

GOBERNACION DEL CESAR.

CONSORCIO INTERNORTE PC

CONTRATO DE INTERVENTORIA N° 2026 – 05 – 0004.

INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA EL
MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL EN LA SUBREGIÓN NORTE DEL DEPARTAMENTO
DEL CESAR

INFORME TECNICO DE INTERVENTORÍA N° 001 – MARZO 2026



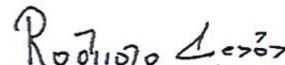
PERIODO:
1 DE MARZO DE 31 DE MARZO DE 2026

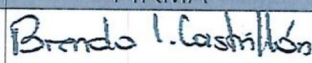
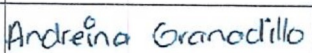
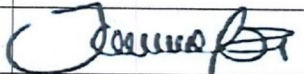
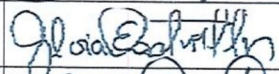
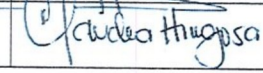




LISTADO DE DISTRIBUCIÓN DOCUMENTAL

Ejemplares de este documento han sido enviados a las siguientes dependencias:

HISTORIAL DEL DOCUMENTO				
REVISIÓN	FECHA DE EXPEDICIÓN		SUMARIO DE CAMBIOS	
1	15/05/26		1	
DISTRIBUCION DEL DOCUMENTO				
MEDIO	NOMBRE	TITULO	FECHA DE RADICACION	VERSION
FISICO - MAGNETICO	SAID LOZANO	SUPERVISOR SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA	18/05/26	2
RESPONSABLES				
ELABORO Y REVISO:		APROBÓ:		
 RODRIGO CERÓN		 KATIA LÓPEZ		
CARGO: DIRECTOR DE INTERVENTORÍA		CARGO: REPRESENTANTE LEGAL		

RESPONSABLE	COMPONENTE	FIRMA
Brenda Castrillón	Especialista Ambiental – Tramo 1	
Andreina Granadillo	Especialista SISOMA – Tramo 1	
Yenifer Quiroz	Especialista Social – Tramo 1	
Gloria Elizabeth Castrillón	Especialista Ambiental – Tramo 2	
Natalia Daza	Especialista Social – Tramo 2	
Mario Gomez	Residente Ambiental – Tramo 3	
Claudia Hinojosa	Residente Social – Tramo 3	



Contenido

1.	INTRODUCCION	6
2.	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	7
2.1.	GRUPO 1. TRAMO VALLEDUPAR – LA TRAMACUA – LA MESA – EL PALMAR, EL MAMON.	8
2.2.	GRUPO 2. TRAMO NUEVAS FLORES – TOCAIMO – MEDIA LUNA.	8
2.3.	GRUPO 3. TRAMO VALLEDUPAR URBANO.	9
2.4.	LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO.	9
2.4.1.	Grupo N°1: Valledupar – La Tramacua – La Mesa.	10
2.4.2.	Grupo N°2: Nuevas Flores – Tocaïmo – Media Luna.	10
2.4.3.	Grupo N°3: Valledupar Urbano.	11
2.5.	REGISTRO FOTOGRAFICO DE LAS VIAS.	15
2.5.1.	TRAMO NUEVAS FLORES – TOCAIMO – MEDIA LUNA.	15
2.5.2.	TRAMO VALLEDUPAR – LA MESA.	16
2.5.3.	TRAMO LA MESA – EL PALMAR.	18
2.5.4.	TRAMO LA MESA – EL MAMON.	20
2.5.5.	TRAMO VALLEDUPAR URBANO.	22
3.	CARACTERISTICAS TECNICAS DEL PROYECTO	25
3.1.	DISEÑO ESTRUCTURA DE PAVIMENTO FLEXIBLE (MDC-19)	25
3.1.1.	Tramo Valledupar – Tramacua – La Mesa.	25
3.2.	DISEÑO ESTRUCTURA DE PAVIMENTO RIGIDO.	27
3.2.1.	Tramo La Mesa – El Palmar, Tramo La Mesa - El Mamon y Tramo Nuevas Flores – Tocaïmo.	27
3.2.2.	Tramo Valledupar Urbano.	28
3.3.	ALCANCE DEL PROYECTO.	29
4.	INFORMACION DEL CONTRATO DE OBRA – UNION TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE.	34
4.1.	DATOS DEL CONTRATO DE OBRA.	34
4.2.	RELACIÓN DE ACTAS Y MODIFICACIONES REALIZADAS AL CONTRATO	35
4.3.	INFORMACION FINANCIERA DEL CONTRATO.	35
4.3.1.	CERTIFICADOS DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL Y REGISTRO PRESUPUESTAL.	35
4.3.2.	PAGOS DE IMPUESTOS Y ESTAMPILLAS	36
4.4.	CONTROL DE POLIZAS UNION TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE	36
4.5.	PERSONAL INSCRITO PARA LA UNION TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE.	38



4.6.	PRESUPUESTO OFICIAL.....	43
5.	SEGUIMIENTO FINANCIERO DEL PROYECTO.....	56
5.1.	CONTROL MANEJO DEL ANTICIPO – UNION TEMPORAL RED VIAL.....	56
5.2.	CONTROL DE PAGOS CONTRATO DE OBRA – UNION TEMPORAL RED VIAL.....	57
6.	SEGUIMIENTO FISICO DEL PROYECTO.....	57
7.	SEGUIMIENTO DE LOS PLANES DE LOS DIVERSOS COMPONENTES.....	59
7.1.	SEGUIMIENTO PLAN DE CALIDAD	59
7.2.	SEGUIMIENTO PLAN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.	62
7.3.	SEGUIMIENTO PLAN DE MANEJO AMBIENTAL.....	63
7.4.	SEGUIMIENTO PLAN DE GESTION SOCIAL.....	66
7.5.	SEGUIMIENTO PLAN DE MANEJO DEL TRANSITO	67
7.6.	GESTION DOCUMENTAL – CONSORCIO INTERNORTE PC.....	67
8.	ACTIVIDADES EJECUTADAS.	68
8.1.	TRAMO 1: VALLEDUPAR – LA TRAMACUA – LA MESA.	69
8.2.	TRAMO 1.1: LA MESA – EL MAMON	72
8.3.	TRAMO 1.2: LA MESA – EL PALMAR.....	73
8.4.	TRAMO 2: TOCAIMO – NUEVAS FLORES	74
8.5.	TRAMO VALLEDUPAR URBANO.	76
9.	REPORTE CLIMATOLOGICO.	83
9.1.	TRAMO 1 – GLORIETA – TRAMACUA – LA MESA.....	84
9.2.	TRAMO 1.1 – LA MESA – EL MAMON	85
9.3.	TRAMO 1.2 – LA MESA – EL PALMAR	85
9.4.	TRAMO 2 – TRANSFORMADOR – TOCAIMO – MEDIA LUNA.	86
9.5.	TRAMO 3 – VALLEDUPAR URBANO.	87
10.	INFORMACION DEL CONTRATO DE INTERVENTORIA – CONSORCIO INTERNORTE PC	88
11.1.	DATOS DEL CONTRATO DE INTERVENTORIA.....	88
11.2.	RELACIÓN DE ACTAS Y MODIFICACIONES REALIZADAS AL CONTRATO	88
11.3.	INFORMACIÓN FINANCIERA CONSORCIO INTERNORTE PC.	89
11.3.1.	CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL Y REGISTRO PRESUPUESTAL.	89
11.3.2.	PAGO DE IMPUESTOS Y ESTAMPILLAS CONSORCIO INTERNORTE PC.....	89
11.4.	CONTROL DE POLIZAS CONSORCIO INTERNORTE PC.....	90



11.5.	PERSONAL EN OBRA – CONSORCIO INTERNORTE PC.....	90
11.6.	PAGOS REALIZADOS AL CONSORCIO INTERNORTE PC.....	93
11.7.	INFORME DEL PLAN DE INVERSIÓN DEL ANTICIPO.....	93
11.8.	RECURSOS FISICOS Y TECNOLOGICOS.....	96
11.9.	INFORMES DE LOS ESPECIALISTAS.....	99
11.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	101
12.1.	CONCLUSIONES.....	101
12.2.	RECOMENDACIONES.....	101
12.	ANEXOS.....	103



1. INTRODUCCION

En el marco de la ejecución del **CONTRATO DE INTERVENTORÍA N° 2026-05-0004**, cuyo objeto consiste en “**INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL EN LA SUBREGION NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR**”, se desarrollan de manera articulada las actividades técnicas, administrativas financieras y ambientales, orientadas a ejercer un control permanente y efectivo sobre el **CONTRATO DE OBRA N° 2026-04-0001** con objeto “**MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL EN LA SUBREGION NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR**”, el cual se suscribió entre la **GOBERNACION DEL CESAR** y la **UNION TEMPORAL RED VIAL**. Desde el enfoque de seguimiento técnico, la interventoría adelanta supervisión continua en campo, verificando la correcta ejecución de los procesos constructivos, el cumplimiento de las especificaciones técnicas, la calidad de los materiales y la correspondencia de las cantidades de obra con los avances físicos reportados. Este control se soporta en la revisión de planos, ensayos, procedimientos constructivos y registros técnicos, garantizando que cada actividad ejecutada cumpla con los estándares definidos y con los objetivos funcionales del proyecto.

De manera complementaria, la interventoría ejecuta el control administrativo y ambiental mediante la revisión y validación de informes, actas y soportes contractuales, así como el seguimiento al cumplimiento de cronogramas, obligaciones laborales y disposiciones normativas. Paralelamente, se supervisa la implementación de las medidas ambientales establecidas, verificando en campo el manejo adecuado de residuos, la protección de los recursos naturales y el cumplimiento de los permisos aplicables. Todo ello se desarrolla bajo un enfoque de trazabilidad y rigor técnico, permitiendo consolidar un proceso de supervisión integral que respalda la adecuada ejecución del contrato de obra.

