Análisis Económico de Sector
Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015

De conformidad con lo, señalado en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, Gobernación de Bolívar, para conocer el sector relativo al objeto del presente proceso de contratación hizo el siguiente estudio.

1. SECTOR OBJETO DEL ESTUDIO

OBJETO: "MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS Y VIAS TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE ARJONA, MAGANGUE, BARRANCO DE LOBA Y SANTA CATALINA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR".

Número de lote o segmento	Objeto del proyecto, lote o segmento
1	MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR
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
3	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR
4	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR
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

1.1. Código UNSPSC.

De conformidad a la guía para la codificación de bienes y servicios del código estándar de productos y servicios de naciones unidas **UNSPSC**, se identifica que la necesidad de la entidad puede ser satisfecha a través de los siguientes segmentos:

Clasificación UNSPSC	Descripción
721410	Servicios de construcción de autopistas y carreteras
721411	Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura

1.2. ESPECIFICACIONES TECNICAS:

Las especificaciones técnicas se encuentran contenidas en anexo **ESPECIFICACIONES TECNICAS DE CONSTRUCCIÓN**, y demás documentos que hacen parte del proceso.

El presente estudio tiene como objeto el "**MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS Y VIAS TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE ARJONA, MAGANGUE, BARRANCO DE LOBA Y SANTA CATALINA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR."**

- Conocer las características fundamentales de las empresas que conforman el segmento del mercado que cuenta con la capacidad de suplir la presente necesidad de contratación por parte de la ENTIDAD.

- Determinar las variables financieras y técnicas que sirvan de base para estructurar el proceso de selección, garantizando la pluralidad de oferentes y su selección objetiva.

- Establecer los precios promedio del mercado y el presupuesto del servicio a contratar, tomando de referencia el análisis efectuado de los precios suministrados por parte del mercado.

Lo anterior en aras de que la ENTIDAD obtenga la mejor oferta económica y seleccione el contratista idóneo para suplir sus necesidades, mitigando el riesgo de incumplimiento por parte del contratista seleccionado.

De conformidad con lo, señalado en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, la ENTIDAD, para conocer el sector relativo al objeto del presente proceso de contratación hizo el siguiente estudio,

que según la guía de elaboración de Estudios del Sector GEES-Versión 2., la estructura de los estudios del sector, deberán comprender las siguientes áreas:

- Aspectos generales del Mercado;
- Comportamiento del Gasto Histórico o estudio de la demanda;
- Estudio de la oferta;
- Estudio del mercado.

Aplicando el Modelo de Abastecimiento Estratégico adoptado por la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, la ENTIDAD, procederá a abordar las condiciones generales del mercado, el análisis del escenario del sector relacionado con el bien, obra o servicio, relevante en el presento procesos de contratación.

1.3. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACIÓN.

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.

- **Objetivos del proyecto.**

  - **Objetivo General.**

Mejorar la intercomunicación terrestre de la vía terciaria que comunica la cabecera Municipal de Magangué con el corregimiento de Madrid jurisdicción del Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar.

  - **Objetivos Específicos.**

- Mejorar el estado de la vía terciaria que comunica la cabecera del Municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid en el Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar.
- Cumplir con las consideraciones técnicas de Construcción
- Mejorar el drenaje superficial.
- Garantizar el uso de materiales que cumplan con las especificaciones técnicas

- **Lugar de Ejecución**

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.

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.

- **Objetivos del proyecto**.

  - **Objetivo General**

Mejorar los niveles de movilidad del tránsito vehicular en la zona urbana del municipio de Arjona.

- **Objetivos Específicos.**

- Recuperar las condiciones funcionales y estructurales de las vías urbanas del municipio de Arjona.
- Optimizar el sistema de drenaje superficial en la zona urbana del municipio de Arjona.
- Garantizar un mantenimiento oportuno y de calidad en la red vial urbana del municipio de Arjona.
- Atender los puntos críticos de la infraestructura vial urbana del municipio de Arjona.

Lugar de Ejecución

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.

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.

- **Objetivos del proyecto de inversión.**

  - **Objetivo General.**

Mejorar la movilidad en diferentes calles de la cabecera municipal del municipio de Barranco de Loba.

  - **Objetivos Específicos**

- Mejorar la movilidad en diferentes calles de la cabecera municipal del municipio de Barranco de Loba.
- Mejorar la superficie de rodadura.
- Cumplir las consideraciones técnicas de construcción.

Lugar de Ejecución

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.

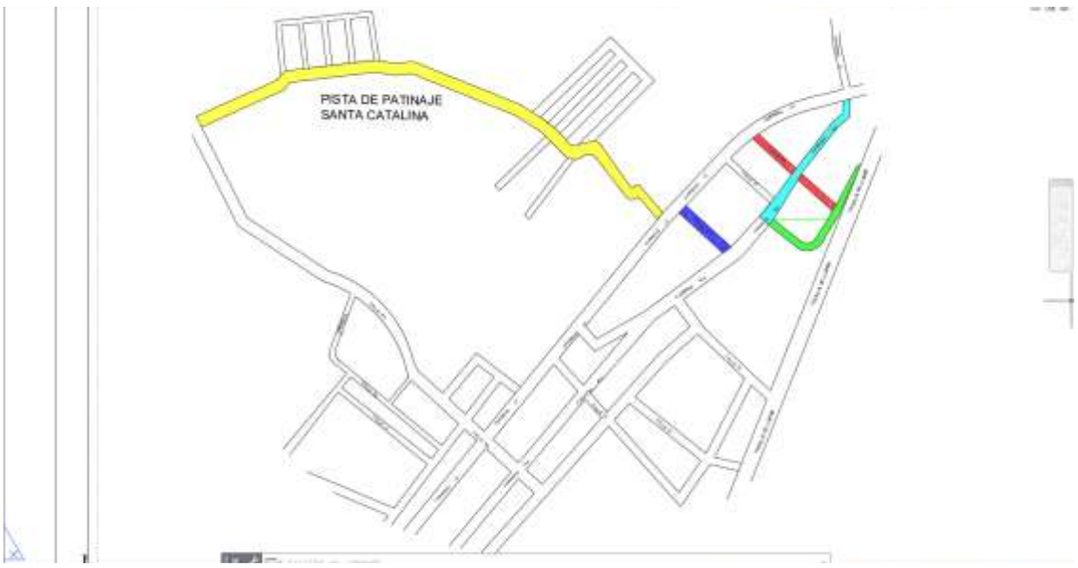
MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR.

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.

- **Objetivos del Proyecto**

  - **Objetivo General.**

Mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial en el municipio de Santa Catalina, Bolívar.

  - **Objetivos Específicos**

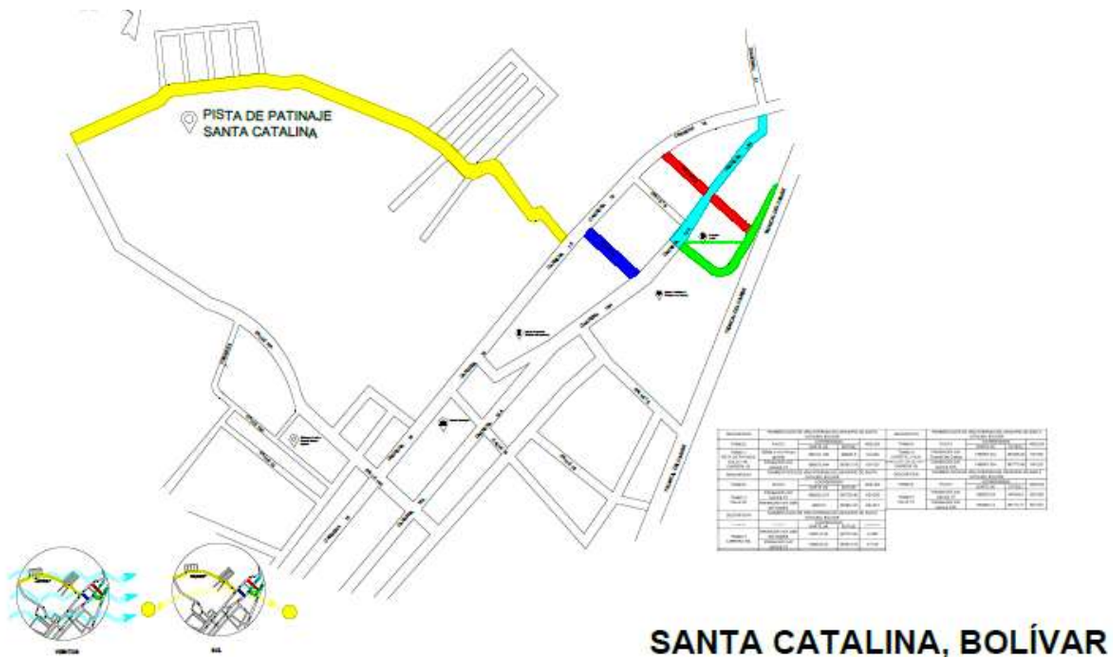
- Mejorar la infraestructura vial en el municipio de Santa Catalina, Bolívar.
- Mejorar las condiciones geotécnicas de la subrasante en los tramos viales objeto de intervención del municipio de Santa Catalina, Bolívar.
- Fortalecer las acciones de mantenimiento periódico de la infraestructura vial en los tramos objeto de intervención del municipio de Santa Catalina, Bolívar.
- Mejorar el drenaje superficial de las vías.

Lugar de Ejecución.

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.

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.

