CMA-SI-009-2026

ANEXO 1
ANEXO TÉCNICO INTERVENTORÍA

INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS Y VIAS TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE ARJONA, MAGANGUE, BARRANCO DE LOBA Y SANTA CATALINA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO A REALIZAR LA INTERVENTORÍA

Lote No. 1.

MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

El proyecto corresponde al mejoramiento en pavimento rígido de la vía terciaria que comunica el municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid, jurisdicción del municipio de Magangué, departamento de Bolívar, mediante la construcción de una estructura de pavimento de concreto hidráulico sobre el corredor vial existente, complementada con la adecuación y elevación del terraplén (dique carreteable) que sirve como soporte de la vía.

Lote No. 2.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN PAVIMENTO RÍGIDO Y OBRAS DE DRENAJE EN LA CARRERA 48 CON CALLE 60, LA CARRERA 49 CON CALLE 53 Y LA VÍA DE ACCESO A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA MARÍA EUGENIA VELANDIA, MUNICIPIO DE ARJONA, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

El proyecto contempla el mejoramiento de la infraestructura vial existente en los tramos correspondientes a la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia (CEMEV), localizados en la zona urbana del municipio de Arjona, departamento de Bolívar, con una longitud total aproximada de 1,55 kilómetros.

Lote No. 3.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR.

La alternativa seleccionada consiste en el mejoramiento de (2.72 km) de vías urbana en diferentes calles, mediante pavimento rígido.

Se realizarán las siguientes actividades: Preliminares, excavaciones, subbases y rellenos, estructura pavimento, señalización.

Lote No. 4.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR.

El proyecto corresponde a la construcción de pavimento rígido mediante losa de concreto hidráulico de 20 cm de espesor, sobre una estructura conformada por 15 cm de subbase granular clase C y 15 cm de mejoramiento con material seleccionado, conforme a los criterios establecidos en las especificaciones técnicas del Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

Lote No. 5.

MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS EN CONCRETO MR 41 (ESTAMPADO) EN LA CALLE DE LA LOGIA Y CALLE DE LAS DAMAS, EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

El proyecto contempla la construcción en concreto MR 41 (Estampado) de 1.009,98 kilómetros de vías urbanas del Municipio de Magangué, departamento de Bolívar en donde se logrará intervenir las calles de La Logia y calle de Las Damas los siguientes tramos:

- Tramo de via 01 calle de las damas - entre el K0 + 000 y el K0 + 385,33 mts
- Tramo de via 02 calle de la logia - entre el K0 + 000 y el K0 + 400,00 mts
- Intersecciones y Boca-calles 224,65 mts

2. DETALLE DEL PROYECTO AL CUAL SE REALIZARÁ LA INTERVENTORÍA

Lote No. 1.

MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

Actualmente se presenta Dificultad en la intercomunicación terrestre de la vía que comunica la Cabecera del Municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid en el Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar, presentando entonces problemas en la movilidad y bajo servicio en la vía, debido al mal estado de las mismas, por lo que se encuentran intransitables o con restricción de tránsito, considerando la construcción sin consideraciones técnicas con materiales que no cumplen las especificaciones técnicas para este tipo de vías y la baja calidad y periodicidad del mantenimiento.

Adicionalmente el deterioro generado en estos sitios muestra un sector muy inestable y representa un riesgo para los carros, motos y demás vehículos que por allí transitan, además de acarrear problemas de orden económico y disminución del nivel de vida de los habitantes de su área de influencia, ya que se tienen grandes pérdidas por las dificultades en el transporte de los productos agrícolas que se producen y que son una fuente de ingresos en la actualidad, lo que genera que las familias que viven de la agricultura, el comercio y la industria, estén obligadas a desarrollar sus actividades diarias en espacios intransitables por la ausencia de vías óptimas para el transporte de estos productos que son su fuente de ingresos.

De igual manera esta situación genera aumento en los tiempos de viaje, daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público que transitan en el sector y una baja comercialización de los productos en los corregimientos y los Municipios en general; ocasionando con todo esto un aumento en los tiempos de viaje, altos costos de mantenimiento vehicular, y un aumento en la pérdida de Productos; lo que a su vez repercute en el inoportuno acceso de la población a los servicios médicos, servicios deportivos, educativos etc.

El mal estado de la vía trae consigo en momentos de verano, la proliferación de enfermedades como el asma por el polvo desprendido de la vía, y en tiempos de invierno el estancamiento de agua debido a los deficientes drenajes, lo que genera un aumento en la reproducción de zancudos y demás plagas, los altos costos de movilización y el estancamiento en el desarrollo económico del Municipio.

Por otra parte, esta situación afecta el paisaje, deteriorando la imagen favorable del Municipio por parte de la comunidad.

A todo esto, hay que sumar que las administraciones anteriores del Municipio de Magangué encontraron una fuerte deficiencia de proyectos de pavimentación de vías, por lo que se requiere de una inmensa intervención en el sector transporte.

A continuación, explicaremos las consecuencias que ha generado a la comunidad el mal de la de la vía que comunica Magangué con el corregimiento de Madrid en el Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar.

• Aumento en los tiempos de viaje: Los vehículos que atraviesan la vía deben ir a una velocidad menor debido a los hundimientos, la cantidad de escalerillas que se crean en los tiempos de lluvia. Este deterioro genera que los vehículos de servicio público y particulares tarden más tiempo en sus desplazamientos.
• Estancamiento de agua: Se producen estancamientos de agua por la deficiencia en los desagües, lo que ocasionan el estancamiento de agua en los tiempos de invierno deteriorando aún más la vía, adicional este represamiento de aguas genera aumento en las enfermedades (sika, chikunguña, infecciones, etc) de la población cercana a la vía aumentado los índices de mortalidad por causa de estas enfermedades.
• Accidentes: El deficiente estado de la vía, los hundimientos, generan accidentes aumentando los índices de accidentabilidad en el Municipio.
• Daños en los vehículos: Se produce daño en los vehículos de servicio público y particulares, a causa de los hundimientos, huecos etc, pueden generar daños en las llantas, en amortiguadores, suspensión entre otros.

Estado actual

La vía terciaria que comunica el municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid presenta actualmente condiciones deficientes de transitabilidad, derivadas geotécnicas e hidráulicas propias de la zona.

Desde el punto de vista estructural, la vía se encuentra conformada en su mayor parte por una superficie en afirmado o material natural, con bajo nivel de compactación y escasa capacidad portante. Esta condición genera deformaciones permanentes ante el paso de vehículos, evidenciadas en ahuellamientos, baches y pérdida de material superficial, especialmente en épocas de lluvia.

Geotécnicamente, se identifican suelos de subrasante con baja capacidad de soporte, asociados a altos contenidos de humedad y presencia de niveles freáticos elevados, lo cual afecta negativamente el comportamiento estructural de la vía. Estas condiciones favorecen la pérdida de estabilidad del material y aumentan la susceptibilidad a fallas.

En términos hidráulicos, la vía presenta afectaciones recurrentes por inundaciones y encharcamientos, debido a su localización en zonas bajas y a la insuficiencia de obras de drenaje superficial. Adicionalmente, la rasante actual no garantiza una adecuada evacuación de aguas, lo que acelera el deterioro de la superficie de rodadura.

Funcionalmente, la vía ofrece un bajo nivel de servicio, con dificultades para la circulación de vehículos durante temporadas de lluvia, afectando la conectividad entre las comunidades y limitando el desarrollo económico y social de la región.

Asimismo, se evidencia que el terraplén existente (dique) no cuenta con la altura suficiente para garantizar protección frente a crecientes o eventos hidrológicos extremos, lo que incrementa el riesgo de interrupción del tránsito y deterioro acelerado de la vía.

En conclusión, la vía en su estado actual no cumple con las condiciones mínimas de capacidad estructural, estabilidad y funcionalidad requeridas, por lo cual se hace necesaria una intervención integral que contemple tanto el mejoramiento de la estructura de pavimento como la adecuación hidráulica mediante la elevación de la rasante sobre el dique existente.

- **Problema central.**

Dificultad en la intercomunicación terrestre del tramo vial que comunica la cabecera del Municipio de Magangué y el Corregimiento de Madrid en el Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar.

- **Magnitud del problema.**

Actualmente, la vía terciaria que comprende el tramo desde Magangué al corregimiento de Madrid jurisdicción del municipio de Magangué, comprende 4,25 km de vía en mal estado, los cuales se recorren en un tiempo aproximado de 20 minutos.

Se requiere caracterizar 4,25116 km, del tramo vial.

Antecedentes.

El municipio de Magangué se ha consolidado como uno de los principales centros de servicios, comercio y abastecimiento de la Depresión Momposina, desempeñando un papel fundamental en la articulación económica y social de numerosos corregimientos y zonas rurales del sur del departamento de Bolívar. En este contexto, la conectividad vial entre la cabecera municipal y el corregimiento de Madrid resulta esencial para garantizar el acceso de la población a servicios de educación, salud, comercio y oportunidades productivas.

A lo largo de los años, la vía que comunica a Magangué con Madrid ha presentado un deterioro progresivo asociado a factores como las condiciones climáticas, el tránsito constante de vehículos de carga y la insuficiencia de intervenciones estructurales de mejoramiento. Esta situación ha generado dificultades de movilidad, incremento en los costos de transporte, afectaciones a la comercialización de productos agropecuarios y limitaciones para el desarrollo económico y social de las comunidades asentadas en su área de influencia.

La necesidad de fortalecer la infraestructura vial en Magangué ha sido reconocida en diferentes instrumentos de planificación territorial y en las inversiones realizadas por los distintos niveles de gobierno. Como muestra de ello, en el año 2025 el Gobierno Nacional, a través del Instituto Nacional de

Vías – INVIAS, entregó la vía Cascajal – La Pascuala, una obra de aproximadamente 10,5 kilómetros de pavimento que mejoró significativamente la conectividad de sectores rurales del municipio, esta intervención evidenció el impacto positivo que tienen los proyectos de infraestructura vial sobre la movilidad, la competitividad y el bienestar de las comunidades rurales.

De igual manera, la Gobernación de Bolívar ha venido impulsando importantes proyectos de infraestructura y conectividad en el departamento, incluyendo nuevas vías rurales y corredores estratégicos para fortalecer la integración regional. Entre estas iniciativas se destacan inversiones orientadas al mejoramiento de la red vial secundaria y terciaria, reconociendo que las deficiencias de conectividad constituyen una de las principales limitantes para el desarrollo económico y social de los municipios bolivarenses.

Asimismo, el corregimiento de Madrid ha sido beneficiario de intervenciones puntuales de pavimentación urbana que han contribuido al mejoramiento de la movilidad local. En 2020 fueron entregados cerca de 1.200 metros lineales de pavimento en sectores estratégicos del corregimiento, evidenciando la importancia que tiene esta población dentro de las estrategias de desarrollo rural del municipio. Sin embargo, persisten dificultades en el corredor vial que conecta el corregimiento con la cabecera municipal, situación que limita el aprovechamiento integral de dichas inversiones.

Justificación.

El proyecto es pertinente, ya que después de analizado se determinó que su propósito guarda absoluta coherencia con las prioridades de la comunidad del Municipio de Magangué, el cual es el afectado con la presente problemática de este proyecto, determinando que la ejecución de este proyecto será de gran importancia para estas poblaciones. Al realizar el mejoramiento de la vía que comunica el Municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid, se contribuye al desarrollo económico de esta zona. Por lo tanto, este tipo de inversión en los Municipio crea condiciones de bienestar social para la población y de esta forma contribuye a la construcción de una paz estable y duradera, Contribuyendo a reversar los efectos del conflicto y a cambiar las condiciones que han facilitado la persistencia de la violencia en el territorio.

Adicional el presente proyecto impulsa el desarrollo social, económico y equitativo del territorio. Logrando la gran transformación, erradique la pobreza, promueva la igualdad, asegure el pleno disfrute de los derechos de la ciudadanía, asi como el desarrollo rural integral para la provisión de bienes y servicios públicos, que brinden bienestar y buen vivir a la población.

Al Mejorar la vía se está mejorando el tránsito, mejorando por ende la movilidad, lo que se traduce en menores consumos de combustible, generando así un menor costo en el transporte y una menor emisión de las emisiones procedentes de la combustión en vehículos y motos, las cuales contienen hidrocarburos, óxido de nitrógeno y monóxido de carbono que son liberados a la atmósfera en grandes cantidades y son los componentes del Smog Fotoquímico; adicionalmente, por tratarse de municipios con vocación agrícola, ganadera y artesanal, así como de producción de otros productos que comercializan para el sustento de sus hogares, el mejoramiento de la movilidad permitirá mejor acceso a los establecimientos comerciales y por ende a mejorar sus ingresos, por contar con mejores condiciones para ofrecer a las personas y a la comunidad en general.

A esto hay que sumar los futuros proyectos que se puedan ejecutar, como lo podrían ser los relacionado con oportunidades laborales para los productores, logrando impactar en los propósitos centrales del Gobierno Nacional, en la construcción de vías para la sostenibilidad de la paz.

El municipio de Magangué, ubicado en el sur del departamento de Bolívar, constituye uno de los principales centros urbanos, comerciales y de servicios de la región de la Depresión Momposina. Sin embargo, su conectividad con varios corregimientos rurales continúa siendo limitada debido al deterioro progresivo de la red vial secundaria y terciaria, especialmente en el corredor que comunica el Municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid, una de las zonas con mayor vocación agrícola y pecuaria del municipio.