Ambos contratos establecieron como **Fecha de Inicio el 10 de enero de 2026**, con un **PLAZO DE EJECUCIÓN DE DIECIOCHO (18) MESES**, periodo durante el cual se desarrollarán las actividades necesarias para la ejecución, seguimiento y control de las obras contempladas dentro del proyecto. En este contexto, el presente informe técnico tiene como finalidad presentar el desarrollo y estado de avance de las actividades que conforman el proyecto para el mejoramiento de la red vial en la subregión norte del departamento del Cesar, ejecutadas por la Unión Temporal Red Vial, conforme a los lineamientos contractuales, técnicos y normativos establecidos.

La infraestructura vial rural constituye un elemento estratégico para el desarrollo territorial, la integración regional y el fortalecimiento de la competitividad económica, al facilitar la conectividad entre centros poblados, zonas productivas y comerciales. En este sentido, las intervenciones orientadas al mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la red vial contribuyen significativamente a optimizar las condiciones de movilidad, seguridad vial y acceso a servicios básicos para las comunidades beneficiarias.



Por lo anterior, el presente documento expone de manera sistemática los avances físicos, técnicos y operativos de las actividades ejecutadas, permitiendo evidenciar el estado actual del proyecto y servir como soporte para el seguimiento, control y evaluación del cumplimiento de los compromisos contractuales establecidos.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

Debido a la amplia extensión territorial del departamento, aún existen tramos estratégicos de la red vial que no han sido objeto de intervención, mientras que otros presentan un avanzado estado de deterioro como consecuencia de la ausencia de programas adecuados de mantenimiento y del agotamiento de la vida útil de las estructuras de pavimento.

Esta situación ha generado limitaciones significativas en la movilidad de bienes y personas, afectando el funcionamiento eficiente del sistema de transporte y repercutiendo negativamente en el desarrollo territorial. En consecuencia, se evidencian impactos en los ámbitos comercial, logístico y de seguridad vial, lo que incide de manera directa en el deterioro de las condiciones de vida de la población y en el incremento de sus necesidades básicas.

En particular, actualmente se presentan dificultades en la interconectividad terrestre de las vías rurales ubicadas en los municipios de Valledupar y San Diego, situación que limita el desarrollo económico, social, agrícola y turístico de la subregión norte del departamento del Cesar.

Estas condiciones afectan de manera directa la competitividad regional, debido a la baja calidad del servicio vial y a las restricciones de movilidad presentes en diversos tramos, algunos de los cuales presentan condiciones impiden la movilidad vehicular de manera parcial o total.

Lo anterior, se relaciona en gran medida, con procesos constructivos ejecutados sin la debida aplicación de criterios técnicos y con el uso de materiales que no cumplen con las especificaciones requeridas para este tipo de infraestructura, así como con la limitada frecuencia y calidad de las actividades de mantenimiento. Adicionalmente, el deterioro progresivo de la vía ha generado sectores con condiciones de inestabilidad que representan riesgos para la seguridad de los usuarios.

Desde una perspectiva socioeconómica, estas deficiencias en la infraestructura vial generan afectaciones directas en las dinámicas productivas del territorio, particularmente en el transporte y comercialización de productos agrícolas y pecuarios, que constituyen una de las principales fuentes de ingresos para las comunidades rurales. En consecuencia, las dificultades de accesibilidad incrementan los costos logísticos, reducen la competitividad de los productos locales y afectan el nivel de bienestar de la población del área de influencia, cuyos habitantes dependen en gran medida de las actividades agropecuarias y comerciales que se desarrollan en la región.

La alternativa planteada por la Gobernación del Cesar, contempla la ejecución de un conjunto de intervenciones orientadas al mejoramiento, rehabilitación y construcción de infraestructura vial en diferentes corredores estratégicos de la subregión norte del departamento, con el propósito de optimizar la conectividad territorial, mejorar las condiciones de movilidad y fortalecer los procesos de integración entre centros poblados, áreas productivas y núcleos urbanos.

En este sentido, el proyecto se estructura en tres (3) grupos de intervención, definidos de acuerdo con su localización geográfica, características funcionales de la vía y alcance de las obras proyectadas.

2.1. GRUPO 1. TRAMO VALLEDUPAR – LA TRAMACUA – LA MESA – EL PALMAR, EL MAMON.

El primer grupo corresponde a la intervención de un corredor vial estratégico que inicia en la Glorieta del Anillo Vial ubicada en el municipio de Valledupar, y se extiende hasta el corregimiento de La Mesa, con una longitud aproximada de 12,28 km. Conformado por una estructura en carpeta asfáltica de 7m de ancho; este tramo constituye un eje de conexión fundamental para la movilidad rural y el acceso a zonas productivas del área norte del municipio.

Adicionalmente, este grupo integra dos subtramos complementarios que fortalecen la conectividad regional: el primero corresponde al trayecto comprendido entre en corregimiento de La Mesa y el sector de El Palmar, con una longitud aproximada de 12,05 km, y el segundo corresponde al tramo entre en corregimiento de La Mesa y El Mamón, con una extensión aproximada de 6,14 km, ambas en concreto rígido.

La intervención conjunta de estos segmentos, configura un corredor vial de 30,47 km en el cual se desarrollarán actividades de rehabilitación, mejoramiento estructural y construcción de vías rurales, con el objetivo de garantizar condiciones adecuadas de movilidad, seguridad vial y durabilidad de la infraestructura, conforme a los parámetros técnicos establecidos para este tipo de vías.

2.2. GRUPO 2. TRAMO NUEVAS FLORES – TOCAIMO – MEDIA LUNA.

El segundo grupo de intervención está conformado por los tramos comprendidos entre los corregimientos de Nuevas Flores y Tocaimo, así como el trayecto entre Tocaimo y Media Luna, todos en el municipio de San Diego – Departamento del Cesar. Estos segmentos presentan una longitud total de intervención aproximada de 11,65 km, el cual se elaborará mediante una estructura de concreto rígido.

Las obras proyectadas en este grupo buscan mejorar las condiciones de conectividad entre centros poblados rurales, optimizar los tiempos de desplazamiento y facilitar el transporte de bienes y servicios, especialmente aquellos asociados a las actividades agropecuarias que



caracterizan la dinámica económica de la región, así como permitir acceder a los predios rurales de manera más adecuada y disminuir las zonas de difícil acceso.

2.3. GRUPO 3. TRAMO VALLEDUPAR URBANO.

El tercer grupo corresponde a la intervención de diferentes tramos y calles de la malla vial urbana del municipio de Valledupar, contemplando la intervención de vías localizadas en treinta y seis (36) barrios, distribuidos en las cinco (5) comunas que conforman el territorio urbano del municipio.

Las actividades previstas incluyen acciones de mejoramiento, rehabilitación y adecuación de la infraestructura vial urbana y los espacios urbanos como andenes, bordillos y zonas verdes, orientadas a optimizar las condiciones de movilidad, seguridad vial y accesibilidad en sectores residenciales con alta demanda de tránsito local. Este conjunto de intervenciones representa una longitud aproximada de 14,62 km de vías urbanas.

En términos generales, la ejecución de estos tres grupos de intervención permitirá fortalecer la conectividad rural-urbana, mejorar las condiciones de transporte de la población y dinamizar las actividades económicas del territorio, contribuyendo al desarrollo integral de la subregión norte del departamento y al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades beneficiarias.

2.4. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO.

El proyecto se desarrollará mediante la intervención de diversos corredores viales rurales localizados en municipios de la zona norte del Departamento del Cesar, así como en diferentes tramos de la malla vial urbana del municipio de Valledupar. Estas intervenciones se orientan a mejorar las condiciones de movilidad, conectividad territorial y accesibilidad entre centros poblados, zonas productivas y áreas urbanas del territorio.

En el ámbito rural, las obras se localizan principalmente en los municipios de Valledupar y San Diego, abarcando corredores viales estratégicos que conectan el casco urbano de Valledupar con distintos corregimientos y veredas del área norte del departamento. Dentro de estos sectores se destacan tramos que conducen hacia el corregimiento de La Mesa, también conocido como Azúcar Buena, así como vías que facilitan el acceso a sectores rurales como El Mamón y El Palmar, entre otros centros poblados y zonas productivas.

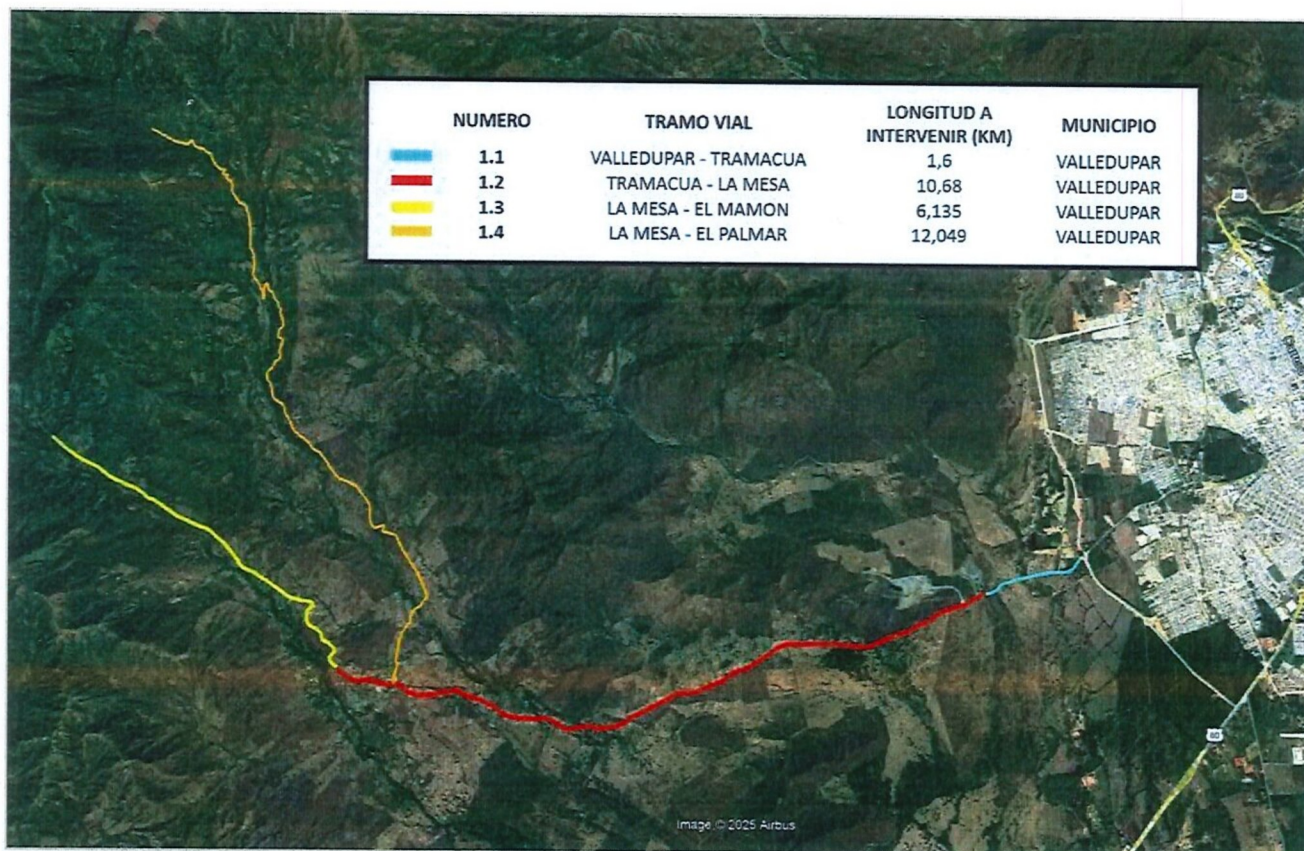
De manera complementaria, en la zona rural del municipio de San Diego se desarrollarán intervenciones en corredores viales que conectan los corregimientos de Nuevas Flores con Tocaimo, así como el tramo comprendido entre Tocaimo y Media Luna. Estos segmentos viales constituyen rutas de conexión fundamentales para las comunidades rurales del municipio, al permitir la articulación entre centros poblados, áreas productivas y los ejes principales de