- **Objetivos del Proyecto**

  - **Objetivo General.**

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

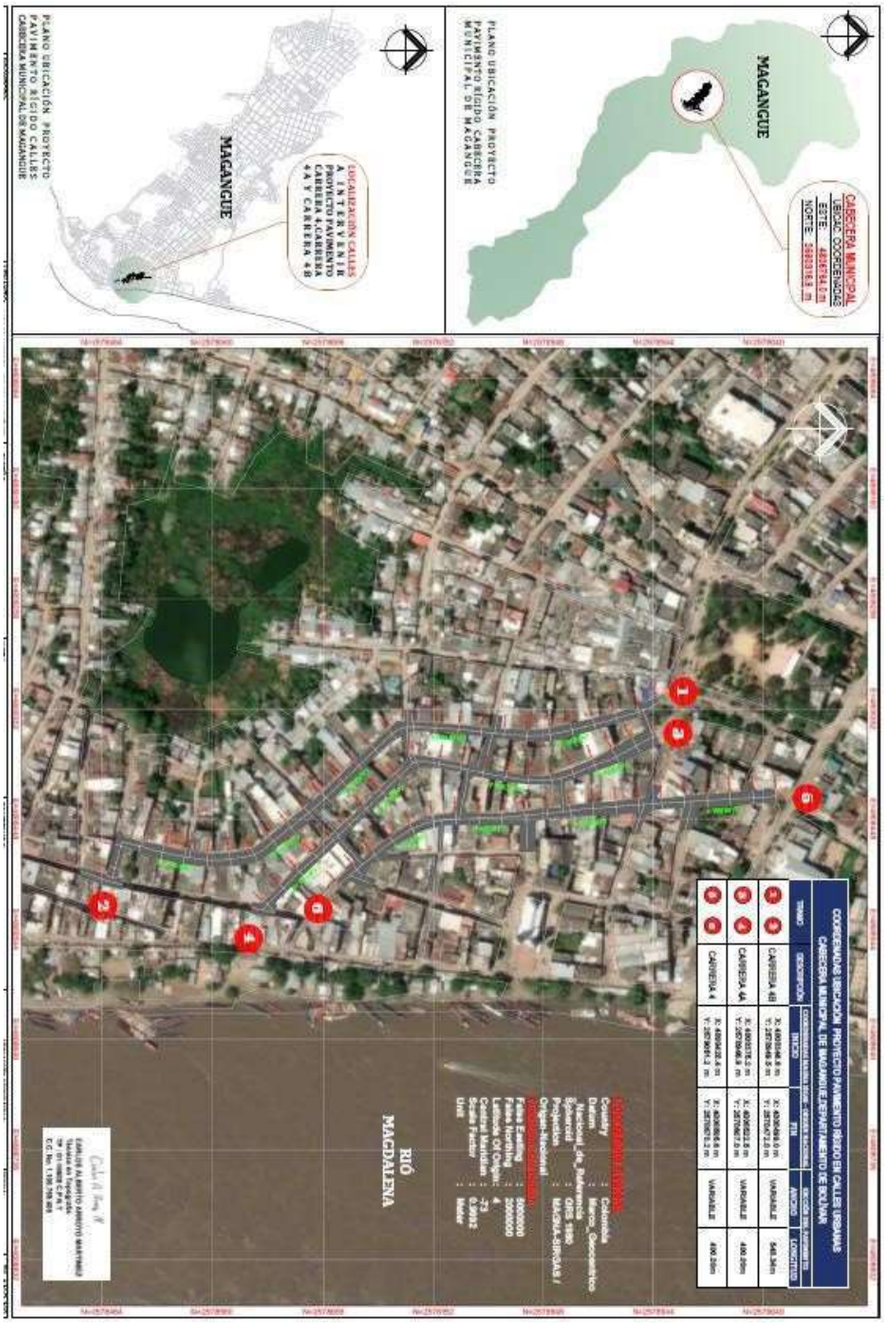
  - **Objetivos Específicos**

- Mejorar estado de las vías de la zona urbana del municipio de Magangué.
- Garantizar la construcción de vías con especificaciones técnicas.
- Mejorar y construir obras de drenajes.
- Aumentar la periodicidad de los mantenimientos.
- Mejorar la superficie de rodadura.

Lugar de ejecución.

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



1.3.1. ALCANCE DEL OBJETO Y ESPECIFICACIONES TECNICAS.

Especificaciones Esenciales del Objeto del Contrato:

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.

1.4. ANALISIS DE LA ECONOMIA COLOMBIANA.

Transcurridos los primeros cuatro meses del 2024, los principales indicadores empiezan a consolidar una tendencia que permite realizar inferencias sobre la dinámica esperada para lo que resta del año. Si se toma como punto de partida el cierre de 2023, los factores macroeconómicos siguen generando preocupación en torno a las condiciones para impulsar al sector de las edificaciones.

Al bajo crecimiento económico se suman las caídas en la inversión, deterioros en el mercado laboral, variaciones en precios que se mantienen por encima del rango meta del Banco de la República, y las tasas de interés que, a pesar de estarse moderando, siguen en niveles elevados. Si bien los factores mencionados aún persisten, se han alineado con las expectativas del mercado, lo cual genera un ambiente de mayor certidumbre.

Al respecto, la perspectiva de menores tasas de inflación a lo largo del año ha permitido que las entidades financieras puedan, en algunos casos, traer al presente las mejores condiciones generadas por las tasas de fondeo de largo plazo. No obstante, en ausencia de un plan de reactivación desde el Gobierno Nacional, la reactivación del sector de las edificaciones parece depender casi exclusivamente del comportamiento esperado de las tasas de interés.

2. CONTEXTO ECONÓMICO

El boletín de Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC), presenta información de 14 investigaciones, categorizadas en indicadores macroeconómicos, oferta, demanda y precios. Los indicadores de construcción se publican considerando las coberturas geográficas disponibles, a partir de las variaciones mensuales y anuales.

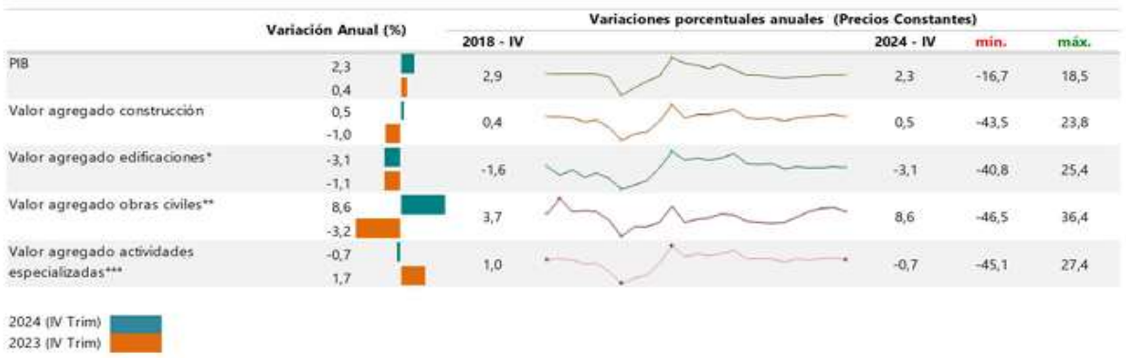
Estos indicadores permiten conocer el comportamiento y la evolución del sector de la construcción en el país, identificar el potencial de la actividad edificadora; cuantificar el total de metros aprobados para construcción y el volumen de recursos dirigidos a la misma. Adicionalmente, permiten determinar la evolución de la inversión en obras civiles y el cambio de los precios para la construcción de vivienda, de carreteras y puentes.
bol-IEAC-Itrim2024- INDICADORES ECONOMICOS SECTOR DE LA CONSTRUCCION JUNIO 2024.pdf

2.1. Indicadores Macroeconómicos del Sector de la Construcción

Producto Interno Bruto (PIB)

En el cuarto trimestre de 2024 (octubre – diciembre), el PIB a precios constantes aumentó en 2,3% con relación al mismo trimestre de 2023. Al analizar el resultado del valor agregado por grandes ramas de actividad, se observa un incremento en el valor agregado de la construcción de 0,5% en su variación anual, que se explica principalmente por el crecimiento del valor agregado de las obras civiles (8,6%). Por otro lado, el valor agregado de las edificaciones y el de las actividades especializadas decrecieron en -3,1% y -0,7% respectivamente.

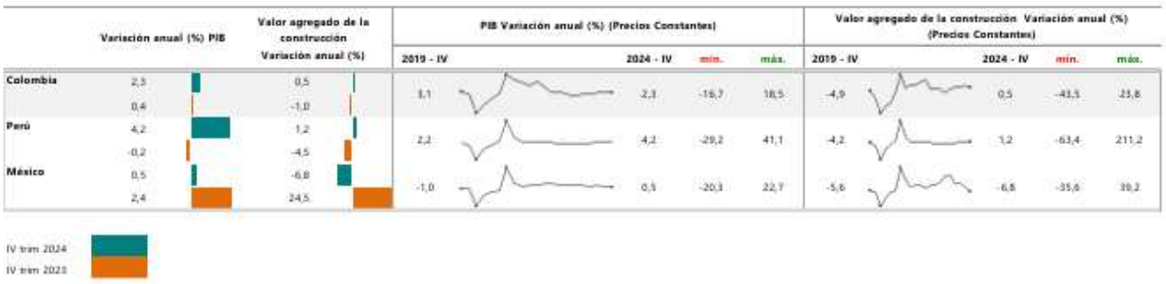
Gráfico 1 Variación anual del PIB total, valor agregado construcción y subsectores (precios constantes) 2018 – 2024pr (IV trimestre)



Fuente: DANE, Cuentas trimestrales. Pr: cifras provisionales
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.
* El valor agregado de edificaciones incluye construcción de edificaciones residenciales y no residenciales.
** Incluye construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.
*** A partir del primer trimestre del año 2018 se realiza cambio del año base a 2015 y se incorporan actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores).

Al analizar las cifras del Producto Interno Bruto (PIB), para el cuarto trimestre de 2024 (octubre – diciembre) frente al mismo periodo del año anterior para algunos países de América Latina, se observa que Perú registró el mayor crecimiento al presentar una variación de 4,2% seguido de Colombia que presentó un crecimiento de 2,3% y México que presentó un incremento de 0,5%. En lo referente al valor agregado de la construcción, se observa crecimiento con relación al mismo trimestre de 2024 para Perú de 1,2%, Colombia de 0,5% y en México se registró una variación de 6,8%.

Gráfico 2. PIB total, valor agregado de la rama construcción para algunos países de Latinoamérica. 2019 (IV trimestre) – 2024pr (IV trimestre)



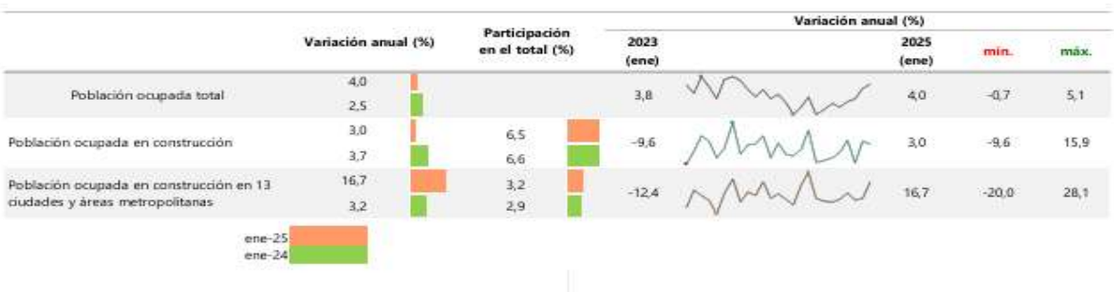
Fuente: DANE (Colombia),
INEGI (México), INEI (Perú).
Pr: Cifras provisionales
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.

Empleo

En enero de 2025, el número de ocupados en el total nacional fue 22.903 miles de personas. La Construcción como rama de actividad económica participó con el 6,5% de los ocupados. En enero de 2025, la población ocupada en el total nacional aumentó 4,0%, mientras que los ocupados en la rama de Construcción aumentaron 3,0% con respecto al mismo periodo del año anterior.

