INFORME PRELIMINAR DE INTERVENTORÍA

MUNICIPIO DE PAEZ - RESGUARDO INDÍGENA DE SUIN



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, 27 de mayo de 2026.

Sede Popayán, Colombia, calle 1N No. 2-39, conmutador (+57) 602 8373075
Sede Bogotá D.C.,Colombia, calle 12B No. 8-38 mezanine edificio Camargo, (+57) 601 2427400 Ext. 2200
Oficina de enlace: La Plata (Huila), Colombia, calle 4ª No. 5-37, (+57) 602 8370346
Oficina de enlace: Belalcázar (Cauca), Colombia, calle 5 No 1A-17 Barrio La Primavera
Correó electrónico: info@nasakiwe.gov.co
Sito web: https://www.nasakiwe.gov.co

TABLA DE CONTENIDO

1. DESCRIPCION GENERAL DEL PROYECTO 3
1.1. LOCALIZACIÓN Y UBICACIÓN 6
a. LOCALIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL CAUCA 6
b. LOCALIZACIÓN DEL MUNICIPIO DE PÁEZ 6
2. DESCRIPCION DEL CONTRATO DE INTERVENTORIA 8
2.1. INFORMACION GENERAL 8
3. INFORME PRELIMINAR. 9
3.1. OBJETO DEL INFORME 9
3.2. ALCANCE DE LA REVISIÓN 9
3.3. METODOLOGÍA Y ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN LA REVISIÓN PRELIMINAR DE INTERVENTORÍA 10
3.3.1. Visita preliminar de campo 10
3.3.2. Revisión del estudio geotécnico 12
3.3.3. Verificación de movimientos de tierra y capas granulares 15
3.3.4. Revisión de la topografía 18
3.3.5. Revisión del componente geométrico 19
3.3.6. Revisión del diseño hidráulico e hidrológico 21
3.3.7. Revisión del diseño estructural de la placa huella 21
3.3.8. Revisión de cantidades de obra 24
3.3.9. Revisión y actualización del presupuesto 26
3.3.10. Revisión del Plan de Gestión Integral de Obra – PGIO 28
3.3.11. Revisión del Plan de Manejo de Tránsito – PMT 29
4. CONCLUSIONES 30

1. DESCRIPCION GENERAL DEL PROYECTO

La Corporación Nacional para la Reconstrucción de la Cuenca del Rio Páez y Zonas Aledañas Nasa Kiwe, fue creada para conjurar la calamidad pública declarada por el Gobierno Nacional, entidad que tiene como objeto adelantar proyectos y programas para la atención de las necesidades básicas de los habitantes de los municipios de la zona de influencia y la reconstrucción y rehabilitación de la zona afectada por la calamidad pública a que se refiere el Decreto 1178 de 1994.

En los últimos 30 años, la Corporación Nasa Kiwe ha orientado esfuerzos para el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades este trabajo le ha significado a la entidad amplia experiencia en reconstrucción, rehabilitación y gestión del riesgo de desastres, además se ha posicionado entre las comunidades y a nivel nacional como una entidad transparente eficiente y eficaz en la ejecución de funciones delegadas por el estado colombiano y es precisamente esta experiencia y los logros obtenidos lo que hace que sea una entidad idónea para ejecutar acciones dentro del territorio de influencia, que a su vez en su mayoría es escenario de diferentes amenazas de origen natural y antrópico.

La Corporación, tiene entre sus funciones, financiar las actividades y obras que requiera la construcción y rehabilitación social, económica y material de la población y de las zonas afectadas y coordinar las actividades de la construcción de vivienda, servicios públicos, equipamiento comunitario y otorgamiento de crédito y de garantías que realicen las entidades públicas, en las regiones y para las personas directamente afectadas.

Es por ello que toda su capacidad técnica, administrativa y financiera está ligada al cumplimiento institucional de las metas planteadas por el gobierno nacional en la ley del Plan Nacional de Desarrollo, así como en el plan estratégico institucional y sectorial.

Con el fin de gestionar recursos y proyectos para el cumplimiento de su misionalidad, en especial la de mejorar la situación de movilidad de las zonas afectadas por fenómenos atmosféricos de los municipios en estado de emergencia a causa de las lluvias, deslizamiento de tierras, desbordamiento de ríos y quebradas, conforme la declaratoria hecha por las respectivas autoridades administrativas municipales; la Corporación Nasa Kiwe formuló y ejecuta el proyecto de inversión denominado "IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DE INTERVENCIÓN PARA LA COBERTURA DE LAS NECESIDADES BÁSICAS DE LA POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DE LA JURISDICCIÓN DE LA CORPORACIÓN NASA KIWE" con BPIN 202400000000040, que tiene como objetivo general: Mejorar la cobertura de las necesidades básicas de la población vulnerable en el área de jurisdicción de la Corporación Nasa Kiwe y como objetivos específicos: 1. Mejorar las condiciones de habitabilidad para los grupos de valor de la entidad; 2. Mejorar las condiciones sanitarias para los grupos de valor de la entidad; 3. Incrementar la cobertura del servicio de energía eléctrica para los grupos de valor de la entidad;4. Mejorar las condiciones físicas y tecnológicas para la formación y el desarrollo de competencias básicas y sociales de la población en proceso de formación escolar; 5. Mejorar las condiciones para la atención en salud para los grupos de valor de la entidad; 6. Mejorar las condiciones para la realización de eventos comunitarios, culturales y deportivos de los grupos de valor de la entidad;

7. Mejorar la intercomunicación terrestre para los grupos de valor de la entidad; 8. Generar iniciativas de desarrollo productivo sostenible para los grupos de valor de la entidad.

Siendo así, para dar continuidad con el cumplimiento al objetivo No.7: "Mejorar la intercomunicación terrestre para los grupos de valor de la entidad", La Corporación ha celebrado el CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 787-FIP-2025, con el DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL – FONDO DE INVERSIÓN PARA LA PAZ, cuyo objeto es: "Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros, entre el Departamento Administrativo de la Prosperidad Social – DPS y la Corporación para la Reconstrucción de la cuenca del río Páez y zonas aledañas- Corporación NASA KIWE para brindar la asistencia técnica y financiera para el desarrollo de obras de infraestructura vial, en comunidades étnicas del departamento del Cauca y Huila con el propósito de aportar a la inclusión socioeconómica y la superación de la pobreza, la consolidación y estabilización de los territorios, la reconciliación y la paz con enfoque étnico y territorial.", cuyo alcance es "Para los efectos del presente Convenio, PROSPERIDAD SOCIAL - FIP y LA CORPORACIÓN desarrollarán todas las acciones requeridas en el marco de la Constitución Política y la normatividad vigente, para favorecer la articulación institucional, con el propósito de focalizar y vincular a la población sujeto de atención de Prosperidad Social a la oferta territorial disponible. Así mismo, el Comité Coordinador delegado para el presente convenio, realizará el seguimiento y reportes del acceso efectivo de la población objeto de Prosperidad Social en las zonas de influencia con las que cuenta la Corporación para la Reconstrucción de la cuenca del río Páez y zonas aledañas- Corporación NASA KIWE"

Una de las limitaciones que pone el freno al desarrollo regional y profundiza los efectos negativos de las emergencias declaradas, afectación y/ daño es la conectividad e infraestructura de transporte. La mayoría de las vías carreteras se encuentran concentradas en la zona andina. En las otras zonas, como en el litoral, el transporte intermodal es importante debido a que el 45,9% del área de la región se encuentra en zonas predominantemente rurales remotas (DNP - RIMISP, 2018). Sin embargo, el precario desarrollo del sistema intermodal hace que se tome mucho tiempo para al nodo de desarrollo más cercano.

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 las condiciones, mejorando la calidad de vida de los pobladores, liderando la Implementación de proyecto de inversión "IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DE INTERVENCIÓN PARA LA COBERTURA DE LAS NECESIDADES BÁSICAS DE LA POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DE LA JURISDICCIÓN DE LA CORPORACIÓN NASA KIWE, EN LOS DEPARTAMENTOS DE CAUCA, HUILA", el cual por intermedio del Área de Vías, se han establecido la red vial a fortalecer en los departamentos del Cauca y Huila, para lo cual se han dedicado esfuerzos a promover la construcción de obras de infraestructura Vial, para brindar a la población más acceso a diferentes lugares y servicios, mayor facilidad de traslado en caso de una emergencia; y de esta manera que propendan por un mejoramiento en la calidad de vida de los moradores del área de influencia de la Corporación. La Corporación coadyuva a la atención de las emergencias para el mejoramiento de la infraestructura vial de los municipios, ya que el servicio de infraestructura vial es esencial para el desarrollo de las comunidades.

Es de indicar que los tramos de las vías afectadas por los fenómenos naturales y las cuales se debe intervenir, así como se planteó en estudio previo y anexo técnico del Convenio Interadministrativo 787-

FIP, se encuentran actualmente en estado crítico y presentan difícil acceso para las comunidades, esto como consecuencia del desgaste natural del paso vial por el trascurso de los años, deslizamientos de taludes laterales, perdidas de banca, el tránsito de los vehículos que los utilizan, y las lluvias de la región.

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

Tabla 1. Tramos a intervenir en el proyecto.