El tramo Magangué – Madrid presenta actualmente condiciones de transitabilidad deficientes, con tramos en afirmado en mal estado, presencia de baches, erosión lateral, problemas de drenaje y pérdida de la capa de rodadura. Estas condiciones afectan la movilidad de las comunidades rurales, el acceso a servicios básicos y la comercialización de productos agropecuarios, generando sobrecostos en el transporte y pérdida de competitividad para los pequeños y medianos productores.

Desde el punto de vista socioeconómico, esta vía representa una arteria fundamental para la integración territorial. Su mejoramiento permitirá reducir los tiempos de desplazamiento, optimizar la movilidad de bienes y personas, y fortalecer las dinámicas productivas, comerciales y sociales de las comunidades rurales asentadas en su área de influencia.

La intervención propuesta contribuirá de manera directa a mejorar la calidad de vida de los habitantes de las comunidades beneficiarias, garantizando mayor accesibilidad a servicios educativos, de salud y administrativos, al tiempo que promoverá el desarrollo económico rural mediante el fortalecimiento de la cadena de valor agropecuaria y el estímulo a las actividades comerciales y turísticas locales.

En consecuencia, el mejoramiento de la vía Magangué – Madrid se justifica por su impacto estratégico en la movilidad, el desarrollo socioeconómico y la integración territorial de Bolívar, representando una inversión prioritaria y sostenible que responde a las necesidades históricas de la población y al compromiso institucional del municipio con la equidad y la conectividad rural.

Lote No. 2.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN PAVIMENTO RÍGIDO Y OBRAS DE DRENAJE EN LA CARRERA 48 CON CALLE 60, LA CARRERA 49 CON CALLE 53 Y LA VÍA DE ACCESO A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA MARÍA EUGENIA VELANDIA, MUNICIPIO DE ARJONA, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

Actual mente se presenta dificultad en la movilidad y bajo servicio en las vías debido al mal estado en la malla vial urbana del Municipio de Arjona Bolívar, encontrándose intransitables o con restricción de tránsito, considerando el alto deterioro de la superficie de rodadura, de igual manera se presentan situaciones que generan el deterioro tales como: no se han atendido puntos críticos, no se realizan mantenimientos periódicos o rutinarios, y presenta drenaje superficial deficiente. Las situaciones anteriores generan aumento en los tiempos de viaje, ocasionando disminución del acceso a los productos en los sectores afectados. Así como también, congestión vial y daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público, ocasionando mayores costos de movilización y operación de los vehículos. Por otra parte, esta situación afecta el paisaje urbano, deteriorando la imagen favorable del municipio.

El municipio de Arjona, ubicado en el departamento de Bolívar, ha venido desarrollando esfuerzos orientados al fortalecimiento de su infraestructura vial urbana mediante la ejecución de proyectos de mejoramiento y pavimentación en distintos sectores del territorio. No obstante, aún persisten corredores viales que presentan condiciones deficientes de transitabilidad debido al deterioro de la superficie de

rodadura, las limitaciones en el manejo de aguas superficiales y la insuficiencia de infraestructura complementaria para peatones y usuarios de la vía. Estas condiciones afectan la movilidad cotidiana de la población, generan mayores tiempos de desplazamiento, incrementan los costos de operación vehicular y representan factores de riesgo para la seguridad vial.

Dentro de los sectores priorizados por la administración municipal se encuentran la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia (CEMEV), corredores estratégicos para la movilidad urbana y el acceso a servicios educativos, residenciales y comerciales del municipio. Las condiciones actuales de estas vías limitan la conectividad entre los sectores beneficiados y dificultan el desplazamiento seguro de peatones, estudiantes, motociclistas, transporte escolar, vehículos particulares y demás usuarios que utilizan diariamente estos corredores

Problema Central.

Bajos niveles de movilidad en el tránsito vehicular, en la zona urbana del municipio de Arjona.

Magnitud del problema.

El deterioro de las vías (1,55 km de vías) incrementa tanto el tiempo de tránsito en los tramos como en vías circundantes, puesto que se genera represamiento en momentos de alto tránsito vehicular.

Línea base: tiempo de desplazamiento en momentos de alto flujo vehicular en la: carreras 48 calle 60 y carrera 49 calle 53C, además de la vía de acceso a la Escuela CEMEV; es de 10;00 minutos en promedio para un trayecto de 1,55 km aproximadamente.

Antecedentes.

El municipio de Arjona, ubicado en el departamento de Bolívar, ha venido adelantando durante los últimos años diferentes intervenciones orientadas al mejoramiento de su infraestructura vial urbana, con el propósito de fortalecer la movilidad, facilitar la conectividad entre los distintos sectores del territorio y mejorar las condiciones de acceso a servicios, equipamientos y actividades económicas. Estas inversiones han permitido avanzar progresivamente en la consolidación de la malla vial urbana, contribuyendo al desarrollo social y económico del municipio.

Dentro de las intervenciones ejecutadas se destacan obras de pavimentación y mejoramiento vial en diferentes sectores urbanos, entre ellas la Calle El Ceibal, la Calle Lomba, la Calle Antonio Nariño, la Calle del Cementerio, la Transversal 44A, la Calle Nueva, la Carrera 33 del barrio Soplaviento, la Calle El Limonar, la Calle 20 de Julio y la Diagonal 53A del barrio Las Brisas, entre otras. De igual manera, se han desarrollado intervenciones en corredores estratégicos como la Carrera 37, el Callejón Nariño, el Callejón Colombia y la Carrera 40, así como trabajos de rehabilitación en vías de importancia para la dinámica urbana, tales como la Calle del Mercado, la Calle Juncal, la Calle de La Palma, la Calle del Coco, la Calle del Hospital, la Calle El Ceibal con Palma, la Calle del Nacimiento y la Calle Simón Bossa. Asimismo, se resalta la intervención realizada en la Calle 56, corredor de conexión entre la Troncal de Occidente y la vía que conduce hacia la variante Mamonal.

No obstante los esfuerzos realizados por la administración municipal para mejorar la infraestructura vial, aún persisten importantes necesidades en materia de movilidad urbana. De acuerdo con los diagnósticos efectuados, una proporción significativa de la red vial del municipio presenta condiciones inadecuadas de transitabilidad, evidenciándose sectores sin pavimentar o con deterioro progresivo de la superficie de

rodadura, afectaciones ocasionadas por la escorrentía superficial y deficiencias en la infraestructura complementaria para peatones y usuarios de la vía.

Particularmente, los corredores correspondientes a la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia presentan condiciones que limitan la movilidad vehicular y peatonal, afectan la seguridad vial y generan dificultades de accesibilidad para la comunidad. Estas situaciones se intensifican durante las temporadas de lluvia debido a las deficiencias existentes en el manejo de aguas superficiales, ocasionando encharcamientos, deterioro acelerado de la vía y afectaciones a las condiciones de circulación.

Adicionalmente, el crecimiento urbano experimentado por el municipio durante los últimos años ha incrementado la demanda sobre la infraestructura vial existente, generando la necesidad de desarrollar intervenciones que permitan responder adecuadamente a las necesidades actuales de movilidad de la población. En este contexto, la administración municipal identificó la necesidad de formular una solución integral que no solo mejore las condiciones de la superficie de rodadura, sino que también incorpore obras de drenaje, adecuación del espacio público y elementos de seguridad vial que garanticen la sostenibilidad de la intervención en el tiempo.

Como respuesta a esta necesidad, se desarrollaron los estudios y diseños técnicos correspondientes, incluyendo levantamientos topográficos, estudios geotécnicos y de suelos, diseños de pavimento, drenaje y demás componentes requeridos para la estructuración del proyecto “Mejoramiento de la infraestructura vial en pavimento rígido y obras de drenaje en la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia, municipio de Arjona, departamento de Bolívar”, iniciativa que busca fortalecer las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial de la población beneficiaria, contribuyendo al desarrollo urbano sostenible del municipio.

Justificación.

La infraestructura vial urbana constituye un elemento fundamental para el desarrollo territorial, la integración social y el crecimiento económico de los municipios, en la medida en que facilita la movilidad de las personas, el acceso a bienes y servicios, la conectividad entre sectores urbanos y el fortalecimiento de las actividades productivas. En este contexto, garantizar vías en condiciones adecuadas de transitabilidad representa una responsabilidad prioritaria para las entidades territoriales, especialmente en aquellos sectores donde las deficiencias de infraestructura afectan directamente la calidad de vida de la población.

En el municipio de Arjona, los corredores ubicados en la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia presentan limitaciones funcionales que dificultan la movilidad vehicular y peatonal. Las condiciones actuales de estas vías generan afectaciones en la circulación de los usuarios, incrementan los tiempos de desplazamiento, reducen los niveles de seguridad vial y ocasionan dificultades para el acceso a equipamientos educativos, viviendas y demás actividades desarrolladas en el área de influencia del proyecto.

A esta situación se suman las deficiencias existentes en el sistema de drenaje superficial y en algunos componentes de alcantarillado, las cuales favorecen la acumulación de aguas durante los eventos de precipitación, acelerando el deterioro de la infraestructura vial y generando condiciones de riesgo para conductores, motociclistas, ciclistas y peatones. Estas problemáticas afectan de manera directa la funcionalidad de los corredores intervenidos y limitan la adecuada prestación del servicio de transporte y movilidad urbana.

La formulación del proyecto se encuentra soportada en los estudios y diseños técnicos desarrollados para el área de intervención, incluyendo levantamientos topográficos, estudios geológicos y geotécnicos, estudios de suelos, diseños de pavimento, análisis de drenaje, estudios de tránsito y demás evaluaciones requeridas para determinar las condiciones reales de los sectores intervenidos. Los resultados obtenidos permitieron establecer la necesidad de implementar una solución integral orientada al mejoramiento de la infraestructura vial existente mediante la incorporación de una estructura de pavimento rígido, acompañada de obras complementarias que garanticen la adecuada funcionalidad y sostenibilidad de la intervención.

Desde el punto de vista técnico, la alternativa seleccionada permite atender de manera integral las necesidades identificadas en los corredores objeto del proyecto, incorporando acciones orientadas al mejoramiento de las condiciones estructurales de la vía, el manejo adecuado de las aguas superficiales, la optimización de la accesibilidad peatonal y el fortalecimiento de la seguridad vial. La intervención contempla además la construcción de bordillos, andenes y señalización, elementos que contribuyen al ordenamiento del espacio público y al mejoramiento de las condiciones de circulación de todos los usuarios de la vía.

Desde la perspectiva social, el proyecto beneficiará a la población residente y usuaria de los sectores intervenidos, mejorando las condiciones de accesibilidad, reduciendo los riesgos asociados a la movilidad y facilitando el acceso a servicios esenciales, establecimientos educativos, actividades comerciales y espacios comunitarios. Particularmente, la intervención fortalecerá las condiciones de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia, favoreciendo la movilidad segura de estudiantes, docentes y demás integrantes de la comunidad educativa.

En términos económicos, el mejoramiento de la infraestructura vial contribuirá a disminuir los costos de operación vehicular asociados a las condiciones deficientes de la vía, reducirá los tiempos de desplazamiento y favorecerá el desarrollo de actividades comerciales y de servicios en el área de influencia del proyecto. Asimismo, permitirá optimizar la inversión pública mediante la ejecución de una solución con características técnicas acordes a las condiciones de servicio y a las necesidades actuales de movilidad del municipio.

Adicionalmente, el proyecto se encuentra articulado con los instrumentos de planificación territorial y de inversión pública vigentes, contribuyendo al cumplimiento de las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Municipal de Arjona, el Plan de Desarrollo Departamental de Bolívar y los lineamientos definidos por el Gobierno Nacional en materia de fortalecimiento de la infraestructura de transporte y mejoramiento de la calidad de vida de la población.

En consecuencia, la ejecución del proyecto “Mejoramiento de la infraestructura vial en pavimento rígido y obras de drenaje en la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia, municipio de Arjona, departamento de Bolívar” constituye una intervención necesaria, pertinente y técnicamente sustentada, orientada a solucionar las problemáticas identificadas, fortalecer la movilidad urbana y generar beneficios sociales, económicos y territoriales para la comunidad beneficiaria.

Lote No. 3.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR.

En el casco urbano municipal existen algunas vías pavimentadas en buen estado, y en la mayoría de los casos no cumplen con las condiciones geométricas mínimas para el tránsito de vehículos, con anchos de

calzada insuficiente, y problemas de señalización. Las vías no pavimentadas se encuentran mal estado y representan grandes limitaciones para la operación vehicular.

En las vías de estudio el trayecto se realiza sobre una subrasante en terreno natural en mal estado, de fácil saturación en épocas de invierno debido a la falta de obras de drenaje. Adicionalmente, se presentan sectores con alta irregularidad superficial y suelos deformables, aspecto que influye considerablemente en la calidad del viaje de los usuarios de la vía.

Problema Central.

Dificultad en la intercomunicación terrestre y mal estado de diferentes calles de la cabecera municipal del municipio de Barranco de Loba.

Magnitud actual del problema.

El deterioro de la vía incrementa tanto el tiempo de tránsito en ese tramo como en vías circundantes, puesto que se genera represamiento en momentos de alto tránsito vehicular.

El tiempo de desplazamiento den las vías del casco urbano del municipio de Barranco de Loba es de 5 min en promedio para un trayecto de 470,23 ml, pues las vías se encuentran en mal estado, lo que impide el tránsito a velocidad constante de los vehículos.

Lote No. 4.