Para enero de 2025, 1.497 miles de personas estaban ocupadas en la rama de la Construcción; de estos el 49,2% estaban ubicados en 13 ciudades y áreas metropolitanas (736 miles de personas), que además presentaron un aumento del 16,7%, es decir, 105 mil personas más con respecto enero de 2024.

Gráfico 3. Variación y participación anual de la población ocupada y en la rama de actividad construcción 2023 – 2025 (enero)



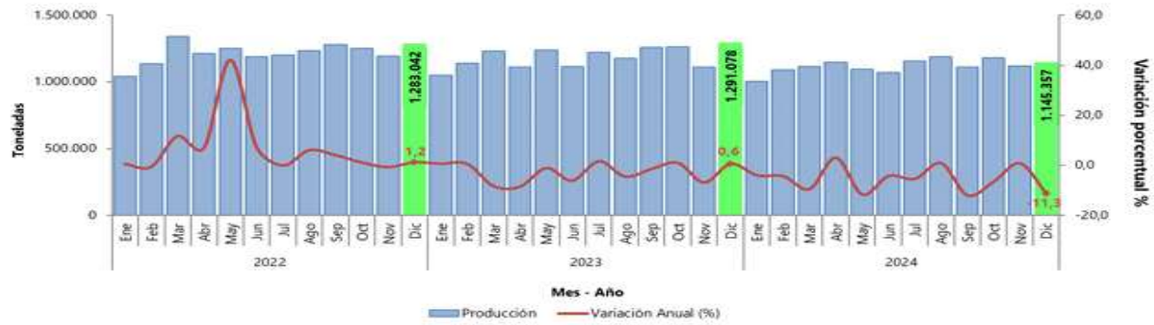
Fuente: DANE, GEIH.
Pr: Cifras provisionales
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.
* 13 áreas: Bogotá D.C, Medellín - Valle de Aburrá, Cali - Yumbo, Barranquilla - Soledad, Bucaramanga, Girón, Piedecuesta y Floridablanca, Manizales y Villa María, Pasto, Pereira, Dos Quebradas y La Virginia, Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios y El Zulia, Ibagué, Montería, Cartagena, Villavicencio.

Indicadores de oferta

Producción de Cemento Gris

En diciembre de 2024, la producción total de cemento gris en el país alcanzó 1.145.357 toneladas, con una disminución de -11,3% respecto a diciembre de 2023.

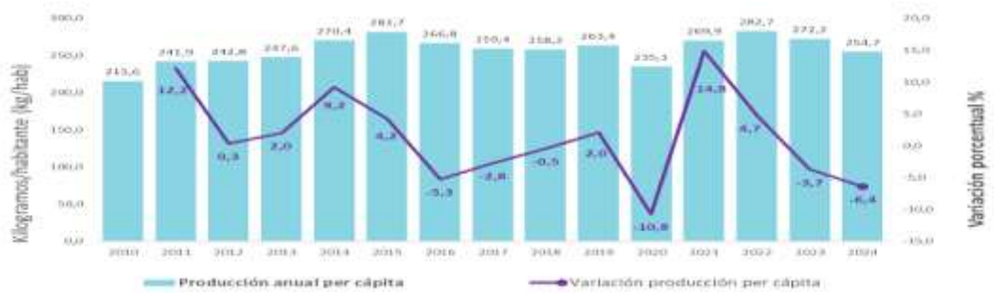
Gráfico 4. Producción de cemento gris (toneladas y variación anual de la producción) 2023 – 2024pr (diciembre)



Producción Per Cápita de Cemento Gris anual y trimestral

Durante 2024, la producción anual per cápita de cemento gris fue 254,7 kilogramos por habitante con una disminución de 6,4%, con respecto a la producción de 2023, la cual fue de 272,2 kilogramos por habitante.

Gráfico 5 Producción anual per cápita (kilogramo / habitante) * Total Nacional 2010 – 2024



Fuente: DANE, ECG y PROYECCIONES DE POBLACION NACIONAL.
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion.
Para el cuarto trimestre de 2024, la producción trimestral per cápita de cemento gris fue 67 kilogramos por habitante presentando una disminución de 0,5% con respecto a la producción del trimestre anterior (67 kilogramos por habitante).

Gráfico 6 Producción trimestral per cápita (kilogramo/habitante) Total Nacional 2015 (I trimestre) – 2024pr (IV trimestre)

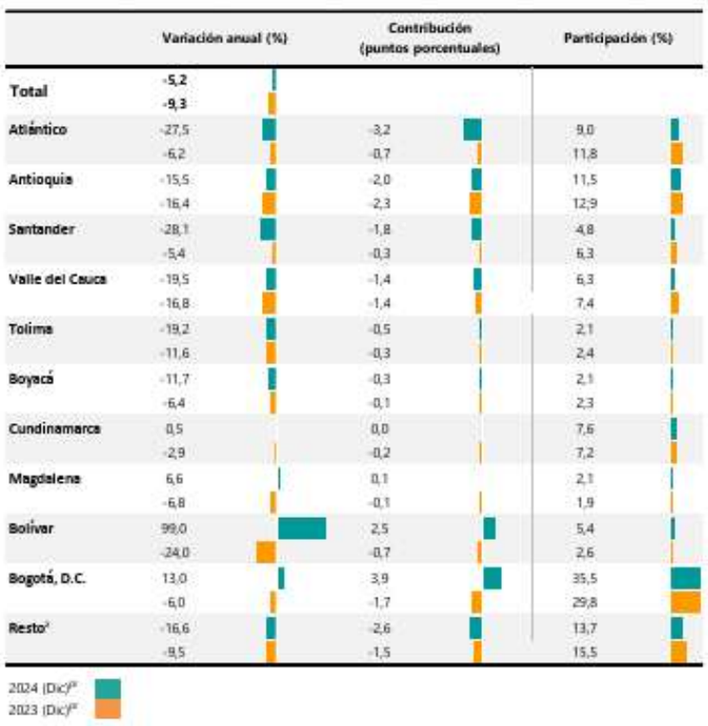
|



Producción de Concreto Premezclado

En diciembre de 2024, la producción de concreto premezclado fue 608.305 metros cúbicos y registró una disminución de 5,2% con relación a diciembre de 2023. Este comportamiento es explicado principalmente por la disminución en la producción anual de Atlántico (-27,5%) que restó 3,2 puntos porcentuales a la variación total (-5,2%). La producción de concreto premezclado se concentró en Bogotá, D.C (13,0%).

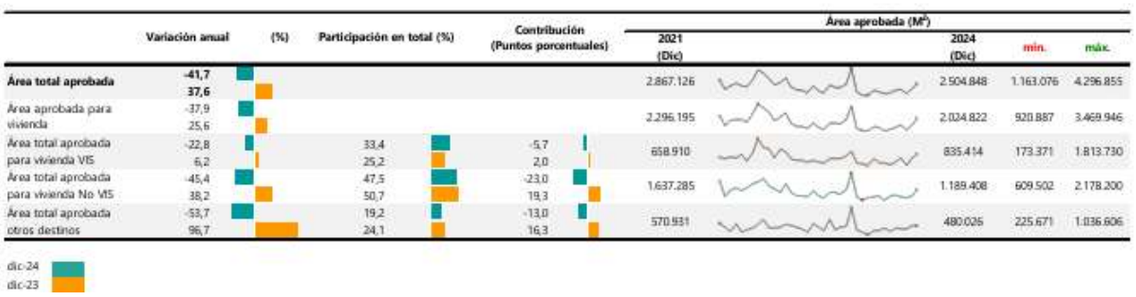
Gráfico 7. Variación, contribución y participación anual de la producción total de concreto premezclado según departamentos (metros cúbicos) 2023– 2024 (diciembre)



Licencias de Construcción

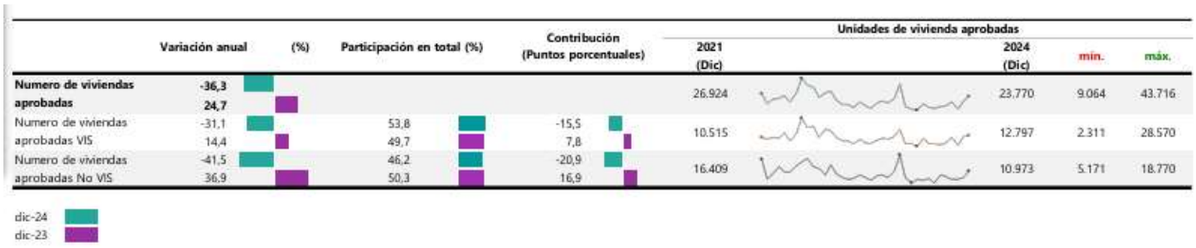
En diciembre de 2024, se licenciaron 2.504.848 m2 lo que significó una disminución de 41,7% del área total aprobada con respecto a diciembre de 2023. El área aprobada para vivienda presentó un decrecimiento de 37,9%, al pasar de 3.260.249 m2 en diciembre de 2023 a 2.024.822 m2 en diciembre de 2024; este resultado contribuyó negativamente con 28,8 puntos porcentuales a la variación total del área aprobada (-41,7%).

Gráfico 8. Variación, contribución y participación anual del área aprobada Cobertura nacional 20211 – 2024pr (diciembre)



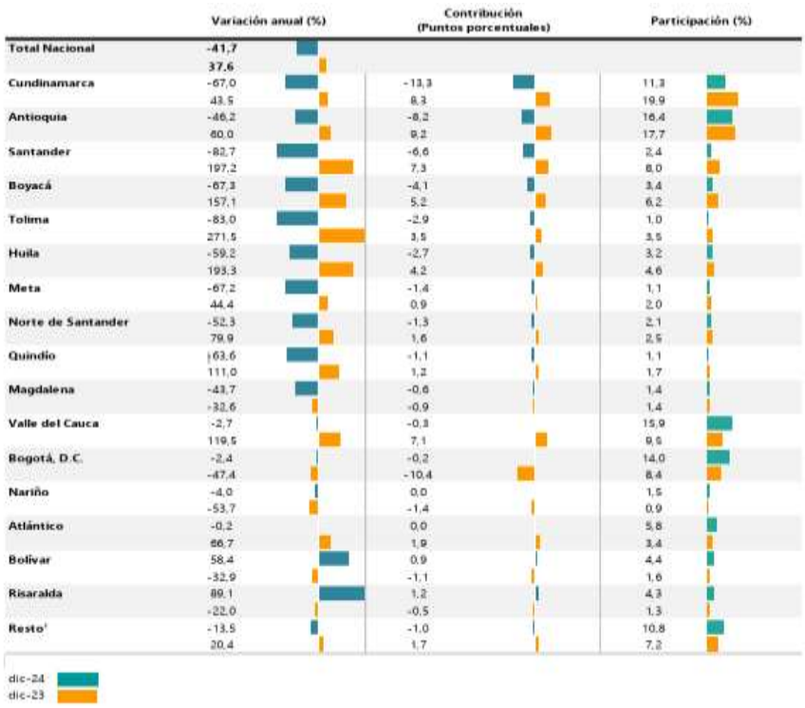
En diciembre de 2024, se licenciaron 23.770 soluciones de vivienda; 12.797 viviendas de interés social (VIS) y 10.973 viviendas diferentes a interés social (No VIS), lo cual representó una variación en el número de unidades aprobadas para vivienda de interés social de -31,1% y para vivienda diferente de interés social de -41,5% respecto el mismo mes del año inmediatamente anterior.

