MEMORANDO INDIVIDUAL

N° Radicado: 2026I-VBOG-016200
Fecha: 2026-03-17 11:40:27

PARA: DIANA MARIA RAMIREZ MORALES
SUBDIRECCION DE ESTRUCTURACION DE PROYECTOS

DE: CARLOS ANDRES MENDOZA RONDON
SUBDIRECCION DE GESTION INTEGRAL DE CARRETERAS NACIONALES

Asunto: ENVIO INSUMOS BASICOS PARA ESTRUCTURACION PROYECTO VIAS CAUCA 2026.

Cordial Saludo,

Teniendo en cuenta que desde la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras Nacionales**,** requerimos la contratación de la Licitación Publica y Concurso de méritos abierto cuyo objeto corresponde a el MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS; TIMBÍO – EL HATO - EL TABLÓN; MORALES - PIENDAMÓ; PIENDAMÓ - SILVIA - TOTORÓ; SANTANDER DE QUILICHAO - RIO DESBARATADO Y MOJARRAS – HIGUERONES, RUTAS; 25CC02, 2601, 2602A, 3105 Y 2501A EN EL DEPARTAMETO DEL CAUCA" se remite la información del proyecto y el presupuesto estimado para su estructuración.

1. TIPO DE PROYECTO:

Mantenimiento

2. OBJETO:

2.1 OBRA

MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS; TIMBÍO – EL HATO - EL TABLÓN; MORALES - PIENDAMÓ; PIENDAMÓ - SILVIA - TOTORÓ; SANTANDER DE QUILICHAO - RIO DESBARATADO Y MOJARRAS – HIGUERONES, RUTAS; 25CC02, 2601, 2602A, 3105 Y 2501A EN EL DEPARTAMETO DEL CAUCA"

2.2 INTERVENTORIA

INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS; TIMBÍO – EL HATO - EL TABLÓN; MORALES - PIENDAMÓ; PIENDAMÓ - SILVIA - TOTORÓ; SANTANDER DE QUILICHAO - RIO DESBARATADO Y MOJARRAS – HIGUERONES, RUTAS; 25CC02, 2601, 2602A, 3105 Y 2501A EN EL DEPARTAMETO DEL CAUCA

3. ASPECTOS FINANCIEROS DEL PROYECTO:

RUBRO PRESUPUESTAL	FUENTE DE LOS RECURSOS	VIGENCIA	RECURSOS OBRA	RECURSOS INTERVENTORIA	RECURSOS TOTALES
2401-0600-0138	PROPIOS	2026	$6.749.931.742	$750.068.258	$7.500.000.000
TOTALES			$6.749.931.742	$750.068.258	$7.500.000.000

CODIGO BPIN: 2018011000481

4. JUSTIFICACION, OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

Siendo el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS un Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, creado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, habiéndose modificado su estructura mediante el Decreto 1292 de 2021 , señalando como objeto: “La ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

Bajo la priorización del desarrollo de la Infraestructura vial, contenido El Pacto por el Transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, contenido en la ley 2294 de 2023, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia Potencia Mundial para la Vida , resalta los importantes logros y avances en el desarrollo de la infraestructura y logística de transporte durante los últimos años, no obstante, reconoce los retos que se tienen para la consolidación de los diferentes modos de transporte, relacionados con la competitividad, uso de nuevas tecnologías, conectividad de zonas rurales y eficiencia logística requeridos para lograr reducciones en costos de transporte y tiempos de viaje, que permitan a millones de ciudadanos del país conectarse entre las regiones para acceder a servicios y mercados nacionales y extranjeros.

En relación con el modo carretero, el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 tiene dentro de sus objetivos, mejorar la calidad del transporte en términos de capacidad/estado de la infraestructura y la prestación de servicios para garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo, así como la integración de los territorios.

Es así que el Ministerio de Transporte y el INVIAS han considerado pertinente realizar inversiones en la infraestructura vial que permitan el cumplimiento de metas físicas y

fortalezcan la presencia del Estado en las regiones del país, así como también la consolidación de la Red Vial Nacional favoreciendo conexiones estratégicas en y entre las regiones de Colombia desde el punto de vista logístico, geográfico, social, de seguridad soberanía y economía. Ahora bien, conforme a las necesidades de inversión en infraestructura con destino a la construcción, mejoramiento y mantenimiento vial para atender la creciente demanda en cuanto a la movilización del transporte de carga y de pasajeros y para el desarrollo de las regiones como base de la generación de oportunidades de crecimiento económico y mejora en la calidad de vida para la ciudadanía.