movilidad regional, facilitando el transporte de productos agrícolas y el acceso de la población a servicios y equipamientos ubicados en los centros urbanos.

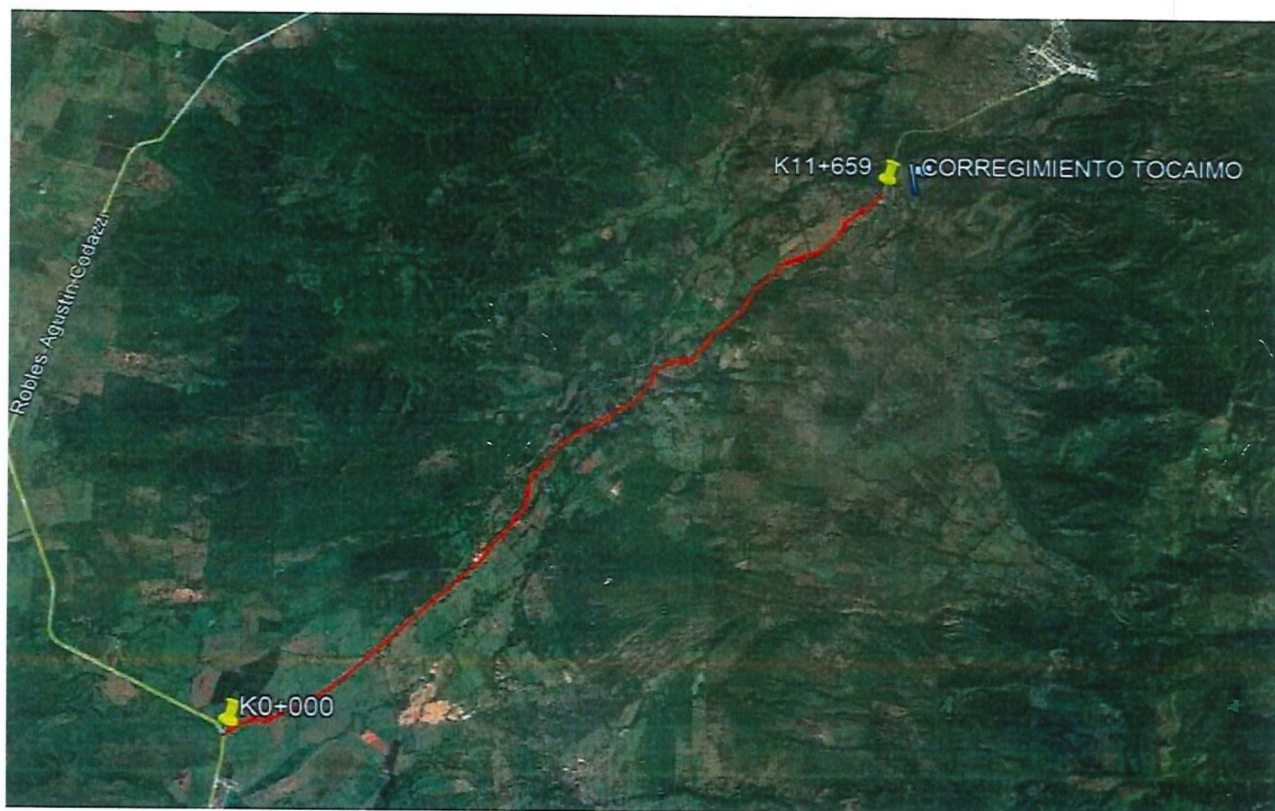
2.4.1. Grupo N°1: Valledupar – La Tramacua – La Mesa.

Municipio	Tramo	Longitud (Km)	Estructura
Valledupar	Valledupar - Tramacua	1.60	Carpeta Asfáltica
Valledupar	Tramacua - La Mesa	10.68	Carpeta Asfáltica
Valledupar	La Mesa - El Mamon	6.14	Concreto Rígido
Valledupar	La Mesa - El Palmar	12.05	Concreto Rígido
Total		30.46	



2.4.2. Grupo N°2: Nuevas Flores – Tocaímo – Media Luna.

Municipio	Tramo	Longitud (Km)	Estructura
San Diego	Media Luna – Tocaímo – Nuevas Flores	11,659	Concreto Rígido



2.4.3. Grupo N°3: Valledupar Urbano.

N°	TRAMO	BARRIO
1	CALLE 55 ENTRE CARRERA 19 Y VIA VALLEDUPAR LA PAZ	25 DE DICIEMBRE
2	CALLE 57 ENTRE CARRERAS 19 Y 18F	
3	CARRERA 31A ENTRE CALLES 9B Y 10	5 DE ENERO
4	CARRERA 31B ENTRE CALLES 9B Y 7A	
5	CALLE 8 ENTRE CRAS 32 Y 36	DIVINO NIÑO
6	CALLE 8B ENTRE CRAS 32 Y 36	
7	CARRERA 33 ENTRE CALLE 9B Y DIAGONAL 10	
8	CARRERA 37 ENTRE CALLE 9 Y DIAGONAL 10	
6	DIAGONAL 11A ENTRE TRANSVERSALES 46 Y 48	CIUDAD TAYRONA
10	DIAGONAL 11C ENTRE TRANSVERSALES 46 Y 48	



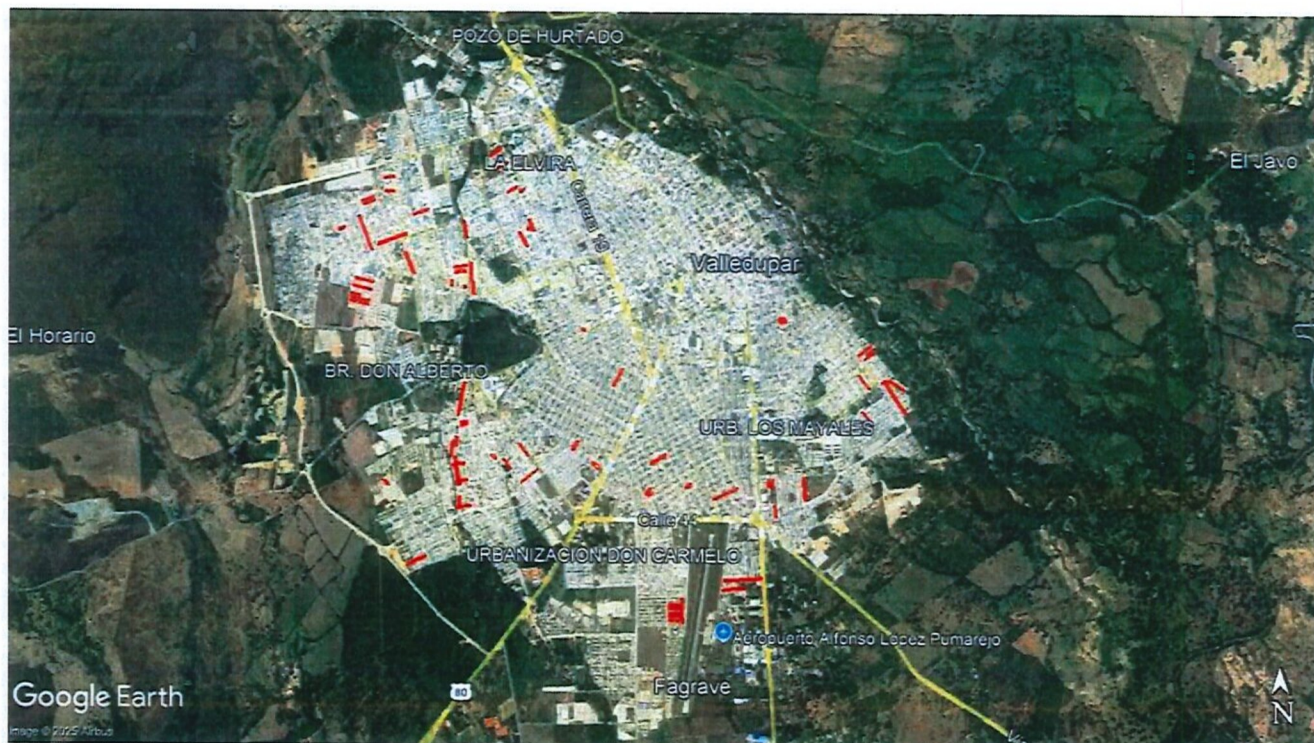
N°	TRAMO	BARRIO
11	DIAGONAL 11E ENTRE TRANSVERSALES 47 Y 48	
12	DIAGONAL 11F ENTRE TRANSVERSALES 46 Y 48	
13	DIAGONAL 11G ENTRE TRANSVERSALES 46 Y 48	
14	CARRERA 36 ENTRE CALLES 16BIS Y 16B1	EL LIMONAR Y MARUAMAKE
15	CALLE 16B3 Y 16B4 ENTRE CARRERAS 35 Y 36	
16	CARRERA 45A ENTRE CALLES 16 B3 Y 17A	BARRIO GERISIM
17	CARRERA 36 BIS 1 ENTRE CALLES 16 D Y 17A	GALAN
18	CALLE 5A ENTRE CARRERAS 21 Y 19E	LA ESPERANZA
16	CALLE 6 ENTRE CARRERAS 19E Y 19D	
20	CALLE 5 ENTRE CARRERAS 19D Y 19E	DUNDAKARE
21	CALLE 4C ENTRE CARRERAS 19F Y 19E	
22	CALLE 4C ENTRE CARRERAS 19F Y 20	
23	CARRERA 46 ENTRE CALLES 4 Y 6	LA NEVADA
24	CALLE 5A ENTRE CRAS 48 Y 49	
25	CALLE 5H ENTRE 41 Y 45	
26	CARRERA 42 ENTRE CALLE 6D Y DIAGONAL 10	
27	CALLE 5D ENTRE CARRERAS 38 Y 40	
28	CALLE 2B ENTRE 41 Y 42	LA ROCA
29	CALLE 3B CON CARRERA 41 CON PAVIMENTO DESDE VILLA YANETH	
30	CALLE 3C ENTRE CARRERAS 43 Y 45	VILLA YANETH
31	CALLE 3D ENTRE CARRERAS 43 Y 44	
32	CARRERA 36BIS1 ENTRE CALLES 18EBIS Y 18B BIS	VILLA LUZ
33	CALLE 18E ENTRE CARRERAS 36 Y 36BIS1	
34	CALLE 18 A1 ENTRE 36 Y 37	LA VICTORIA
35	CARRERA 36BIS1 ENTRE CALLES 17A Y 18A2	
36	CALLE 18 BIS ENTRE 36 Y 37	
37	CALLE 18D ENTRE CARRERAS 31BIS Y 33A	VILLA MIRIAM
38	CARRERA 31BIS ENTRE CALLES 18 Y 18A2	



