

INFORME VISITA DE OBRA

MUNICIPIO DE TOTORÓ - RESGUARDO INDÍGENA DE JEBALÁ



Foto N°1: Tramo inicial – Estudios previos

“INTERVENTORÍA SOCIAL, ADMINISTRATIVA, TÉCNICA, FINANCIERA, CONTABLE Y JURÍDICA A LOS CONTRATOS DE OBRA PARA MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN LOS MUNICIPIOS DE: SILVIA: KIZGÓ, QUICHAYA Y AMBALÓ; MUNICIPIO DE TOTORÓ: JEBALÁ; MUNICIPIO DE PÁEZ: SUIN, DEPARTAMENTO DEL CAUCA Y MUNICIPIO DE LA PLATA: SAN FRANCISCO, DEPARTAMENTO DEL HUILA”

Popayán - Cauca, 21 de abr de 2026.

DIRECCIÓN: Carrera 10ª No 6-42, Barrio Centro – Popayán, Cauca
TELÉFONO: 320 7081034
E-mail: alejalegarda@gmail.com

1. DESCRIPCION PROYECTO:

El mejoramiento de estas VIAS afectadas por los fenómenos naturales, es de vital importancia, en aras de mejorar la calidad de vida de los habitantes de las veredas de impacto; además la realización de las obras generará desarrollo y progreso, ya que las zonas beneficiadas cuentan con economías centrada en cultivos transitorios, ganadería, apicultura, cultivo del café, entre otros, por tanto, se tendrá un impacto positivo en el desarrollo de la comunidad, teniendo como prioridad para la entidad salvaguardar la integridad de la comunidad y contar con corredores viales que puedan emplearse como rutas de acceso o evacuación en caso de una eventual emergencia de desastre.

La Corporación Nasa Kiwe desarrolla la ejecución proyectos de recuperación y rehabilitación de regiones y zonas que tienen afectación por diversos eventos de riesgo, desastres naturales y antrópicos, adquiriendo el compromiso de reducir la condición del riesgo tras la situación de desastre.

Con los recursos de la presente vigencia se pretenden realizar obras de mejoramiento de vías mediante la construcción de placa huella, sobre las vías más afectadas por los fenómenos naturales, en los municipios con declaratoria de emergencia o calamidad pública. De esta manera se aportará a solucionar la necesidad presente y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona de influencia del proyecto en general; por lo que la finalidad de la Corporación con estas acciones es asegurar el bienestar de la comunidad, para lo cual se espera la participación activa de la comunidad y la administración municipal, de tal manera que se logre con los objetivos previstos.

A continuación, se relacionan los tramos a intervenir, para el presente proceso de interventoría el cual tenemos a cargo:

No	RESGUARDO	MUNICIPIO	Metros lineales	Población Directas	Viviendas beneficiadas	Población beneficiada TOTAL
1	Kizgó	Silvia	180	15	3	150
2	Quichaya	Silvia	200	250	50	2.100
3	Ambaló	Silvia	180	200	40	1.850
4	Suin	Páez	200	210	42	1.760
5	Jebalá	Totoró	210	125	25	1.600
6	San Francisco	La Plata	220	125	25	1.400
		SUMAS	1.190	925	185	8.860

2. LOCALIZACIÓN Y UBICACIÓN:

A continuación, se presenta una breve reseña geográfica del Municipio de Totoró teniendo en cuenta su localización, extensión territorial, clima, fuentes hídricas, elevaciones y límites. Posteriormente se presenta la localización de los escenarios educativos correspondientes a esta Interventoría. El proyecto está ubicado en el **Municipio de Totoró – Cauca, en el Resguardo Indígena de Jebalá.**

a. LOCALIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL CAUCA:

El Departamento de Cauca está situado en el suroeste del país entre las regiones andina y pacífica; localizado entre los 00°58'54" y 03°19'04" de latitud norte y los 75°47'36" y 77°57'05" de longitud oeste. Cuenta con una superficie de 29.308 km² lo que representa el 2.56 % del territorio nacional. Limita por el Norte con el departamento del Valle del Cauca, por el Este con los departamentos de Tolima, Huila y Caquetá, por el Sur con Nariño y Putumayo y por el Oeste con el océano Pacífico.

b. LOCALIZACIÓN del MUNICIPIO DE TOTORÓ:

Totoró es un municipio colombiano ubicado en el departamento de Cauca. Ubicado aproximadamente 25 km de su capital, Popayán. Cuenta con una población aproximada de 20.419 habitantes donde el 90,6% de la población se encuentra en el área rural y el 9,4% en la cabecera municipal