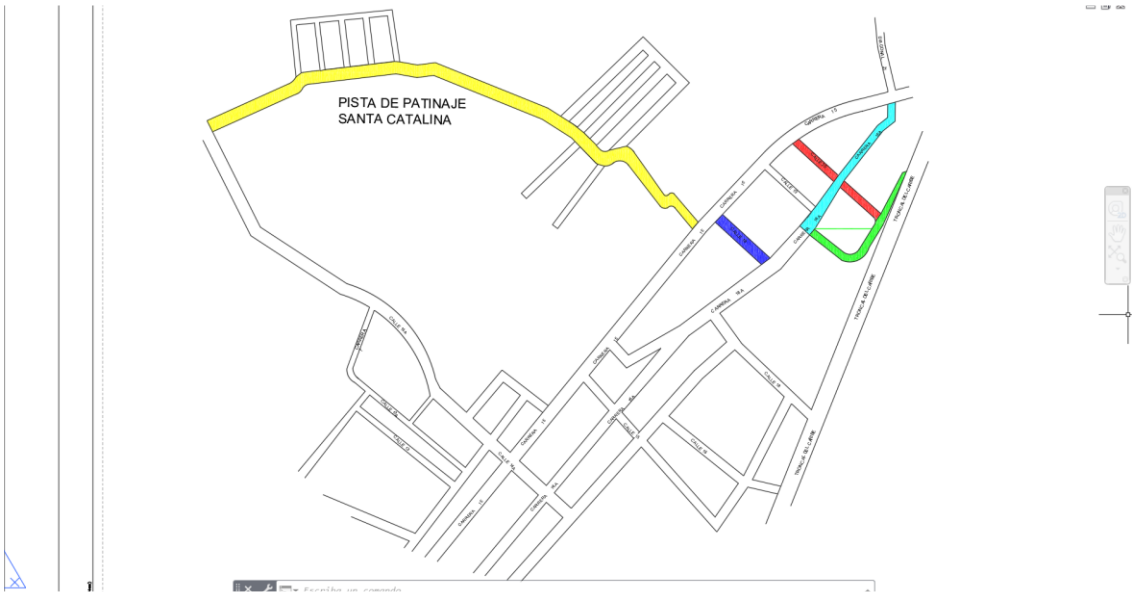
MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR.

La cabecera municipal de Santa Catalina, Bolívar, presenta actualmente un déficit estructural y cualitativo en su malla vial urbana, caracterizado por una marcada desigualdad entre los ejes conectores principales y las vías secundarias o barriales. Si bien el municipio ha avanzado en la pavimentación de sus accesos mayores, el tejido vial interno que consolida los barrios de la cabecera padece una problemática sistemática que afecta la movilidad, la salud pública y el desarrollo urbano ordenado.

La gran mayoría de las calles internas de la cabecera no cuentan con una estructura de pavimento que proteja este suelo. Al estar la subrasante natural expuesta directamente al tráfico y a los cambios climáticos, la cabecera municipal experimenta un fenómeno cíclico de degradación; además, La cabecera municipal carece de un sistema integral de alcantarillado pluvial. Históricamente, la evacuación de las aguas lluvias en el casco urbano se realiza por gravedad, utilizando las pendientes naturales de las calles para guiar la escorrentía hacia los cuerpos de agua o zonas bajas periféricas.

Esta configuración genera un impacto crítico en las vías no pavimentadas de la cabecera. Al no existir cordones, bordillos ni cunetas técnicas que confinen el agua y delimiten la calzada, las corrientes de escorrentía superficial lavan los materiales de afirmado de las calles, causando erosión, perdida de las cotas de diseño y empozamientos prolongados.

En base a las problemáticas que presenta la cabecera municipal de Santa Catalina, se han propuesto intervenir cinco (5) tramos viales estratégicos para la intercomunicación barrial, mejoramiento la calidad de vida de los ciudadanos, la movilidad interna – externa y valorización de los sectores beneficiados; se determinaron los puntos bajo estudio:



Los tramos viales por intervenir demuestran la ausencia de una estructura de pavimento rígida o flexible. Predominan calzadas en material de afirmado (tierra y zahorra) con pérdida de confinamiento, avanzado estado de degradación de la subrasante, deformaciones geométricas e inexistencia de sistemas de drenaje longitudinal, lo que limita severamente la transitabilidad vehicular y peatonal.

El proyecto surge como respuesta a las deficientes condiciones de movilidad y transitabilidad que actualmente presentan diferentes sectores del municipio, afectando de manera directa la calidad de vida de sus habitantes y limitando el desarrollo urbano y social del territorio.

El municipio de Santa Catalina, ubicado en el departamento de Bolívar, presenta en varios de sus sectores viales un avanzado estado de deterioro en la infraestructura existente, caracterizado por vías en afirmado y superficies irregulares que dificultan el tránsito vehicular y peatonal, especialmente durante temporadas de lluvia. Esta situación genera problemas de accesibilidad, aumento en los tiempos de desplazamiento, afectaciones a la seguridad vial y limitaciones para el transporte de personas, bienes y servicios.

Los cinco tramos viales objeto de intervención presentan deficiencias estructurales que impactan negativamente la conectividad entre barrios y sectores estratégicos del municipio. La ausencia de pavimento adecuado ocasiona la formación de polvo en épocas secas y acumulación de lodo y aguas estancadas en temporadas invernales, afectando tanto a residentes como a comerciantes y usuarios de las vías. Asimismo, el mal estado de las calles contribuye al deterioro de vehículos, dificulta el acceso de servicios de emergencia y limita la movilidad de peatones, adultos mayores y población estudiantil.

A lo anterior se suma la existencia de deficiencias puntuales en las estructuras destinadas al manejo y paso de las aguas superficiales, identificándose tres (3) puntos críticos dentro de los sectores asociados a los tramos priorizados. Las condiciones observadas en estas estructuras evidencian deterioro de los elementos de concreto, presencia de fisuras, exposición y corrosión del acero de refuerzo, humedad permanente y restricciones para el adecuado funcionamiento hidráulico, constituyéndose en puntos susceptibles de generar acumulación y circulación no controlada de aguas sobre la infraestructura vial.

La problemática existente también representa riesgos para la salud pública y el bienestar de la comunidad, debido a las condiciones inadecuadas de salubridad y seguridad generadas por el deterioro vial. De igual manera, la falta de infraestructura vial adecuada restringe el crecimiento económico y urbano del municipio, disminuyendo la competitividad y las oportunidades de desarrollo local.

En este contexto, la construcción de pavimento en los cinco tramos viales permitirá mejorar significativamente las condiciones de movilidad y accesibilidad en el municipio de Santa Catalina, garantizando una infraestructura vial más segura, funcional y duradera. El proyecto contempla la ejecución de obras complementarias necesarias para el adecuado funcionamiento de las vías, contribuyendo al fortalecimiento de la infraestructura pública y al mejoramiento integral de las condiciones de vida de la población beneficiada.

Problema Central.

Deficientes condiciones de movilidad, accesibilidad y transitabilidad en el casco urbano del municipio de Santa Catalina, Bolívar.

Magnitud del problema.

Los cinco (5) tramos viales objeto de intervención suman un total de 1,462 kilómetros de vía sin pavimentar, con condiciones de transitabilidad. Se identifican tres (3) puntos críticos de acumulación de aguas en los sectores donde se localizan los tramos priorizados, que afectan la salubridad del entorno urbano. La población afectada por el problema corresponde a 16.237 personas, según la proyección del Censo DANE ajustada a 2026, correspondiente a la población general de las zonas urbana y rural del municipio de Santa Catalina, Bolívar.

Como indicador de referencia de la magnitud del problema, se presentan a continuación los tiempos de traslado actuales por cada tramo vial en su estado deficiente:

Tramo	Descripción del tramo	Tiempo de traslado actual
Tramo 1	Salida a vía Pista de Patinaje (calle 14ª – carrera 15), desde el punto Arroyo Grande hasta la intersección con la carrera 15.	6 minutos
Tramo 2	Calle 20, desde la intersección con la carrera 15 hasta la intersección con la calle del Hospital.	6 minutos
Tramo 3	Carrera 16ª, desde la intersección con la calle del Hospital hasta la intersección con la carrera 15.	6 minutos
Tramo 4	Sector Hospital Local (incluye calle 19ª y carrera 18), desde la intersección con la Troncal del Caribe hasta la intersección con la carrera 16ª.	4 minutos
Tramo 5	Calle 19, desde la intersección con la carrera 15 hasta la intersección con la carrera 16ª.	4 minutos
	Tiempo total de traslado	26 minutos

Justificación.

La ejecución del proyecto se basa en la necesidad de garantizar condiciones adecuadas de movilidad, accesibilidad y seguridad vial, conforme a los lineamientos establecidos en la normatividad colombiana aplicable al desarrollo de infraestructura vial urbana y al mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Actualmente, los tramos viales objeto de intervención presentan deterioro funcional y estructural debido a la inexistencia de pavimento, deficiencias en la conformación de la estructura de soporte y ausencia de

sistemas adecuados de drenaje superficial, generando afectaciones en la movilidad vehicular y peatonal. Estas condiciones ocasionan pérdida de capacidad portante de la vía, formación de baches, erosión del material granular y acumulación de aguas lluvias, especialmente durante temporadas de alta precipitación, disminuyendo los niveles de servicio y transitabilidad.

La problemática descrita contraviene los principios establecidos en la Ley 105 de 1993, mediante la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte y la infraestructura vial, señalando la responsabilidad del Estado de garantizar infraestructura adecuada para la movilidad y el desarrollo territorial. Asimismo, se enmarca en lo dispuesto en la Ley 388 de 1997, relacionada con el ordenamiento territorial, la cual establece la necesidad de promover infraestructura vial adecuada como soporte del desarrollo urbano y mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de la población.

Adicionalmente, el proyecto contribuye al cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley 1801 de 2016 (Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana), relacionadas con la protección del espacio público y la garantía de condiciones seguras para la circulación de peatones y vehículos. La intervención también se encuentra alineada con los principios de accesibilidad y seguridad vial definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en las políticas públicas orientadas a la reducción de riesgos asociados a infraestructura vial deficiente.

Desde el componente técnico, la construcción del pavimento permitirá mejorar las condiciones estructurales y funcionales de los corredores intervenidos mediante la implementación de una estructura de pavimento diseñada conforme a las condiciones geotécnicas y de tránsito de la zona, aumentando la vida útil de la infraestructura y reduciendo los costos de mantenimiento y operación vehicular. Asimismo, la ejecución de obras complementarias de drenaje contribuirá al adecuado manejo de escorrentías superficiales, evitando procesos de saturación de la subrasante y deterioro prematuro de la estructura vial.

La materialización del proyecto permitirá fortalecer la conectividad interna del municipio de Santa Catalina, optimizar los tiempos de desplazamiento y facilitar el acceso de la población a servicios de salud, educación, comercio y atención de emergencias, promoviendo el desarrollo económico y social del territorio. En consecuencia, la intervención constituye una necesidad prioritaria de inversión pública orientada al cierre de brechas en infraestructura vial y al mejoramiento integral de las condiciones de movilidad y calidad de vida de la comunidad beneficiada.

Lote No. 5.

MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS EN CONCRETO MR 41 (ESTAMPADO) EN LA CALLE DE LA LOGIA Y CALLE DE LAS DAMAS, EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

De acuerdo con los diagnósticos del municipio, se evidencia que las existe un bajo nivel de movilidad vehicular en las vías de la zona urbana del municipio de Magangué, específicamente en la calle de La Logia y calle de Las Damas; esto debido a que durante la construcción de algunas de estas vías no se consideraron las especificaciones técnicas, existe drenaje superficial insuficiente, baja periodicidad y calidad en el mantenimiento, y deterioro de la superficie de rodadura; lo cual ocasiona deterioro en el paisaje urbano del municipio, una disminución de la imagen favorable del municipio por parte de la comunidad y los visitantes, por lo cual las inversiones por concepto de turismo se ven afectadas, igualmente, debido al mal estado de las vías, hay daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público; y un incremento en el gasto de mantenimiento vehicular, lo que conlleva al bajo desarrollo socio-económico de la zona y la prolongación de las brechas de desigualdad.

En los últimos años el departamento de Bolívar ha venido realizando inversiones en mejoramiento de vías tanto en el área urbana como el área rural. Si bien son ciertas la falta de óptimas condiciones de los suelos y los constantes flujos vehiculares, dificultan la eficiente movilidad y transitabilidad vehicular y peatonal, también se requiere de acciones programadas, eficientes y priorizadas respecto a la recuperación integral de los ejes viales urbanos que requieran intervención.

La necesidad que se presenta se manifiesta en la exigencia de la ejecución de obras urgentes que mejoren la red vial del Municipio de Magangué, es por ello que desde la Gobernación de Bolívar se pretende dar solución en orden de prioridades al estado de las vías, solucionando los inconvenientes que se presentan.

Problema Central.

Bajo nivel de movilidad vehicular en las vías de la zona urbana del municipio de Magangué, departamento de Bolívar.

Magnitud actual del problema.

Tiempo promedio de desplazamiento en momentos de alto flujo vehicular en los tramos viales a intervenir: 15 min/km.

Antecedentes.

Siendo de conocimiento público e institucional el proceso de deterioro que presentan las vías urbanas del municipio de Magangué lo que afecta la movilidad, la salud de vecinos y transeúntes, lo cual se constituye en un factor de deterioro de la seguridad municipal precisamente por la dificultad o imposibilidad de acceso de las autoridades aún en motocicletas. Las administraciones municipales de Magangué han venido haciendo algunas intervenciones en materia de los aspectos antes mencionados, sin embrago, los logros han sido escasos y la realidad es que Magangué carece de buenas vías urbanas que permitan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos por lo que se hace necesario continuar y mejorar los resultados obtenidos por las administraciones pasadas.

En el municipio de Magangué, Bolívar se han adelantado la construcción de obras infraestructura como son: Mejoramientos y/o construcción de pavimentos de vías urbanas, canalización de agua lluvias y/o corrientes naturales, limpieza de caños naturales, etc. Es por ello que se considera que el municipio de Magangué cuenta con la experiencia necesaria para acometer los trabajos establecidos para el proyecto.