N°	TRAMO	BARRIO
36	CARRERA 33B ENTRE CALLES 18A Y 18A1	
40	CARRERA 33A ENTRE CALLES 18A Y 18A2	
41	TRANSVERSAL 28A ENTRE DIAGONALES 20A Y 20B	LAS CABAÑAS (PARQUE)
42	TRANSVERSAL 28B ENTRE DIAGONALES 20A Y 20B	
43	CALLE 20B2 ENTRE CARRERAS 5 Y 5A	SICARARE
44	CARRERA 5A ENTRE CALLES 20B1 Y 20B2	
45	CARRERA 5B ENTRE CALLES 20B1 Y 20B2	
46	CARRERA 5C ENTRE CALLES 20B Y 20B2	
47	DIAGONAL 19 ENTRE TRANSVERSALES 19D Y 20	LOS CACIQUES
48	CALLE 4C ENTRE CARRERAS 19A2 Y 19D	CITARINGA
46	CARRERA 23A ENTRE CALLE 63 Y 59	MAREIGUA
50	CALLE 56 ENTRE CARRERAS 25 Y 24	
51	CALLE 61 ENTRE CARRERAS 25 Y 23A	
52	CALLE 62 ENTRE CARRERAS 25 Y 23A	
53	CALLE 62A ENTRE CARRERAS 25 Y 23A	
54	CARRERA 30 ENTRE CALLE 6BIS1 Y 7A	NUEVA ESPERANZA
55	CARRERA 21 ENTRE CALLES 7C Y 8A	
56	CARRERA 19E ENTRE CALLES 7A Y 7E - CALLE 7C ENTRE CARRERAS 19E Y 20	LA ESPERANZA
57	CALLE 4A ENTRE 19D Y 23	CALLEJAS
58	CARRERA 7 Y 7A CON CALLES 39 Y 39A	PANAMA
59	CARRERA 5D ENTRE CALLES 39 Y 44	
60	CARRERA 7 EN 43 Y 44	
61	CALLE 40 ENTRE CARRERA 20 Y AVENIDA SIMON BOLIVAR	SAN MARTIN
62	CALLE 36 ENTRE CARRERAS 22 Y 21	
63	CARRERA 4A ENTRE CALLE 28 Y 31	VILLA DEL ROSARIO
64	CALLE 33B ENTRE CARRERAS 25A Y 25	EL PRADO
65	CALLE 34 ENTRE CARRERAS 25A Y 25	



N°	TRAMO	BARRIO
66	CALLE 25 ENTRE CARRERA 4 Y CARRERA 2	VILLA CASTRO
67	CALLE 25A ENTRE CARRERAS 3 Y 2	
68	CALLE 26 ENTRE CARRERAS 3A Y 2	
66	CALLE 20 ENTRE CARRERAS 45A Y 45C	450 AÑOS
70	DIAGONAL 18D ENTRE TRANSVERSAL 29 Y 27A	LOS FUNDADORES
71	CALLE 30 ENTRE CARRERAS 22 Y 24	PRIMERO DE MAYO
72	CARRERA 19E ENTRE CALLES 16 Y 15 (SANITAS)	LAS FLORES
73	CARRERA 2B ENTRE CALLE 31B Y 34	MAYALES
74	CALLE 31B ENTRE CARRERA 4 Y 2B	
75	CARRERA 3 ENTRE CALLES 31 Y 36	
76	CARRERA 4C ENTRE CALLE 33 Y 35A	





2.5. REGISTRO FOTOGRAFICO DE LAS VIAS.

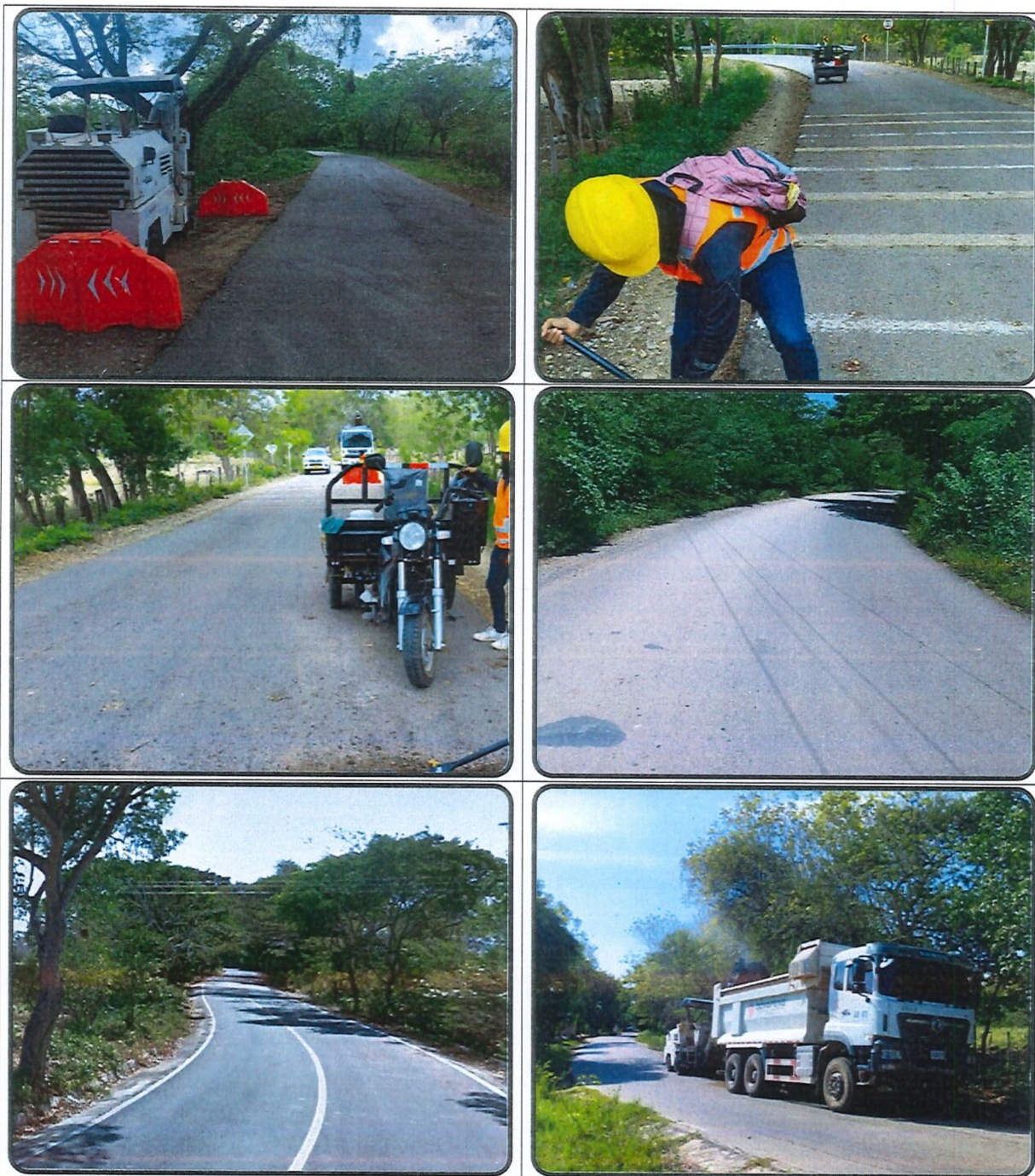
2.5.1. TRAMO NUEVAS FLORES – TOCAIMO – MEDIA LUNA.