Gráfico 9. Variación, contribución y participación anual del número de viviendas licenciadas Cobertura nacional 2021 – 2024 (diciembre)



El decrecimiento de 41,7% del área total aprobada en diciembre de 2024 es explicado principalmente por el área aprobada en Cundinamarca (-67,0%), Antioquia (-46,2%) y Santander (82,7%) que restaron conjuntamente 28,1 puntos porcentuales a la variación total (-41,7%).

Gráfico 10. Variación, contribución y participación anual del área aprobada Cobertura nacional 2023 – 2024 (diciembre)



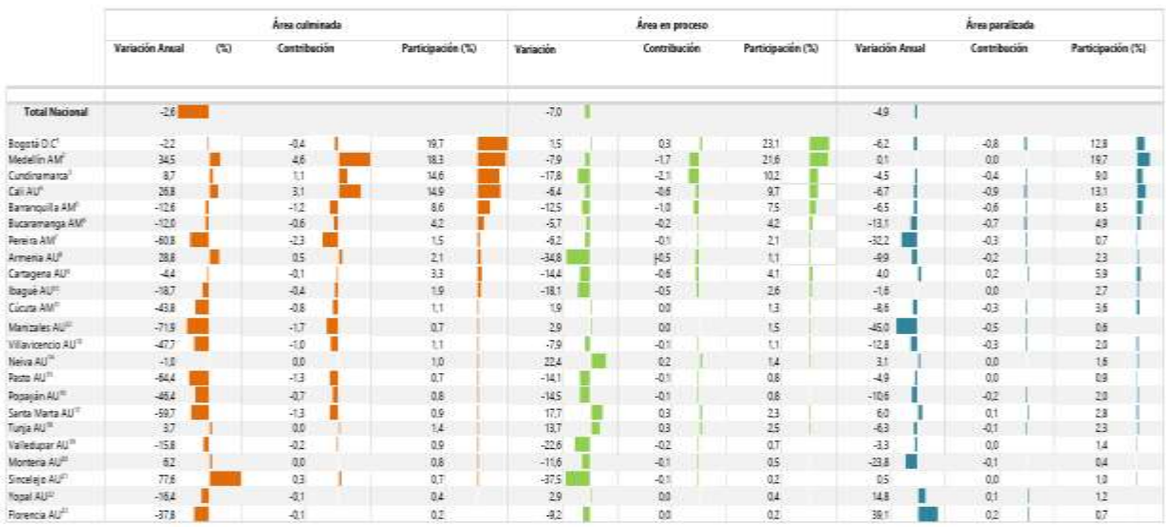
Fuente: DANE. ELIC.

Censo de Edificaciones

En el cuarto trimestre de 2024, para las áreas de cobertura del Censo de Edificaciones, el 62,2% del área censada se encontraba en proceso de construcción, el 26,8% se encontraba paralizada y el 11,0% había culminado su actividad.

En el cuarto trimestre de 2024, el área en proceso disminuyó 7,0% al registrar 2.059.115 m2 menos con relación al mismo trimestre de 2023. Así mismo, el área culminada disminuyó 2,6%, al registrar 131.568 m2 menos con relación al mismo trimestre de 2023. A su vez, el área paralizada disminuyó 4,9% al registrar 608.102m2 menos con relación al mismo trimestre de 2023.

Gráfico 11. Variación, contribución y participación anual del área culminada, en proceso y paralizada, según áreas de cobertura IV trimestre 2024



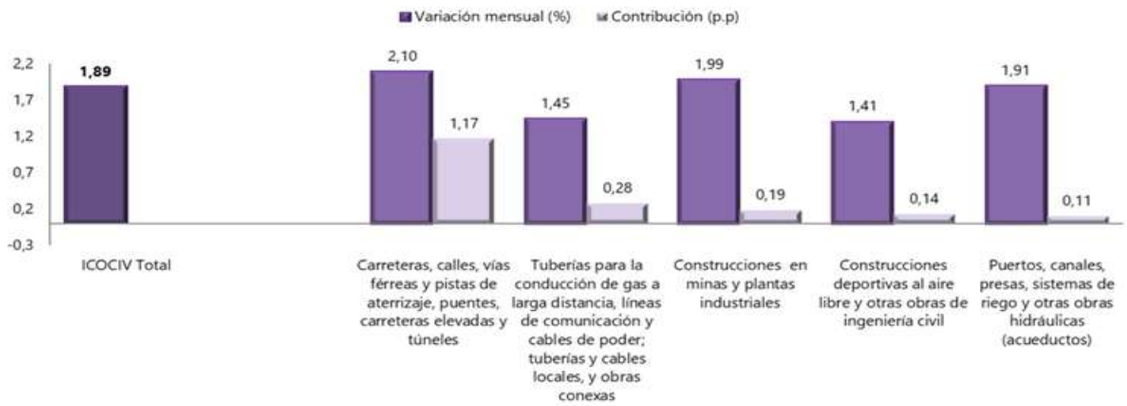
Fuente: DANE, CEED.

2.1.1. ÍNDICE DE COSTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES

En enero de 2025, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), registró una variación mensual de 1,89%, con respecto a diciembre de 2024. Según tipos de construcción, los grupos:

Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (2,10%), Construcciones en minas y plantas industriales (1,99%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (1,91%) se ubicaron por encima del promedio nacional, el resto de los grupos se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Gráfico 12 Variación mensual y contribución del ICOCIV según tipos de construcción Total nacional enero 2025



Fuente: DANE, ICOCIV

Por grupos de costos, en enero de 2025, las mayores variaciones positivas de precios con respecto a enero de 2024 se presentaron en: mano de obra (3,68%), maquinaria (2,38%), materiales (1,56%) y transporte (1,40%).

Gráfico 13. Variación mensual y contribución del ICOCIV, por grupos de costos Total nacional 2024 – 2025 (enero)

	Variación Mensual (%)	Contribución (%)	2023 (Ene)	Variación mensual (%)	2025 (Ene)	mín.	máx.
ICOCIV Total	**1,89** **2,46**		**4,98**		**1,89**	**-0,35**	**4,98**
Materiales	1,56 2,40	0,83 1,29	5,97		1,56	0,00	6,07
Mano de obra	3,68 4,81	0,62 0,77	6,07		3,68	-0,77	5,97
Maquinaria	2,38 1,11	0,29 0,13	3,31		2,38	-0,12	2,29
Transporte	1,40 1,92	0,12 0,16	2,29		1,40	-0,15	3,31
Equipos	0,79 1,73	0,04 0,10	2,65		0,79	-0,08	2,65
Herramienta menor	0,09 0,02	0,00 0,00	1,03		0,09	-0,32	1,30
Equipos especiales para obra	-0,58 0,19	-0,01 0,00	1,66		-0,58	-1,06	1,96

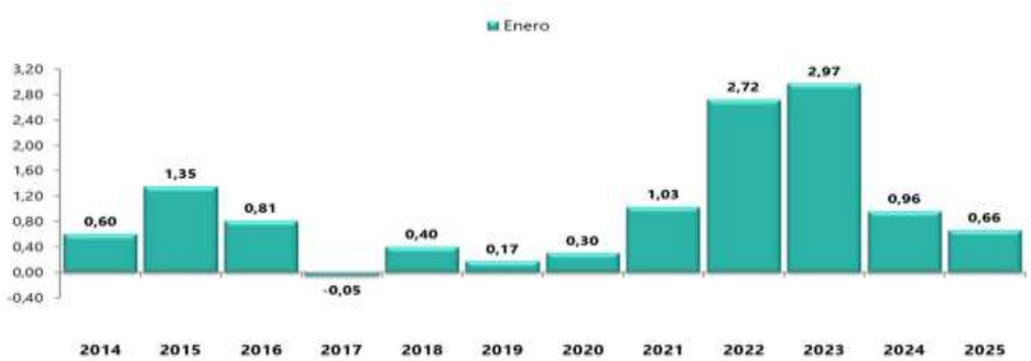
ene-25
ene-24

Fuente: DANE, ICOCIV

Índice de Precios del Productor

En enero de 2025, el Índice de Precios del Productor (IPP) para materiales de construcción presentó un aumento de 0,66%, respecto diciembre de 2024. Según la clasificación CUODE, el IPP para consumo intermedio presentó una variación mensual de 0,34%.

Gráfico 14. Variación mensual del IPP de materiales de construcción* Total nacional 2014 – 2025 (enero)



Fuente: DANE, IPP.

2.2. ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)

En diciembre de 2025 la variación anual del IPC fue 5,10%, y la variación mensual 0,27%.

En diciembre de 2025 la variación anual del IPC fue 5,10%, es decir, 0,10 puntos porcentuales menor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,20%.

El comportamiento anual del IPC total en diciembre de 2025 (5,10%) se explicó principalmente por la variación anual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Alimentos y bebidas no alcohólicas.

IPC	Diciembre			
	Variación anual		Variación mensual	
	2024	2025	2024	2025
IPC total	5,20	5,10	0,46	0,27

https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica

META INFLACION

En Colombia, la meta de inflación es fijada por la Junta Directiva del Banco de la República (JDBR). Esta meta hace referencia a la inflación de precios al consumidor a fin de cada año, la cual se mide como la variación doce meses del Índice de Precios al Consumidor (IPC), calculado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). En Colombia la meta de inflación en la actualidad se encuentra en el 3 % anual.