Justificación.

El proyecto se justifica por las siguientes razones:

Con la construcción del pavimento rígido del sector en mención de la cabecera municipal, se habilita un corredor importante para la movilidad del municipio de Magangué y permite el desplazamiento seguro de los transeúntes a igual que a la fuerza pública para garantizar la seguridad en el cuadrante.

Con las obras mencionadas el Municipio de Magangué avanzará en la solución de unas de las problemáticas que más aqueja a sus comunidades en términos generales, atendiendo de forma puntual sectores de importancia como medio ambiente, salud pública e infraestructura para el desarrollo.

La selección de las calles La Logia y Las Damas como objeto de intervención prioritaria responde a su carácter de vías conectoras e integradoras con la megaobra del nuevo Malecón del Río Magdalena.

Actualmente, estas vías presentan un estado de obsolescencia estructural y abandono de mantenimiento que amenaza la funcionalidad del nuevo desarrollo ribereño. La intervención no solo resuelve un problema histórico de movilidad y saneamiento hidráulico para los residentes, sino que consolida el circuito vial, turístico y comercial indispensable para absorber el nuevo flujo vehicular de Magangué, transformando un sector de alto riesgo de deterioro urbano en la principal fachada de desarrollo del municipio.

El proyecto de obra al cual se le realizará interventoría corresponde a: **MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS Y VIAS TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE ARJONA, MAGANGUE, BARRANCO DE LOBA Y SANTA CATALINA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.**

Este se encuentra publicado en la plataforma SECOP II.

A continuación, se presentan los datos del proceso al cual se realizará interventoría:

Objeto del Proceso de Selección de Obra: MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS Y VIAS TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE ARJONA, MAGANGUE, BARRANCO DE LOBA Y SANTA CATALINA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

Número de Proceso: **LIC-SIC-011-2026**

Recomendaciones:

Enlace SECOP II:
https://www.colombiacompra.gov.co/secop/consulte-en-el-secop-ii

Recomendaciones:

a) Ingresar al Enlace arriba relacionado.
b) Digitar en Entidades Estatales GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR
c) En el campo “Numero de Proceso”, digitar el consecutivo del proceso de obra ya enunciado.

En el campo “Numero de Proceso”, digitar el consecutivo del proceso de obra ya enunciado

2.1 Alcance

Las actividades a ejecutar en el contrato de INTERVENTORIA están establecidas en el Manual de Interventoría del Departamento de Bolívar, vigente, o el que lo modifique o sustituya, el pliego de condiciones, anexo técnico y apéndice socio ambiental.

Para cumplir con el objetivo contractual el Interventor deberá realizar el control de la construcción de las obras, dando estricto cumplimiento a lo establecido en las Especificaciones técnicas para este proyecto.

Las obligaciones del interventor están establecidas en el Manual de Interventoría.

Para el presente proceso de selección las actividades que se van a ejecutar son las siguientes:

Lote No. 1.

MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

El proyecto corresponde al mejoramiento en pavimento rígido de la vía terciaria que comunica el municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid, jurisdicción del municipio de Magangué, departamento de Bolívar, mediante la construcción de una estructura de pavimento de concreto hidráulico sobre el corredor vial existente, complementada con la adecuación y elevación del terraplén (dique carreteable) que sirve como soporte de la vía.

La intervención comprende aproximadamente 4,25191 km de vía terciaria rural y tiene como finalidad mejorar las condiciones de transitabilidad, incrementar la capacidad estructural del corredor, garantizar la conectividad permanente entre las comunidades y disminuir la vulnerabilidad frente a eventos de inundación.

Se requiere caracterizar 4,25116 km, del tramo vial.

Caracterización de la vía existente

La vía objeto del proyecto corresponde a una vía terciaria rural, utilizada principalmente para la movilización de habitantes, productos agrícolas, ganaderos y vehículos de carga liviana y media.

Actualmente el corredor presenta:

• Calzada en afirmado con deterioro generalizado.
• Deficiencias en la capacidad estructural.
• Presencia de deformaciones superficiales.
• Sectores con pérdida de material granular.
• Encharcamientos durante temporadas de lluvia.
• Baja capacidad de drenaje.
• Afectación por inundaciones debido a la insuficiente altura del terraplén existente.
• Limitaciones para la circulación segura y continua durante todo el año.

Estas condiciones generan elevados costos de operación vehicular, tiempos prolongados de desplazamiento y dificultades para el transporte de personas, bienes y servicios.

Características técnicas de la solución

La alternativa contempla la construcción de una estructura de pavimento rígido compuesta por:

• Longitud aproximada: 4,25191 km.
• Ancho de calzada: 5,00 m.
• Pavimento de concreto hidráulico con módulo de rotura MR = 3,8 MPa.
• Espesor de losa: 20 cm.
• Subbase granular Clase C de 20 cm de espesor.
• Pendiente transversal del 2 %.
• Bordillos de confinamiento en concreto reforzado f´c= 21 MPa
• Juntas longitudinales y transversales con barras de amarre y pasajuntas.
• Señalización horizontal y vertical conforme al Manual de Señalización Vial.

• Obras de drenaje superficial para el adecuado manejo de las aguas lluvias

Lote No. 2.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN PAVIMENTO RÍGIDO Y OBRAS DE DRENAJE EN LA CARRERA 48 CON CALLE 60, LA CARRERA 49 CON CALLE 53 Y LA VÍA DE ACCESO A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA MARÍA EUGENIA VELANDIA, MUNICIPIO DE ARJONA, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

El proyecto contempla el mejoramiento de la infraestructura vial existente en los tramos correspondientes a la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia (CEMEV), localizados en la zona urbana del municipio de Arjona, departamento de Bolívar, con una longitud total aproximada de 1,55 kilómetros.

La intervención comprende la recuperación de las condiciones funcionales y estructurales de la infraestructura vial existente mediante la ejecución de obras preliminares, demolición y retiro de elementos deteriorados, conformación y mejoramiento de la subrasante, instalación de geotextil y material granular seleccionado, construcción de la estructura de pavimento rígido en reemplazo de la superficie de rodadura deteriorada, adecuación y construcción de bordillos, andenes y demás elementos de espacio público asociados, así como la implementación de la señalización horizontal y vertical conforme a la normatividad vigente.

Como parte integral del proyecto, se ejecutarán las obras de drenaje y alcantarillado requeridas para el manejo adecuado de las aguas lluvias y residuales, incluyendo la instalación de tuberías, construcción de pozos de inspección (manholes), registros domiciliarios y conexiones necesarias. Estas intervenciones tienen como finalidad controlar las infiltraciones y el escurrimiento superficial que actualmente afectan la estabilidad de la estructura del pavimento, contribuyendo a preservar su capacidad estructural, prolongar su vida útil y garantizar condiciones adecuadas de movilidad y transitabilidad.

Las obras se desarrollarán con base en los estudios y diseños aprobados, contemplando además las actividades de localización y replanteo topográfico, manejo ambiental, implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), control de calidad, interventoría, señalización temporal durante la ejecución y entrega final de la infraestructura para su puesta en servicio.

Con la ejecución del proyecto se espera mejorar las condiciones de movilidad vehicular, reducir los tiempos de desplazamiento, incrementar la seguridad vial, disminuir los costos de operación y mantenimiento de los vehículos y fortalecer la conectividad de los sectores intervenidos, garantizando una solución integral y sostenible para la infraestructura vial urbana del municipio de Arjona.

Lote No. 3.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR.

La alternativa seleccionada consiste en el mejoramiento de (2.72 km) de vías urbana en diferentes calles, mediante pavimento rígido.

Se realizarán las siguientes actividades: Preliminares, excavaciones, subbases y rellenos, estructura pavimento, señalización.

El proyecto contempla la construcción de pavimento rígido en diferentes calles de la cabecera municipal de Barranco de Loba, con el propósito de mejorar las condiciones de movilidad vehicular y peatonal, optimizar la conectividad urbana y contribuir al desarrollo social y económico del municipio. Las obras incluyen actividades preliminares, movimiento de tierras, conformación de la estructura de pavimento, construcción de andenes, señalización vial y reposición de redes de agua potable existentes, garantizando una intervención integral de la infraestructura vial urbana.

En el componente de pavimento rígido se ejecutarán actividades de excavación y conformación de la explanación, mejoramiento de subrasante mediante material granular compactado, instalación de subbase granular y conformación de rellenos para andenes. Posteriormente, se construirá una estructura de pavimento en concreto hidráulico MR-38, complementada con acero de refuerzo, bordillos de concreto, juntas de construcción y sellado, así como andenes peatonales en concreto reforzado. Estas actividades permitirán dotar las vías intervenidas de una estructura durable y adecuada para soportar las condiciones de tránsito urbano y las características geotécnicas de la zona.

Adicionalmente, el proyecto contempla la implementación de señalización vial horizontal y vertical mediante la instalación de señales reglamentarias, preventivas e informativas, así como demarcación vial con pinturas acrílicas reflectivas y aplicación de microesferas, con el fin de mejorar la seguridad vial y la organización del tránsito en las vías intervenidas. Paralelamente, se realizará la reposición y optimización de redes de agua potable afectadas por las obras, incluyendo excavaciones manuales, rellenos técnicos, instalación de tuberías PVC de diferentes diámetros, acometidas domiciliarias y accesorios hidráulicos, garantizando la continuidad y adecuado funcionamiento del sistema de acueducto urbano.

La ejecución integral de estas obras permitirá mejorar las condiciones de accesibilidad, seguridad, saneamiento y calidad de vida de la población beneficiada, reduciendo problemas asociados al deterioro vial, encharcamientos, polvo y afectaciones a las redes de servicios públicos, fortaleciendo así la infraestructura urbana y la funcionalidad de la cabecera municipal

Lote No. 4.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR.

El proyecto corresponde a la construcción de pavimento rígido mediante losa de concreto hidráulico de 20 cm de espesor, sobre una estructura conformada por 15 cm de subbase granular clase C y 15 cm de mejoramiento con material seleccionado, conforme a los criterios establecidos en las especificaciones técnicas del Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

El proyecto contempla la ejecución de las actividades necesarias para el mejoramiento de la infraestructura vial en sectores del municipio, mediante la construcción de pavimento y obras complementarias que permitan optimizar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial de la población beneficiada.

El alcance del proyecto comprende la intervención de cinco (5) tramos viales mediante la ejecución de actividades preliminares, movimiento de tierras, conformación de subrasante, construcción de estructura de pavimento conforme a las especificaciones técnicas y condiciones de diseño establecidas para el proyecto. Asimismo, incluye la implementación de obras hidráulicas y de drenaje superficial requeridas para garantizar el adecuado manejo de aguas lluvias y la protección de la estructura vial.

Dentro del alcance se contempla igualmente la ejecución de actividades asociadas a la señalización vial, control de tránsito, manejo ambiental y demás obras complementarias necesarias para garantizar la funcionalidad y correcta operación de las vías intervenidas.

El proyecto incluye además las actividades de localización y replanteo, suministro y transporte de materiales, utilización de maquinaria y equipos, así como la supervisión e interventoría técnica, administrativa, financiera y ambiental de las obras ejecutadas.

La intervención permitirá mejorar las condiciones de transitabilidad vehicular y peatonal, reducir los tiempos de desplazamiento y fortalecer la conectividad entre sectores residenciales, comerciales e institucionales del municipio de Santa Catalina, Bolívar.

Lote No. 5.

MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS EN CONCRETO MR 41 (ESTAMPADO) EN LA CALLE DE LA LOGIA Y CALLE DE LAS DAMAS, EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

El proyecto contempla la construcción en concreto MR 41 (Estampado) de 1.009,98 kilómetros de vías urbanas del Municipio de Magangué, departamento de Bolívar en donde se logrará intervenir las calles de La Logia y calle de Las Damas los siguientes tramos:

- Tramo de via 01 calle de las damas - entre el K0 + 000 y el K0 + 385,33 mts
- Tramo de via 02 calle de la logia - entre el K0 + 000 y el K0 + 400,00 mts
- Intersecciones y Boca-calles 224,65 mts

El proyecto incluye obras de pavimento en concreto MR 41(280kg/cm2) espesor placa 20 cm incluye refuerzos en acero de 60000 p.s.i. - junta de dilatación - sello en poliuretano de alto desempeño y cordón de espuma, bordillo en concreto 3000 psi (210kg/cm2) ancho 0,15 mts - Alto 0,20 mts (arriba de pavimentos), incluye acero de refuerzo de 420 Mpa, anden en concreto 3000 psi (210kg/cm2) ancho variable - espesor placa 10 cms, estampado de concreto de Placas de pavimento y andenes, reparación de redes de alcantarillado (redes destruidas durante la ejecución de la obra, puntos críticos, boca calles y cruces de redes existentes).
La selección de las calles La Logia y Las Damas como objeto de intervención prioritaria responde a su carácter de vías conectoras e integradoras con la megaobra del nuevo Malecón del Río Magdalena.

Actualmente, estas vías presentan un estado de obsolescencia estructural y abandono de mantenimiento que amenaza la funcionalidad del nuevo desarrollo ribereño. La intervención no solo
resuelve un problema histórico de movilidad y saneamiento hidráulico para los residentes, sino que consolida el circuito vial, turístico y comercial indispensable para absorber el nuevo flujo vehicular de Magangué, transformando un sector de alto riesgo de deterioro urbano en la principal fachada de desarrollo del municipio.

Todos los estudios y diseños del proyecto fueron realizados según la normativa vigente, la cual está establecida según los lineamientos de INVIAS.