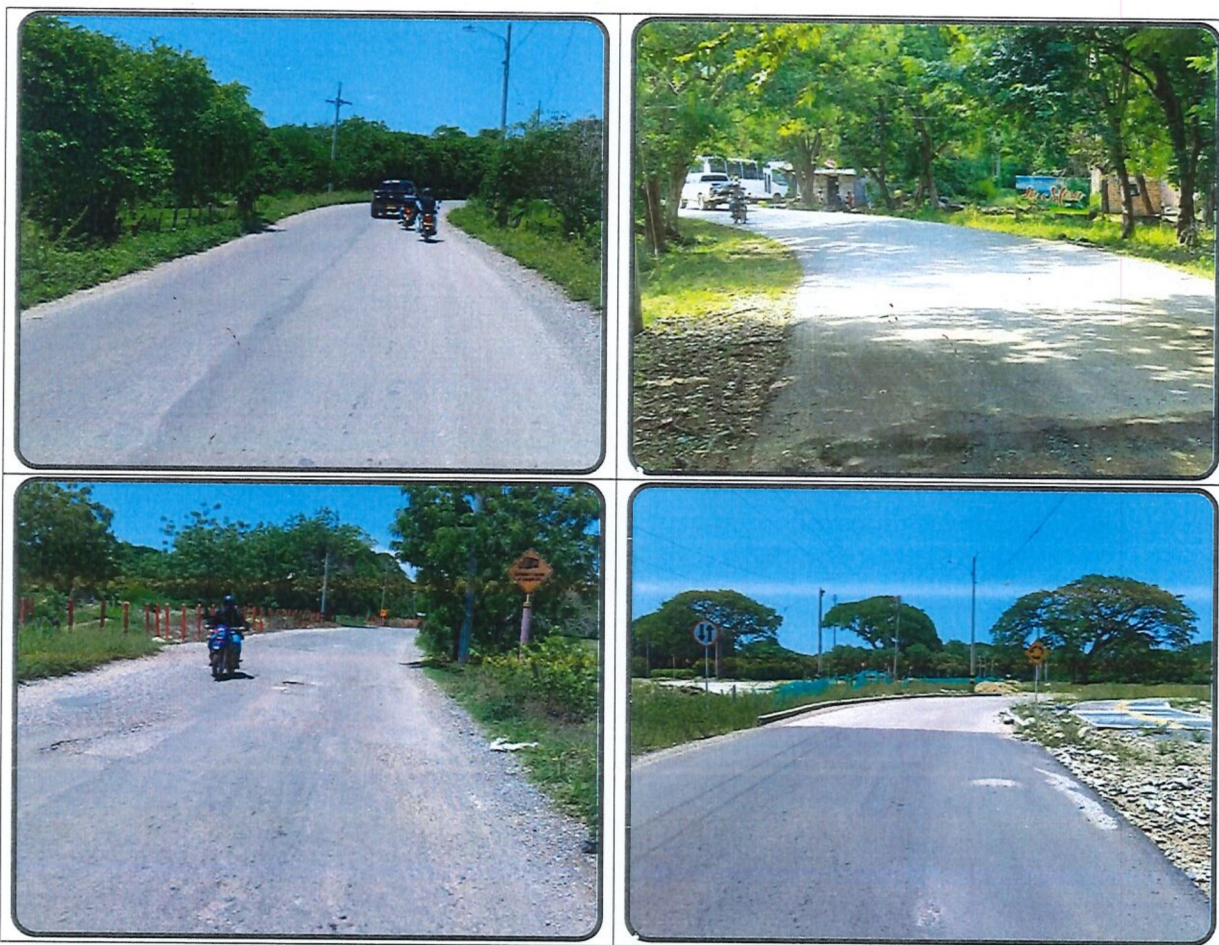




2.5.2. TRAMO VALLEDUPAR - LA MESA.







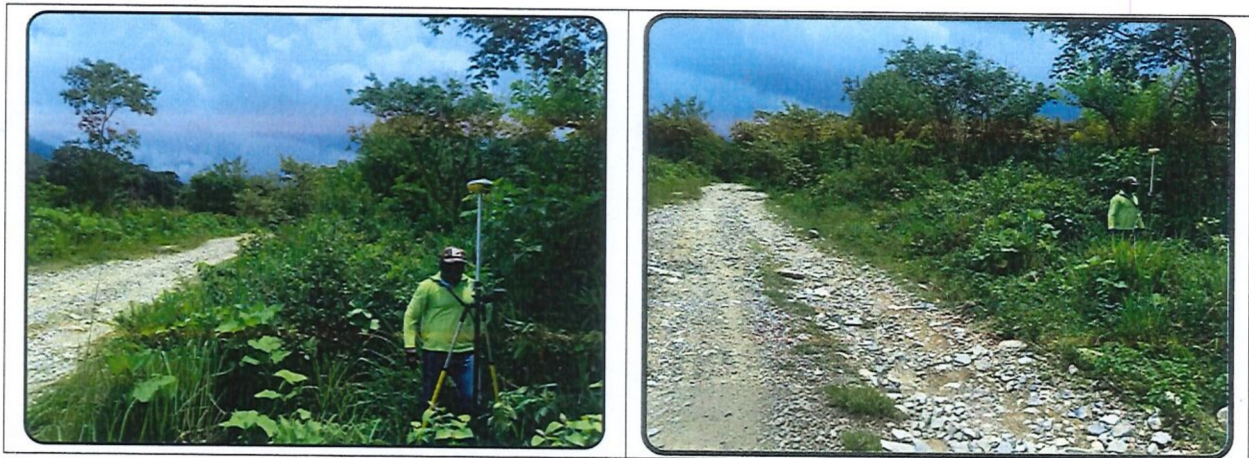
2.5.3. TRAMO LA MESA – EL PALMAR.







2.5.4. TRAMO LA MESA – EL MAMON.







2.5.5. TRAMO VALLEDUPAR URBANO.









3. CARACTERISTICAS TECNICAS DEL PROYECTO

3.1. DISEÑO ESTRUCTURA DE PAVIMENTO FLEXIBLE (MDC-19)

3.1.1. Tramo Valledupar – Tramacua – La Mesa.

El diseño estructural del pavimento se realizó considerando las condiciones reales de operación del corredor vial, teniendo en cuenta variables fundamentales como el tránsito proyectado, las características geotécnicas de la subrasante, las condiciones climáticas y los parámetros de operación de la vía.

Para el análisis estructural, se utilizó principalmente el método AASHTO 1993, ampliamente reconocido en el diseño de pavimentos flexibles, el cual permite estimar la capacidad estructural del pavimento a partir de la relación entre el tránsito proyectado, la resistencia de la subrasante y los parámetros de confiabilidad del diseño.

El diseño contempla diferentes alternativas de intervención, entre las cuales se destacan:

- Construcción de estructura completa de pavimento flexible para zonas de ampliación de la calzada.
- Rehabilitación del pavimento existente, mediante fresado de la carpeta asfáltica y la instalación de nuevas capas estructurales.
- Reutilización parcial del material fresado (RAP) combinado con material granular.

El dimensionamiento final fue verificado mediante el método racional, evaluando deformaciones, esfuerzos y deflexiones admisibles, con el fin de garantizar que la estructura soporte las sollicitaciones de carga durante el periodo de diseño.

La estructura propuesta de pavimento flexible está compuesta por:

INTERVENCIÓN	CAPA	ESPESOR (CM)	CAPA
Ampliación Calzada Y Existente	Carpeta Asfáltica MDC-19	12	
	Base Granular BG	15	
	Subbase Granular SBG	20	
	Total	47	Subrasante / Terraplén

El diseño del pavimento contempla el uso de materiales granulares y mezcla asfáltica, seleccionados conforme a las especificaciones técnicas del INVIAS (2022).

• Subbase granular

La subbase granular debe cumplir con lo establecido en el Manual de Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVÍAS, especialmente en lo relacionado con la granulometría y propiedades mecánicas del material. Este material constituye la capa inferior de la estructura del pavimento y tiene como función principal:



- Distribuir las cargas hacia la subrasante.
- Mejorar la estabilidad estructural.
- Contribuir al drenaje del sistema estructural.

- **Base granular**

La base granular se diseñó de acuerdo con Manual de Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVÍAS, cumpliendo los rangos granulométricos y requisitos de calidad establecidos para este tipo de material.

Esta capa cumple funciones estructurales importantes, tales como:

- Aumentar la capacidad portante del pavimento.
- Reducir las deformaciones transmitidas a la subrasante.
- Servir de soporte adecuado para la capa de rodadura.

- **Mezcla asfáltica**

La capa de rodadura corresponde a una mezcla asfáltica en caliente tipo MDC-19, diseñada bajo el método Marshall, siguiendo las especificaciones del Manual de Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVÍAS.

Esta mezcla debe cumplir criterios técnicos relacionados con:

- Estabilidad
- Flujo
- Contenido de Vacíos
- Gradación de Agregados
- Resistencia Estructural Frente al Tránsito Proyectado.

La selección de esta mezcla busca garantizar un adecuado comportamiento estructural del pavimento frente a las condiciones de tránsito y clima del área del proyecto.

El estudio concluye que el corredor vial Valledupar – Tramacua – corregimiento de La Mesa, corresponde a una vía terciaria existente con pavimento flexible, que presenta alto deterioro debido al tránsito vehicular, principalmente por los transportes de vehículo pesados con materiales pétreos y concreto premezclado, producto de la actividad agrícola y económica de la zona y a las condiciones ambientales del sector.

Actualmente la vía presenta características geométricas limitadas, tales como:

- ancho de calzada aproximado de 5.0 m,
- carriles de aproximadamente 2.5 m,
- ausencia de bermas y cunetas,
- escasa señalización y demarcación vial.



A partir de los estudios de tránsito, análisis geotécnicos y evaluación estructural del pavimento, se definió una estructura de pavimento flexible que cumple con los criterios de diseño y capacidad estructural requeridos para el tránsito proyectado durante el periodo de diseño.