Tabla 1. Meta de inflación e inflación total al consumidor

Serie histórica periodicidad mensual

Banco de la República - Gerencia Técnica - información extraída de la bodega de datos - Serankua- 12/2025

Año(aaaa)-Mes(mm)	Inflación total 1	Límite superior	Meta de inflación	Límite inferior
2025-12	5,10	4,00	3,00	2,00
2025-11	5,30	4,00	3,00	2,00
2025-10	5,51	4,00	3,00	2,00
2025-09	5,18	4,00	3,00	2,00
2025-08	5,10	4,00	3,00	2,00
2025-07	4,90	4,00	3,00	2,00
2025-06	4,82	4,00	3,00	2,00
2025-05	5,05	4,00	3,00	2,00
2025-04	5,16	4,00	3,00	2,00
2025-03	5,09	4,00	3,00	2,00
2025-02	5,28	4,00	3,00	2,00
2025-01	5,22	4,00	3,00	2,00
2024-12	5,20	4,00	3,00	2,00
2024-11	5,20	4,00	3,00	2,00
2024-10	5,41	4,00	3,00	2,00
2024-09	5,81	4,00	3,00	2,00
2024-08	6,12	4,00	3,00	2,00
2024-07	6,86	4,00	3,00	2,00
2024-06	7,18	4,00	3,00	2,00
2024-05	7,16	4,00	3,00	2,00
2024-04	7,16	4,00	3,00	2,00
2024-03	7,36	4,00	3,00	2,00
2024-02	7,74	4,00	3,00	2,00
2024-01	8,35	4,00	3,00	2,00

Fuente: Meta de inflación | Banco de la República (banrep.gov.co)
https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas-back/reporte-oac.html?path=%2FEstadisticas_Banco_de_la_Republica%2F1_Precios_e_Inflacion%2F1_Inflacion_y_meta%2F1_Inflacion_y_meta

2.3. TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO

La Tasa de Cambio Representativa del Mercado–TRM– es el promedio ponderado por monto de las operaciones de compra y venta de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, pactadas para cumplimiento en ambas monedas el mismo día de su negociación, efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario dentro del horario que establezca el Banco de la República mediante reglamentación general. Para el cálculo de la TRM se deberán excluir las operaciones de derivados, así como las operaciones efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario con entidades diferentes de las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y de la Nación - Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

La TRM es calculada diariamente y certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia con base en la información disponible y la reglamentación expedida por el Banco de la República.

La Superintendencia Financiera de Colombia tiene la obligación de calcular y certificar la TRM y divulgarla al mercado y al público en general, conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Resolución Externa No. 1 de 2018, expedida por la Junta Directiva del Banco de la República, la metodología establecida por el Banco de la República mediante Circular Reglamentaria DODM – 146, el artículo 11.2.1.4.15 del Decreto 2555 de 2010 y la Resolución No. 0416 de 2006 de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Tabla No. 2. Serie histórica periodicidad mensual hasta diciembre de 2025

Fecha (MM/AAAA)	Promedio mensual	Fin de mes
12/2025	3.794,93	3.757,08
11/2025	3.780,34	3.744,43
10/2025	3.881,44	3.870,42
09/2025	3.924,24	3.901,29
08/2025	4.051,59	4.018,41
07/2025	4.047,29	4.179,69
06/2025	4.115,88	4.069,67
05/2025	4.202,30	4.148,72
04/2025	4.273,88	4.198,83
03/2025	4.133,48	4.192,57
02/2025	4.131,95	4.120,11
01/2025	4.300,31	4.170,01
12/2024	4.386,20	4.409,15
11/2024	4.411,12	4.419,59
10/2024	4.257,76	4.413,46
09/2024	4.191,86	4.164,21
08/2024	4.062,98	4.160,31
07/2024	4.036,80	4.089,05
06/2024	4.054,56	4.148,04
05/2024	3.865,09	3.874,32
04/2024	3.866,12	3.873,44
03/2024	3.908,67	3.842,30
02/2024	3.931,85	3.933,56
01/2024	3.920,20	3.925,60

Fuente: https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas-back/reporte-oac.html?path=%2FEstadisticas_Banco_de_la_Republica%2F4_Sector_Externo_tasas_de_cambio_y_derivados%2F1_Tasas_de_cambio%2F1_Tasa_de_cambio_del_peso_colombiano_por_USD(TRM)%2F1_Tasa_de_Cambio_USD_COP%2F5_Serie_historica_TRM_mensual_promedio_fin

2.4. Salario Mínimo 2025

A través del **decreto 1469 de 2025** se fijó como Salario Mínimo Mensual Legal Vigente-SMLMV, la suma de UN MILLÓN SETECIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS CINCO PESOS $ 1.750.905 a partir del primero de enero de 2026.

Salario mínimo	$ 1.750.905
Auxilio de transporte	$ 249.095
Hora laboral ordinaria (Trabajo diurno entre las 6:00 a. m. y las 7:00 p. m.)	$ 7.959
Hora ordinaria nocturna (Trabajo nocturno entre las 7:00 p. m. y las 6:00 a. m.)	$ 10.744
Hora extra diurna	$ 9.948 (recargo de $ 1.989,7)
Hora extra nocturna	$ 13.927 (recargo de $ 5.968,5)
Valor de la hora diurna en jornada dominical o festiva * Ley 2466/25	$ 14.325 (recargo de $ 6.367)
Valor de la hora nocturna en jornada dominical o festiva	$ 17.111 (recargo de $ 9.152,3)
Valor de la hora extra diurna en jornada dominical o festiva	$ 16.315 (recargo de $ 8.356,5)

https://www.ambitojuridico.com/noticias/laboral/laboral-y-seguridad-social/valores-del-salario-minimo-2025-por-dias-y-por-horas

2.4.1. Histórico Salario Mínimo

Tabla 3. Serie histórica en pesos colombianos periodicidad anual

Año (aaaa)	Salario mínimo diario (COP)	Salario mínimo mensual (COP)	Variación porcentual anual %	Decretos del Gobierno Nacional
2010	17.166,67	515.000,00	3,60	5053 de diciembre 30 de 2009
2011	17.853,33	535.600,00	4,00	033 de enero 11 de 2011
2012	18.890,00	566.700,00	5,80	4919 de diciembre 26 de 2011
2013	19.650,00	589.500,00	4,02	2738 de diciembre 28 de 2012
2014	20.533,33	616.000,00	4,50	3068 de diciembre 30 de 2013
2015	21.478,33	644.350,00	4,60	2731 de diciembre 30 de 2014
2016	22.981,83	689.455,00	7,00	2552 de diciembre 30 de 2015
2017	24.590,57	737.717,00	7,00	2209 de diciembre 30 de 2016
2018	26.041,40	781.242,00	5,90	2269 de diciembre 30 de 2017
2019	27.603,87	828.116,00	6,00	2451 de diciembre 27 de 2018
2020	29.260,10	877.803,00	6,00	2360 de diciembre 26 de 2019
2021	30.284,20	908.526,00	3,50	1785 de diciembre 29 de 2020
2022	33.333,33	1.000.000,00	10,07	1724 de diciembre 15 de 2021
2023	38.666,67	1.160.000,00	16,00	2613 de diciembre 28 de 2022
2024	43.333,33	1.300.000,00	12,07	2292 de diciembre 29 de 2023
2025	47.450,00	1.423.500,00	9.54	1572 de diciembre 24 de 2024
2026	58.363,00	1.750.905,00	23.07	1469 de diciembre 29 de 2025

https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/salarios

2.5. GREMIOS Y ASOCIACIONES DE LA CONSTRUCCION.

En el sector de la construcción, existen diferentes asociaciones que realizan un papel primordial con el objeto de impulsar su desarrollo, producción y comercialización. Los gremios y asociaciones que participan en el sector son:

Sociedad Colombiana de Ingenieros

La Sociedad Colombiana de Ingenieros, SCI, fundada el 29 de mayo de 1887, con personería jurídica concedida el 8 de mayo de 1896 y declarada por la Ley 46 de 1904 como Centro Consultivo del Gobierno Nacional, es una corporación sin ánimo de lucro, de carácter académico, científico y gremial, cuya misión es el mejoramiento de la calidad de vida y el bienestar de la humanidad mediante el avance de las ciencias y de la ingeniería.

Asociación Colombiana de Ingenieros Eléctricos y Mecánicos

ACIEM trabaja por el crecimiento integral del Ingeniero y el desarrollo tecnológico y profesional, a través del ejercicio idóneo y competente de todas las especialidades de la Ingeniería, con el fin de contribuir al bienestar de la comunidad y a la toma de decisiones de trascendencia nacional para el beneficio del país.

Asociación Colombiana de Ingenieros de Sistemas

Promover el talento humano de tecnología informática en Colombia, fortaleciendo el conocimiento de TI y apoyando la aplicación responsable de la Ingeniería de Sistemas y carreras afines, al servicio de los intereses de los asociados, el gremio y el país.

Asociación de Profesionales de la Ingeniería y la Construcción – SOTECC

Contribuir al desarrollo profesional, mediante la elaboración e implementación de proyectos académicos, sociales y económicos tendientes al mejoramiento moral y material de los asociados.

Intermediación laboral y Mercadeo de servicios profesionales de la asociación ante las empresas privadas y públicas.

Realizar talleres y cursos de actualización en áreas de la Ingeniería Civil, para mejorar la eficiencia y la eficacia de los asociados.

Formar alianzas estratégicas con los gremios y las Asociaciones profesionales.

Generación, elaborar, gestionar e implementar proyectos productivos, en alianza con entidades territoriales que permitan contribuir al desarrollo sostenible municipal y regional; protegiendo el medio ambiente y la calidad de vida de las comunidades.

Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI

La CCI es una asociación gremial empresarial que promueve el desarrollo socioeconómico a través de una infraestructura moderna y eficiente, defiende la institucionalidad, los principios éticos y la transparencia, busca el equilibrio en las relaciones contractuales, propende por el fortalecimiento de las empresas que intervienen en la cadena de valor y su recurso humano, e influye notoriamente en el diseño, construcción e implementación de las políticas públicas relacionadas con el sector.

Cámara Colombiana de la Construcción, CAMACOL

Representar y articular la cadena de valor de la construcción e impulsar su desarrollo competitivo y el progreso de Colombia.

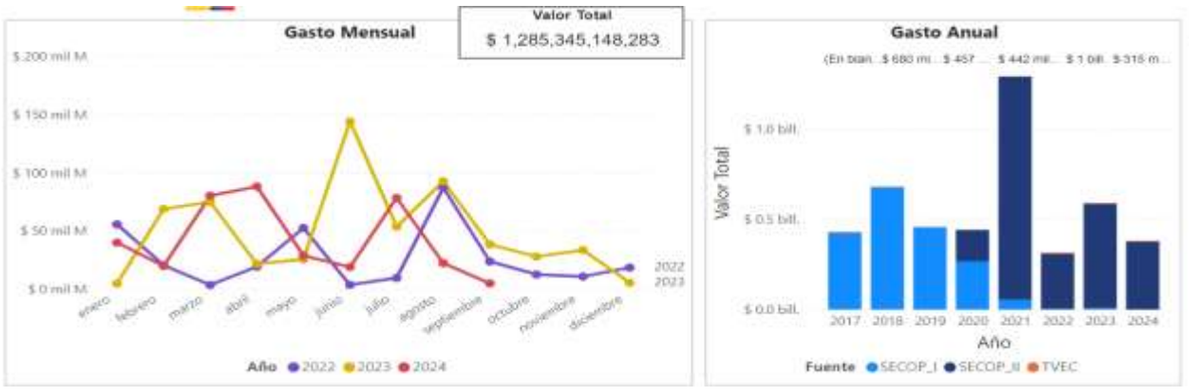
Régimen jurídico Tanto el presente proceso, como el futuro contrato que se suscriba como consecuencia de este, se regirán en lo pertinente, por el ordenamiento Constitucional, el régimen jurídico determinado en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, el Decreto 1082 de 2015 y demás normas que regulen la materia y lo establecido en el presente pliego.