1.1. LOCALIZACIÓN Y UBICACIÓN

A continuación, se presenta una breve reseña geográfica del Municipio de Páez 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 Páez – Cauca, en el Resguardo Indígena de Suin**.**

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 00º58’54’’ y 03º19’04’’ de latitud norte y los 75º47’36’’ y 77º57’05’’ 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 PÁEZ

Páez es un municipio de Colombia, situado en el departamento de Cauca (provincia de Oriente) al suroeste del país, a 130 km de Popayán, la capital del departamento. La cabecera municipal recibe el nombre de Belalcázar. Fue elevado a la categoría de municipio el 13 de diciembre de 1907. Su territorio hace parte del Sur del Alto Magdalena.

Está ubicado en las estribaciones de la Cordillera Central y posee todos lo pisos térmicos lo cual explica la diferencia climática y la variación de la vegetación natural; su población es de 36 287 habitantes (proyección Dane 2005) y la temperatura promedio de Belalcázar es de 20 °C el cual se encuentra a 1450 m s. n. m.

Políticamente está dividido en quince resguardos indígenas: Avirama, Belalcázar, Cohetando, Chinas, Lame, Mosoco, Pickwe Tha Fiw, San José, Ricaurte, Tálaga, Tóez, Togoima, Vitoncó, Wila, Zuin, y dos corregimientos: Itaibe y Riochiquito.

Una característica especial es el de ser un municipio pluriétnico, encontramos: indígenas (de la etnia Páez), negros y mestizos.

Por el norte limita con el municipio de Ataco, en el departamento del Tolima; por el nororiente con el municipio de Teruel, en el departamento del Huila; por el oriente con los municipios de la Plata, Íquira y Nátaga, en el departamento del Huila; por el suroccidente con el municipio de Inzá, en el

departamento del Cauca; y por el occidente con los municipios de Silvia, Jambaló y Toribío, en el departamento del Cauca en Colombia

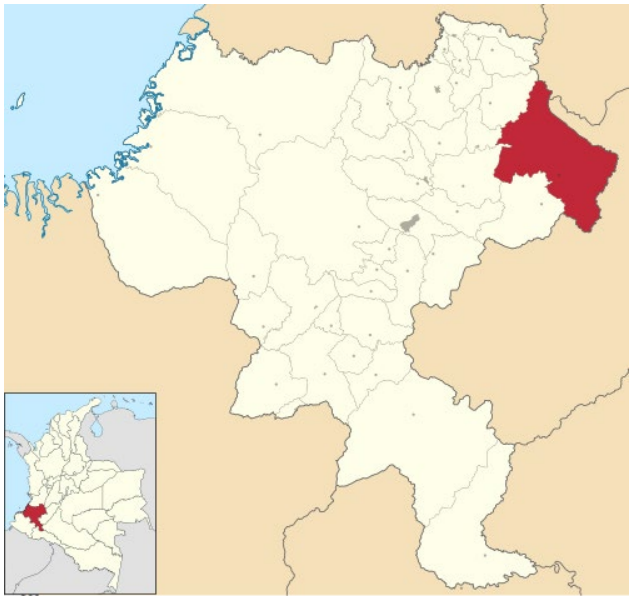
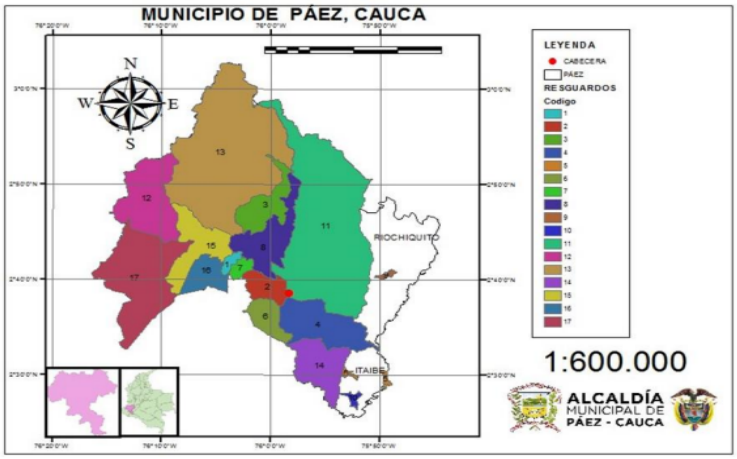


Figura 1. Mapa de la ubicación del municipio de Páez en el departamento del cauca.

Ilustración 2: Mapa político del Municipio de Páez



1. Suin	6. Togoima	12. San José
2. Avirama	7. Chinas	13. Wila
3. Tóez	8. Tálaga	14. Ricaurte
4. Cohetando	9. Ukwe Kiwe	15. Vitoncó
5. Pickwe Tha Fiw – La Esmeralda	10. Cxhab Wala Luux	16. Lame
5. Pickwe Tha Fiw – La Villa	11. Belalcázar	17. Mosoco

Fuente: *Elaboración propia – Secretaría de Gestión y Planeación del Desarrollo Municipal, 2024*

Figura 2.Mapa División por resguardos municipio de Páez, departamento del Cauca.

2. DESCRIPCION DEL CONTRATO DE INTERVENTORIA

El presente Informe de Interventoría, muestra una descripción del proyecto, toda la información pertinente del seguimiento que le viene haciendo la Interventoría a la ejecución del proyecto.

Este informe es presentado por MARIA ALEJANDRA LEGARDA LEMOS. En cumplimiento de sus obligaciones contractuales en la ejecución del Contrato No. 089 de 2026 denominado "REALIZAR LA 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", en él se determina el estado general del contrato, el avance de las actividades contratadas, el registro fotográfico, y finalmente determinar un análisis de la programación y el estado actual del respectivo contrato.

2.1. INFORMACION GENERAL

CONTRATO DE INTERVENTORIA	
Contratista	MARIA ALEJANDRA LEGARDA LEMOS
Contrato No	089 de 2026
Valor inicial	$ 342.364.904,00
Plazo	El plazo de ejecución del contrato será de cuatro (04) meses, contados a partir de la firma del acta de inicio.
Acta de Inicio	20 de abril de 2026
Vencimiento	20 de agosto de 2026

Tabla 2. Información General.

3. INFORME PRELIMINAR.

En cumplimiento de las obligaciones contractuales de interventoría, se presenta el presente Informe Preliminar de Interventoría, correspondiente a la revisión y verificación de los estudios y diseños del proyecto de construcción de placa huella en el Resguardo Indígena de Suin, municipio de Páez, departamento del Cauca.

El presente informe tiene como finalidad consolidar la revisión técnica, social, administrativa, financiera, contable y jurídica de los documentos entregados por la Corporación Nasa Kiwe, en calidad de supervisión del proyecto, con el propósito de emitir concepto preliminar frente a la viabilidad del tramo, la coherencia de los estudios y diseños, cantidades de obra, presupuesto, especificaciones técnicas, Plan de Gestión Integral de Obra – PGIO y demás documentos requeridos para continuar con el proceso de aprobación y posterior contratación de obra.

Se precisa que la supervisión del proyecto se encuentra a cargo de la Corporación Nasa Kiwe, mientras que la interventoría realiza la revisión, verificación y emisión de concepto frente a la documentación técnica, presupuestal, social, administrativa, financiera, contable y jurídica presentada.

Para el caso específico de Suin, se realizó revisión de los estudios técnicos y visita preliminar de campo, encontrando condiciones favorables para la ejecución de la placa huella; no obstante, se identificaron aspectos que deben ser articulados previamente con la comunidad, la Corporación Nasa Kiwe y el DPS, especialmente frente a la posible afectación por cierre vial asociado a otra placa huella en el Resguardo Indígena de Chinas, la necesidad de interconexión con una placa huella existente y la revisión de obras de drenaje existentes construidas por la comunidad.

3.1. OBJETO DEL INFORME

Realizar, desde la interventoría, la revisión y verificación preliminar de los estudios y diseños del proyecto de placa huella en el **Resguardo Indígena de Suin**, municipio de Páez – Cauca, con el fin de establecer las condiciones técnicas, sociales, administrativas, financieras, contables y jurídicas del proyecto, y emitir concepto preliminar sobre su viabilidad para continuar con las actuaciones correspondientes.

3.2. ALCANCE DE LA REVISIÓN

La revisión preliminar de interventoría comprende la verificación de los siguientes componentes:

- Estudio geotécnico.
- Levantamiento topográfico.
- Diseño geométrico del tramo de placa huella.
- Diseño hidráulico e hidrológico.
- Diseño estructural y de pavimento en placa huella.
- Matriz de riesgos.

- Cantidades y presupuesto de obra.
- Balance de mayores y menores cantidades.
- Plan de Gestión Integral de Obra – PGIO.
- Concepto de interventoría para aval de estudios y diseños.
- Recomendación para autorización de inicio de obra por parte de la supervisión.

3.3. METODOLOGÍA Y ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN LA REVISIÓN PRELIMINAR DE INTERVENTORÍA

Para la conformación del presente informe preliminar, la interventoría realizó la revisión integral de los estudios, diseños, cantidades, presupuesto y documentos técnicos entregados para el proyecto de construcción de placa huella en el Resguardo Indígena de Suin, municipio de Páez – Cauca.