Adicionalmente, el documento recomienda durante la etapa constructiva:

- Realizar ensayos de laboratorio y control de calidad para verificar la conformidad de los materiales utilizados
- Revisar las condiciones geotécnicas de la subrasante, retirando y reemplazando materiales inadecuados si se detectan suelos orgánicos o de baja capacidad portante
- Garantizar un adecuado sistema de drenaje, fundamental para el buen desempeño estructural del pavimento
- Controlar las velocidades de operación y las cargas vehiculares, con el fin de evitar la aparición prematura de patologías como ahuellamientos o fallas por fatiga.

En síntesis, el diseño propuesto cumple con los criterios técnicos establecidos y constituye una solución adecuada para mejorar la capacidad estructural, la durabilidad y las condiciones de servicio del corredor vial.

3.2. DISEÑO ESTRUCTURA DE PAVIMENTO RIGIDO.

3.2.1. Tramo La Mesa – El Palmar, Tramo La Mesa - El Mamon y Tramo Nuevas Flores – Tocaímo.

El diseño estructural del pavimento para los tramos mencionados se desarrolló a partir del análisis conjunto de los estudios de tránsito, las condiciones geotécnicas de la subrasante y las especificaciones técnicas vigentes para infraestructura vial.

Para este corredor se planteó como alternativa principal la implementación de pavimento rígido, utilizando el método simplificado de la PCA, el cual permite determinar el espesor de la losa de concreto considerando el tránsito proyectado, la capacidad de soporte de la subrasante y la resistencia del material estructural.

Los principales parámetros de diseño adoptados fueron los siguientes:

- Periodo de diseño: 20 años.
- Tránsito proyectado: determinado a partir de los estudios de tránsito del corredor, considerando crecimiento anual aproximado del 8,8 %.
- Capacidad de soporte de la subrasante:
 - CBR aproximado de 18 %, lo que corresponde a un soporte relativamente alto para el diseño estructural.
- Módulo de reacción de la subrasante: cercano a 100 MPa (240 psi).



Con base en estos parámetros, se definió la estructura de pavimento rígido, compuesta principalmente por:

Losa de concreto hidráulico:

- Espesor aproximado de 18 cm.
- Resistencia a la flexión $MR \geq 4.2$ MPa, conforme a lo establecido en el Artículo 500 del INVIAS para pavimentos de concreto hidráulico.

Adicionalmente, el diseño incluye la configuración de juntas estructurales, necesarias para controlar los esfuerzos producidos por retracción, temperatura y tránsito vehicular. Estas juntas presentan separaciones aproximadas de 3 metros tanto en dirección transversal como longitudinal, garantizando un comportamiento estructural adecuado del pavimento durante su vida útil.

La estructura propuesta se complementa con una subbase granular de aproximadamente 20 cm, la cual tiene como función mejorar la distribución de cargas, proporcionar estabilidad estructural y garantizar un adecuado comportamiento del sistema pavimento–subrasante.

3.2.2. Tramo Valledupar Urbano.

Este diseño constituye una etapa fundamental del proyecto, ya que de él depende la durabilidad, funcionalidad y desempeño estructural de las vías urbanas durante su vida útil.

El análisis estructural se realizó mediante la metodología PCA, ampliamente utilizada en el diseño de pavimentos de concreto. Este método permite evaluar el comportamiento del pavimento frente a cargas de tránsito, considerando fenómenos de fatiga del concreto y erosión en la base del pavimento.

- Parámetros de diseño considerados

El diseño estructural se fundamenta en los siguientes parámetros técnicos:

- Período de diseño: 20 años.
- Caracterización del tránsito: basada en el número de ejes equivalentes de 8.2 toneladas, obtenidos del estudio de tránsito para cada tramo vial.
- Capacidad estructural del suelo de fundación: determinada mediante estudios geotécnicos y cálculo del módulo de reacción de la subrasante (K).
- Resistencia del concreto: módulo de ruptura (MR) de 4.2 MPa, conforme a las especificaciones técnicas del INVIAS.

- Estructura de pavimento propuesta

Como resultado de la memoria de cálculo, se estableció una estructura típica de pavimento rígido, compuesta por las siguientes capas:



CAPA	ESPESOR (CM)	CAPA
Losa de concreto hidráulico	17	
Subbase Granular SBG	20	
Mejoramiento de subrasante	10	
Total	47	Subrasante / Terraplén

Esta estructura permite distribuir adecuadamente las cargas generadas por el tránsito vehicular y garantizar estabilidad estructural del pavimento sobre el terreno natural.

Adicionalmente, el diseño incluye criterios para la modulación de losas de concreto, incorporando juntas de contracción, expansión y construcción, así como el uso de pasadores y barras de amarre que aseguran la transferencia de carga entre losas y el adecuado comportamiento estructural del pavimento.

3.3. ALCANCE DEL PROYECTO.

El alcance del proyecto comprende la ejecución de infraestructura vial orientadas al mejoramiento de la conectividad regional y urbana en el departamento del Cesar, específicamente en la subregión norte y en el casco urbano del municipio de Valledupar, mediante intervenciones diferenciadas en vías rurales y urbanas, conforme a los estudios y diseños técnicos aprobados.

En el componente rural, el proyecto contempla el mejoramiento de aproximadamente 42,123 km de red vial distribuidos en tramos estratégicos localizados en los municipios de Valledupar y San Diego, un primer Tramo que incluye los corredores Valledupar – La Tramacua, La Tramacua – La Mesa, La Mesa – El Mamón, La Mesa – El Palmar y un segundo tramo que incluye los corredores viales conformados entre Media Luna – Tocaimo – Nuevas Flores. Estas intervenciones están orientadas a rehabilitar y optimizar las condiciones de movilidad de las vías secundarias y terciarias que actualmente presentan deterioro estructural, ausencia de pavimento o deficiencias funcionales.

Las actividades previstas en estos tramos incluyen, de manera general:

- Mejoramiento y/o construcción de la estructura de pavimento flexible o rígido.
- Intervención de la superficie de rodadura para garantizar condiciones adecuadas de servicio.
- Construcción y optimización de obras de drenaje superficial.
- Implementación de señalización vial.
- Adecuación geométrica de la vía conforme a normativa vigente.

Se complementa lo anterior con una representación gráfica de la sección transversal presentada en los diseños iniciales presentados por la entidad.



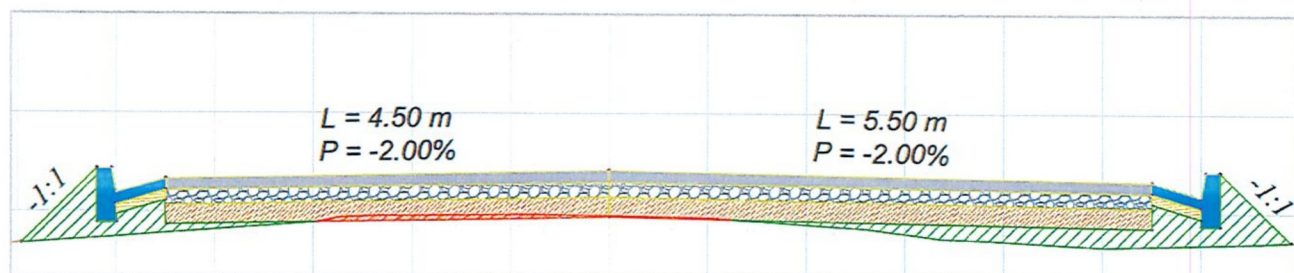
- **Tramo Valledupar – La Tramacua – La Mesa.**

El tramo proyectado contempla la conformación de una estructura de pavimento flexible cuya capa de rodadura estará constituida por mezcla asfáltica en caliente, dispuesta sobre una calzada con un ancho uniforme de 7,00 m, adecuada para la circulación bidireccional y el cumplimiento de los estándares de capacidad y nivel de servicio previstos en el diseño vial. Complementariamente, se prevé la ejecución de bermas laterales en ambos costados, con anchos de 1,00 m en el costado izquierdo y 2,00 m en el costado derecho, las cuales cumplen funciones esenciales tanto desde el punto de vista estructural como operacional.

En conjunto, la sección transversal proyectada alcanza un ancho total de 10,00 m, lo cual permite una adecuada distribución de cargas, mejora la funcionalidad hidráulica del sistema mediante la incorporación de pendientes transversales controladas, y asegura una integración eficiente con los elementos de drenaje longitudinal y transversal contemplados en el diseño. Esta configuración responde a criterios técnicos y normativos vigentes, garantizando un desempeño estructural y operativo óptimo a lo largo de la vida útil del proyecto.

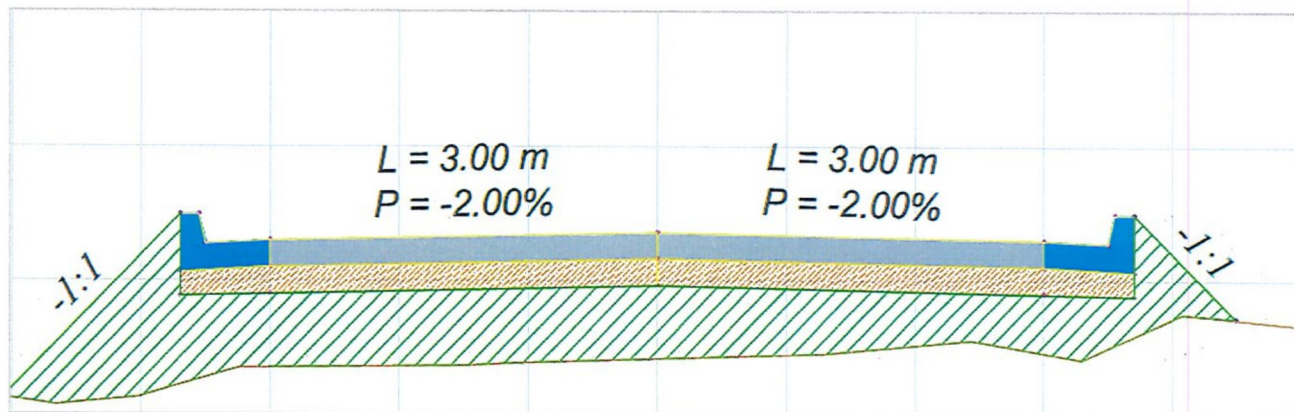
Para la calzada asfáltica MDC-19 se presentó un volumen total de 14.763,00 m³, equivalente a 123.800,00 m² aproximadamente de calzada en el recorrido de la vía a intervenir. De igual manera, se contempla un total de 2.441,07 m³ de concreto para la construcción de cunetas, lo cual corresponde a una longitud aproximada de 13.450 ml.