3. Comportamiento del Gasto Histórico- Estudio de la Demanda

3.1. Análisis Gasto Total Entidad

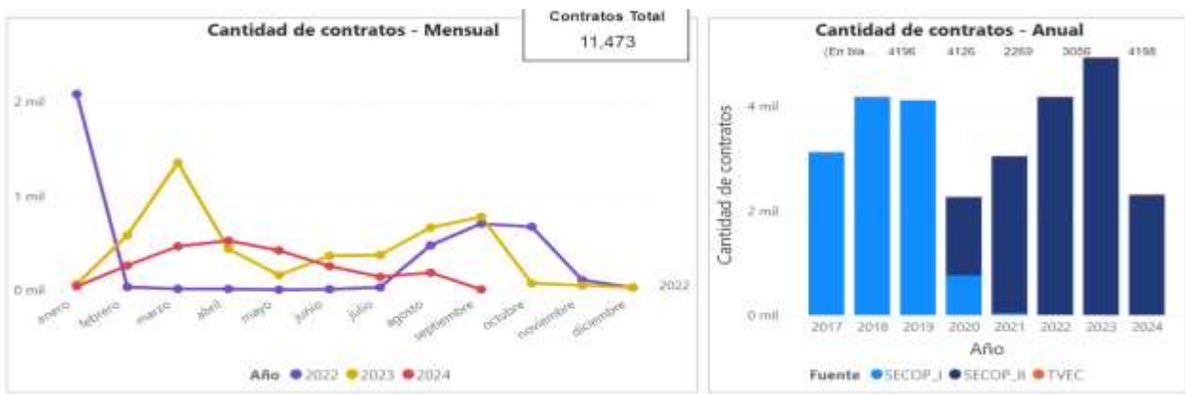
En la información contenida en la herramienta de análisis de la demanda de la Subdirección de Estudios de mercado y abastecimiento estratégico de la Agencia Nacional de contratación pública Colombia Compra eficiente, para las vigencias **2022-2024**, se evidencia un gasto total por valor de **$1.285.345.148.283,** como se puede observar en el gráfico relacionado, también podemos observar el comportamiento del gasto mensual para cada vigencia.

Gráfico No. 16



En la herramienta de análisis de la demanda, para las vigencias **2022-2024** el total de contratos es de **#11.473,** en la gráfica se observa el comportamiento mensual de las contrataciones de la Gobernación de Bolívar.

Gráfico No. 17



A continuación, se relaciona resumen del comportamiento de la contratación para las vigencias **2022-2024,** teniendo en cuenta los códigos del presente proceso de contratación:

Clasificación UNSPSC	Descripción
72141000	Servicios de Construcción de Autopistas y Carreteras
72141100	Servicios de Construcción y Revestimiento y pavimentación de infraestructura

Tabla 4

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2022			2023			2024			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7214 - Servicios de construcción pesada	9	$ 89,341,566,619	20.86%	9	$ 166,019,360,938	38.43%	9	$ 107,362,868,920	26.07%	26	$ 352,723,827,477	82.37%
7212 - Servicios de construcción de edificaciones no residenciales	1	$ 5,212,929,303	1.22%	3	$ 40,328,127,328	9.42%				4	$ 45,541,056,631	10.64%
7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	10	$ 980,530,403	0.23%	18	$ 22,668,059,827	5.27%	12	$ 3,680,163,545	0.86%	40	$ 27,228,753,775	6.36%
7215 - Servicios de mantenimiento y construcción de comercio especializado	3	$ 305,433,831	0.07%	11	$ 2,055,127,438	0.48%	3	$ 362,600,151	0.08%	17	$ 2,723,161,420	0.64%
Total	22	$ 95,840,460,156	22.38%	41	$ 220,960,705,531	51.60%	24	$ 111,415,633,616	26.02%	87	$ 428,216,799,303	100.00%

3.2. ANALISIS DE LA DEMANDA

En el SECOP se encontraron los siguientes procesos con objetos similares publicados por diferentes Entidades:

Objeto	Tipo	Estado	Entidad	Cuantía	Fecha
EJECUTAR A MONTO AGOTABLE POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS, LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN Y/O MANTENIMIENTO Y/O REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PUBLICO ASOCIADO EN LA LOCALIDAD DE TUNJUELITO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	Licitación obra pública	Adjudicado	BOGOTÁ D.C. - ALCALDÍA LOCAL DE TUNJUELITO	$4,808,368,602	19/09/2024

REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS Y RURALES EN EL MUNICIPIO DE SABANETA	Licitación obra pública	Adjudicado	MUNICIPIO DE SABANETA	$2,541,155,641	4/09/2024
REHABILITACION DE LA MALLA VIAL DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C. - FASE II	Licitación obra pública	Adjudicado	ALCALDÍA DEL DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA DE INDIAS	$53,999,903,571	8/08/2024
CONSTRUCCION DE PAVIMENTO RIGIDO EN DIFERENTES SECTORES PARA LA AMPLIACIÓN DE LA MALLA VIAL DEL MUNICIPIO DE FONSECA, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA	Licitación obra pública	Adjudicado	GOBERNACION DE LA GUAJIRA	$14,377,722,253	19/06/2024
REALIZAR A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE, LAS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PÚBLICO EN LA LOCALIDAD DE USME - BOGOTÁ D.C	Licitación obra pública	Adjudicado	BOGOTÁ D.C. - ALCALDÍA LOCAL DE USME	$15,000,000,000	13/06/2024
REALIZAR OBRAS DE MANTENIMIENTO DE VÍAS DEL DISTRITO ESPECIAL, DEPORTIVO, CULTURAL, TURÍSTICO, EMPRESARIAL Y DE SERVICIOS DE SANTIAGO DE CALI	Licitación obra pública	Adjudicado	SANTIAGO DE CALI DISTRITO ESPECIAL - SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA	$29,541,476,664	5/06/2024
REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE VÍAS EN LAS COMUNAS 21,13,11,7 Y 6 DEL DISTRITO ESPECIAL, DEPORTIVO, CULTURAL, TURÍSTICO, EMPRESARIAL Y DE SERVICIOS DE SANTIAGO DE CALI	Licitación obra pública	Adjudicado	SANTIAGO DE CALI DISTRITO ESPECIAL - SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA	$3,743,548,345	31/05/2024
BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1, GRUPO 2 Y GRUPO 3	Licitación obra pública	Adjudicado	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	$53,787,223,272	30/05/2024
Ejecutar las obras de construcción y/o conservación de la malla vial, ciclo infraestructura, espacio público, acciones de movilidad y atención de puntos críticos de movilidad por el sistema de precios unitarios a monto agotable de la localidad de Kennedy, Bogotá D.C, Grupos 1 y 2	Licitación obra pública	Adjudicado	ALCALDIA LOCAL DE KENNEDY	$41,417,570,727	24/05/2024
EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE LA ACTUALIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN Y/O AJUSTES A LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, Y LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN DE LAS VIAS E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE ASOCIADO DE LA LOCALIDAD DE CIUDAD BOLIVAR, PRIORIZADOS PARA LA VIGENCIA FISCAL 2024, DE CONFORMIDAD CON LOS PLIEGOS DE CONDICIONES Y DEMÁS DOCUMENTOS DEL PROCESO DE SELECCIÓN	Licitación obra pública	Adjudicado	ALCALDIA LOCAL DE CIUDAD BOLIVAR //	$33,181,818,182	16/05/2024
CONTRATAR POR PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE EL MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO DE LA LOCALIDAD DE ENGATIVÁ	Licitación obra pública	Adjudicado	BOGOTÁ D.C. - ALCALDÍA LOCAL DE ENGATIVA	$23,917,668,182	8/05/2024
REALIZAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA MEJORAR LA MALLA VIAL LOCAL DE SUMAPAZ, POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS, DE ACUERDO CON LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DERIVADOS DEL CONTRATO DE CONSULTORÍA CCS-213-2021	Licitación obra pública	Adjudicado	BOGOTÁ D.C. - ALCALDÍA LOCAL DE SUMAPAZ	$7,846,003,628	26/04/2024
MEJORAMIENTO DE MALLA VIAL URBANA EN EL MUNICIPIO DE PAIPA, DEPARTAMENTO DE BOYACÁ	Licitación obra pública	Adjudicado	MUNICIPIO DE PAIPA	$1,214,933,635	24/04/2024
REALIZAR A MONTO AGOTABLE, LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL DE LA LOCALIDAD DE SANTA FE EN BOGOTÁ D.C. DE CONFORMIDAD CON LOS PLIEGOS DE CONDICIONES, ESTUDIOS PREVIOS Y DEMÁS CONDICIONES ESTABLECIDAS EN EL ANEXO TÉCNICO	Licitación obra pública	Adjudicado	FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE SANTA FE	$10,760,400,000	18/04/2024
CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL E INFRAESTRUCTURA ASOCIADA	Licitación obra pública	Adjudicado	DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA TECNOLOGIA E INNOVACION DE MEDELLIN	$54,249,003,101	18/04/2024
REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C.	Licitación obra pública	Adjudicado	ALCALDÍA DEL DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA DE INDIAS	$68,410,306,952	15/04/2024
MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA MALLA VIAL EN EL MUNICIPIO DE MONTERIA	Licitación obra pública	Adjudicado	MUNICIPIO DE MONTERIA	$12,272,280,000	15/02/2024
MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL RURAL EN EL MUNICIPIO DE SOTAQUIRÁ MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA TRAMO 7	Licitación obra pública	Adjudicado	MUNICIPIO DE SOTAQUIRA	$1,033,808,871	10/01/2024
REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE CONTENCIÓN, NECESARIAS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA MALLA VIAL LOCAL DE SUMAPAZ, POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS, DE ACUERDO CON LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DERIVADOS DEL CONTRATO DE CONSULTORÍA CCS-213-2021	Licitación obra pública	Adjudicado	BOGOTÁ D.C. - ALCALDÍA LOCAL DE SUMAPAZ	$4,772,370,000	10/11/2023
CONTRATAR POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE LA INTERVENCIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y EL ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO DE LA LOCALIDAD DE BARRIOS UNIDOS, BOGOTÁ D.C EN EL MARCO DE LA CONSERVACIÓN.	Licitación obra pública	Adjudicado	BOGOTÁ D.C. - ALCALDÍA LOCAL DE BARRIOS UNIDOS	$6,549,997,475	7/11/2023
CONTRATAR POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE LA INTERVENCIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y EL ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO DE LA LOCALIDAD DE BARRIOS UNIDOS, BOGOTÁ D.C EN EL MARCO DE LA CONSERVACIÓN.	Licitación obra pública	Adjudicado	BOGOTÁ D.C. - ALCALDÍA LOCAL DE BARRIOS UNIDOS	$6,550,000,000	3/10/2023
MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL URBANA MEDIANTE LA PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA CARRERA 4 ENTRE CALLE 6 Y CALLE 5A, CALLE 5A ENTRE CARRERA 4 Y BARRIO RINCÓN DE PARAÍSO, CARRERA 4 ENTRE CALLE 5A Y CARRERA 4A DEL MUNICIPIO DE RAMIRIQUÍ-BOYACÁ	Licitación obra pública	Adjudicado	MUNICIPIO DE RAMIRIQUI	$1,491,889,110	21/09/2023
"EJECUTAR LAS OBRAS Y ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL, ESPACIO PÚBLICO, CICLORUTAS Y PUENTES DE COMPETENCIA DE LA LOCALIDAD DE RAFAEL URIBE URIBE A PRECIOS UNITARIOS FIJOS, SIN FORMULA DE REAJUSTE Y A MONTO AGOTABLE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D. C	Licitación obra pública	Adjudicado	BOGOTÁ D.C. - ALCALDÍA LOCAL RAFAEL URIBE URIBE	$8,140,394,398	12/09/2023
Contratar las obras de conservación de la malla vial, ciclo infraestructura, espacio público y acciones de movilidad por el sistema de precios unitarios a monto agotable de la localidad de Kennedy, Bogotá D.C	Licitación obra pública	Adjudicado	ALCALDIA LOCAL DE KENNEDY	$10,776,749,841	6/09/2023
EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS FIJOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y CICLOINFRAESTRUCTURA EN LA LOCALIDAD DE PUENTE ARANDA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	Licitación obra pública	Adjudicado	ALCALDIA LOCAL DE PUENTE ARANDA-FONDO DE DESARROLLO LOCAL	$7,902,223,781	9/08/2023