En el mismo sentido, se considera de vital importancia para el desarrollo del país la configuración de una red de carreteras que atienda a su vez los corredores de mayor movilidad, las vías intermedias y las vías de acceso, así como también que el desarrollo de la infraestructura de transporte contribuye a conseguir mayor equidad y a consolidar la presencia del Estado en el territorio. Así, el gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías realizó la priorización de recursos para la ejecución del proyecto que tiene por objeto: MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS; TIMBÍO – EL HATO - EL TABLÓN; MORALES - PIENDAMÓ; PIENDAMÓ - SILVIA - TOTORÓ; SANTANDER DE QUILICHAO - RIO DESBARATADO Y MOJARRAS – HIGUERONES, RUTAS; 25CC02, 2601, 2602A, 3105 Y 2501A EN EL DEPARTAMETO DEL CAUCA**.**

La carretera a intervenir cuenta con pavimento flexible y/o rígido en mal estado, presentando gran cantidad de daños significativos que muestran una estructura de la carpeta asfáltica muy fatigada, con escasa vida residual, reflejándose en una carpeta bastante deteriorada y la formación permanente de gran cantidad de deformaciones y baches que han disminuido considerablemente el nivel de servicio que se presta a los usuarios generando en algunos casos sitios con alto potencial de accidentalidad por la profundidad de los mismos.

Las intervenciones se realizarán en las vías indicadas anteriormente, en los tramos que el pavimento asfaltico presenta fallas que reflejan un pavimento fatigado y algunos sectores sin vida residual que requieren de ser revisados para conocer el estado de su estructura y realizar el mantenimiento y/o rehabilitación según sea la necesidad. Por otra parte, aún existen deficiencias en el sistema de drenaje superficial de la vía. Igualmente existen algunos sitios donde se requiere de pequeñas obras de contención que estabilicen los rellenos y/o terraplenes, especialmente en las aproximaciones a las obras de drenaje.

Siendo así, se requiere de un mantenimiento y/o mejoramiento de la estructura del pavimento, elementos de drenaje y construcción de estructuras de contención; necesidades que de no atenderse oportunamente continuaran incrementándose y acelerándose los daños de manera

progresiva, aumentado tanto las áreas como las profundidades de los daños, generando sitios con alto potencial y riesgo de accidentalidad para los usuarios y por ende disminuyendo considerablemente el nivel de servicio de la vía.

El proyecto tiene como objetivos fundamentales mejorar la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico, disminuir significativamente los costos de operación vehicular, mejorar la dinámica de comercialización de productos y/o servicios desde y hacia de la región, así como del turismo, desarrollo socioeconómico a nivel regional y nacional, con el consecuente mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y de los usuarios de la(s) vía(s) objeto de atención.

Así mismo, teniendo en cuenta la posible ocurrencia de eventos tales como incidentes y/o accidentes y/o emergencias mecánicas asociadas al tránsito vehicular que afectan a los usuarios de la vía, se considera necesario ejecutar la atención a los usuarios ante las eventualidades que puedan presentarse en la carretera mediante la respuesta oportuna a incidentes de índole mecánica o de emergencia médica que puedan ocurrir en la vía, en concordancia con lo establecido en el plan nacional de seguridad Vial (PNSV) 2022 - 2031. Dichas actividades, en conjunto con la implementación de posibles mejoras en cuanto a las obras de señalización y seguridad vial del proyecto, se encuentran encaminadas a garantizar la seguridad vial y atención a los usuarios de la infraestructura de carretera para el adecuado funcionamiento de la misma, disponiendo en todo momento de personal suficiente e idóneo, capacidad logística y operativa para atender de inmediato cualquier eventualidad que se presente en el corredor, garantizando la transitabilidad en el mismo.

Es necesario velar por un adecuado estado de las vías, es por esto que se han identificado algunos sitios que deben ser tenidos en cuenta y si es posible programar una atención oportuna para de esta manera evitar daños más representativos de la vía o en el peor de los casos accidentes que pongan en riesgo la integridad física de sus usuarios.