La revisión se desarrolló con el propósito de verificar la coherencia técnica, presupuestal, administrativa, social y documental del proyecto, contrastando la información presentada con las condiciones reales observadas en campo y con los lineamientos técnicos aplicables para este tipo de intervención.

3.3.1. Visita preliminar de campo

La interventoría realizó visita preliminar de campo al Resguardo Indígena de Suin, municipio de Páez – Cauca, con el fin de reconocer las condiciones actuales de la vía, verificar el tramo objeto de intervención, identificar accesos, empalmes, anchos existentes, condiciones de drenaje, puntos críticos y necesidades comunitarias asociadas al proyecto.

Durante la visita se verificaron los 200 metros lineales correspondientes al tramo a intervenir, permitiendo reconocer el estado actual de la vía, su funcionalidad y la necesidad de mejorar las condiciones de conectividad y transitabilidad de la comunidad beneficiaria. El informe de visita señala que el recorrido contó con participación de la Corporación Nasa Kiwe, apoyo a la supervisión, contratista de obra, líderes comunitarios y equipo técnico de interventoría.

En campo se evidenció que, en la mayor parte del tramo, los anchos existentes de calzada permiten el desarrollo de las actividades previstas sin requerir movimientos de tierra significativos ni cortes de talud generalizados. No obstante, se deberán verificar puntualmente las condiciones de banca, accesos, empalmes y puntos hidráulicos antes del inicio de actividades.

Durante la visita, la comunidad manifestó la posible afectación por un cierre vial asociado a la construcción de una placa huella en el Resguardo Indígena de Chinas, situación que debe ser tenida en cuenta dentro de la programación y articulación social del proyecto.

Se identificó que el puente de avirama solo permite transito de motos y es indispensable tener en cuenta esa ruta para el transporte del material ya que las rutas alternas incrementan sustancialmente el costo de transporte. (ver figuras).

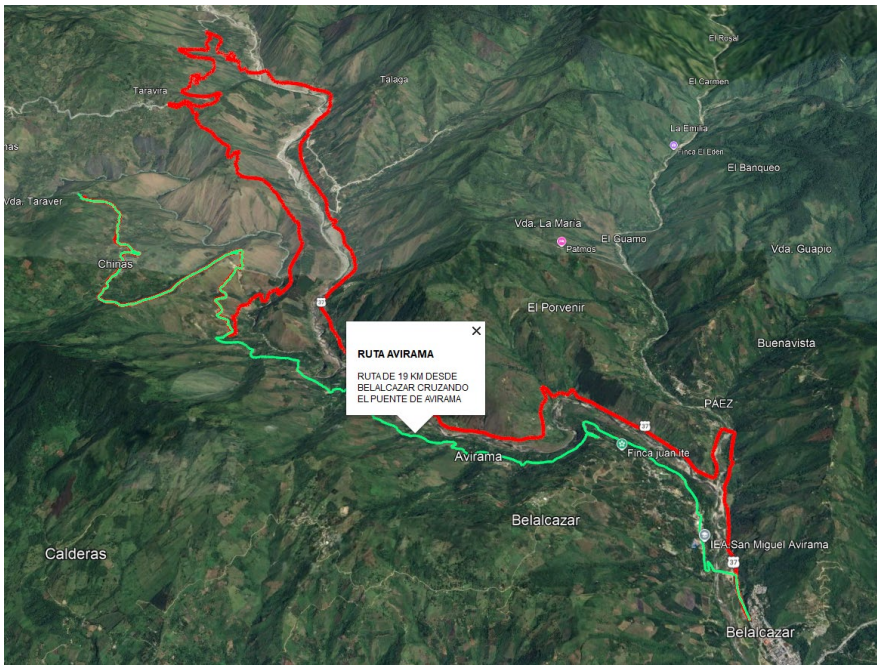


Figura 3. Ruta puente Avirama.

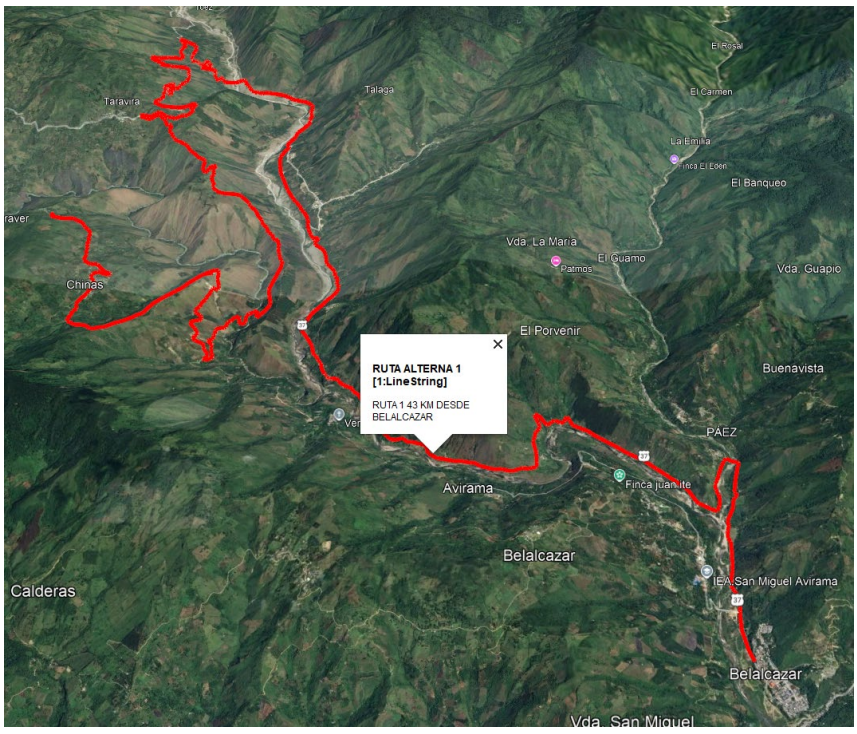


Figura 4.Ruta alterna 1.

Adicionalmente, la comunidad expresó la necesidad de incluir o revisar la interconexión con una placa huella existente, con el fin de garantizar continuidad funcional y evitar que el proyecto quede desconectado de una estructura vial ya construida.

También se identificó que existen dos alcantarillas construidas recientemente por la comunidad, las cuales, aunque no cumplen con el diámetro tipo de 36" establecido por la Cartilla INVIAS para obras tipo, tienen un diámetro aproximado de 24" y, según lo manifestado por la comunidad, actualmente cumplen una función de drenaje transversal. Teniendo en cuenta que el presupuesto incluye la construcción de tres alcantarillas tipo INVIAS, este aspecto deberá ser revisado técnicamente con la Corporación Nasa Kiwe y el DPS para definir si se mantienen, ajustan o complementan las obras hidráulicas proyectadas.



Ilustración 1. Visita al sitio de obra.

3.3.2. Revisión del estudio geotécnico

Se revisó el estudio de suelos del Resguardo Indígena de Suin, municipio de Páez – Cauca, elaborado para definir los parámetros geotécnicos y recomendaciones necesarias para la construcción de placa huella. El estudio identifica que el proyecto se localiza en un sector de morfología ondulada, donde se proyecta la construcción de pavimento en placa huella para una vía rural.

Se realizaron dos (02) apiques y ensayos de laboratorio para el proyecto:

APIQUE	ABSCISA
1	K0+058
2	K0+270

Tabla 3. Apiques realizados.

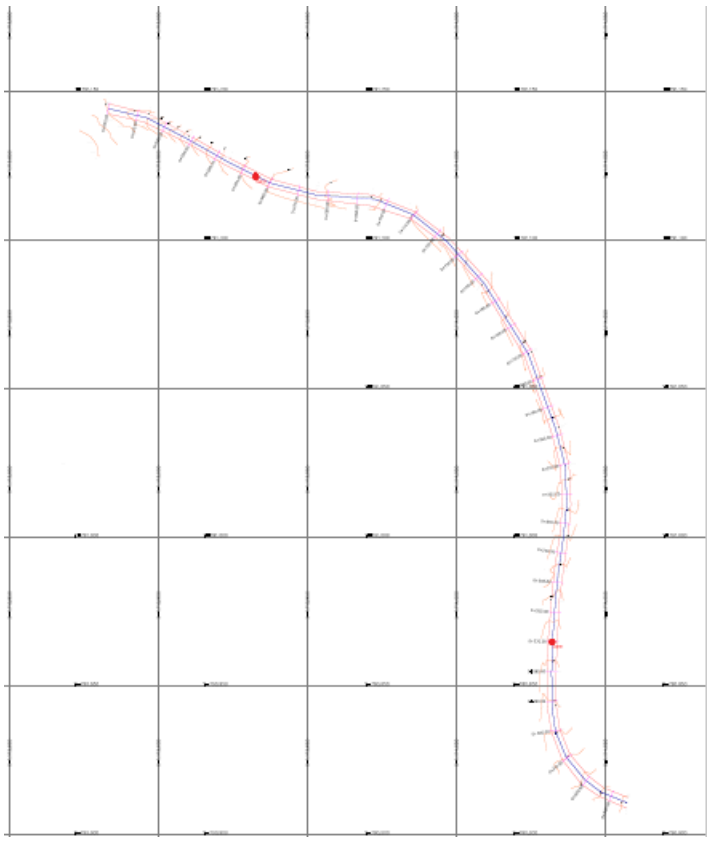


Figura 5. Localización de apiques.