CONTRATAR A PRECIOS UNITARIOS FIJOS POR LA MODALIDAD DE MONTO AGOTABLE, LAS OBRAS Y ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL Y ESPACIO PUBLICO DE LA LOCALIDAD DE LOS MARTIRES	Licitación obra pública	Adjudicado	ALCALDIA LOCAL DE MARTIRES	$5,311,180,875	28/07/2023
REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL URBANA VIII DEL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE BOLÍVAR, EN EL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR	Licitación obra pública	Celebrado	BOLÍVAR - ALCALDÍA MUNICIPIO DE CARMEN DE BOLÍVAR	$2,386,448,250	20/09/2023
"MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL EN EL MUNICIPIO DE POPAYAN."	Licitación obra pública	Adjudicado	ALCALDIA DE POPAYAN	$13,399,681,018	5/07/2023

4. ANALISIS DE LA OFERTA

Encuesta de Micronegocios (EMICRON)

La Encuesta de Micronegocios - EMICRON tiene como objetivo proporcionar información estadística sobre la estructura y evolución de las principales variables económicas de los micronegocios en los sectores de agricultura, industria manufacturera, comercio, construcción, transporte y servicios. Además, proporciona información sobre emprendimiento, informalidad, emplazamiento, características del personal ocupado, inclusión financiera, capital social y uso de las TIC en estas unidades económicas. Los resultados se presentan para el nivel nacional, cabecera - resto y para las 24 ciudades principales.

Principales variables para la actividad económica de construcción – Resultados anuales.

Gráfico 18. Distribución de micronegocios según actividad económica Total Nacional 2023 – 2022



La Encuesta de Micronegocios estimó un aumento de 0,7% en el total de los micronegocios entre 2023 y 2022, es decir, 37.446 micronegocios más en 2023

En 2023, para el sector construcción se tienen 306.432 micronegocios, con una participación sobre el total de micronegocios de 5,9% y una variación anual -3,9% con respecto al 2022, es decir, 12.306 micronegocios menos contribuyendo con -0,2 puntos porcentuales a la variación anual del total de micronegocios del país (0,7%).

Los micronegocios del sector construcción para 2023 representan un total 396.509 personas ocupadas, con una variación anual de -5,7% que corresponde a 23.991 menos personas ocupadas con relación al año anterior. En cuanto a las ventas o ingresos se observa un crecimiento de 21,0% con relación al 2022. De otra parte, el consumo intermedio se presentó un crecimiento de 18,3% con relación al año anterior.

Directorio Estadístico de Empresas (DEE)

El Registro Estadístico Base de Empresas (REBE) hace parte del desarrollo de las investigaciones o proyectos estadísticos identificados como estratégicos en el Sistema Nacional de información Estadística. Este es uno de los cuatro registros administrativos base que conforman el sistema integrado de registros estadísticos para la producción de estadísticas económicas con diferentes enfoques temáticos.

A partir de este registro se derivan directorios estadísticos de los sectores agropecuario, industria, comercio, servicios, educativo y gobierno que, gracias a su cobertura, permiten construir los marcos de lista como

apoyo para las operaciones estadísticas y proporcionar información para el análisis estadístico de la población de empresas, su demografía y dinámica.

El Directorio Estadístico de Empresas (DEE) es una lista de unidades económicas activas en el territorio nacional con información actualizada de los datos de identificación, ubicación, contacto y variables de estratificación de las que están involucradas en la producción de bienes y servicios.

Número de empresas por sector económico (construcción)

En el año 2019 de las 5.001.955 empresas, con tipo de organización natural y jurídica, se dedicaron a la actividad de construcción, con tipo persona natural con 123.147 organizaciones y tipo de organización jurídica con 89.205 con una participación de 4.2% del total.

Gráfico 19. Número de empresas por sector construcción 2019- 2021

Sector Económico		Número de empresas por sector								
		2019			2020			2021		
		Natural	Jurídica	Total	Natural	Jurídica	Total	Natural	Jurídica	Total
F01	Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	31.498	23.664	55.162	27.946	23.159	51.105	33.154	25.957	59.111
F02	Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil	27.366	39.259	66.625	25.725	37.357	63.082	29.060	40.853	69.913
F03	Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores)	64.283	26.282	90.565	59.192	26.453	85.645	66.479	30.094	96.573
Total		123.147	89.205	212.352	112.863	86.969	199.832	128.693	96.904	225.597

En el año 2020 de las 5.004.633 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 112.863 y tipo de organización jurídica con 86.969 con una participación de 4.0% del total.

Para el año 2021 de las 5.704.308 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 128.693 y tipo de organización jurídica con 94.904 con una participación de 4.0% del total.

bol-IEAC-ltrim2024- INDICADORES ECONOMICOS SECTOR DE LA CONSTRUCCION JUNIO 2024.pdf

IDENTIFICACION DE OFERENTES

En la base de datos tomados de **SIIS- Sistema Integrado de Información Societaria de la Super Intendencia de Sociedades vigencia 2024**, publicada en junio de la vigencia 2025, se tomaron algunas de las empresas registradas con los siguientes códigos **CIIU,** para la zona de bolívar se pueden observar los siguientes posibles oferentes:

Punto de Entrada	NIT	Razón social de la sociedad
Plenas-Individuales	900.665.878,00	GAM CONSTRUCCIONES SAS
Plenas-Individuales	900.978.853,00	ZINNIA CONDOMINIOS S.A.S
Plenas-Separados	830.094.920,00	KMA CONSTRUCCIONES SAS
Pymes-Individuales	800.017.873,00	MOSEL SAS
Pymes-Individuales	800.022.115,00	CONSTRUCTORA JEMUR SAS
Pymes-Individuales	800.066.179,00	M.U. Y ASOCIADOS S.A.S. EN REORGANIZACION EMPRESARIAL
Pymes-Individuales	800.068.547,00	Barajas Constructora SA
Pymes-Individuales	800.092.242,00	CABALLERO ACEVEDO SAS
Pymes-Individuales	800.100.277,00	LAGUNA MORANTE EN REORGANIZACION S A
Pymes-Individuales	800.151.021,00	CONSULTING SAS
Pymes-Individuales	800.237.294,00	URBANIZADORA CAROLINA SAS
Pymes-Individuales	800.254.154,00	JPS SAS BIC
Pymes-Individuales	804.004.100,00	MR INGENIEROS SAS
Pymes-Individuales	806.000.357,00	PARQUE COMERCIAL E INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA VIA 40 S.A.
Pymes-Individuales	806.003.258,00	MB GERENCIA Y CONSTRUCCIONES LTDA
Pymes-Individuales	806.003.450,00	PANAMERICAN DREDGING & ENGINEERING SAS
Pymes-Individuales	806.005.741,00	PROMOTORA EL CAMPIN SA
Pymes-Individuales	806.006.970,00	COMPAÑIA DE SERVICIOS MARITIMOS Y TERRESTRES SAS