Descripción	Unidad	Cantidad
Carpeta Asfáltica	M2	123.800,00
Cunetas	ML	20.342,01





- Tramo La Mesa – El Mamon / La Mesa – El Palmar / Nuevas Flores – Tocaïmo – Media Luna.



Nuevas Flores – Tocaïmo – Media Luna		
Descripción	Unidad	Cantidad
Pavimento en Concreto Rígido	M2	69.954

Tramo La Mesa – El Mamon / La Mesa – El Palmar		
Descripción	Unidad	Cantidad
Pavimento en Concreto Rígido	M2	90.950

- Tramo Valledupar urbano.

En el componente urbano, el proyecto contempla la construcción de aproximadamente 14,62 km de vías en pavimento rígido en diferentes calles y carreras del municipio de Valledupar, priorizando sectores que actualmente presentan condiciones de movilidad baja o deterioro significativo.

Las obras asociadas a este componente incluyen:

- Construcción de pavimento en concreto hidráulico con especificaciones técnicas de diseño (MR≈4.2 MPa).
- Conformación de calzadas vehiculares con anchos variables entre 3,0 m y 7,0 m.
- Construcción de andenes peatonales y bordillos como parte del espacio público.
- Implementación de señalización.
- Obras complementarias asociadas a la reposición y/o ajuste de redes de servicios públicos afectadas.
- Empalmes funcionales con la infraestructura vial existente, garantizando continuidad operativa.

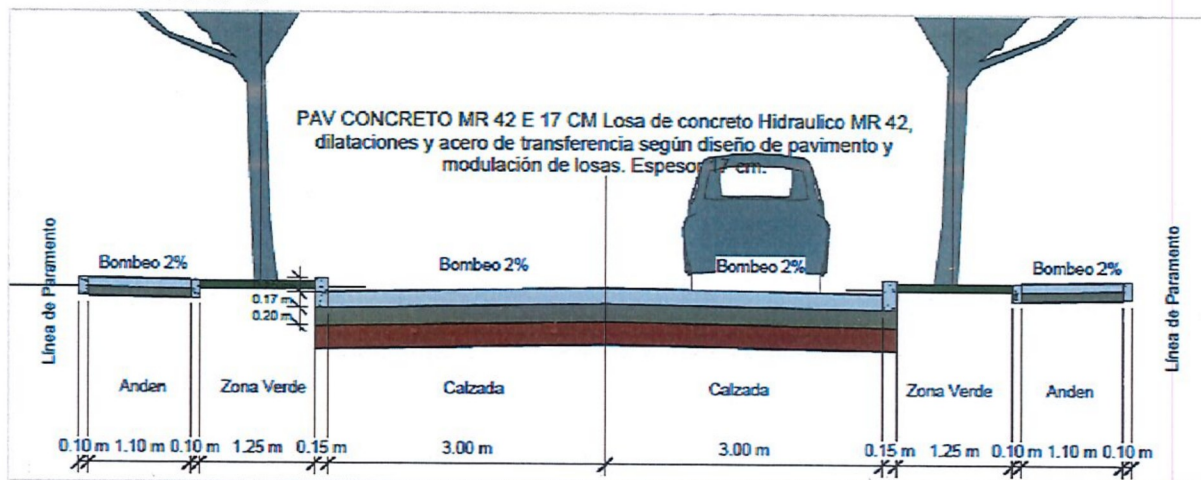


Descripción	Unidad	Cantidad
Pavimento en Concreto	M2	86.362,00
Bordillos	ML	29.240,24
Andenes	M2	28.837,88

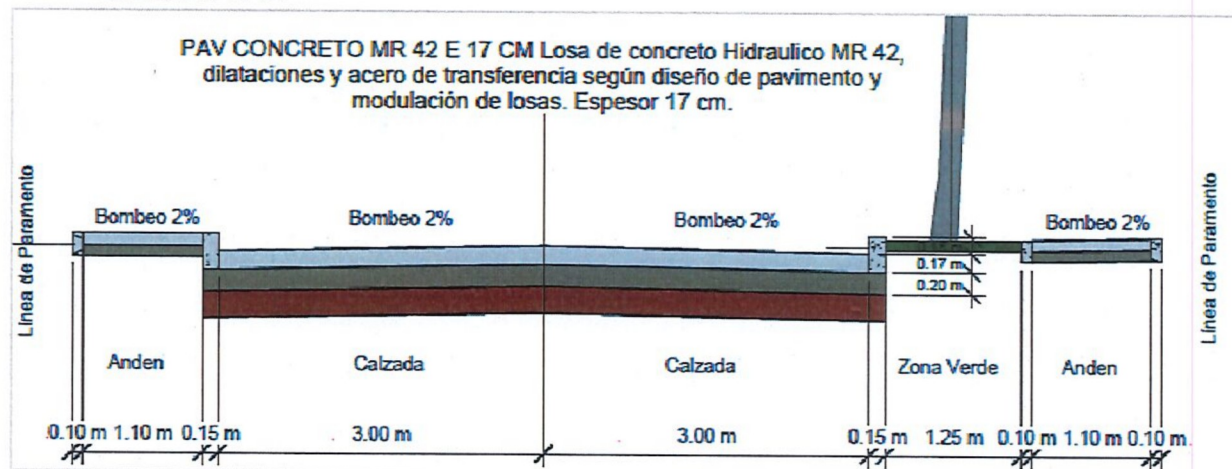
Según los diseños entregados por la administración departamental, se han definido cuatro (4) tipos de secciones transversales a implementar, de acuerdo con las condiciones del terreno a lo largo de los tramos. Estas tipologías buscan adaptar la geometría y los elementos de la vía para garantizar estabilidad, adecuado manejo de aguas y condiciones seguras de operación.

A continuación, se presentan las secciones correspondientes:

• **Sección N°1:**

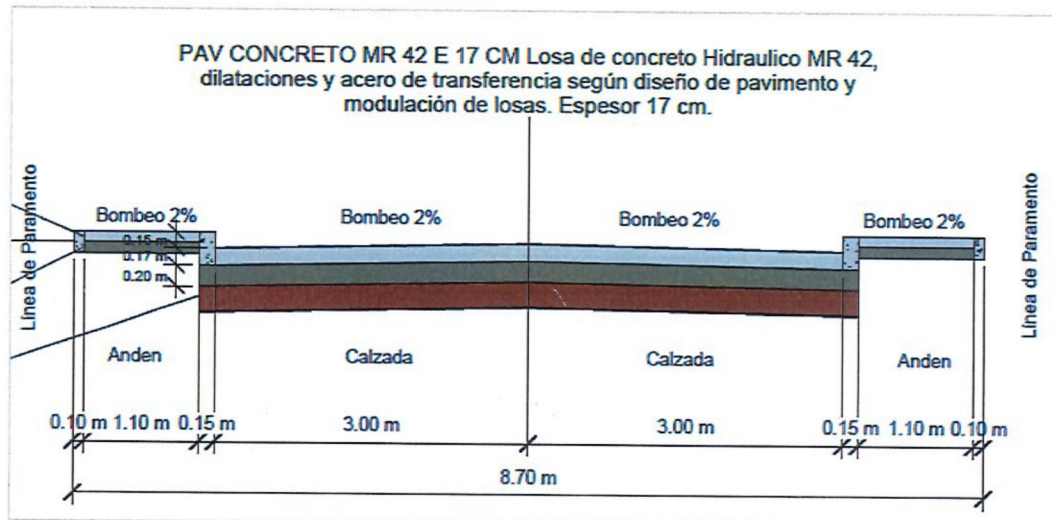


• **Sección N°2:**

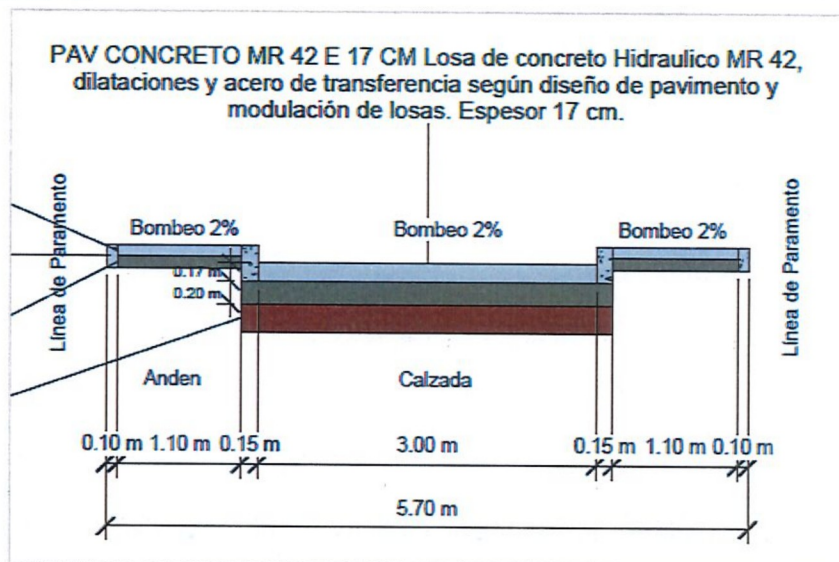




• Sección N°3:



• Sección N°4:



Desde el punto de vista técnico, el alcance incorpora criterios geométricos, geotécnicos, hidráulicos, ambientales y sociales, asegurando que las soluciones planteadas cumplan con los estándares normativos vigentes y garanticen la durabilidad, funcionalidad y sostenibilidad de la infraestructura vial intervenida.