Totoró limita al norte con los municipios de Silvia y Cajibío, al sur con el departamento del Huila; al oriente con el municipio de Inzá; al occidente con los municipios de Popayán y Puracé. Presenta pisos bioclimáticos desde el subandino hasta el páramo, lo cual favorece gran diversidad de cultivos y cuenta con importantes elevaciones: En su cabecera del cerro nevado Pan de Azúcar en la cima de la Cordillera Central, siguiendo por esta cima y formando un semicírculo al pico del Guanacas; de aquí al cerro Pusná, en las cabeceras de Santa Lucía y el Tablón; del cerro Pusná en línea recta a la peña del Gallinazo, siguiendo los linderos del resguardo de los indígenas de Totoró y los de la hacienda de Ambaló al nacimiento del arroyo Minchicao.

Se encuentra a una altitud de 2750 metros sobre el nivel del mar, msnm, con una temperatura media de 15° C, se localiza a los 2°38' Norte y 76°48'39" de longitud oeste del meridiano de Greenwich.



Figura No 1. Mapa de la ubicación del municipio de Totoró en el departamento del Cauca.



Figura No 2. Mapa División veredal municipio de Totoró, departamento del Cauca.

3. INFORME TECNICO DE VISITA DE CAMPO:

El día 21 de abril de 2026, se realizó visita técnica de campo al Resguardo Indígena de Jebalá, municipio de Totoró – Cauca, con el propósito de efectuar el reconocimiento preliminar del tramo vial objeto de intervención mediante la construcción de placa huella, contemplado dentro del contrato de obra e interventoría.

Durante la jornada se contó con la participación de la Corporación Nasa Kiwe, en cabeza del Ing. Gabriel Solarte como apoyo a la supervisión del proyecto, así como con el acompañamiento del contratista de obra, líderes de la comunidad beneficiaria y el equipo técnico de interventoría, quienes realizaron el recorrido completo del tramo proyectado.

En la visita se llevó a cabo la identificación y verificación de los 210 metros lineales correspondientes al tramo a intervenir, permitiendo reconocer las condiciones actuales de la vía, su estado funcional y las necesidades prioritarias para su mejoramiento. Se evidenció que el corredor presenta condiciones aptas para la ejecución de la placa huella proyectada, lo cual contribuirá significativamente al mejoramiento de la movilidad y conectividad de la comunidad del resguardo.

Asimismo, durante la inspección de los anchos de calzada existentes, se identificaron algunos sectores específicos donde será necesario realizar corte de taludes, debido a las condiciones geométricas del terreno y a la necesidad de garantizar una sección vial adecuada para la correcta ejecución de la placa huella. Estas actividades deberán ejecutarse de manera controlada para evitar inestabilidad en las laderas y garantizar la seguridad durante la construcción.

De igual manera, debido a la pendiente pronunciada presente en varios sectores del tramo, se evidenció la necesidad de ejecutar obras de drenaje complementarias, tanto para la adecuada conducción de las aguas superficiales como para su disipación controlada. Esto permitirá evitar procesos erosivos, socavaciones y posibles afectaciones sobre las laderas de la montaña, contribuyendo a la estabilidad de la estructura vial y a la durabilidad de la intervención.

Las condiciones identificadas fueron socializadas con la comunidad y el contratista para su debida consideración durante la etapa constructiva, resaltando la importancia de una correcta implementación de las obras hidráulicas y de estabilización.

Durante la visita también se realizó una introducción general al alcance del proyecto, explicando las actividades contempladas, los beneficios esperados para la población, las responsabilidades de cada uno de los actores involucrados y la importancia del acompañamiento comunitario durante la ejecución de la obra. La comunidad manifestó su disposición para apoyar el desarrollo del proyecto y resaltó la necesidad de mejorar esta vía debido a su importancia para el tránsito diario, el transporte de productos agrícolas y el acceso a servicios básicos.