2.2 Localización

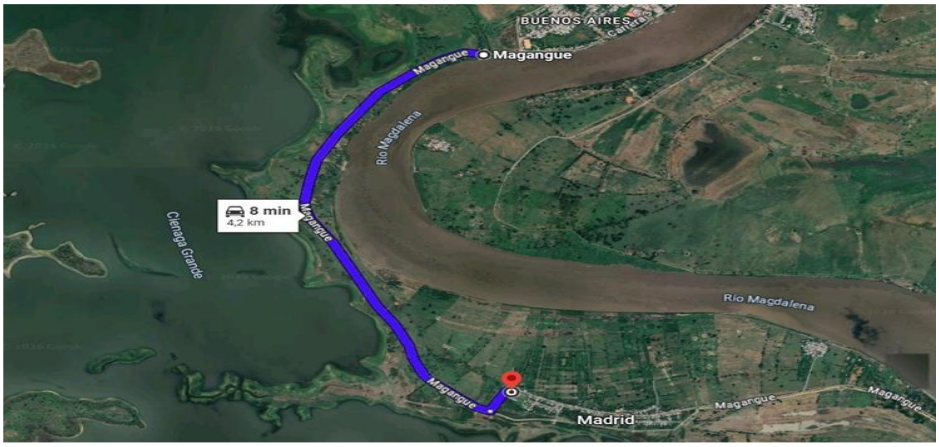
Lote No. 1.

MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

El proyecto se ejecutará en la intercomunicación terrestre de la vía que comunica la Cabecera del Municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid en el Municipio de Magangué.

Tabla de coordenadas inicio y fin del Tramo vial

COORDENADAS MAGNA SIRGAS OESTE		
DESCRIPCION	**NORTE**	**ESTE**
INICIO	1511678,8235	925535,3050
FIN	1508782,2169	925683,6339





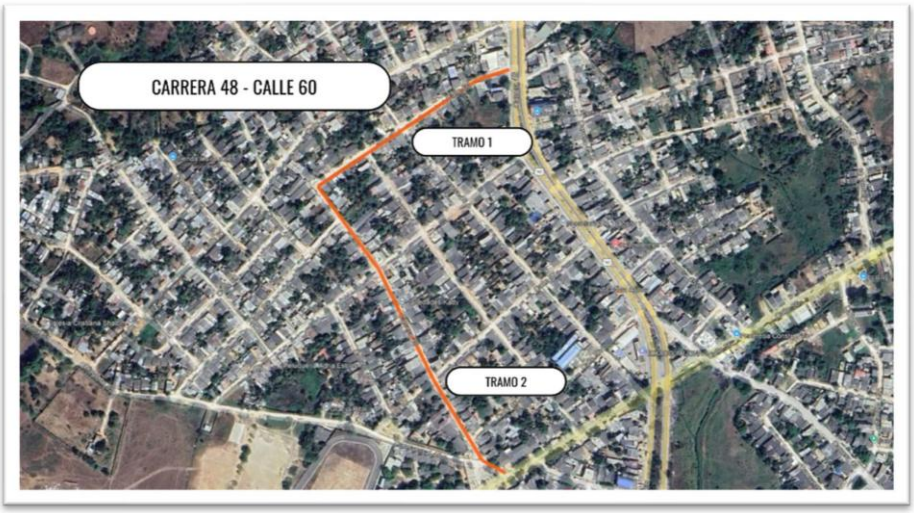


Lote No. 2.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN PAVIMENTO RÍGIDO Y OBRAS DE DRENAJE EN LA CARRERA 48 CON CALLE 60, LA CARRERA 49 CON CALLE 53 Y LA VÍA DE ACCESO A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA MARÍA EUGENIA VELANDIA, MUNICIPIO DE ARJONA, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

El proyecto se ejecutará en los tramos correspondientes a la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia (CEMEV), en el municipio de Arjona.

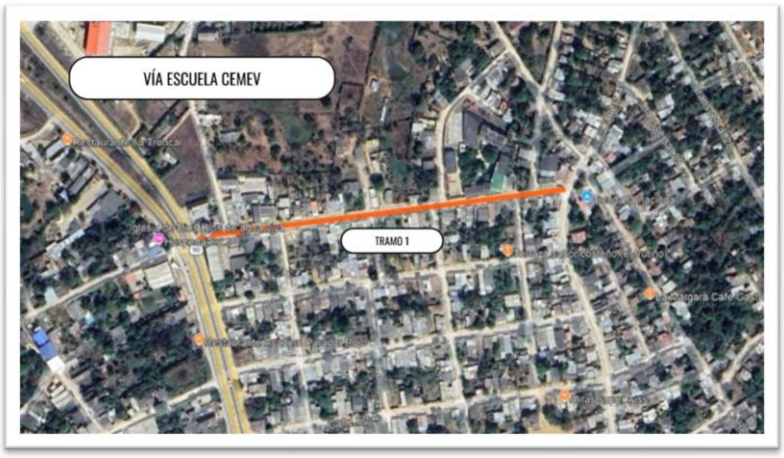
 Carrera 48 – Calle 60



 Carrera 49 – Calle 53



 Vía Escuela Cemev



TRAMO				INICIO X	INICIO Y
CARRERA 48 - CALLE 60	ID – 03.1	L = 720 m	INICIO	10°15'46.55"N	75°21'6.67"O
			FIN	10°15'41.84"N	75°21'14.52"O
	ID – 03.2		INICIO	10°15'41.84"N	75°21'14.52"O
			FIN	10°15'29.80"N	75°21'7.15"O
CARRERA 49 - CALLE 53	ID – 07.1	L = 488 m	INICIO	10°15'26.12"N	75°21'12.30"O
			FIN	10°15'18.18"N	75°21'8.17"O
	ID – 07.2		INICIO	10°15'18.17"N	75°21'8.17"O
			FIN	10°15'19.61"N	75°21'1.36"O
VÍA ESCUELA CEMEV	ID - 17	L = 326 m	INICIO	10°15'59.25"N	75°21'8.65"O
			FIN	10°16'1.87"N	75°20'58.33"O

Lote No. 3.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR.

El proyecto se ejecutará en el casco urbano del Municipio de Barranco de Loba.

El alcance del proyecto comprende los siguientes tramos viales:

LOCALIZACIÓN	LONGITUD	ANCHO CALZADA	ANDENES	SENTIDO
CALLE 9 ENTRE CR4 Y CR2	280,00	4,50	0,50 a Ambos Lados	DOBLE
CALLE 8C ENTRE CR2 Y CR1L	240,00	4,50	0,50 a Ambos Lados	DOBLE
CALLE 8B ENTRE CR4 Y CR1L	510,00	4,50	0,50 a Ambos Lados	DOBLE
CALLE 8A ENTRE CR4 Y CR1L	510,00	4,50	0,50 a Ambos Lados	DOBLE
CALLE 8 ENTRE CR4 Y CR1L	510,00	4,50	0,50 a Ambos Lados	DOBLE
CALLE 7A ENTRE CR4 Y CR1L	510,00	4,50	0,50 a Ambos Lados	DOBLE
CARRERA 1L ENTRE CALLE 7A Y 8C	160,00	4,50	0,50 a Ambos Lados	DOBLE



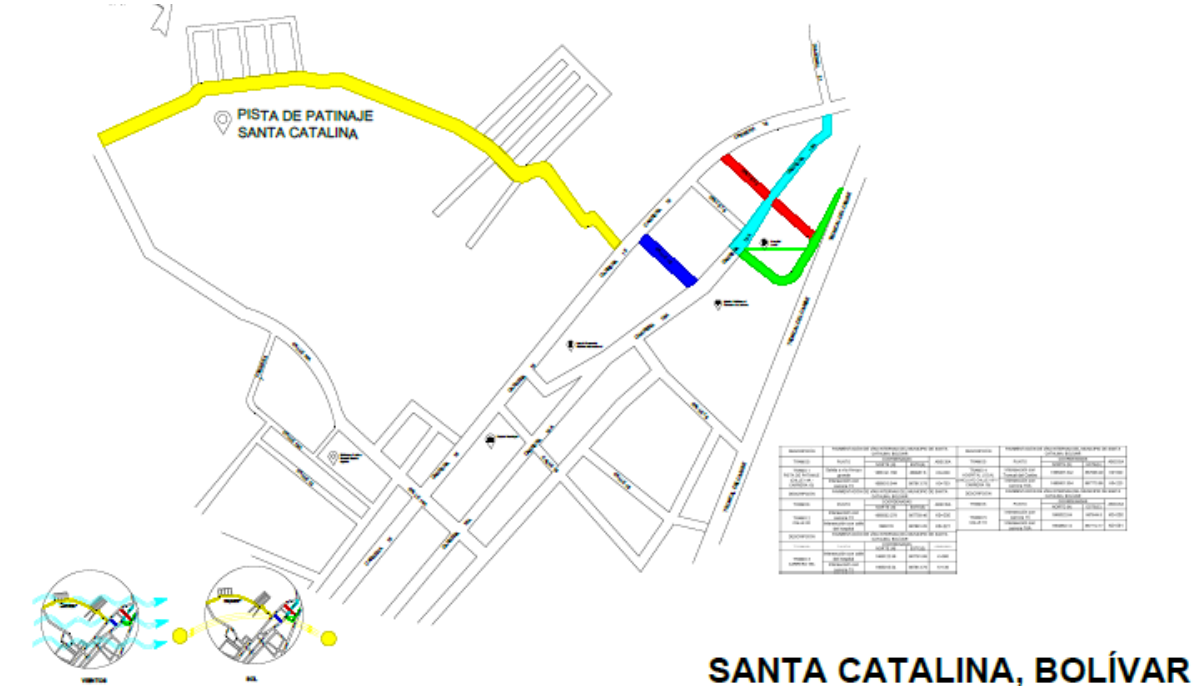
Lote No. 4.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR.

El proyecto se ejecutará en el casco urbano del municipio de Santa Catalina, departamento de Bolívar.

La intervención contempla la pavimentación de cinco (5) tramos viales priorizados dentro del perímetro urbano municipal, seleccionados de acuerdo con las necesidades de movilidad, conectividad y condiciones actuales de transitabilidad identificadas por la administración municipal y la comunidad beneficiaria.

Los tramos objeto de intervención corresponden a vías urbanas de competencia del municipio, localizadas en sectores residenciales y de circulación vehicular y peatonal, donde actualmente se presentan deficiencias en la superficie de rodadura, afectaciones por escorrentías superficiales, presencia de material granular suelto y dificultades de accesibilidad, especialmente durante temporadas de lluvia. La localización específica de los tramos a intervenir, incluyendo identificación vial, abscisados, coordenadas y planos de ubicación, se encuentra contenida en los estudios, diseños y planos constructivos que hacen parte integral de los anexos técnicos del proyecto.





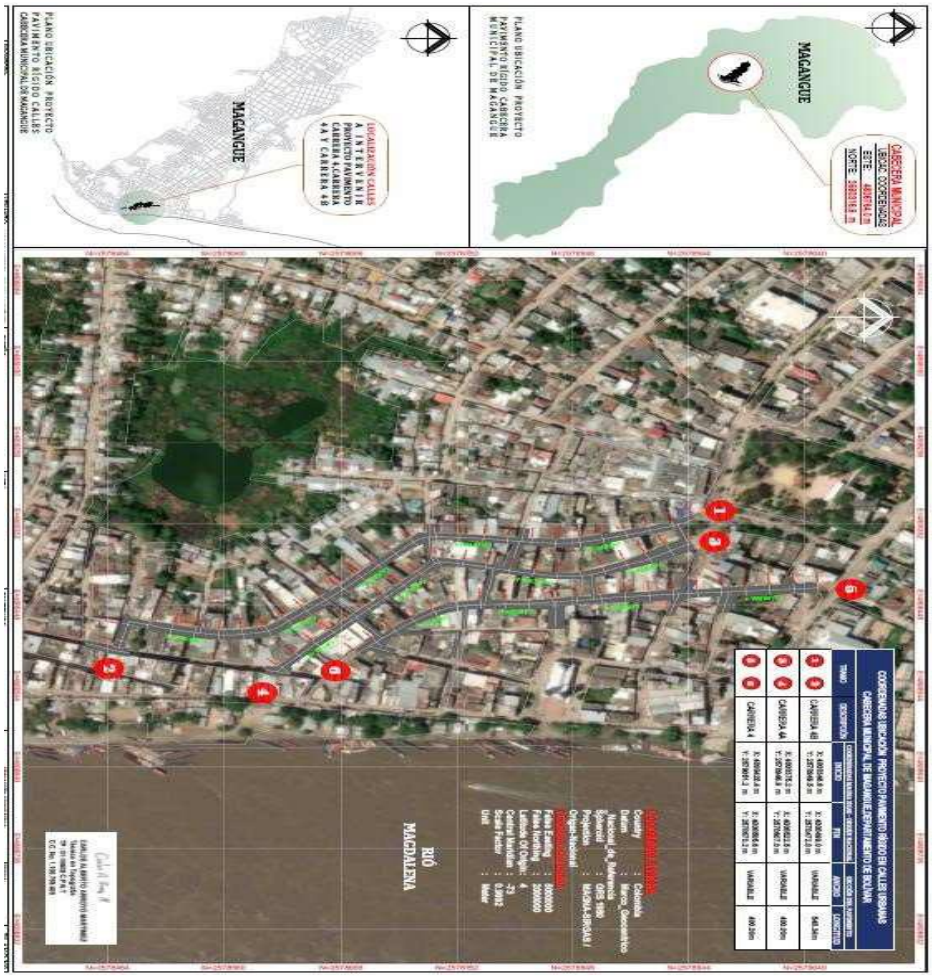


Lote No. 5.

MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS EN CONCRETO MR 41 (ESTAMPADO) EN LA CALLE DE LA LOGIA Y CALLE DE LAS DAMAS, EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

El proyecto se ejecutará en la calle de las Damas y en la calle de la Logia en el Municipio de Magangué.

1) Tramo de vía 01 calle de las damas - entre el K0 + 000 y el K0 + 385,33 mts
2) Tramo de vía 02 calle de la logia - entre el K0 + 000 y el K0 + 400,00 mts



3 PRINCIPALES ACTIVIDADES POR EJECUTAR DE LA INTERVENTORÍA

Las actividades que deberá cumplir el interventor para el proyecto de infraestructura son las siguientes:

El alcance del proyecto objeto del presente Concurso es adelantar la **INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS Y VIAS TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE ARJONA, MAGANGUE, BARRANCO DE LOBA Y SANTA CATALINA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.**

Revisión, aprobación a los ajustes, modificación y/o implementación de diseños.

Todos los demás documentos contractuales de obra pública derivada.

Las mediciones de las cantidades de obra realmente ejecutadas en la obra y aprobadas por la Interventoría, son de exclusiva responsabilidad del Contratista de Obra y del Interventor. Estas mediciones deben desarrollarse detalladamente y servirán como soporte a la respectiva pre-acta y acta mensual de obra, y serán incluidas en los respectivos informes de Interventoría. El contenido y características de los informes mensuales debe ser de acuerdo con lo establecido en el Manual de Interventoría vigente, no obstante, lo anterior, la interventoría se obliga a presentar los informes que requiera el Departamento.

El alcance de la interventoría que se pretende contratar consiste en desarrollar las actividades de seguimiento y control integral del contrato de obra, en el proyecto definido.

Adicionalmente el INTERVENTOR, deberá acoger el MANUAL DE INTERVENTORÍA, en donde se desarrollan metodologías, formatos y procedimientos dirigidos a orientar las actividades de vigilancia, control, asesoría y coordinación en los contratos.

Las especificaciones técnicas de las actividades de obra de cada proyecto y/o contrato de obra, se desarrollarán teniendo en cuenta los Requerimientos Técnicos establecidos por las Entidades públicas designadas para la ejecución. El interventor deberá realizar su labor de seguimiento a las principales actividades y/u obras a ejecutar por parte del(os) CONTRATISTA(S) DE OBRA, cuyo principal objetivo es atender las necesidades dentro del alcance de los recursos presupuestales según corresponda.

Para cumplir con el objeto y metas contractuales, las actividades que ejecutará el INTERVENTOR están establecidas en el Manual de Interventoría vigente.

Sin limitarse a lo anterior, el Interventor debe cumplir sus obligaciones derivadas de las Leyes 80 de 1993 y 1474 de 2011 y demás que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

4 PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven del presente proceso es el establecido en la sección 1.1. del Pliego de Condiciones, el cual se contará en la forma prevista en el “Anexo 5 – Minuta del Contrato de Interventoría”.

El plazo estimado para la ejecución del presente contrato será el siguiente:

Número de lote o segmento	Objeto del proyecto, lote o segmento	Plazo del contrato
1	INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR	18 Meses
2	INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN PAVIMENTO RÍGIDO Y OBRAS DE DRENAJE EN LA CARRERA 48 CON CALLE 60, LA CARRERA 49 CON CALLE 53 Y LA VÍA DE ACCESO A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA MARÍA EUGENIA VELANDIA, MUNICIPIO DE ARJONA, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR	5 Meses
3	INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR	10 Meses
4	INTERVENTORIA INTEGRAL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR	7 Meses
5	INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS EN CONCRETO MR 41 (ESTAMPADO) EN LA CALLE DE LA LOGIA Y CALLE DE LAS DAMAS, EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR	10 Meses

El plazo del contrato se contará a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de actividades del contrato, la cual solo se suscribirá previo cumplimiento de los requisitos de ejecución del contrato, o su equivalente “inicio de ejecución” en la plataforma SECOP II.

5 FORMA DE PAGO

La forma de pago es por precios unitarios.

En contraprestación por las actividades ejecutadas, la Entidad reconocerá al Interventor el pago de acuerdo con el avance de ejecución del Contrato de Interventoría.

El pago al Interventor se efectuará dentro de los (30) días hábiles siguientes a la presentación de la factura y acompañada del acta de recibo suscrita por el supervisor designado para el recibo a satisfacción de las actividades y de la certificación de encontrarse al día con los aportes al Sistema de la Seguridad Social y Parafiscales, de conformidad con lo señalado en el parágrafo 1 del artículo 23 de la Ley 1150 de 2007.

Parágrafo 1. El supervisor solo aprobará el pago final de aquellas actividades que sean comprobables y efectivamente soportadas y que, en consecuencia, hayan sido debidamente ejecutadas por el Interventor.

Para causar el pago final del contrato, el Interventor deberá acreditar que se encuentra a paz y salvo con la totalidad de proveedores, subcontratistas y empleados que haya utilizado en la ejecución de las actividades contratadas. La entrega de dichos soportes deberá adjuntarse con la correspondiente factura so pena de ser rechazada.

Para los pagos a Contratistas se seguirán los procedimientos y formatos establecidos para tal fin.

El contratista para cada factura deberá presentar el pago de los impuestos cancelados de acuerdo a la liquidación de la TESORERÍA DEPARTAMENTAL y las pólizas debidamente aprobadas y vigentes de acuerdo a lo señalado en el Contrato.

La totalidad de la documentación requerida deberá ser presentada por el contratista al supervisor dentro de los cinco (05) días siguientes a la fecha de corte o según lo establecido contractualmente.

En forma previa a la autorización de cada pago el Contratista deberá acreditar el cumplimiento en los aportes relativos al Sistema de Seguridad Social Integral y de obligaciones parafiscales (salud, riesgos profesionales, pensiones, aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje). El DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR no se responsabilizará por la demora en el pago al Contratista y/o Contratistas, cuando ella fuere provocada por encontrarse incompleta la documentación que sirva de Soporte para el trámite de las facturas y no se ajuste a cualquiera de las condiciones establecidas en el presente Contrato.

En caso de que el contratista esté obligado a facturar electrónicamente, deberá presentar la factura electrónica validada previamente por la DIAN, como requisito necesario para el pago, conforme a las disposiciones señaladas en el Decreto 358 del 5 de marzo de 2020, en concordancia con lo dispuesto en la Resolución 0042 del 5 de mayo de 2020 y demás normas que los modifiquen, complementen o sustituyan.

La entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al interventor cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el contrato.

La entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

El interventor deberá acreditar para cada pago derivado del contrato, que se encuentran al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los propios del Sena, ICBF y Cajas de Compensación Familiar, cuando corresponda.

ANTICIPO

Para el presente proceso de selección la entidad no ha contemplado la entrega de anticipo.

En atención al objeto del contrato y las implicaciones de su ejecución, la entidad requiere que el futuro contratista demuestre autonomía financiera y de organización que le permita la ejecución sin que medie desembolsos para la iniciación de las actividades contratadas, toda vez que los trámites para desembolsos de pagos anticipados o anticipos requieren de una programación financiera ligada al Plan Anualizado de Caja (PAC) de la Entidad.

En conclusión, la forma de pago no contempla la entrega de los recursos en calidad de anticipo atendiendo a la Disponibilidad de PAC de la Entidad, por lo tanto, el futuro contratista deberá tener un flujo de caja amplio y suficiente con el fin de apalancar tanto la parte administrativa como la parte operativa que garanticen la correcta ejecución del contrato.

6 DOCUMENTOS O INSUMOS QUE ENTREGARÁ LA ENTIDAD PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El Interventor deberá realizar lo necesario y suficiente en orden a conocer, revisar y estudiar completamente los estudios y diseños que la Entidad entregue al Contratista de obra para la ejecución de las obras objeto de la Interventoría, en caso de aplicar. En consecuencia, finalizado el plazo previsto por la Entidad para la revisión de los estudios y diseños [cuando aplique, o si contempla etapa de actualización], si el Contratista de obra no se pronuncia en sentido contrario, se entiende que ha aceptado los estudios y diseños presentados por la Entidad y asume la responsabilidad de los resultados para la implementación de los mismos y la ejecución de la obra contratada, con la debida calidad, garantizando la durabilidad, resistencia, estabilidad y funcionalidad de tales obras; los cuales serán objeto de seguimiento y vigilancia por el Interventor. El Interventor se pronunciará y emitirá concepto sobre las eventuales modificaciones que proponga el Contratista de obra, para consideración de la Entidad contratante.

Cualquier modificación y/o adaptación y/o complementación que el Contratista pretenda efectuar a los estudios y diseños de la obra deberán ser tramitadas por este último para aprobación de la Entidad, previo concepto de la Interventoría. Para tal fin, la Entidad le concederá al Contratista de obra unos plazos razonables para ejecutar dichas tareas, situación que será parte del seguimiento, control, vigilancia y aprobación por parte de la Interventoría.

Es importante manifestar que la responsabilidad de los consultores que realizaron los estudios y diseños se establece según el amparo de calidad del servicio, siempre y cuando esté vigente dicho amparo. Por tal motivo, la Entidad analizará si es procedente la modificación y/o adaptación y/o actualización y/o complementación de los diseños realizados; y en caso de ser necesario algún ajuste, la obligación y responsabilidad se encuentra asociada al Contratista de obra y la verificación en el Interventor.

7 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL Y EQUIPOS DEL INTERVENTOR

Para analizar la información del personal del Interventor se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a) Los soportes académicos y de experiencia de los perfiles que están descritos en el Anexo Técnico serán verificados por la entidad una vez se suscriba el respectivo contrato y será prerrequisito para la orden de inicio.

b) Si el Interventor ofrece dos (2) o más profesionales para realizar actividades de un mismo cargo, cada uno de ellos deberá cumplir los requisitos exigidos en los Pliegos de Condiciones para el respectivo cargo. Un mismo profesional no puede ser proporcionado para dos (2) o más cargos diferentes en los cuales supere el cien por ciento (100 %) de la dedicación requerida para este Proceso de Contratación.

c) El Interventor deberá informar la fecha a partir de la cual los profesionales ofrecidos ejercen legalmente la profesión de conformidad con lo señalado en el Pliego de Condiciones. El requisito de la tarjeta o certificado profesional se puede suplir con el registro de que trata el artículo 18 del Decreto 2106 de 2019, o según las regulaciones aplicables para cada profesión.

d) Las certificaciones de experiencia de los profesionales deben ser expedidas por la persona natural o jurídica con quien se haya establecido la relación laboral o de prestación de servicios.

e) En la determinación de la experiencia y la formación académica de los profesionales serán aplicables las equivalencias detalladas en la “Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal” y los lineamientos contenidos en esta.

f) La Entidad aplicará las equivalencias mencionadas en la "Matriz 4 – Lineamientos de requisitos del personal" para verificar el cumplimiento de la formación académica y la experiencia mínima exigida al equipo de trabajo (Personal Clave Evaluable), de acuerdo con los perfiles requeridos en este Anexo. En todo caso, la Entidad podrá aplicar estas equivalencias a los demás profesionales requeridos en el proyecto de interventoría que no hayan sido objeto de puntuación.

g) La Entidad podrá solicitar en cualquier momento al Interventor los documentos que permitan acreditar el valor y el pago correspondiente de cada uno de los profesionales empleados para el desarrollo del objeto contractual y que estén acorde con el valor de los honorarios definidos a la fecha de ejecución del contrato, en el caso en el cual sea establecida una remuneración de referencia.

h) El Interventor es responsable de verificar que los profesionales propuestos que se vincularán al proyecto tengan la disponibilidad real para ejecutarlo, así como el cumplimiento de los requisitos de formación y experiencia.

i) El Interventor se obliga a que los profesionales estén disponibles (físicamente o a través de medios digitales) de acuerdo con el porcentaje de dedicación exigido para cada profesional, so pena de aplicar las sanciones contractuales.

j) La Entidad se reserva el derecho de exigir el reemplazo o el retiro de cualquier Contratista o trabajador vinculado al contrato, sin que ello conlleve a mayores costos para ella, detallando las razones que justifican la solicitud de dicho cambio, el cual deberá ser reemplazado por uno que cumpla con los requisitos establecidos para tal cargo.

El personal relacionado será contratado por el Interventor y su costo debe incluirse dentro de la estructura de costos de la oferta, que fue definida al presentar la propuesta en el "Formulario 1 – Propuesta Económica del contrato". Se aclara que los perfiles que hacen parte del Personal Clave Evaluable deben cubrir todo el plazo de ejecución del proyecto indistintamente de su porcentaje de dedicación. Para los demás perfiles profesionales, en caso de que la Entidad los requiera deberán estar disponibles, según su porcentaje de dedicación, con el fin de lograr el cumplimiento del objeto contractual y las obligaciones derivadas del Interventor, para lo cual se podrá hacer uso de medios virtuales.

7.1. Personal Clave Evaluable

El Personal Clave Evaluable es el definido en el Pliego de Condiciones, el cual es susceptible de acreditación de puntaje bajo las condiciones establecidas en dicho documento, y al que le serán aplicables las condiciones de verificación de experiencia definidas en este documento.

Lote 1.

- Un (1) Director de Interventoría.
- Un (1) Residente de Interventoría.
- Un (1) Especialista en Vias

Perfil No.	# de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	% Dedicación (mensual)	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)

1	Uno (1)	Director de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Posgrado en gerencia de proyectos o Gerencia e interventoría de obras civiles Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado.	50	10 años	4 años
2	Un (1)	Residente de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	N/A	100	4 años	2 años
3	Un (1)	Especialista en Vías	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Infraestructura vial o pavimentos o transporte para proyectos de construcción e interventoría Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado	20		

Lote 2.