Ilustración 2. Registro de apique.

En cuanto a la capacidad de soporte, el estudio adopta un CBR de diseño de 10,2% mediante método racional y un valor de CBR de 12,0% mediante método AASHTO. Con base en estos resultados, el informe considera que la subrasante presenta una capacidad mecánica favorable para la solución proyectada.

El estudio recomienda realizar el replanteo topográfico y la posterior reconformación de la subrasante mediante motoniveladora y vibrocompactador, aprovechando el material de relleno existente, el cual cuenta con un espesor aproximado de 15 cm y se encuentra en buen estado.

De acuerdo con la recomendación de subrasante, para Suin no se plantea una capa generalizada de mejoramiento de 25 cm. La recomendación consiste en realizar la reconformación del material existente, compactarlo al 95% del Proctor Modificado, y posteriormente instalar una subbase granular de 15 cm, compactada al 97% del Proctor Modificado. El estudio reporta para la placa huella un K de subrasante de 55,0 MPa/m y un K del conjunto de 61,75 MPa/m con subbase de 15 cm.



Figura 6. Sección transversal de las capas del pavimento.

En consecuencia, la interventoría considera que el componente geotécnico es técnicamente procedente para la ejecución de la placa huella en Suin, siempre que se garantice la adecuada reconformación de la subrasante, compactación del material existente, colocación de la subbase granular de **15 cm**, control de humedad y manejo adecuado de aguas superficiales. Los reemplazos con pedraplén, roca muerta o material granular adicional deberán limitarse a sectores puntuales donde durante la ejecución se evidencien fallos, suelo alterado, zonas blandas o pérdida de capacidad portante.

3.3.3. Verificación de movimientos de tierra y capas granulares

Con base en el estudio geotécnico, la topografía y la visita preliminar de campo, la interventoría revisó las cantidades asociadas a excavaciones, cortes, rellenos, reconformación de subrasante, subbase granular y posibles tratamientos puntuales de suelo.

Para el caso de Suin, se verificó que el estudio geotécnico no sustenta la inclusión de un mejoramiento generalizado de 25 cm. La solución recomendada corresponde a la reconformación del material existente y la instalación de una subbase granular de 15 cm, con los respectivos controles de compactación.

La visita preliminar permitió evidenciar que la sección existente de la vía permite, en términos generales, el desarrollo de la intervención sin cortes de talud significativos ni grandes movimientos de tierra. Sin embargo, la interventoría considera necesario verificar puntualmente los empalmes, accesos, interconexión con placa huella existente y zonas donde se requiera ajustar el terreno para garantizar la continuidad funcional de la obra.

Las cantidades de movimiento de tierra, subbase granular y actividades complementarias deberán quedar articuladas con el diseño geométrico, la visita de campo y el balance de mayores y menores cantidades.

Abscisa	Longitud	Area Sección (m2)		CORTE	
m	m	Corte	Terraplen	Área en planta (m2)	Volumen de Corte a nivel de Subrasante (m3)
0		1.141	0.101		
	4.161			19.231	3.739
4.161		0.828	0.081		
	0.839			3.863	0.696
5		0.871	0.07		
	5			22.412	5.186
10		1.278	0.006		
	5			21.361	6.751
15		1.126			
	5			20.773	4.078
20		0.56	0.05		
	2.389			5.052	1.17
22.389		0.416	0.165		
	7.611			9.548	1.862
30		0.148	0.467		
	10			11.767	0.89
40		0.052	0.419		
	10			17.113	1.148
50		0.236	0.068		
	2.752			8.38	0.513
52.752		0.148	0.108		
	2.248			3.703	0.281
55		0.106	0.181		
	5			4.728	0.287
60		0.023	0.534		
	5			6.141	0.382
65		0.153	0.184		
	5			13.946	1.195
70		0.318	0.081		
	5			16.86	1.702
75		0.358	0.072		
	5			19.71	2.092
80		0.52	0.065		
	0.87			3.563	0.459
80.87		0.542	0.061		
	6.703			27.636	3.435
87.573		0.417	0.053		
	2.427			9.944	0.966
90		0.393	0.07		
	5			20.513	2.143
95		0.46	0.086		
	5			20.486	1.901
100		0.329	0.073		
	5			20.497	1.509
105		0.278	0.056		
	5			20.506	1.41
110		0.325	0.047		
	5			20.108	1.382
115		0.251	0.089		
	0.613			2.313	0.15
115.613		0.248	0.095		
	0.759			2.811	0.186
116.372		0.245	0.102		
	3.628			12.43	0.874
120		0.247	0.147		
	5			14.883	1.355
125		0.342	0.248		
	5			11.382	1.288
130		0.214	0.335		
	1.247			2.659	0.254
131.247		0.204	0.342		
	4.481			9.517	0.831
135.728		0.172	0.306		
	4.272			9.276	0.763
140		0.201	0.195		
	5			18.331	1.178
145		0.188	0.224		
	5			15.102	0.761
150		0.135	0.285		
	0.59			1.42	0.078
150.59		0.135	0.287		
	9.41			20.009	1.372
160		0.162	0.247		
	0.357			0.7	0.058
160.357		0.163	0.246		
	4.643			8.991	0.861
165		0.224	0.218		
	5			11.538	1.611
170		0.511	0.213		
	5			15.548	1.843
175		0.343	0.055		
	5			20.504	1.976
180		0.449	0.056		
	0.886			3.627	0.4
180.886		0.46	0.055		
	9.114			37.509	4.511
190		0.471	0.352		
	10			39.35	4.22
200		0.198	0.091		
	0				
				TOTAL	69.75

Tabla 4. Cartera de movimientos de tierra.

Tipo	Abscisa	Longitud	[4] Subbase
Punto	m	m	m3
	0		
		4.161	3.262
PC	4.161		
		0.839	0.658
	5		
		5	3.74
	10		
		5	3.469
	15		
		5	3.47
	20		
		2.389	1.657
PT	22.389		
		7.611	5.279
	30		
		10	6.933
	40		
		10	6.93
	50		
		2.752	1.907
PC	52.752		
		2.248	1.559
	55		
		5	3.466
	60		
		5	3.466
	65		
		5	3.467
	70		
		5	3.467
	75		
		5	3.467
	80		
		0.87	0.603
PT	80.87		
		6.703	4.647
PC	87.573		
		2.427	1.683
	90		
		5	3.466
	95		
		5	3.466
	100		
		5	3.466
	105		
		5	3.466
	110		
		5	3.466
	115		
		0.613	0.425
PT	115.613		
		0.759	0.526
PC	116.372		
		3.628	2.515
	120		
		10	6.931
	130		
		1.247	0.864
PT	131.247		
		4.481	3.106
PC	135.728		
		4.272	2.961
	140		
		10	6.931
	150		
		0.59	0.409
PT	150.59		
		9.41	6.521
	160		
		0.357	0.248
PC	160.357		
		9.643	6.682
	170		
		10	6.931
	180		
		0.886	0.614
PT	180.886		
		9.114	6.318
	190		
		7.327	5.079
PC	197.327		
		2.673	1.853
	200		
		TOTAL	139.374

Tabla 5. Cartera de subbase

3.3.4. Revisión de la topografía

Se revisó la información topográfica entregada para el tramo, verificando eje vial, abscisado, perfiles longitudinales, secciones transversales, anchos existentes de calzada, pendientes y condiciones generales del terreno.

La revisión topográfica permitió identificar la relación entre la rasante proyectada y la vía existente, así como verificar que la información topográfica sirviera de base para revisar el diseño geométrico, las cantidades consignadas en cartera, la ubicación de obras de drenaje y la coherencia general del proyecto.

Para Suin, la topografía también debe permitir revisar la interconexión con la placa huella existente y la articulación entre el tramo proyectado, los empalmes, accesos comunitarios y puntos de drenaje.



Ilustración 3. Localización del tramo topográfico.