Finalmente, la visita permitió consolidar criterios técnicos para el inicio de la obra, dejando claridad sobre las condiciones del terreno, las necesidades hidráulicas y el adecuado desarrollo de las actividades contractuales, con el fin de garantizar una correcta planeación e inicio de actividades, es necesario considerar los siguientes puntos que se mencionaran a continuación:

1. Es importante precisar que los diseños, incluyendo presupuestos de obra de la presente placa huella, fueron estructurados con base en costos y salarios del año 2025, y debido al ajuste del salario mínimo para el presente año 2026, el presupuesto asignado originalmente ha quedado desfasado, El aumento salarial según (Decretos 1469 y 1470 de 2025) Fijan el salario mínimo para 2026 en **\$1.750.905** y el auxilio de transporte en **\$249.095**, teniendo un incremento determinado por el Gobierno Nacional del **(23%)** del SMMLV en Colombia para 2026, este es un acto de autoridad que incrementa los costos directos de personal de forma imprevisible en la etapa de oferta, ya que impacta no solo el salario básico sino también las prestaciones sociales, aportes a seguridad social y parafiscales, los cuales se calculan sobre la base del salario mínimo.

Ejemplo de Tabla Comparativa de Costo Horario:

Este análisis demuestra que el costo real para el contratista no es solo el salario, sino el Factor Prestacional (F.P.), que suele rondar el 1.80 - 1.95 sobre el salario base.

Concepto	Valor 2025 (Original)	Valor 2026 (Actualizado)	% Variación
SMMLV (Mensual)	\$1.423.500	\$1.750.905	+23%
Auxilio de Transporte	\$172.250	\$249.095	+44.6%
Factor Prestacional (ej. 1.85)	\$2.633.475	\$3.239.174	+23%
Costo Hora (240h/mes)	\$11.690	\$14.534	+24.3%

- **Nota:** El incremento real suele ser mayor al 23% debido al peso del auxilio de transporte, que este año subió más proporcionalmente.

- Por lo tanto, mantener los precios de 2025 en 2026 obligaría al contratista a asumir el incremento de ley con su utilidad (A.I.U.), desnaturalizando el contrato y poniendo en riesgo la calidad y continuidad de la obra.
- En mérito de lo expuesto, se concluye que el incremento del 23% en el SMMLV y del 44.6% en el Auxilio de Transporte para la vigencia 2026, constituye un hecho externo, imprevisible y no previstos que rompen el equilibrio económico del contrato. Dado que la mano de obra representa un componente crítico en la estructura de costos de los Análisis de Precios Unitarios (APU) presentados en la oferta inicial, mantener los valores de 2025 resultaría en una absorción de costos por parte de la utilidad prevista (A.I.U.), afectando la viabilidad financiera del proyecto. Por lo tanto, se solicita formalmente realizar una revisión

y ajuste de Precios, con el fin de garantizar la indemnidad del contratista y la correcta ejecución de la obra en mención.

2. Como es de público conocimiento la grave situación de orden público que atraviesa el departamento del Cauca, específicamente por los eventos recientes de ataques terroristas, ataques con explosivos, hostigamientos o bloqueos, la escalada de violencia y las acciones armadas reportadas a finales de abril de 2026 (como los eventos del 25 de abril), que han alterado la seguridad en la zona de ejecución constituyen hechos externos, imprevisibles y no previstos que impiden la ejecución normal de las obligaciones contractuales, debido a que se debe Salvaguardar la Integridad, la seguridad y el bienestar del equipo de trabajo que son prioridad máxima ante estas situaciones de violencia, para proteger la vida de los trabajadores y contratistas.

Estos hechos constituyen una Fuerza Mayor, al ser eventos externos, imprevisibles y no previstos, que impiden el normal desarrollo de las actividades, por lo cual se deben tener en cuenta las medidas de seguridad emitidas por la Gobernación del Cauca y las autoridades locales (como el Decreto No. 0303-04-2026) que restringen o condicionan la movilidad en la zona y que debido a las circunstancias mencionadas, no es posible garantizar el suministro de materiales ni el desplazamiento seguro del equipo técnico, lo que imposibilita el cumplimiento del objeto del contrato.