- Un (1) Director de Interventoría.
- Un (1) Residente de Interventoría.
- Un (1) Especialista en Vías y Pavimentos

Perfil No.	# de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	% Dedicación (mensual)	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Uno (1)	Director de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Posgrado en gerencia de proyectos o Gerencia e interventoría de obras civiles Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado.	100	10 años	4 años
2	Un (1)	Residente de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	N/A	100	4 años	2 años
3	Un (1)	Especialista en Vías y Pavimentos	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Vías y o Pavimentos y o Diseño Geométrico Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado	100	6 años	2 años

Lote 3.

- Un (1) Director de Interventoría.
- Un (1) Residente de Interventoría.
- Un (1) Especialista en Diseño de Vías Urbanas, transito y transporte

Perfil No.	# de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	% Dedicación (mensual)	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Uno (1)	Director de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Posgrado en gerencia de proyectos o Gerencia e interventoría de obras civiles Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado.	30	10 años	4 años
2	Un (1)	Residente de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	N/A	100	4 años	2 años
3	Un (1)	Especialista en Diseño de Vías Urbanas, transito y transporte	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Diseño de Vías Urbanas, Tránsito y Transporte o Diseño, Construcción y Conservación de vías. Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado.	30	6 años	2 años

Lote 4.

- Un (1) Director de Interventoría.
- Un (1) Residente de Interventoría.

Perfil No.	# de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	% Dedicación (mensual)	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Uno (1)	Director de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Posgrado en gerencia de proyectos o Gerencia e interventoría de obras civiles Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado.	100	10 años	4 años
2	Un (1)	Residente de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	N/A	100	4 años	2 años

Lote 5.

- Un (1) Director de Interventoría.
- Un (1) Residente de Interventoría.
- Un (1) Especialista Estructural

Perfil No.	# de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	% Dedicación (mensual)	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)

1	Uno (1)	Director de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Posgrado en gerencia de proyectos o Gerencia e interventoría de obras civiles Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado.	30	10 años	4 años
2	Un (1)	Residente de Interventoría	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	N/A	100	4 años	2 años
3	Un (1)	Especialista Estructural	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado entre alguna de las siguientes alternativas: Estructuras o Diseño Estructural Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado	15	6 años	2 años

7.2. Personal Mínimo Requerido Adicional al Clave Evaluable

El personal mínimo requerido para la ejecución del Contrato de Interventoría, y adicional al Clave Evaluable indicado en el Pliego de Condiciones, corresponde al relacionado a continuación:

Lote 1.

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Un (1)	Profesional SST	Profesional en salud ocupacional, Profesional en ciencias de la salud o en seguridad y salud en el trabajo	N/A	2 años	1 año
2	Una (1)	Trabajadora social	Profesional de las ciencias sociales y humanas tales como ; sociología, Psicología , economía , ciencias políticas, pedagogía, antropología, derecho y /o trabajo social.	N/A	2 años	1 año
3	Un (1)	Topógrafo	Técnico, tecnólogo o profesional en topografía o afines	N/A	2 años	1 año

Lote 2.

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Uno (1)	Profesional Ambiental	Ingeniero ambiental	N/A	4	2
2	Uno (1)	Auxiliar Administrativo	Técnica y/o estudiante de primeros semestres de carreras administrativas.	N/A	2	0
3	Uno (1)	Gestor Social	Profesional o técnico en áreas como Trabajo Social, Psicología, Sociología o carreras afines,	N/A	2	1
4	Uno (1)	Profesional en Seguridad y salud en el trabajo	Profesional en salud ocupacional, Profesional en	N/A	2	1

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
			ciencias de la salud o en seguridad y salud en el trabajo			
5	Dos (2)	Cuadrilla Topográfica: 1 topógrafo y 1 cadenero	Técnico, tecnólogo o profesional en topografía o afines / Bachiller	N/A	2	0

Lote 3.

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Un (1)	Profesional SISO	Profesional en Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) o Salud Ocupacional con licencia vigente en SST	N/A	2 años	1 año
2	Una (1)	Trabajadora social	Profesional de las ciencias sociales y humanas tales como ; sociología, Psicología , economía , ciencias políticas, pedagogía, antropología, derecho y /o trabajo social.	N/A	2 años	1 año
3	Un (1)	Especialista en ingeniería de sistemas hídricos urbanos	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado en ingeniería de sistemas hídricos urbanos o en ingeniería de recursos hídricos	6 años	2 años
4	Un (1)	Especialista en Geotecnia	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transporte y Vías	Posgrado en Geotecnia o en áreas afines.	6 años	2 años
5	Un (1)	Topógrafo	Técnico, tecnólogo o profesional en topografía o afines	N/A	2 años	1 año
6	Un (1)	Cadenero	Bachiller	N/A	2	0
7	Una (1)	Secretaria	Técnica, tecnóloga o	N/A	2	0

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
			estudiante de tercer semestre en secretariado, carreras administrativas			

Lote 4.

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Un (1)	Profesional SISO	Profesional en Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) o Salud Ocupacional con licencia vigente en SST	N/A	2 años	1 año
2	Un (1)	Contador	Profesional en Contaduría Publica	N/A	2 años	1 año

Lote 5.

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
1	Un (1)	Profesional SISO	Profesional en Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) o Salud Ocupacional con licencia vigente en SST	N/A	2 años	1 año
2	Una (1)	Trabajadora social	Profesional de las ciencias sociales y humanas tales como ; sociología, Psicología , economía , ciencias políticas, pedagogía, antropología, derecho y /o trabajo social.	N/A	2 años	1 año
3	Un (1)	Ingeniero Hidráulico	Título profesional entre alguna de las siguientes alternativas: Ingeniería civil o Hidráulica o afines	Posgrado en ingeniería hidráulica o Recursos hídricos urbanos o Hidrosistemas	6 años	2 años
4	Un (1)	Topógrafo	Técnico, tecnólogo o profesional en	N/A	2 años	1 año

Perfil No.	Cantidad de profesionales	Cargo	Título Profesional	Título de Posgrado	Experiencia General (años mínimos)	Experiencia Específica (años mínimos)
			topografía o afines			
5	Un (1)	Cadenero	Bachiller	N/A	2	0
6	Una (1)	Secretaria	Técnica, tecnóloga o estudiante de tercer semestre en secretariado, carreras administrativas	N/A	2	0
7	Un (1)	Auxiliar Contable	Técnico, tecnólogo en Contabilidad o estudiante de Contaduría Pública a partir de sexto semestre.	N/A	2	0
8	Un (1)	Conductor	Bachiller con licencia C2 o C3 vigente,	N/A	2	0

El personal relacionado anteriormente es el personal operacional y profesional mínimo requerido para la ejecución del proyecto, en la medida que corresponde al personal que la Entidad estableció en la etapa de planeación para el cumplimiento del contrato.

Para cada uno de los profesionales mencionados se deberá anexar fotocopia de la tarjeta profesional y/o certificado de vigencia y antecedentes expedido por el consejo profesional competente de acuerdo con la regulación aplicable en la materia. El requisito de la tarjeta profesional se puede suplir con el registro de que trata el artículo 18 del Decreto-Ley 2106 de 2019. Los estudios de posgrado que se exijan como requisito mínimo se acreditarán mediante copia de los diplomas respectivos o certificado de obtención del título correspondiente. Además, la Entidad podrá solicitar las certificaciones laborales que permitan verificar la información relacionada en los Anexos. Para cada uno de los profesionales se debe aportar la información exigida.

7.3. Maquinaria y condiciones técnicas vinculadas al proyecto para seguimiento o implementación del Interventor

El Interventor deberá verificar que el Contratista de obra mantenga en las condiciones requeridas y/o ofertadas en los distintos frentes de obra la maquinaria vinculada al proyecto, en niveles óptimos y cumpliendo con lo requerido por la Entidad.

8 EXAMEN DEL SITIO DE LA OBRA A VIGILAR

Es responsabilidad del Proponente conocer la ubicación y situaciones particulares donde será adelantada la labor de Interventoría de la obra. Asimismo, deberá vigilar e informarse sobre la forma y características del sitio, las condiciones ambientales y sociales del área de influencia, las cuales debe considerar para las labores de Interventoría propias del seguimiento al desarrollo y manejo ambiental del proyecto, en especial cuando se establezca presencia de minorías étnicas, caso en el que debe asegurarse de hacer el seguimiento al cumplimiento del Contratista de obra con la normativa especial que rige para la explotación de recursos naturales en jurisdicción de los territorios legalmente constituidos y, en general,

sobre todas las circunstancias que puedan afectar o influir en el cálculo del valor de su propuesta y las condiciones particulares del proyecto desde el rol del Interventor.

De igual forma, por parte de la Entidad se resaltan los siguientes aspectos a tener en consideración por parte de los interesados:

9 SEGUIMIENTO A LAS OBRAS PROVISIONALES

El Interventor deberá vigilar, controlar, y conceptuar sobre las siguientes labores realizadas por el Contratista de obra según disponga la Entidad.

Durante su permanencia en la obra serán a cargo del Contratista, la Construcción, Mejoramiento y Conservación de las obras provisionales o temporales que no forman parte integrante del proyecto, tales como Vías provisionales, Vías de acceso y Vías internas de explotación a las fuentes de materiales así como: las obras necesarias para la recuperación morfológica cuando se haya explotado por el Contratista a través de las autorizaciones temporales; y todas aquellas que considere necesarias para el buen desarrollo de los trabajos, cercas, oficinas, bodegas, talleres y demás edificaciones provisionales con sus respectivas instalaciones, depósitos de combustibles, lubricantes y explosivos, de propiedades y bienes de la Entidad o de terceros que puedan ser afectados por razón de los trabajos durante la ejecución de los mismos y, en general, toda obra provisional relacionada con los trabajos. Todas estas labores deberán ser objeto de vigilancia y seguimiento por parte del Interventor.

En caso de que sea necesario, el Contratista de obra dispondrá de las zonas previstas para ejecutar la obra y la obtención de lotes o zonas necesarias para construir sus instalaciones, las cuales estarán bajo su responsabilidad. El Interventor será el encargado de su seguimiento y verificación.

Adicionalmente, correrán por cuenta del Contratista de obra los trabajos necesarios para no interrumpir el servicio en las Vías públicas usadas por él o en las Vías de acceso cuyo uso comparta con otros Contratistas, las cuales deberán ser entregadas en iguales o mejores condiciones, por lo cual deberá existir un registro fotográfico previo a la utilización y a la finalización de las labores para constatar dicho estado, labor que será vigilada por el Interventor.

El Contratista de obra deberá tener en cuenta el costo correspondiente a los permisos y a las estructuras provisionales que se requieran cuando, de conformidad con el proyecto cruce o interfiera corrientes de agua, canales de desagüe, redes de servicios públicos, etc. En el caso de interferir redes de servicios públicos, estos costos serán reconocidos mediante aprobación de precios no previstos, incluidos en las correspondientes actas de obra aprobadas por el Interventor. Para lo anterior deberá tramitar la aprobación de los precios no previstos del proyecto ante el ordenador del gasto, y en los casos que se requiera el permiso ante la autoridad competente. Situación que será vigilada y supervisada por el Interventor.

A menos que se hubieran efectuado otros acuerdos, el Contratista de obra deberá retirar todas las obras provisionales a la terminación de los trabajos y dejar las zonas en el mismo estado de limpieza y orden en que las encontró. Asimismo, será responsable de desocupar en su totalidad las zonas que le fueron suministradas para las obras provisionales y permanentes. Sobre el particular, el Interventor deberá cerciorarse que se cumplieron las consideraciones aquí establecidas, y que las obras complementarias cuenten con su vigilancia y control según corresponde para el Interventor.

10 SEÑALIZACIÓN Y MANUAL DE IMAGEN A VERIFICAR POR EL INTERVENTOR

De ser necesario, según los Estudios Previos, están a cargo del Contratista de obra todos los costos requeridos para instalar y mantener la Señalización de obra y las vallas informativas, la iluminación nocturna y demás dispositivos de seguridad y de comunicación y coordinación en los términos definidos por las autoridades competentes, situación de estricta verificación por parte de la Interventoría.

La Entidad y la Interventoría deberán tener presente para proyectos de infraestructura de transporte vial, lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 115 de la Ley 769 de 2002 o la norma que lo modifique, complemente o sustituya el cual indica: *"PARÁGRAFO 2º. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta".*

11 SEGUIMIENTO A PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES POR PARTE DEL INTERVENTOR

El interventor deberá asegurar la indemnidad del Departamento de Bolívar por concepto de cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, como de los requerimientos formulados por las Autoridades Ambientales competentes por causa de las actividades del proyecto e impactos generados en su Área de influencia. Así mismo, deberá efectuar el seguimiento y control de los permisos, licencias y autorizaciones necesarios para la ejecución del contrato que se encuentran a cargo del contratista de obra, los cuales se encuentran contenidos en el Apéndice Ambiental del Proceso de Obra Pública, cuyo cabal cumplimiento deberá ser vigilado por el Interventor.

El interventor dará cumplimiento a las obligaciones ambientales contenidas en el manual de interventoría y en los apéndices del pliego de condiciones del contrato de obra objeto de la presente interventoría.

12 NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO ENFOCADAS AL INTERVENTOR

1. Las hojas de vida del personal para el proyecto, deben allegarse en los Plazos establecidos en el Pliego de Condiciones del presente concurso de Méritos Abierto.