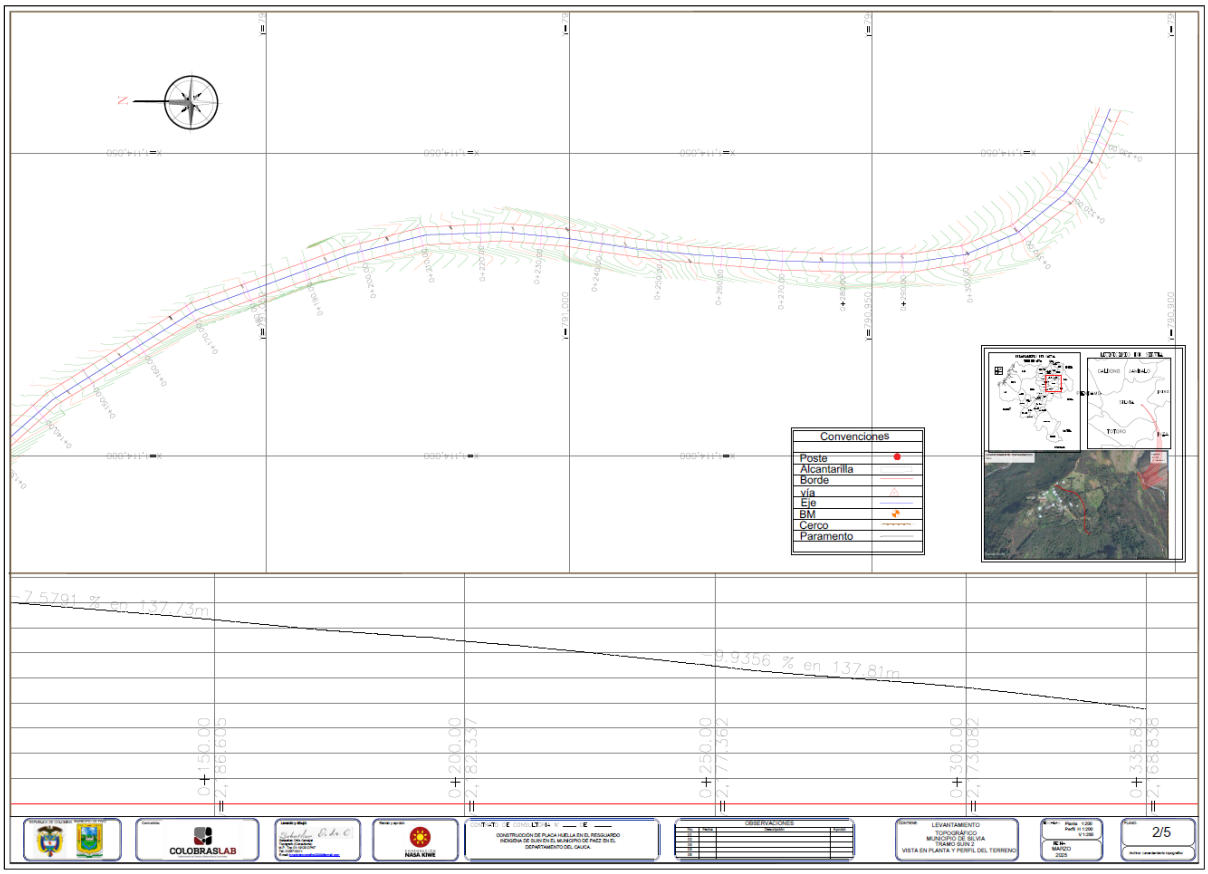


Ilustración 4.Plano topográfico.

3.3.5. Revisión del componente geométrico

La interventoría realizó la revisión del diseño geométrico presentado para el tramo de placa huella en el Resguardo Indígena de Suin, con el propósito de verificar la coherencia entre la topografía levantada, la línea de pendiente proyectada, el eje vial, la rasante, las curvas horizontales, las curvas verticales y las cantidades consignadas en las respectivas carteras.

Para esta revisión se utilizó el software de diseño vial TOPO3, mediante el cual se cargó la topografía del tramo y los datos correspondientes a la línea de pendiente, con el fin de verificar técnicamente la información geométrica presentada. A partir de este procedimiento se revisaron las carteras de diseño, las secciones transversales, perfiles longitudinales, alineamientos, curvas horizontales y curvas verticales, contrastando la información de diseño con las condiciones topográficas del corredor.

La revisión permitió verificar que el diseño geométrico es funcional para el tramo objeto de intervención y que la sección proyectada resulta coherente con las condiciones de una vía rural de bajo volumen de tránsito.

En el caso de Suin, esta verificación geométrica debe complementarse con la revisión de la interconexión con la placa huella existente, con el fin de garantizar continuidad del tramo, correcta transición de niveles y funcionalidad del corredor vial.

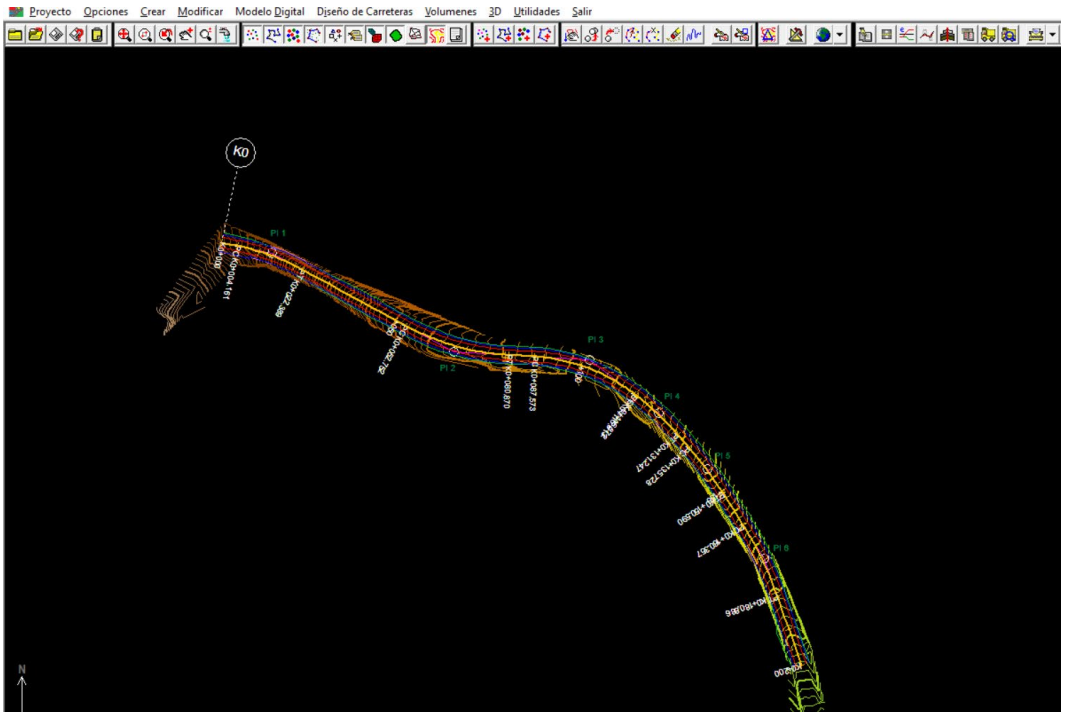


Figura 7. Diseño geométrico del tramo.

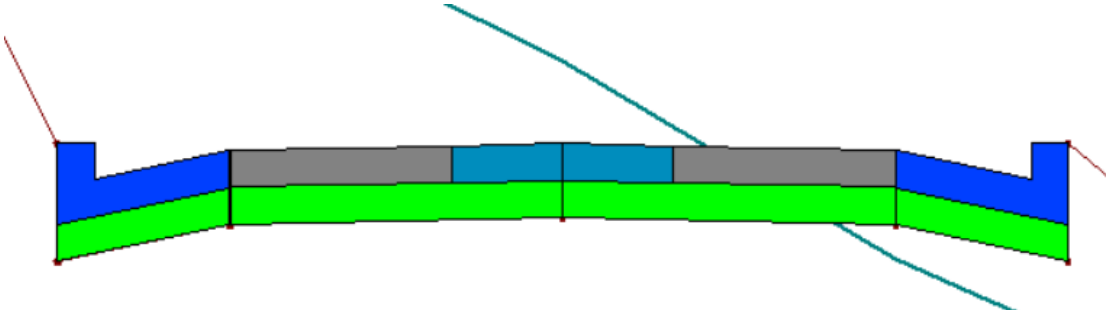


Figura 8. Diseño tipo de sección trasversal.

3.3.6. Revisión del diseño hidráulico e hidrológico

Se revisó el componente hidráulico e hidrológico presentado para el proyecto, verificando el manejo de aguas superficiales, obras de drenaje existentes y proyectadas, cunetas, alcantarillas, descoles y demás elementos necesarios para preservar la estabilidad de la estructura vial.

Para el tramo de Suin, se identificó que el manejo del agua superficial es un componente fundamental, toda vez que la estabilidad y durabilidad de la placa huella dependen de evitar la saturación de la subrasante, la concentración de flujos sobre la calzada y la erosión en puntos de descarga.

Durante la visita preliminar se evidenció la existencia de dos alcantarillas construidas recientemente por la comunidad, con diámetro aproximado de 24”, las cuales, según la comunidad, cumplen actualmente una función de drenaje transversal. No obstante, desde el criterio de las obras tipo INVIAS, las alcantarillas proyectadas suelen considerar diámetro de 36”, por lo cual se requiere revisión técnica para definir si dichas estructuras existentes se mantienen, se complementan o se sustituyen.

Teniendo en cuenta que el presupuesto contempla la construcción de tres alcantarillas tipo INVIAS, se recomienda realizar una revisión conjunta con la Corporación Nasa Kiwe y el DPS para definir el tratamiento definitivo de las obras de drenaje existentes y proyectadas, evitando duplicidades, omisiones o intervenciones no necesarias.

El componente hidráulico e hidrológico se considera procedente para el tipo de intervención, siempre que antes del inicio de obra se verifique en campo la localización definitiva de las alcantarillas, cotas de entrada y salida, pendientes, descoles, empalme con cunetas y condiciones de entrega de las aguas.