De manera transversal, el proyecto incluye la ejecución de actividades de:

- Señalización y seguridad vial.
- Manejo de tránsito durante obra.



- Coordinación con actores institucionales y comunitarios.
- Seguimiento a condiciones de operación y funcionalidad de los corredores intervenidos.

En términos funcionales, el alcance está orientado a:

- Reducir los tiempos de desplazamiento en los corredores intervenidos.
- Mejorar la accesibilidad a zonas rurales y urbanas.
- Optimizar el transporte de bienes, especialmente del sector agropecuario.
- Incrementar los niveles de seguridad vial.
- Fortalecer la integración territorial y el desarrollo económico regional.

En consecuencia, el alcance final del proyecto no se limita a la intervención física de las vías, sino que integra un conjunto de actuaciones técnicas destinadas a garantizar condiciones adecuadas de circulación, seguridad, conectividad y sostenibilidad, tanto en el ámbito rural como urbano, conforme a los objetivos planteados en los documentos técnicos y a las necesidades identificadas en el área de influencia.

4. INFORMACION DEL CONTRATO DE OBRA – UNION TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE

4.1. DATOS DEL CONTRATO DE OBRA

Modalidad De Contratación:	Licitación Pública (Obra Pública)	
Proceso De Selección.	LOP-SIN-0006-2025	
Tipo De Contrato:	Contrato Obra	
N° De Contrato:	2026-04-0001	
Entidad Contratante	Gobernación del Cesar	
Fecha Suscripción Del Contrato:	08 de Enero de 2026	
Objeto Del Contrato:	Mejoramiento de la red vial rural y urbana en la subregión norte del departamento del Cesar	
Contratista:	Unión Temporal Red Vial del Norte Nit: 902.022.182	
Conformado Por:	TRIADA INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y CONSTRUCCIONES S.A.S	88%
	FEAE S.A.S.	10%
	VIARIA S.A.S.	1%
	CONSTRUCTORA Y PROMOTORA ODIN S.A.S	1%
Representante Legal:	Ali Enrique Tapia Royero	
Valor Inicial Del Contrato:	\$ 177.831.305.449,00	



Valor Final Del Contrato:	\$ 177.831.305.449,00
Anticipo:	\$ 71.132.522.179,60
Plazo De Ejecución Inicial:	Siente (7) Meses
Fecha De Inicio:	10 de Febrero de 2026
Fecha Terminación Actual:	09 de Agosto de 2027
Supervisor Designado:	Said Lozano Lozano (Secretaría de Infraestructura)
Fecha De Designación De La Supervisión:	10 de Febrero del 2026

4.2. RELACIÓN DE ACTAS Y MODIFICACIONES REALIZADAS AL CONTRATO

N°	TIPO	FECHA	MOTIVACIÓN DE LA MODIFICACIÓN
1	ACTA DE INICIO	10/03/2026	DAR INICIO AL CONTRATO DE OBRA N° 2026 - 04 - 0001

4.3. INFORMACION FINANCIERA DEL CONTRATO.

4.3.1. CERTIFICADOS DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL Y REGISTRO PRESUPUESTAL.

A continuación se presentan los Certificados de Disponibilidad presupuestal correspondientes al contrato de Obra N° 2026-04-0001, así mismo como los registros presupuestales correspondientes:

CERTIFICADO(S) DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL - CDP					
N°	39625	VALOR	\$ 147.696.976.572,44	FECHA	2 DE DICIEMBRE DE 2025
N°	39025	VALOR	\$ 32.764.216.981,76	FECHA	2 DE DICIEMBRE DE 2025
REGISTRO(S) PRESUPUESTAL(ES) - RP					
N°	1883	VALOR	\$ 32.289.816.901,00	FECHA	9 DE FEBRERO DE 2026
N°	1884	VALOR	\$ 106.297.542.322,53	FECHA	9 DE FEBRERO DE 2026
RUBRO(S) PRESUPUESTAL(ES) AFECTADO(S)		99 - 8.1.4.08.10.001.01.003 - 10-7 - 2025002200041, CONSTRUCCION DE PAVIMENTO RIGIDO EN DIFERENTES CALLES Y CARRETERAS PARA EL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR, DEPARTAMENTO DEL CESAR; 99 - 8.1.4.08.10.001.01.004 - 10-7 - 2025002200042, MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL EN LA SUBREGION NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR; 99 - 8.1.4.09.10.001.01.01 - 15-2 - 2025002200042, MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL EN LA SUBREGION NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR			
		REGISTRO(S) PRESUPUESTAL(ES) - RP (SGR)			
N°	6026	VALOR	\$ 32.289.816.901,00	FECHA	6 DE FEBRERO DE 2026
N°	5926	VALOR	\$ 106.297.542.322,53	FECHA	6 DE FEBRERO DE 2026



4.3.2. PAGOS DE IMPUESTOS Y ESTAMPILLAS

PAGOS DE IMPUESTOS Y PUBLICACIONES REALIZADOS POR EL CONTRATISTA					
IMPUESTO	VALOR BASE	TARIFA	VALOR	NÚMERO LIQUIDACIÓN	FECHA DE PAGO
ESTAMPILLA PRO-DEPARTAMENTAL	\$ 177.831.305.449,00	1,0 %	\$ 1.778.313.000,00	32604030078	-
ESTAMPILLA PRO-FRONTERIZO	\$ 177.831.305.449,00	1,5 %	\$ 2.667.470.000,00	32604030078	-
ESTAMPILLA PRO-CULTURA	\$ 177.831.305.449,00	1,0 %	\$ 1.778.313.000,00	32604030078	-
ESTAMPILLA PRO-BIENESTAR ADULTO MAYOR	\$ 177.831.305.449,00	0,5 %	\$ 889.157.000,00	32604030078	-
ESTAMPILLA PRO-UNIVERSIDAD	\$ 177.831.305.449,00	0,5 %	\$ 889.157.000,00	32604030078	05/02/2026

4.4. CONTROL DE POLIZAS UNION TEMPORAL RED VIAL DEL NORTE

- Pólizas Iniciales firma de Contrato de obra.

Los Anexos 0 y 1 correspondientes al Contrato de Obra No. 2026-04-0001 del 8 de enero de 2026, se encuentra aprobado por la entidad contratante, en SECOP II.

CONTROL DE PÓLIZAS DE CUMPLIMIENTO DE LA OBRA				
ASEGURADORA: SEGUROS MUNDIAL		FECHA DE EXPEDICIÓN: 21/01/2026 - ANEXO 0		
COBERTURA	No. POLIZA	VR. ASEGURADO	VIGENCIA	
			DESDE	HASTA
Cumplimiento del Contrato.	CG-1071640	\$ 53.349.391.634,70	08-01-2026	08-11-2027
Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales.	CG-1071640	\$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2030
Buen manejo y correcta inversión del anticipo.	CG-1071640	\$ 71.132.522.178,60	08-01-2026	08-11-2027
Estabilidad de la obra.	CG-1071640	\$ 53.349.391.634,70	08-07-2027	08-07-2032

CONTROL DE PÓLIZAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA OBRA				
ASEGURADORA: SEGUROS MUNDIAL		FECHA DE EXPEDICIÓN: 21/01/2026 - ANEXO 0		
COBERTURA	No. POLIZA	VR. ASEGURADO	VIGENCIA	
			DESDE	HASTA
Predios, labores y operaciones – PLO.	CG-1017804	\$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2027
Responsabilidad civil patronal	CG-1017804	\$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2027
Contratistas y subcontratistas	CG-1017804	\$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2027



Vehículos propios y no propios	CG-1017804	\$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2027
--------------------------------	------------	---------------------	------------	------------

CONTROL DE PÓLIZAS DE CUMPLIMIENTO DE LA OBRA				
ASEGURADORA: SEGUROS MUNDIAL		FECHA DE EXPEDICIÓN: 02/03/2026 - ANEXO 1		
COBERTURA	No. POLIZA	VR. ASEGURADO	VIGENCIA	
			DESDE	HASTA
Cumplimiento del Contrato.	CG-1071640	- \$ 53.349.391.634,70	08-01-2026	08-11-2027
Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales.	CG-1071640	- \$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2030
Buen manejo y correcta inversión del anticipo.	CG-1071640	- \$ 71.132.522.178,60	08-01-2026	08-11-2027
Estabilidad de la obra.	CG-1071640	- \$ 53.349.391.634,70	08-07-2027	08-07-2032

CONTROL DE PÓLIZAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA OBRA				
ASEGURADORA: SEGUROS MUNDIAL		FECHA DE EXPEDICIÓN: 02/03/2026 - ANEXO 1		
COBERTURA	No. POLIZA	VR. ASEGURADO	VIGENCIA	
			DESDE	HASTA
Predios, labores y operaciones – PLO.	CG-1017804	- \$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2027
Responsabilidad civil patronal	CG-1017804	- \$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2027
Contratistas y subcontratistas	CG-1017804	- \$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2027
Vehículos propios y no propios	CG-1017804	- \$ 8.891.565.272,45	08-01-2026	08-07-2027

• **Actualización de Pólizas Acta de inicio de contrato de obra.**

El anexo 2 corresponde a la actualización de las vigencias de acuerdo a la firma del acta de inicio celebrada el día diez (10) de febrero de 2026 y la cual a la fecha, se encuentra aprobada en SECOP II.

CONTROL DE PÓLIZAS DE CUMPLIMIENTO DE LA OBRA				
ASEGURADORA: SEGUROS MUNDIAL		FECHA DE EXPEDICIÓN: 03/03/2026 - ANEXO 2		
COBERTURA	No. POLIZA	VR. ASEGURADO	VIGENCIA	
			DESDE	HASTA
Cumplimiento del Contrato.	CG-1071640	\$ 53.349.391.634,70	10-02-2026	11-12-2027
Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales.	CG-1071640	\$ 8.891.565.272,45	10-02-2026	10-08-2030
Buen manejo y correcta inversión del anticipo.	CG-1071640	\$ 71.132.522.178,60	10-02-2026	11-12-2027
Estabilidad de la obra.	CG-1071640	\$ 53.349.391.634,70	10-08-2027	10-08-2032