Por lo anterior, la entidad considera necesario mejorar las condiciones de especificaciones técnicas de la vía, buscando el MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS; TIMBÍO – EL HATO - EL TABLÓN; MORALES - PIENDAMÓ; PIENDAMÓ - SILVIA - TOTORÓ; SANTANDER DE QUILICHAO - RIO DESBARATADO Y MOJARRAS – HIGUERONES, RUTAS; 25CC02, 2601, 2602A, 3105 Y 2501A EN EL DEPARTAMETO DEL CAUCA**.**

5. ANTECENDENTES:

La entidad como insumo principal de consulta suministrará toda aquella información que permita el correcto desarrollo del contrato, sean estudios y diseños y/o diagnósticos y/o información técnica, para el presente proyecto se adjunta:

- Los Estudios y diseños realizados bajo el contrato INVIAS NÚMERO 4121 DE 2024, No. 1 CONSORCIO VÍAS SUR el consorcio se encuentra integrado por: GAMA INGENIEROS ARQUITECTOS S.A.S, identificado con NIT No. 830136490-1, con un porcentaje de participación del 80%; JOSE GUILLERMO GALAN GOMEZ identificado con C.C. No. 19080314 con un porcentaje de participación del 10%; y GV INGENIERIA INTEGRAL S.A.S identificado con NIT No. 900871228-3 con un porcentaje de participación del 10%.

- INFORMACION TECNICA DISPONIBLE

- Desde la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras – SGI, y conforme a la verificación realizada en el marco de sus competencias, se evidencia que actualmente se encuentra vigente el contrato No. 4121-2024, el cual, de acuerdo con la información registrada en la plataforma SECOP II, presenta como fecha de terminación el 30 de abril de 2026.

6. ALCANCE:

El presente proyecto contempla la ejecución de actividades orientadas al mejoramiento de las condiciones de transitabilidad, mantenimiento periódico y conservación de la infraestructura vial en diferentes corredores de la red vial ubicados en el departamento del Cauca, con el fin de preservar la vida útil de la vía, mejorar las condiciones de seguridad vial y garantizar la movilidad de los usuarios.

Las intervenciones se desarrollarán conforme a las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del Instituto Nacional de Vías – INVIAS (2022) y a las directrices técnicas impartidas por la Interventoría durante la ejecución del contrato.

TRAMO 1
CARRETERA 25CC02 TIMBIO – EL HATO – EL TABLÓN

Departamento: Cauca

El corredor vial correspondiente a la carretera 25CC02 Timbío – El Hato – El Tablón presenta una longitud aproximada de 19,15 km, de los cuales 6,94 km se encuentran

pavimentados y 12,22 km en afirmado, evidenciando diferentes niveles de condición funcional a lo largo del tramo.

Con el fin de garantizar la adecuada transitabilidad y preservar la vida útil de la infraestructura vial, se contempla la ejecución de actividades de mantenimiento y conservación en el siguiente sector:

PR de intervención: PR 0+000 al PR 19+150
Actividades previstas
Se podrán desarrollar actividades tales como:

- Bacheo superficial y profundo.
- Sellado de fisuras.
- Reposición localizada de carpeta asfáltica.
- Reconformación de capas granulares.
- Mejoramiento puntual de la estructura del pavimento.
- Limpieza, adecuación y mantenimiento de obras de drenaje como cunetas y alcantarillas

TRAMO 2
CARRETERA 2501A MOJARRAS – HIGUERONES
Departamento: Cauca

El corredor 2501A Mojarras – Higuerones presenta una longitud aproximada de 33,98 km pavimentados, evidenciando sectores con deterioro que requieren intervenciones de mantenimiento para garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad.

PR de intervención

- PR 102+000 al PR 136+000 – Mantenimiento periódico

Actividades previstas

Se podrán ejecutar actividades como:

- Bacheo superficial y profundo.
- Reposición localizada de pavimento.
- Limpieza y mantenimiento de obras de drenajes.
- Reconformación de bermas.
- Instalación y reposición de señalización vial.

- Atención de deterioros puntuales del pavimento.

TRAMO 3
CARRETERA 2602A PIENDAMÓ – SILVIA – TOTORÓ

Departamento: Cauca

El corredor 2602A Piendamó – Silvia – Totoró presenta una longitud aproximada de 42 km, con 36,35 km pavimentados y 5,87 km en afirmado, evidenciando sectores con condición buena, regular y en mal estado, lo que requiere la implementación de actividades de mantenimiento para mejorar las condiciones de operación del corredor.

PR de intervención:

PR 0+000 al PR 42+000
Se podrán desarrollar actividades tales como:

- Reconformación de afirmados.
- Bacheo superficial.
- Mantenimiento de obras de drenaje.
- Reposición localizada de pavimento.
- Mantenimiento de la estructura de pavimento de los sectores deteriorados.