3.3.7. Revisión del diseño estructural de la placa huella

Se revisó el diseño estructural correspondiente a la solución de placa huella, verificando que la configuración adoptada se encuentre basada en la Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales del INVIAS, la cual establece lineamientos técnicos para este tipo de obras en vías rurales de bajo volumen de tránsito.

La revisión permitió confirmar que la placa huella proyectada es compatible con la naturaleza del proyecto, la baja demanda vehicular, las condiciones funcionales del tramo y las recomendaciones geotécnicas particulares del sector. En este componente no se realizaron modificaciones sustanciales al diseño estructural, respetando la solución tipo definida para huellas de concreto reforzado, riostras, espesores, refuerzos, elementos de confinamiento, juntas y demás elementos propios del sistema de placa huella.

Adicionalmente, se revisaron las obras de drenaje transversal tipo INVIAS, en especial las alcantarillas proyectadas dentro del tramo, verificando que su configuración general corresponda a soluciones tipo empleadas para vías rurales, incluyendo tubería, cabezotes, aletas, cimentación, atraque, rellenos,

encamado, descole y demás elementos necesarios para garantizar el paso controlado de las aguas superficiales bajo la vía.

Para las alcantarillas tipo INVIAS, se recomienda que los planos y especificaciones constructivas indiquen claramente el diámetro de la tubería, cotas de entrada y salida, pendiente longitudinal, estructura de cimentación, cama de apoyo, material de atraque, relleno compactado, cabezotes, aletas y condiciones de entrega del flujo, con el fin de asegurar su correcto funcionamiento hidráulico y estructural.

De igual manera, se verificó que la estructura de placa huella y las obras de drenaje se encuentren articuladas entre sí, evitando interferencias entre la rasante proyectada, las capas granulares, las alcantarillas, cunetas, descoles y elementos de confinamiento de la vía. Esta articulación es fundamental para garantizar la estabilidad de la banca, el control de aguas superficiales y la durabilidad de la intervención.

En consecuencia, el componente estructural se considera procedente, siempre que durante la ejecución se garantice la adecuada preparación y compactación de la subrasante, la colocación de la subbase granular de 15 cm, la correcta instalación del acero de refuerzo, el cumplimiento de espesores, el control de calidad del concreto y la construcción de las alcantarillas tipo INVIAS conforme a los planos, especificaciones técnicas y recomendaciones hidráulicas del proyecto.

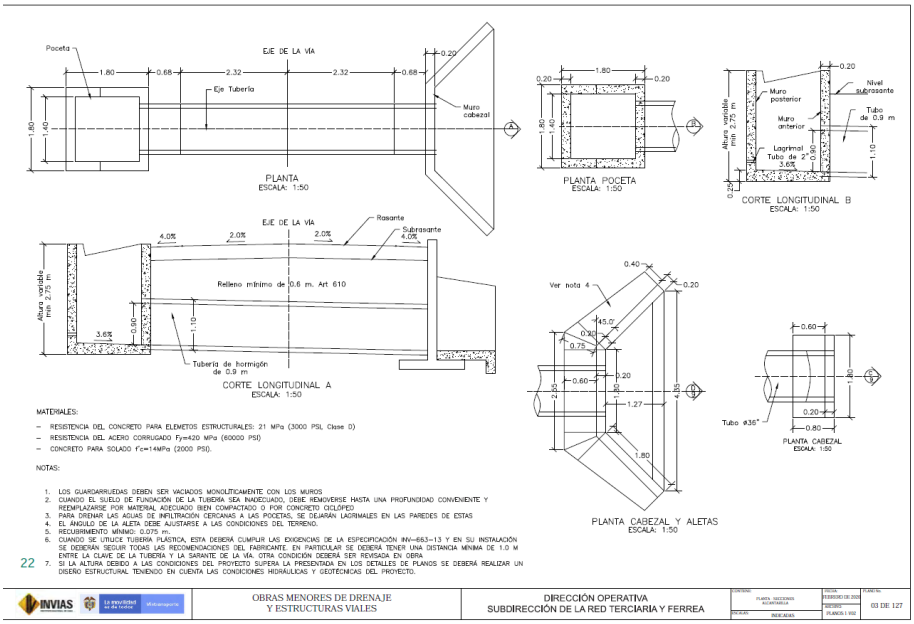


Figura 9. Alcantarilla tipo INVIAS.

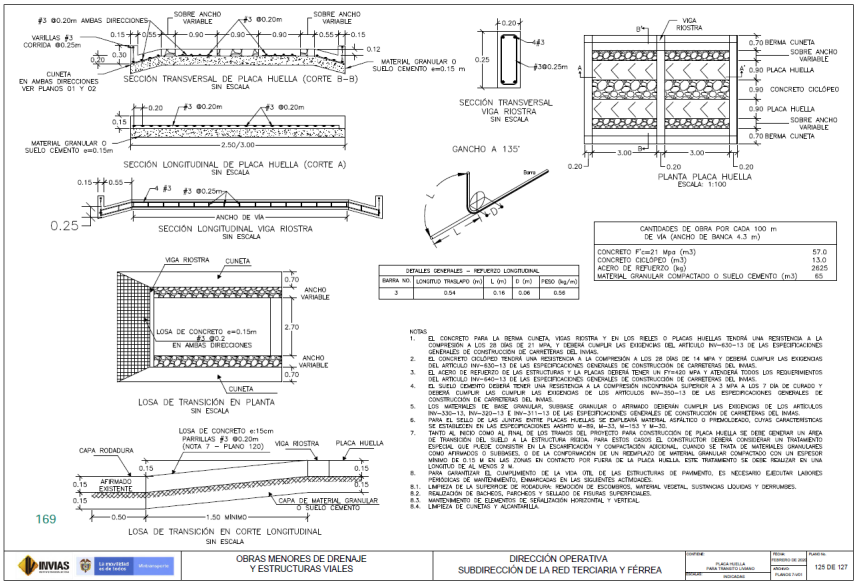


Figura 10. Placa huella tipo INVIAS.

Uno de los puntos a aclarar en el acero de refuerzo de la placa huella tipo invias debe basarse en lo que dice la pagina 167 de la cartilla:

"*En el desarrollo de esta cartilla, se evaluaron diversas combinaciones de espesores de placa, cargas vehiculares y tipos de suelo de subrasante. Se realizaron modelos numéricos considerando vehículos tipo C3, C2 y vehículos ligeros (camionetas y automóviles). También se consideró que la placa estuviera en contacto directo con suelo de bajas especificaciones y sobre una capa de material granular compactado. Se evaluaron igualmente diferentes longitudes de placa para identificar la mejor combinación posible. En el plano 125 se presentan los espesores y el refuerzo requerido para vehículos livianos, y en el plano 126 para vehículos C2 y C3.*"

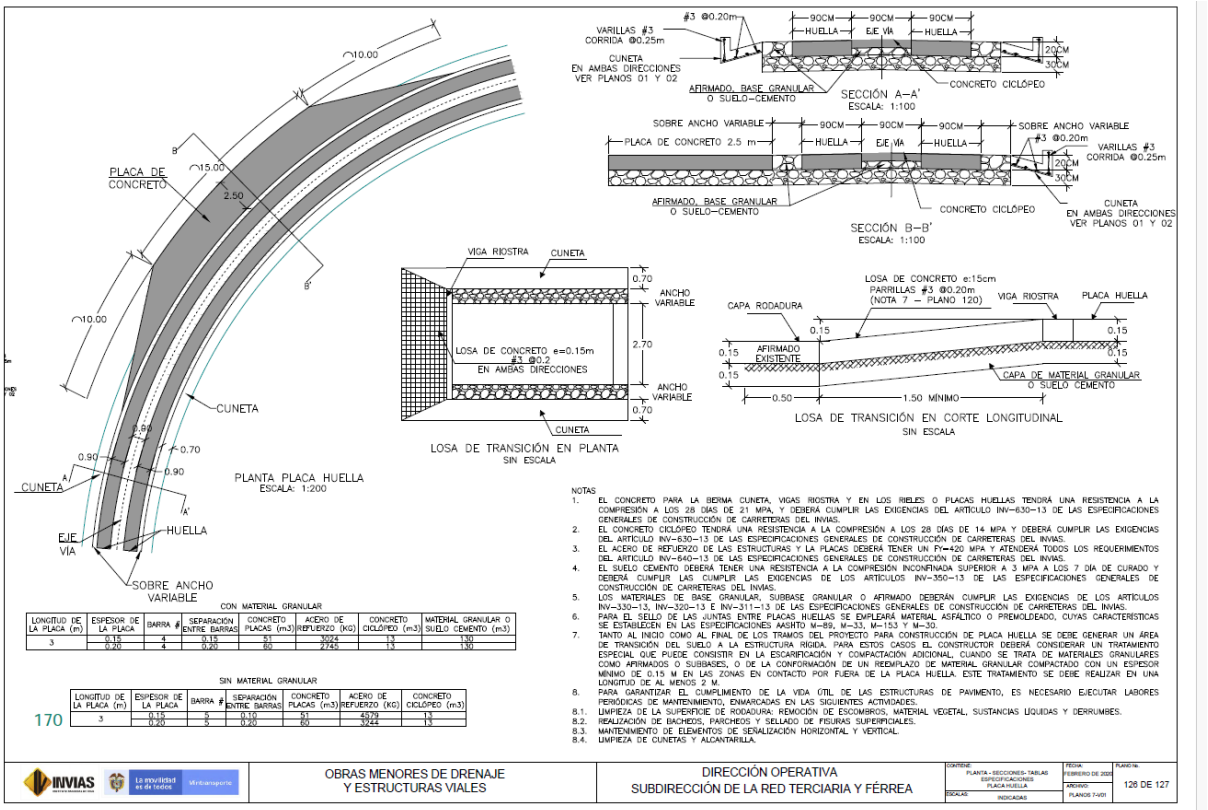


Figura 11. Plano 126 cartilla INVIAS.