2. Se hará una reunión inicial con la participación de la Entidad, el contratista de obra y la interventoría, con el fin de tratar los aspectos pertinentes a la iniciación de la ejecución del proyecto.

3. En la medida en que se incorporen los diferentes profesionales y especialistas de la Interventoría, se deberá programar una reunión entre dichos profesionales o especialistas aprobados y su correspondiente par del Contratista de Obra, para coordinar y tratar el desarrollo de los respectivos aspectos técnicos del proyecto a ejecutar. De esta reunión se deberá elaborar la correspondiente acta.

4. Le corresponderá al Interventor vigilar y controlar las emergencias que se puedan presentar en los sitios que se encuentren dentro del objeto del contrato, las cuales deberán ser atendidas por el Contratista de Obra, para lo cual el Interventor definirá el tipo de intervención a ejecutarse y le solicitará por escrito al Contratista de Obra su ejecución, en caso de que se requieran de estudios adicionales éstos deberá realizarlos el Contratista y ser revisados y aprobados por la Interventoría; en todo caso el Contratista presentará los Análisis de Precios Unitarios No Previstos (incluidos los cálculos adicionales, si aplican) al Interventor para su revisión y aprobación, para posteriormente presentarlos a la entidad para la continuación del trámite pertinente.

5. El desglose de los Análisis de Precios Unitarios publicados en el SECOP II, son únicamente de referencia y constituyen una guía para que el proponente prepare su propuesta y los presente en el momento que la entidad le indique (para aprobación de la Interventoría y/o Departamento, según lo que aplique en el Manual de Interventoría vigente, o el que lo modifique o lo sustituya). Es deber del Interventor efectuar la revisión y aprobación de los Análisis de Precios Unitarios presentados por el Contratista de Obra, y verificar que los mismos contengan todo lo necesario y suficiente para llevar a cabo el ítem respectivo, en lo que respecta con equipos, materiales, transportes, mano de obra y costos indirectos, de conformidad con el alcance del proyecto y las Especificaciones Técnicas Aplicables. Le corresponde al Interventor mantenerse informado del trámite en el SECOP II referente al contrato de obra concerniente a esta Interventoría, con el fin de que presente una propuesta acorde con los requerimientos de este proceso de Interventoría y esté totalmente informado de los documentos a los cuales tiene que hacer su revisión y aprobación de conformidad con el Manual de Interventoría vigente, o el que lo modifique o lo sustituya.

7. El Contratista conjuntamente con el Interventor, una vez se otorgue la orden de iniciación del contrato, procederán a hacer una evaluación sobre el nivel de seguridad vial en el sector objeto del contrato con el fin de prever las medidas para tender a mejorar la seguridad vial, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte en el Plan Nacional de Seguridad Vial, siguiendo el Manual de Señalización vigente.

13 SEGUIMIENTO POR PARTE DEL INTERVENTOR

El Interventor presentará al supervisor respectivo, dentro de los plazos establecidos para cada uno de los siguientes requisitos, los documentos aplicables al proceso en particular.

El Interventor como parte de su seguimiento debe realizar informes periódicos para constatar las gestiones realizadas en cada uno de sus componentes que como mínimo contengan lo siguiente:

1. GENERALIDADES

1. Descripción general del Contrato de Obra.
2. Objeto del contrato.
3. Fechas de suscripción, cumplimiento de los requisitos de ejecución, plazo y valor con sus diferentes etapas, prórrogas, suspensiones y adiciones.
4. Directorio telefónico actualizado del personal profesional del Contratista, Interventoría y de la Entidad.

2. INFORMACIÓN LEGAL Y FINANCIERA

1. Garantías y vigencias de las mismas, adiciones, suspensiones y/o prórrogas.
2. Presentar el cuadro de control legal del Contratista y de la Interventoría (fechas de suscripción, Procesos de Contratación, entre otros)
3. Evaluación del cumplimiento de las obligaciones contractuales.
4. Programación del Plan Anual de Caja (PAC), si aplica.
5. Balance financiero del contrato y de la Interventoría.
6. Seguimiento al cuadro de control financiero presentado por el Contratista de obra.
7. Informe sobre el manejo del Anticipo y/o Pago Anticipado y anexos relacionados (En caso de haber sido entregado Anticipo y/o Pago Anticipado alguno).
8. Relación de las metas físicas a ejecutar con respecto al presupuesto disponible contractualmente. Informar cantidades y/o saldos faltantes o sobrantes dentro del proyecto para el cumplimiento de las metas físicas contractuales. Informar las cantidades y costos

referentes a ejecución de estudios, diseños y obras para redes de servicios públicos domiciliarios, en caso de aplicar.

9. Copia del acta de recibo parcial de obra, en caso de aplicar.

3. INFORMACIÓN TÉCNICA

1. Cronograma detallado del contrato aprobado por la Interventoría con su respectivo análisis a la fecha de corte.
2. Análisis del desempeño de las actividades incluidas en la ruta del Contrato de Obra de acuerdo con el Cronograma contractual aprobado por la Interventoría.
3. Descripción de los atrasos o adelantos de obra que se estén presentando, conforme al Cronograma contractual aprobado por la Interventoría. Relacionar las acciones solicitadas por el Interventor e implementadas por el Contratista y el seguimiento efectuado por el Interventor.
4. Cuadro sobre el estado del tiempo. Detallar las horas no trabajadas debido a condiciones climáticas que impidan la ejecución de las labores.
5. Reporte de daños a la infraestructura de servicios públicos indicando: ESP, ubicación, fecha y estado de pago a las ESP por parte del Contratista, en caso de ser procedente.
6. Planes de contingencia elaborados por el Contratista, aprobados por la Interventoría, que no afecten el plazo contractual, los cuales deben ser presentados a la Entidad.
7. Descripción de las medidas correctivas exigidas por la Interventoría en los aspectos técnicos, administrativos y legales que se están teniendo en cuenta, así como las medidas preventivas que deban implementarse para evitar futuros atrasos.
8. Descripción de las actividades desarrolladas durante el mes por el Contratista de obra y la Interventoría y su equipo de trabajo (director, residentes y especialistas).
9. Esquemas de avance físico de obra, planos de localización del proyecto, figuras, cuadros y demás información relevante relacionada con el avance del contrato.
10. Registro fotográfico georreferenciado del avance del proyecto tomando como puntos fijos y panorámica, de igual manera una breve descripción de la foto indicando localización, georreferenciación, aspectos relevantes y fecha. Durante la ejecución del contrato, la Interventoría debe presentar a la Entidad registros fotográficos por cada elemento de la infraestructura de transporte que haga parte del contrato, resaltando el antes y el después, en cada una de las fases del proyecto.
11. Presentar el avance físico por grupo de Vías, tramos, segmentos, o elementos que hagan parte del proyecto de infraestructura de transporte según sea el caso del proyecto.
12. Relación de los resultados y análisis de los ensayos de laboratorio y de campo, efectuados por el Contratista de obra y los ejecutados por la Interventoría como medio de comprobación o verificación, según las especificaciones técnicas aplicables.
13. Certificaciones de cumplimiento de calidad y especificaciones de materiales empleados durante el período, expedido por el representante legal de la Interventoría, expresando claramente el cumplimiento de las frecuencias de los ensayos de laboratorio de acuerdo con las especificaciones y el plan de inspección y ensayos de laboratorio.
14. Certificación de cumplimiento del plan de calidad por parte del Interventor y la correspondiente verificación al cumplimiento del plan de calidad del Contratista de obra, según lo ofertado por este en el aspecto de calidad en su propuesta.
15. Gestiones adelantadas por el Contratista y la Interventoría ante las ESP y otras entidades que tengan relación directa con la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.
16. Descripción de las actividades realizadas y calificación del componente del Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y desvíos empleados por el Contratista de obra, de acuerdo con los parámetros establecidos en el contrato y según los lineamientos de la autoridad de tránsito que rija en la ubicación del proyecto.

17. Descripción de obras adicionales y/o complementarias, valor y justificación de las mismas; relación de precios unitarios no previstos presentados por el Contratista de obra y aprobados por la Interventoría e indicar la modificación contractual realizada para su incorporación (en caso de aplicar). Además, mostrar su incidencia en el valor actual del contrato.
18. Informar sobre los ajustes, complementación, apropiación y/o actualización realizada por el Contratista a los diseños existentes entregados por la Entidad, de ser el caso, y la justificación de los mismos, debidamente aprobados y avalados por la Interventoría.
19. Relación de cantidades de obra que a la fecha no han sido recibidos por la Interventoría por no cumplir con los requisitos previstos para el recibo y pago de las mismas, mostrando su incidencia en el valor actual del contrato. Además, se deben enlistar las acciones correctivas propuestas, así como la respuesta por parte del Contratista de obra.
20. Reporte de producto no conforme, en el cual se deben incluir los ítems de pago que presentaron no conformidades en el mes, la fecha de identificación, la descripción de la no conformidad y una breve explicación de la acción a tomar. En este capítulo también se debe describir el seguimiento a las acciones adoptadas para el tratamiento de no conformes en el período anterior en caso de existir.
21. Copia del libro de obra (bitácora) del período reportado.
22. Copia de las actas de seguimiento desarrolladas en el período (comité y reuniones) debidamente suscritas por los participantes, Contratista, Interventor y Entidad.
23. Cuadro detallado de cantidades y valores ejecutados por tramo, grupo de elementos, o unidad funcional, o frente de obra, según sea el caso del proyecto de infraestructura de transporte; indicando valor pagado, número de acta en la que se pagó su ejecución parcial y verificación del consolidado y sumatoria final respecto al acta de recibo parcial de obra, en caso de existir. Como resumen del análisis consolidado, determinar los costos directos e indirectos por elemento, grupo de segmentos, tramos, frentes de obra, o según sea el caso del proyecto de infraestructura de transporte.

4. INFORMACIÓN SOCIAL

1. Descripción de las actividades del plan de acción de la Interventoría y verificación del plan de gestión social del Contratista. Debe incluir copia de los Anexos referentes a la gestión del Contratista requeridos en el contrato.
2. Observaciones y recomendaciones formuladas por la Interventoría. Descripción de los atrasos o adelantos o eventualidades que se estén presentando conforme al Plan de Gestión Social del Contratista aprobado por la Interventoría. Además, se deben relacionar las acciones correctivas propuestas, así como la respuesta por parte del Contratista.
3. Relación de recursos físicos empleados para el desarrollo del componente social del Contratista y de la Interventoría.
4. Calificación del componente de gestión social.

5. INFORMACIÓN AMBIENTAL Y SST

1. Informe mensual ambiental y SST de Interventoría a la etapa de obra (incluyendo el componente de maquinaria/equipo y vehículos), con sus respectivos soportes y análisis de los indicadores propuestos para cada uno de los programas desarrollados en el PIPMA.
2. Control de materiales y copia de los correspondientes certificados de adquisición de todos los materiales empleados en el mes dentro de la obra.

3. Control del aprovechamiento de los Residuos de Construcción y Demolición -RCD-.
4. Manejo de vegetación, si aplica para el contrato.
5. Listado de vehículos utilizados en el mes para la obra.
6. Relación del número de licencia ambiental y/o permiso ambiental y/o PIN ambiental.
7. Relación de los equipos y/o maquinaria utilizada por el Contratista donde se verifique el cumplimiento de las actividades descritas en el plan de mantenimiento presentado por el Contratista de obra y aprobado por la Interventoría.
8. Copia de la certificación de mantenimiento periódica de los baños móviles, anexando copia del permiso de vertimientos vigente expedido por la autoridad ambiental competente.
9. Resumen de las actividades realizadas por la Interventoría en cumplimiento del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, con sus respectivos soportes.
10. Informe de accidentes e incidentes de trabajo en el período tanto del Contratista de obra como del Interventor.
11. Afiliaciones y pagos del personal del Contrato de Obra al Sistema General de Seguridad Social Integral.
12. Certificación del revisor fiscal/contador público y representante legal del Contratista de obra (de acuerdo con la naturaleza de la misma) y Subcontratista, donde se exprese paz y salvo por concepto de pagos al Sistema General de Seguridad Social Integral y salarios que contenga como mínimo el número de los trabajadores que laboran en el Contrato de Obra y el periodo laborado.
13. Afiliaciones y pagos del personal del Contrato de Interventoría al Sistema General de Seguridad Social Integral.
14. Certificación del revisor fiscal/contador público y representante legal del Interventor (de acuerdo a la naturaleza de la misma) y Subcontratista, donde se exprese paz y salvo por concepto de pagos al Sistema General de Seguridad Social Integral y salarios que contenga como mínimo el número de los trabajadores que laboran en el Contrato de Obra y el periodo laborado.
15. Calificación del componente de gestión Ambiental y SST y fichas de seguimiento de labores ambientales.
16. Certificación expedida por la Interventoría donde exprese que se han revisado los documentos soporte de pagos salariales y del SGSSI remitidos por el Contratista de obra para el respectivo informe.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y del Contratista de obra sobre el componente técnico tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.
2. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente social tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.
3. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente ambiental y SST tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.
4. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente administrativo tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.

5. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente financiero tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.
6. Conclusiones, observaciones y recomendaciones de los especialistas de la Interventoría y el Contratista de obra sobre el componente legal tendientes a la solución de los inconvenientes presentados en el proyecto indicando los actores involucrados en cada caso.

14 DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES

El proponente deberá consultar los anexos, documentos, guías, apéndices, y/o documentos similares publicados con el proceso de selección de obra pública y el presente Concurso de Méritos Abierto, como parte de la información a tener en cuenta para la estructuración y presentación de su oferta.

En constancia se firma en el Distrito de Cartagena de Indias, a los 5 días del mes de octubre de 2026.

LAURA MELISSA CUADRO VITOLA
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR