y la generación de registros que permiten evidenciar la trazabilidad del proceso constructivo.

La gestión de la calidad durante el periodo se orientó a:

- La implementación del enfoque basado en procesos
- La estructuración del sistema documental del proyecto
- La asignación de responsabilidades dentro del sistema de calidad
- La definición de controles para la ejecución de las actividades
- La organización de los registros necesarios para la trazabilidad del proyecto

Estas acciones permitieron establecer las bases para el desarrollo del Sistema de Gestión de Calidad en las siguientes fases del proyecto, garantizando el control técnico, documental y operativo de las actividades constructivas ejecutadas.

7.1 GESTIÓN POR PROCESOS

El Sistema de Gestión de Calidad del proyecto se fundamenta en un enfoque basado en procesos, conforme a lo establecido en la norma NTC ISO 9001:2015, el cual permite la adecuada planificación, ejecución, control y mejora continua de las actividades del proyecto.

Durante el periodo evaluado, se realizó la identificación, estructuración e implementación inicial de los procesos estratégicos, operativos y de apoyo definidos en el Plan de Calidad, garantizando su articulación con las actividades ejecutadas en los diferentes frentes de obra.

En este sentido, se adelantaron las siguientes acciones:

- Identificación de los procesos aplicables al proyecto
- Definición de la interacción entre procesos
- Socialización del mapa de procesos con el equipo de trabajo
- Asignación de responsables por proceso
- Implementación de controles básicos para el seguimiento de actividades en campo

Lo anterior permitió establecer una estructura organizacional orientada a procesos, facilitando el control del proyecto, la trazabilidad de la información y el seguimiento a las actividades ejecutadas durante el periodo evaluado.

7.2 CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS LEGALES

Durante el periodo comprendido entre el 10 de febrero de 2026 y el 28 de febrero de 2026, la UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE adelantó la verificación y aplicación de los requisitos legales y normativos aplicables al proyecto, conforme a lo establecido en el Plan de Calidad aprobado y en la normativa vigente.

En esta etapa inicial, la gestión se orientó a identificar, revisar y garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales relacionadas con la ejecución de obras de infraestructura vial, incluyendo aspectos técnicos, ambientales, de seguridad y salud en el trabajo, laborales y contractuales.

En desarrollo de lo anterior, se adelantaron las siguientes actividades:

- Identificación de la normativa aplicable al proyecto
- Revisión de requisitos contractuales y especificaciones técnicas
- Verificación del cumplimiento de obligaciones legales por parte del contratista
- Implementación de controles asociados a seguridad y salud en el trabajo
- Aplicación de lineamientos ambientales conforme al Plan de Manejo Ambiental.
- Organización de los soportes documentales que evidencian el cumplimiento normativo.

Se inició la consolidación de la matriz de requisitos legales del proyecto, herramienta que permite identificar, controlar y hacer seguimiento a las obligaciones normativas durante la ejecución del contrato.

Los soportes relacionados con el cumplimiento de los requisitos legales, incluyendo registros de afiliación, pago de seguridad social, evidencias de implementación de medidas de seguridad y documentos del componente ambiental, se encuentran organizados y disponibles para verificación por parte de la Interventoría.

Durante el periodo evaluado se verificó el cumplimiento de las obligaciones de seguridad social del personal vinculado al proyecto, incluyendo aportes a salud, pensión y riesgos laborales, conforme a la normativa vigente.

Los soportes de pago de la seguridad social (PILA) se encuentran consolidados y conciliados con el listado de personal, evidenciando el cumplimiento de las obligaciones laborales y contractuales por parte del contratista.

La documentación correspondiente a los pagos de seguridad social del periodo evaluado se presenta en el **Anexo 2 – Soportes de pago de seguridad social (PILA).**

Estas acciones permiten garantizar que la ejecución del proyecto se desarrolle en cumplimiento de la normativa vigente, minimizando riesgos legales, técnicos y operativos, y asegurando la conformidad de las actividades ejecutadas con los requisitos establecidos.

7.3 GESTIÓN DOCUMENTAL

En el período comprendido entre el 10 y el 28 de febrero de 2026, la Unión Temporal Red Vial del Norte implementó el sistema de gestión documental del proyecto conforme a los lineamientos del Plan de Calidad aprobado, estableciendo los mecanismos de control, organización, almacenamiento y disponibilidad de la información generada durante la ejecución del contrato, con criterios de trazabilidad, integridad y accesibilidad para todos los actores del proyecto.

En el marco de esta implementación se desarrollaron las siguientes actividades:

- Estructuración del sistema de archivo físico y digital por componentes (técnico, administrativo, ambiental, SST y calidad)
- Implementación de formatos de control documental y registro de información de campo
- Establecimiento de mecanismos de codificación, control de versiones y registro de cambios
- Consolidación de soportes asociados a las actividades ejecutadas durante el período

De manera complementaria, se dio inicio al diligenciamiento de la bitácora de obra, instrumento esencial para el registro diario de actividades, condiciones de obra, instrucciones técnicas, novedades y seguimiento general del contrato, garantizando la trazabilidad de la información y el control de los lineamientos técnicos y administrativos del proyecto. El soporte correspondiente se incluye en el **Anexo 3** del presente informe.

En cumplimiento de las obligaciones contractuales de reporte, durante el período se realizó la entrega formal de los siguientes informes a la Interventoría:

- Informe Ambiental N.° 1 – Período: 10 al 28 de febrero de 2026
- Informe de Gestión SST N.° 001 – Período: 01 al 28 de febrero de 2026
- Informe Social N.° 1 – Período: 10 al 28 de febrero de 2026
- Informe Técnico y de Calidad de Obra N.° 001 – Período: 01 al 28 de febrero de 2026

La totalidad de la documentación generada durante el período, incluyendo informes, registros de campo, reportes fotográficos y formatos de control, se encuentra debidamente organizada y disponible para verificación por parte de la Interventoría, garantizando la confiabilidad de la información y el soporte documental requerido para el seguimiento y control de las actividades ejecutadas en el marco del contrato.