TRAMO 4

CARRETERA 2601 MORALES – PIENDAMÓ
Departamento: Cauca
El corredor 2601 Morales – Piendamó presenta una longitud aproximada de 17 km pavimentados, en los cuales se identifican sectores con distintos niveles de deterioro, evidenciando la necesidad de ejecutar actividades de mantenimiento que permitan conservar la capacidad funcional de la vía.
PR de intervención:

- PR 0+000 al PR 17+000

Actividades previstas
Se podrán ejecutar actividades tales como:

- Recuperación de sectores con deterioro avanzado.
- Reposición localizada de carpeta asfáltica.

- Fresado y reposición de pavimento cuando sea requerido.

TRAMO 5
CARRETERA 3105 SANTANDER DE QUILICHAO – RÍO DESBARATADO

Departamento: Cauca

El corredor 3105 Santander de Quilichao – Río Desbaratado corresponde a una vía pavimentada con una longitud aproximada de 48,97 km, en la cual se presentan sectores en condición buena, regular y en mal estado, lo que hace necesario ejecutar actividades de mantenimiento y conservación para garantizar condiciones adecuadas de movilidad.

PR de intervención
- PR 0+000 al PR 50+000

Actividades previstas
- Bacheo superficial y profundo.
- Fresado localizado de pavimento.
- Reposición de carpeta asfáltica.
- Mantenimiento de drenajes.
- Señalización horizontal y vertical.

Todas las acciones serán ejecutadas conforme a las condiciones contractuales, cumpliendo con los requerimientos técnicos y normativos vigentes, con el objetivo de garantizar la funcionalidad y seguridad de la infraestructura vial. Se aclara que la priorización definitiva de los sectores a intervenir se definirá una vez se haya emitido la orden de inicio, con base en evaluaciones actualizadas y el estado real de los corredores viales

Además del anterior alcance descrito, dicho proyecto incluye, la REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL, que permitan llevar a cabo el objeto del contrato, para garantizar la continuidad de la transitabilidad por el corredor vial.

7. PLAZO DE EJECUCIÓN:

7.1 Plazo contrato de Obra:

El plazo de ejecución del contrato es de **CINO (5) MESES** contado a partir de la fecha de la orden de iniciación del contrato.

El plazo se divide de la siguiente forma:

Dentro de los primeros VEINTE (20) días, contados a partir de la fecha en que se imparta la orden de iniciación, el contratista deberá adelantar las siguientes actividades:

1. Elaborar y ajustar el PAGA (programa de adaptación de la guía de manejo ambiental) en caso de ser necesario.
2. Gestionar y obtener los permisos, concesiones y autorizaciones por uso, intervención y aprovechamiento de los recursos naturales, en caso de ser necesario.
3. Instalar las vallas del proyecto.

La interventoría realizará acompañamiento permanente a la determinación del PAGA, para que el día treinta (30) se encuentre plenamente aprobado y radicado ante la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social.

7.1.1 Plazo etapa de "REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL".

La elaboración de la "REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL", para la totalidad de sectores que conforman el presente proceso de contratación, tendrá un plazo de UN (1) MES, contado a partir de la orden de iniciación. En este plazo los cálculos realizados por el contratista deberán ser revisados y aprobados por la interventoría, para lo cual deberá existir total coordinación entre contratista e interventor.

7.1.2 Plazo etapa de ejecución de las obras.

Para la ejecución de las obras de mantenimiento se tomará el plazo total del contrato -**CINCO (5) MESES-,** contado a partir de la fecha de la orden de inicio, considerando que el Contratista iniciará las obras que no dependan de la culminación de la etapa de REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE

LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.

8. **Plazo contrato de Interventoría:**

El plazo previsto para la ejecución de las labores de Interventoría será de CINCO (5) MESES contado a partir de la fecha de la orden de iniciación.

9. PERSONAL PROFESIONAL

a. Personal mínimo contrato de obra

• Un (1) Director de Obra (dedicación completa)

• Dos (2) Ingeniero(s) Residente(s) de Obra (dedicación completa)

• Un (1) Ingeniero(s) Residente(s) Auxiliares (dedicación completa)

• Un (1) Profesional Social (dedicación completa)

• Un (1) Profesional Ambiental (dedicación completa)

• Un (1) Especialista Ambiental (dedicación parcial)

• Un (1) Profesional Sostenibilidad (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Geotecnia y/o Geología (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Pavimentos y/o Vías (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Estructuras (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Hidráulica e Hidrología (dedicación parcial)

• Un (1) Profesional de Aseguramiento o Gestión de Calidad (dedicación parcial)

• Un (1) Auditor interno de Calidad (dedicación parcial)

Nota: se debe contar con dos (2) inspector SST (seguridad industrial y salud en el trabajo), con dedicación de tiempo completo (100%), durante todo el plazo del contrato)

b. Personal mínimo contrato de interventoría.