3.3.8. Revisión de cantidades de obra

La interventoría revisó las cantidades de obra presentadas para el proyecto de placa huella en el Resguardo Indígena de Suin, contrastándolas con los estudios y diseños, la topografía, el componente hidráulico, el diseño estructural y las condiciones verificadas durante la visita preliminar de campo.

A partir de esta revisión se verificaron las cantidades asociadas a reconformación de subrasante, subbase granular, concreto, acero de refuerzo, placa huella, obras de drenaje, alcantarillas tipo INVIAS y demás actividades necesarias para la ejecución del proyecto.

No obstante, para el caso particular de Suin, se identificaron dos aspectos que deben incorporarse dentro de la revisión final de cantidades:

Primero, la necesidad de realizar sobreacarreo de materiales, debido a las condiciones actuales del puente de Avirama, el cual impide o restringe el paso de vehículos pesados hacia el frente de intervención. Esta situación implica que los materiales no puedan ser transportados directamente hasta el sitio de obra

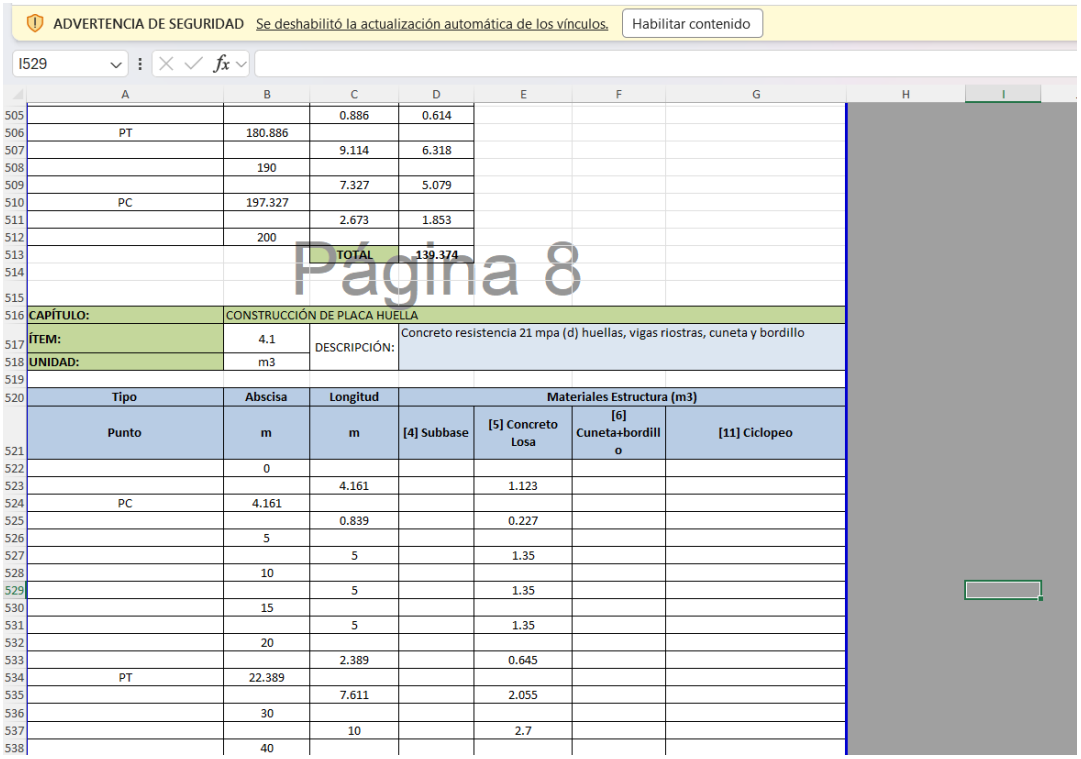
mediante vehículos de carga pesada, por lo cual se evaluó una alternativa de transporte interno o sobreacarreo desde el punto máximo de acceso vehicular permitido hasta el tramo de intervención.

Segundo, la revisión de las alcantarillas existentes, las cuales fueron evaluadas técnicamente para definir que se conservarán, ya que cumplen con su función de drenar la carga hidraulica. Esta decisión incide directamente en las cantidades de obra, dado que, como se decide conservarlas, aparecen menores cantidades y solo tendría que construirse una alcantarilla de las tres que se encuentran presupuestadas.

Por lo anterior, las cantidades definitivas deberán consolidarse mediante el correspondiente balance de mayores y menores cantidades, incorporando los ajustes derivados de la revisión técnica, hidráulica, social, logística y presupuestal del proyecto.



Ilustración 5. Reunión con supervisión.



ADVERTENCIA DE SEGURIDAD Se deshabilitó la actualización automática de los vínculos. Habilitar contenido

I529

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
505			0.886	0.614					
506	PT	180.886							
507			9.114	6.318					
508		190							
509			7.327	5.079					
510	PC	197.327							
511			2.673	1.853					
512		200							
513			TOTAL	139.374					
514									
515									
516	CAPÍTULO:	CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA							
517	ÍTEM:	4.1	DESCRIPCIÓN:	Concreto resistencia 21 mpa (d) huellas, vigas riostras, cuneta y bordillo					
518	UNIDAD:	m3							
519									
520	Tipo	Abscisa	Longitud	Materiales Estructura (m3)					
521	Punto	m	m	[4] Subbase	[5] Concreto Losa	[6] Cuneta+bordillo	[11] Ciclopeo		
522		0							
523			4.161		1.123				
524	PC	4.161							
525			0.839		0.227				
526		5							
527			5		1.35				
528		10							
529			5		1.35				
530		15							
531			5		1.35				
532		20							
533			2.389		0.645				
534	PT	22.389							
535			7.611		2.055				
536		30							
537			10		2.7				
538		40							

Página 8

Figura 12. Revisión de cantidades de obra.

3.3.9. Revisión y actualización del presupuesto

La interventoría revisó el presupuesto de obra con base en los estudios y diseños presentados, las cantidades técnicas verificadas, la actualización de precios de mano de obra, materiales, transporte y demás componentes necesarios para la ejecución del proyecto.

Para el caso de Suin, si bien las cantidades principales de la placa huella y de las actividades constructivas se encuentran revisadas, el presupuesto fue ajustado a las condiciones reales del sitio, especialmente por la necesidad de incluir el sobreacarreo de materiales generado por las restricciones del puente de Avirama, el cual limita el ingreso de vehículos pesados hacia el frente de obra.

Esta condición generó un incremento en el presupuesto inicialmente previsto, ya que el transporte de materiales deberá realizarse mediante una logística adicional, diferente al acarreo ordinario contemplado en condiciones normales de acceso vehicular. Por lo tanto, se requiere elaboró y revisó los respectivos Análisis de Precios Unitarios – APU del sobreacarreo, considerando distancia efectiva, volumen y tipo de material, medio de transporte alternativo, mano de obra, rendimiento por viaje, tiempos de cargue y descargue, condiciones del terreno e incidencia sobre el cronograma.

Adicionalmente, en el presupuesto se consideró la decisión técnica conservar las alcantarillas existentes y construir una sola alcantarilla de las tres que estaban contractualmente.

Como resultado de esta revisión, el presupuesto queda ajustado según los análisis y revisiones presupuestales, lo cual permite recomendar la aprobación del tramo y continuar con el proceso correspondiente para la contratación del contratista de obra.

A continuación, se presenta algunas de las cotizaciones realizadas en la zona:

La Plata - Huila, mayo 19 de 2026

Señores:

CORPORACIÓN PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CUENCA DEL RÍO PÁEZ Y ZONAS ALEDAÑAS NASA KIWE
NIT. 800.237.214-1

Cordial Saludo,

En atención a su solicitud, **Formalequipos.wm** se permite presentar cotización de los siguientes elementos:

Elemento	Unidad	Cantidad	Valor por día	Valor por día (IVA INCLUIDO)
Mezcladora 1 bulto	Unidad	1	$80.000	$95.200
Vibrador de concreto	Unidad	1	$60.000	$71.400
Formaleta metálica para pavimento (15 cm)	Metro lineal	1	$500	$595

Figura 13. Cotización de la zona.