7.4 RECURSOS DEL PROYECTO

Durante el periodo comprendido entre el 10 de febrero de 2026 y el 28 de febrero de 2026, la UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE dispuso los recursos humanos, técnicos y logísticos necesarios para el inicio de la ejecución del proyecto, garantizando el desarrollo de las actividades bajo condiciones controladas y conforme a los lineamientos del Sistema de Gestión de Calidad.

7.4.1 Recurso humano

Durante el periodo evaluado, se realizó la vinculación y organización del personal técnico, administrativo y operativo requerido para la ejecución del contrato, definiendo sus funciones, responsabilidades y niveles de autoridad dentro del proyecto.

El personal vinculado incluye profesionales y técnicos en las áreas de ingeniería, calidad, seguridad y salud en el trabajo, componente social y personal operativo, quienes participan en el desarrollo de las actividades conforme a sus competencias y perfiles establecidos.

La información detallada del personal vinculado se presenta en el Anexo 1 – Listado de Personal Vinculado, el cual forma parte integral del presente informe.

7.4.2 Maquinaria y equipos

Para el desarrollo de las actividades ejecutadas durante el periodo, se dispuso de maquinaria y equipos adecuados a las condiciones del proyecto, incluyendo equipos de movimiento de tierras, transporte de materiales y apoyo a las actividades constructivas.

La maquinaria empleada fue utilizada en las actividades de desmonte y limpieza, excavaciones, mejoramiento de subrasante y transporte de materiales, garantizando la continuidad operativa de los frentes de trabajo.

Adicionalmente, se contó con equipos de apoyo logístico, tales como camionetas destinadas al transporte de personal técnico, supervisión de obra y desplazamiento entre frentes de trabajo, facilitando la coordinación, seguimiento y control de las actividades en campo.

La relación de maquinaria y equipos utilizados durante el periodo se encuentra soportada en los registros de obra y en el **Anexo 4 – Relación de Maquinaria y Equipos**, donde se detallan los equipos disponibles, su estado operativo y su asignación a los diferentes frentes de trabajo.

7.4.3 Recursos logísticos de transporte

Durante el periodo evaluado, se gestionaron los recursos materiales necesarios para el inicio de las actividades constructivas, incluyendo materiales para mejoramiento de subrasante, insumos para señalización y elementos requeridos para la implementación de los planes de manejo ambiental y de tránsito.

Así mismo, se establecieron las condiciones logísticas para la operación de los frentes de trabajo, incluyendo accesos, transporte, almacenamiento de materiales y disposición de recursos en campo.

Como parte de los recursos logísticos del proyecto, la Unión Temporal dispuso de cuatro (4) vehículos livianos asignados al transporte de personal técnico, supervisión de frentes de obra y apoyo logístico en los distintos sectores de intervención. Todos los automotores cuentan con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y la Revisión Técnico-Mecánica y de Gases (RTM) vigentes, en cumplimiento del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002). El estado general de la flota es bueno, sin novedad de mantenimiento correctivo pendiente al corte del período.

En el **Anexo 10 – Recursos Físicos**, se aporta la documentación de los vehículos relacionados.

N°	MARCA	MODELO	AÑO	PLACA	SOAT VIGENTE	R.T.M VIGENTE
1	JEEP	GRAND CHEROKEE	2016	DMQ522	SÍ	SÍ
2	TOYOTA	HILUX	2020	JPY645	SÍ	SÍ
3	FORD	RANGER	2023	NVY310	SÍ	SÍ
4	FORD	F150	2016	JCZ189	SÍ	SÍ
5	TOYOTA	HILUX	2019	FYP871	SÍ	SÍ
					SÍ	SÍ

Tabla 10. Relación de vehículos asignados al proyecto – Período febrero 2026.

7.4.4 Oficinas de obra, campamentos y sedes operativas

Durante el periodo comprendido entre el 10 de febrero de 2026 y el 28 de febrero de 2026, la UNIÓN TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE realizó la instalación, adecuación y puesta en funcionamiento de las oficinas de obra y campamentos requeridos para el desarrollo del proyecto, conforme a las necesidades operativas, técnicas y administrativas definidas para la etapa inicial de ejecución.

Estas instalaciones fueron ubicadas estratégicamente en función de los frentes de intervención, con el fin de garantizar la adecuada coordinación de las actividades, el control técnico de la obra, la disponibilidad de espacios para el personal administrativo y técnico, así como el soporte logístico necesario para la ejecución de las labores en campo.

Las oficinas de obra permiten el desarrollo de actividades administrativas, técnicas y de coordinación del proyecto, incluyendo la gestión documental, reuniones de seguimiento, control de información y articulación con la Interventoría y la Entidad Contratante.

Por su parte, los campamentos de obra fueron implementados para el apoyo a las actividades operativas en campo, incluyendo espacios para almacenamiento de materiales, equipos menores, herramientas, así como áreas destinadas al personal operativo, garantizando condiciones adecuadas para el desarrollo de las actividades constructivas.

Las instalaciones implementadas cumplen con las condiciones básicas de funcionalidad, seguridad, acceso y operación requeridas para el desarrollo del proyecto en esta etapa inicial.

Adicionalmente, la Unión Temporal cuenta con sedes administrativas y operativas formalmente establecidas bajo contratos de arrendamiento vigentes, las cuales