3. Generación de sobrecostos por la toma de vías alternas para el transporte de materiales e insumos de obra.

4. REGISTRO FOTOGRAFICO:



Foto N°1: Reconocimiento de terreno



Foto N°2: Reconocimiento de terreno

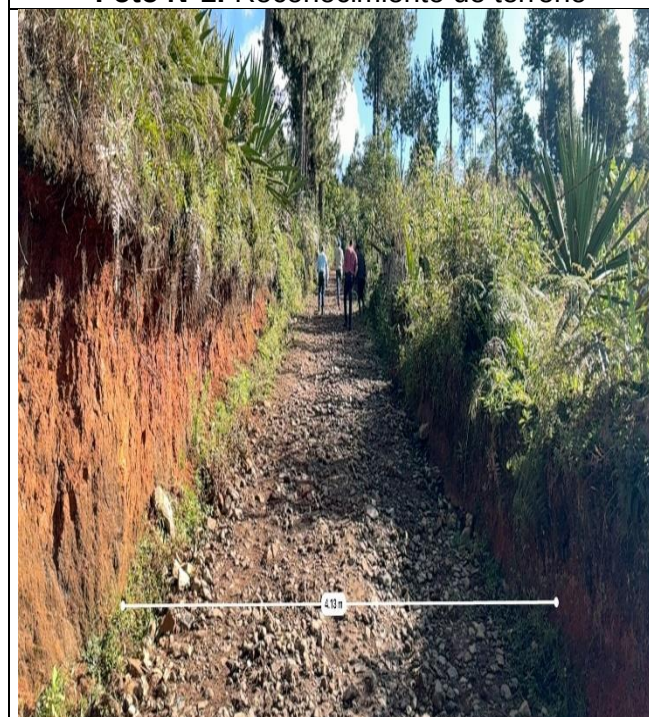


Foto N°3: Toma de medidas en campo



Foto N°4: Toma de medidas en campo



Foto N°5: Acompañamiento de comunidad



Foto N°6: Toma de medidas en campo



Foto N°7: Acompañamiento de comunidad

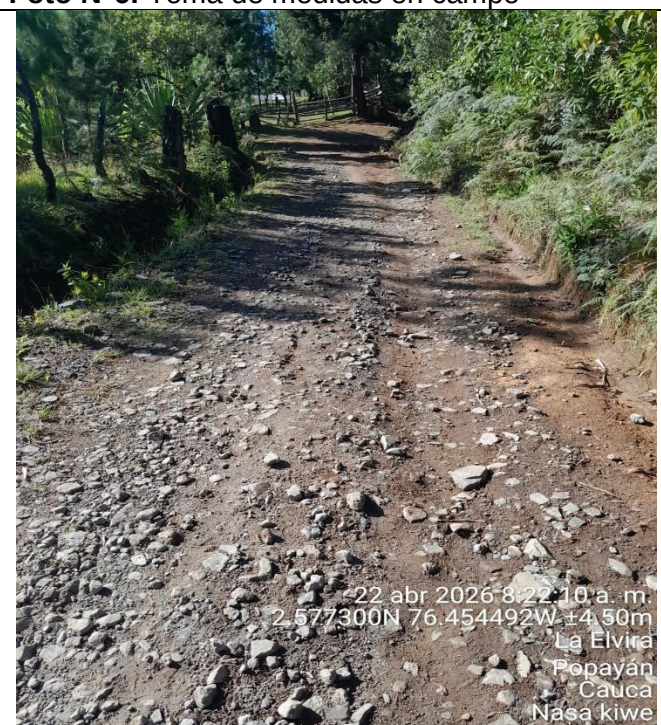
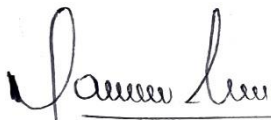


Foto N°8: Reconocimiento de terreno

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

- De acuerdo a lo anteriormente expuesto y en aras de iniciar actividades de obra se recomienda y se hace necesario realizar una revisión a los presupuestos de obra y (APU) análisis de precios unitarios de cada tramo de placa huella, debido al ajuste que tuvo el salario mínimo para el presente año 2026, el cual como ya se menciono tuvo un incremento del 23% del SMMLV en Colombia.
- Al ser lugares de difícil acceso, se considera prudente analizar para cada tramo el sobre costo de sobre acarreo que puede generarse por las condiciones geográficas o de infraestructura que impiden el uso de rutas convencionales, obligando a realizar trayectos más largos, utilizar equipos especiales o realizar transbordos que no estaban previstos en la distancia de acarreo libre.
- Así mismo, se debe considerar la revisión de análisis de precios unitarios, en cuanto a mano de obra, suministro de material, y transporte, debido a la problemática que se ha tenido por la grave situación de orden público que atraviesa el departamento del Cauca, y las afectaciones a las vías principales por los atentados terroristas a finales de abril de 2026 (como los eventos del 25 de abril), que han alterado la seguridad en la zona de ejecución del proyecto.
- Por lo tanto, como interventoría se recomienda realizar una mesa técnica de trabajo con el fin de abordar y definir los lineamientos técnicos antes de dar inicio a las actividades de obra.



MARIA ALEJANDRA LEGARDA LEMOS

Ing. Civil – Especialista en Geotecnia

INTERVENTORIA

M.P 19202-31642 CAU