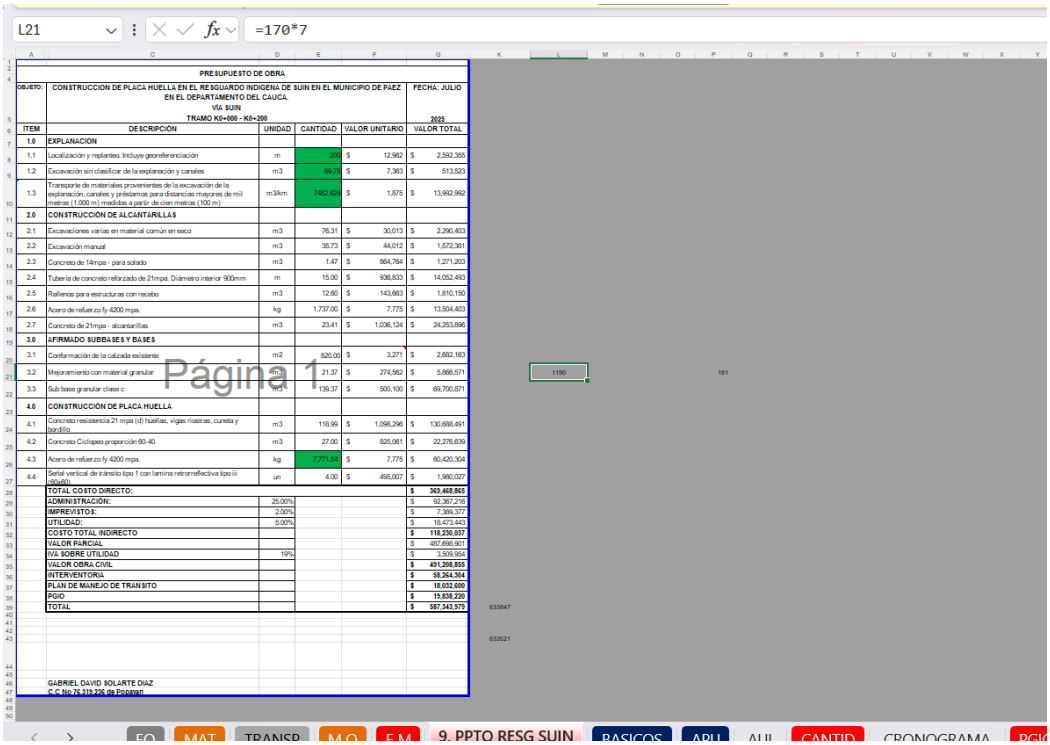


Figura 14. Revisión de presupuesto.

3.3.10. Revisión del Plan de Gestión Integral de Obra – PGIO

La interventoría revisó el Plan de Gestión Integral de Obra – PGIO, verificando que su alcance mínimo sea coherente con el tipo de intervención y con las actividades previstas para la construcción de la placa huella y obras de drenaje.

El PGIO contempla actividades de gestión ambiental, gestión social, capacitaciones, señalización de frentes de obra y manejo y disposición de residuos. Dicho alcance se considera procedente para el proyecto, sin perjuicio de que su implementación deba verificarse durante la etapa constructiva.

Se recomienda que el contratista de obra implemente el PGIO desde el inicio de actividades y presente los soportes correspondientes durante la ejecución.

3.3.11. Revisión del Plan de Manejo de Tránsito – PMT

La interventoría realizó la revisión preliminar del Plan de Manejo de Tránsito – PMT, verificando que el mismo contemple las medidas mínimas necesarias para el control, regulación y señalización temporal durante la ejecución de las obras de placa huella.

Con base en la revisión realizada, se considera que el PMT contempla los elementos mínimos requeridos para el manejo temporal del tránsito en una obra de placa huella en vía rural, permitiendo advertir a los usuarios sobre la presencia de trabajos en la vía, regular el paso vehicular de manera alternada cuando sea necesario y delimitar adecuadamente el inicio y fin del frente de obra.

En consecuencia, la interventoría considera que el PMT cumple de manera preliminar con los requerimientos mínimos de señalización y control de tránsito necesarios para el desarrollo de la obra, sin perjuicio de que durante la ejecución el contratista deba ajustarlo a las condiciones reales del frente de trabajo, intensidad de tránsito, horarios de intervención, restricciones de paso, condiciones de visibilidad y seguridad de los usuarios.

ITEM	ACTIVIDAD	SUELDO	OCUPACIÓN DEL MES	DURACIÓN DE LA OBRA (MESES)	SUBTOTAL	TOTAL
1. COSTOS DEL PERSONAL						
1.1	COSTOS DEL PERSONAL EN LA OBRA					
1.1.1	REGULADOR RESIDENTE VÍA (PALETERO) 1	$ 1,423,500.00	90%	3.00	$ 1,281,150	$ 3,843,450.00
1.1.2	REGULADOR VÍA (PALETERO) 2	$ 1,423,500.00	90%	3.00	$ 1,281,150	$ 3,843,450.00
				SUBTOTAL GASTOS DE PERSONAL EN OBRA		$ 7,686,900.00
				FACTOR MULTIPLICADOR (***)	63.70%	$ 4,896,550.00
				(1) TOTAL COSTOS DEL PERSONAL		$ 12,583,450.00
2. SEÑALIZACIÓN						
No.	DESCRIPCIÓN		CÓDIGO	CANTIDAD	VR. UNITARIO	
2.1	PALETA SIGA, PARE (x2)		SRO-04	2	35,000.00	$ 70,000.00
2.2	SEÑAL TRABAJOS EN LA VÍA		SPO-01	2	300,000.00	$ 600,000.00
2.3	SEÑAL UNO A UNO (HABILITACIÓN ALTERNADA DE CARRILES)		SPO-03	2	350,000.00	$ 700,000.00
2.4	SEÑALES INICIO DE OBRA		SIO-02	2	300,000.00	$ 600,000.00
2.5	SEÑALES FIN DE OBRA		SIO-03	2	300,000.00	$ 600,000.00
				(1) SUBTOTAL PERSONAL		$ 12,583,450.00
				(2) SUBTOTAL DOTACIÓN		
				(3) SUBTOTAL SEÑALIZACIÓN		$ 2,570,000.00
				(4) TOTAL SUMA 1+2+3		$ 15,153,450.00
				(4) IVA SOBRE	19.0%	$ 2,879,150.00
				VALOR TOTAL ESTIMADO PMT		$ 18,032,600.00

Página 1

Figura 15. Revisión del PMT.

4. CONCLUSIONES

- Como resultado de la revisión preliminar realizada, la interventoría considera que el tramo Suin cuenta con estudios y diseños técnicamente favorables para la ejecución de la placa huella proyectada; sin embargo, su viabilidad definitiva queda condicionada al cierre de algunos aspectos técnicos, logísticos, sociales y presupuestales identificados durante la visita y revisión documental.

- La intervención corresponde a 200 metros lineales de placa huella en el Resguardo Indígena de Suin, municipio de Páez – Cauca, y se considera pertinente por su aporte al mejoramiento de la movilidad, la conectividad comunitaria, el transporte de productos agrícolas y el acceso de la población a servicios básicos.

- Desde el componente geotécnico, el estudio permite sustentar la solución proyectada mediante reconformación del material existente y colocación de subbase granular de 15 cm, sin requerir mejoramiento generalizado de 25 cm, salvo tratamientos puntuales que puedan requerirse durante la ejecución por presencia de fallos o material no competente.

- Desde el componente técnico, los diseños de placa huella y drenaje son procedentes, pero se requiere definir la condición de las alcantarillas existentes construidas por la comunidad, estableciendo si se conservan, se complementan o se sustituyen por alcantarillas tipo INVIAS. Esta decisión incide directamente en las cantidades, el presupuesto y los APU requeridos.

- En el caso de las alcantarillas existentes, desde la interventoría se aprueba conservarlas y construir solo una de las tres alcantarillas que están presupuestadas.

- Desde el componente logístico y presupuestal, se identificó la necesidad de realizar sobreacarreo de materiales debido a las condiciones del puente de Avirama, el cual impide o restringe el paso de vehículos pesados hacia el frente de obra. Esta situación genera un incremento presupuestal y se analizó mediante cantidades específicas y sus respectivos APU de sobreacarreo.

- Desde el componente financiero y contable, el balance de mayores y menores cantidades, junto con la actualización de precios de mano de obra, materiales y transporte, permite cerrar el presupuesto, sin requerir recursos adicionales para la viabilización del tramo.

- Desde el componente social, se requiere continuar la articulación con la comunidad, la Corporación Nasa Kiwe y el DPS, especialmente para definir condiciones de acceso, movilidad, posible cierre vial asociado al sector de Chinas, interconexión con placa huella existente, manejo de alcantarillas y logística de transporte de materiales.

- Desde el componente administrativo y jurídico, no se evidencian impedimentos preliminares para continuar con el proceso, dejando claro que los documentos propios del contratista de obra, tales como cronograma definitivo, hojas de vida, permisos operativos, fuentes de materiales y sitios de disposición, deberán ser presentados y verificados una vez se adelante la contratación correspondiente.

- En consecuencia, la interventoría emite concepto preliminar favorable para la viabilidad del tramo Suin y recomienda a la Corporación Nasa Kiwe, en calidad de supervisión, continuar con las actuaciones necesarias para su aprobación y contratación.

Para constancia de este informe, se firma en Popayán - Cauca, el día 27 de mayo de 2026.



MARIA ALEJANDRA LEGARDA LEMOS
Ing. Civil – Especialista en Geotecnia
INTERVENTORIA
M.P 19202-31642 CAU