• Un (1) Director de interventoría (dedicación completa)

• Un (1) Ingeniero Residente de interventoría (dedicación completa)

• Un (1) Ingeniero Residente Auxiliar (dedicación completa)

• Un (1) Profesional Social (dedicación completa)

• Un (1) Profesional Ambiental (dedicación completa)

• Un (1) Especialista Ambiental (dedicación parcial)

• Un (1) Profesional Sostenibilidad (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Geotecnia y/o Geología (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Pavimentos y/o Vías (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Estructuras (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Hidráulica e Hidrología (dedicación parcial)

• Un (1) Profesional de Aseguramiento o Gestión de Calidad (dedicación parcial)

• Un (1) Auditor interno de Calidad (dedicación parcial)

10. RELACIÓN DEL EQUIPO MÍNIMO OBLIGATORIO

- *Dos (2) Retroexcavadoras sobre oruga, potencia 138 HP, balde de 1,5 m3.*
- *Carrotanque Irrigador de asfalto, 1000 galones de capacidad Martillos impacto*
- *Dos (2) Motoniveladoras potencia 215 HP, ancho de cuchilla 4,27 m, peso 18 ton.*
- *Dos (2) Vibro compactadores, potencia 153 HP, peso 10 Ton.*
- *Dos (2) Retrocargadores, pala de 1,1 m3 de capacidad*
- *Dos (2) Carrotanques de agua (1000 Galones)*
- *Dos (2) Bulldozer, Potencia al volante de 140 HP, motor de 2200 RPM, longitud de hoja 4,80m.*
- *Un (1) Equipo de oxicorte, Capacidad de corte: hasta 6´´ (152mm)*
- *Dos (2) Cargadores: Potencia en el volante 110 hp, Clasificación de RPM del motor 2300*
- *Ocho (8) volquetas de capacidad mínima de 14 m3*
- *Una (1) Terminadora de asfalto (Finisher), potencia en el volante 174 HP, R=20M3/H o superior*
- *Un (1) Compactador neumático de Potencia 70 HP, peso de 13 ton*
- *Dos (2) Compactadores de Rodillo potencia: 99HP, peso: 8 ton*
- *Una (1) Cortadora de pavimento*
- *Dos (2) Compresores 120 HP con martillo*
- *Dos (2) Compactadores manual de rodillo*
- *Dos (2) Compactadores manual (SALTARIN)*
- *Dos (2) Vibradores de concreto, Motor de 3 hp a 18.000 rpm*
- *Dos (2) Mezcladoras de concreto 1 bulto*

11. CONSIDERACIONES Y RECOMENDACIONES

Cabe resaltar, que la definición del alcance del proceso, y la distribución de recursos y de personal ha sido elaborada por los profesionales de la SGI a cargo de la recopilación de la información incluida en el presente memorando considerando las necesidades del proyecto y las condiciones requeridas para el manejo y control de los recursos (distribución de recursos según apropiaciones presupuestales y productos registrados en SEPRO) tanto de obra como de Interventoría en la etapa de ejecución del contrato derivado del posible proceso de selección. Por tanto, se solicita que en el evento de que la SEP estime pertinente efectuar recomendaciones en cuanto a la modificación de la estructura de costos, así como de los alcances, las mismas sean socializadas y concertadas con la presente unidad ejecutora de manera previa a la remisión del proceso de selección a la SPSC así mismo remitirle una copia a los ingenieros Andres Felipe Ariza Porras aariza@invias.gov.co y Dario Alexander Chavez dchaves@invias.gov.co

Anexos

- Archivo Excel del presupuesto.
- Enlace con diseños u obras existentes
- Estado de la red vial.

Cordialmente,

CARLOS ANDRES MENDOZA RONDON
Subdirector de Gestion Integral de Carreteras Nacionales

Proyectado por: Andres Felipe Ariza Porras
Revisado por:
Aprobado por:

Copia Interna a: MARTHA YANETH OTALORA SUáREZ (), DARIO ALEXANDER CHAVES LOPEZ (), MARIO CESAR ROMERO LOPEZ (), ANDRES FELIPE ARIZA PORRAS ()