Pymes-Individuales	806.009.551,00	EQUITERRA SAS
Pymes-Individuales	806.013.058,00	URBISA SA
Pymes-Individuales	806.013.308,00	MVC SAS
Pymes-Individuales	806.014.433,00	CH PEREAIRA & CIA SAS
Pymes-Individuales	806.015.691,00	EXPLANACIONES Y CONSTRUCCIONES S.A.
Pymes-Individuales	806.016.554,00	GRUPO GALEANO GEORGE CONSTRUCTORES SAS
Pymes-Individuales	813.002.544,00	BAHAMON JARAMILLO SAS
Pymes-Individuales	830.505.579,00	SEÑALIZACIONESYCONSTRUCCIONES SAS
Pymes-Individuales	890.400.122,00	Construcciones civiles sas
Pymes-Individuales	890.403.493,00	INGRECO SAS
Pymes-Individuales	900.168.842,00	PROMOTORA PORTOVENTO LTDA.
Pymes-Individuales	900.178.477,00	JULIO C PATERNINA SAS
Pymes-Individuales	900.206.662,00	SITTCA CONSTRUCCIONES S.A.S.
Pymes-Individuales	900.241.191,00	RPL & A CONSULTORES S.A.S
Pymes-Individuales	900.259.154,00	OPA CONSTRUCTORES S.A
Pymes-Individuales	900.303.793,00	GRUPO REAL SAS
Pymes-Individuales	900.321.693,00	ACUARELA REAL SAS
Pymes-Individuales	900.329.527,00	PROMOTORA GRUPO AREA S.A.
Pymes-Individuales	900.356.779,00	LEBEL SAS
Pymes-Individuales	900.508.212,00	PROYECTO Y GESTION DEL DESARROLLO SAS
Pymes-Individuales	900.511.660,00	DEEP SOUTH AMERICAS LLC
Pymes-Individuales	900.532.766,00	ENFOQUE CONSTRUCTORES S.A.S.
Pymes-Individuales	900.552.027,00	CONSTRUCCIONES ARCUES SAS
Pymes-Individuales	900.554.134,00	ESTRUCTURAS Y PILOTAJES SAS
Pymes-Individuales	900.563.447,00	PROMOTORA ORO BLANCO SAS
Pymes-Individuales	900.592.803,00	PROMOTORA LA CANDELARIA SAS
Pymes-Individuales	900.597.132,00	CONSTRUCTORA FUENTE AZUL S.A.S.
Pymes-Individuales	900.597.938,00	CONSTRUCTORA RAVELLO S.A.S.
Pymes-Individuales	900.607.453,00	SOLUCIONES CARIBE SAS
Pymes-Individuales	900.648.461,00	PROMOTORA ROMAR SAS
Pymes-Individuales	900.650.584,00	TECNICAS UNIDAS INFRAESTRUCTURA SAS
Pymes-Individuales	900.656.204,00	PROMOTORA MONTU
Pymes-Individuales	900.679.316,00	CADENA PRODUCTIVA CAPRO S.A.S.
Pymes-Individuales	900.725.993,00	PROMOTORA ALAMEDA LA VICTORIA S. A. S.
Pymes-Individuales	900.739.660,00	PROMOTORA MURANO ELITE SAS
Pymes-Individuales	900.747.272,00	PROMOTORA CENTRO DE LAS AMERICAS SAS
Pymes-Individuales	900.748.662,00	CG CAPITAL SAS
Pymes-Individuales	900.779.222,00	PROMOTORA INVERSER SAS
Pymes-Individuales	900.817.525,00	PROMOTORA LAGOS SAS
Pymes-Individuales	900.817.539,00	PROMOTORA TERRA SAS
Pymes-Individuales	900.833.009,00	CONSTRUCTORA PONCE DE LEON S.A.S.
Pymes-Individuales	900.850.119,00	PROJECT CONSTRUCTIONS SAS
Pymes-Individuales	900.858.655,00	CONSTRUCTORA ALEJANDRIA DE INDIAS SAS
Pymes-Individuales	900.917.901,00	PROMOTORA NAPOLI SAS
Pymes-Individuales	900.931.773,00	inverbar sas
Pymes-Individuales	900.952.701,00	PROMOTORA CAMPANOS S. A. S.
Pymes-Individuales	900.953.879,00	INSIDE BAY SAS
Pymes-Individuales	900.969.692,00	OHM INVERSIONES SAS
Pymes-Individuales	900.978.323,00	PROMOTORA LA GRAN MANZANA S.A.S.
Pymes-Individuales	900.984.174,00	PROMOTORA TORRE 6 -94 S.A.S.
Pymes-Individuales	900.991.217,00	PROMOTORA MURANO CENTRO SAS
Pymes-Individuales	901.031.025,00	PROMOTORA ARBOLEDA SAS
Pymes-Individuales	901.035.219,00	BICENTENARIO CONSTRUCTORA SAS
Pymes-Individuales	901.051.621,00	DGRD INVERSIONES S A S
Pymes-Individuales	901.089.074,00	PROMOTORA TORRES DE SEVILLA SAS
Pymes-Individuales	901.090.848,00	PROMOTORA SEAPORT SAS
Pymes-Individuales	901.121.641,00	CONSTRUCTORA AAF SAS
Pymes-Individuales	901.132.219,00	PALO SANTO CONSTRUCCIONES SAS
Pymes-Individuales	901.170.872,00	ZONA FRANCA PERMANENTE CRISTALINA
Pymes-Individuales	901.178.909,00	PROMOTORA ALLURE SAS
Pymes-Individuales	901.192.234,00	MORROS ZOE SAS
Pymes-Individuales	901.373.487,00	DC DORAL CARATGENA SAS
Pymes-Individuales	901.376.210,00	CONSTRUCORDOBA SAS ZOMAC
Pymes-Individuales	901.377.829,00	MORROS EOS SAS
Pymes-Separados	800.186.313,00	AGM DESARROLLOS SAS
Pymes-Separados	806.000.233,00	INGCONS SAS

Pymes-Separados	806.005.340,00	EQUIPOS Y CARGA SA
Pymes-Separados	806.014.108,00	CONSTRUCTORA EMMA LTDA
Pymes-Separados	860.077.048,00	ODEKA SAS
Pymes-Separados	890.401.053,00	BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERIA SA
Pymes-Separados	890.403.235,00	CICON SAS
Pymes-Separados	890.403.530,00	MARTINEZ CABALLERO SAS
Pymes-Separados	890.404.359,00	MOVICON CONSTRUCTORES SAS
Pymes-Separados	890.406.491,00	MEJIA VILLEGAS CONSTRUCTORES SA
Pymes-Separados	900.215.626,00	SUPERHAVIT-AT S.A.
Pymes-Separados	900.329.920,00	DELTA CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS
Pymes-Separados	900.331.152,00	COINGSAR SAS
Pymes-Separados	901.152.783,00	GRUPO NL COLOMBIA SAS

Proveedores Plurales

Se puede evidenciar en la herramienta de Análisis de la Oferta vigencias **2022 a 2024**, filtrando los códigos del presente proceso de Contratación, que para la zona de Bolívar la cantidad de contrataciones con proveedores plurales representa el 5,66%.

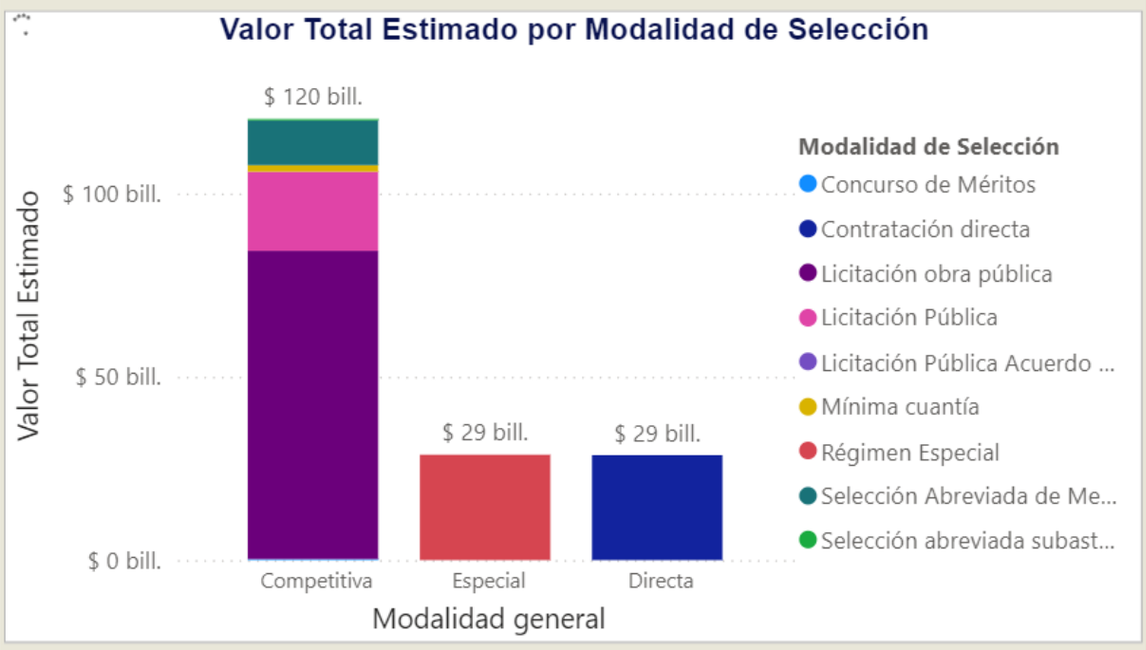
Gráfico No. 20



Modalidad de Contratación

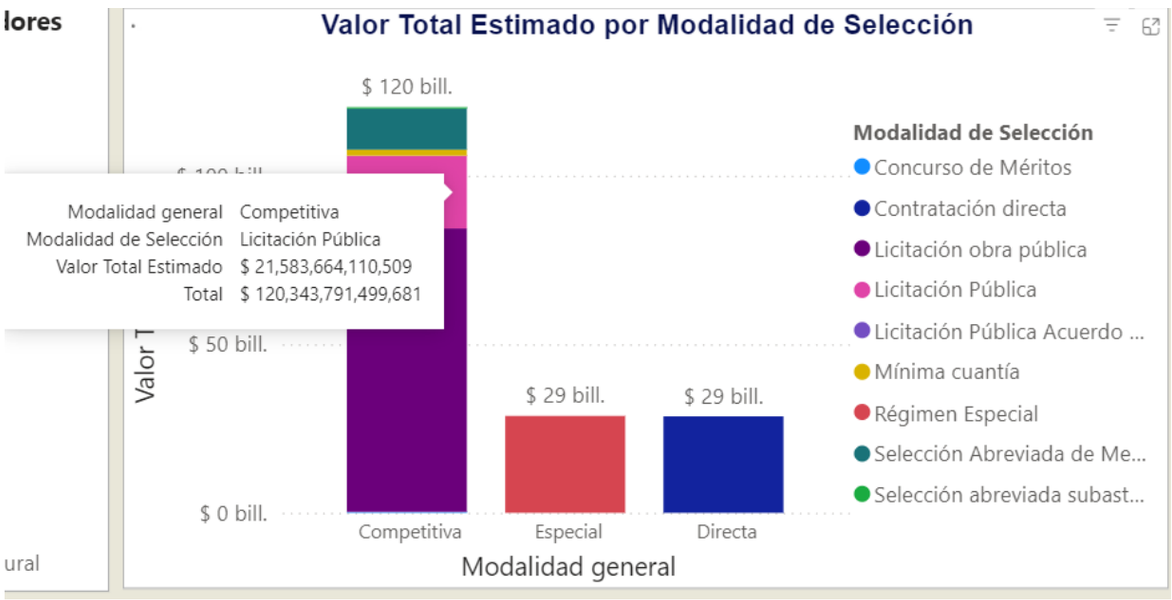
Siguiendo con el análisis de la Oferta, se observa la modalidad de contratación Competitiva para los códigos UNSPSC del presente proceso en la zona de Bolívar es la de mayor participación:

Gráfico No. 21



Teniendo en cuenta que el presente proceso de contratación se adelantará por Licitación Pública, a continuación, se puede observar para la zona de Bolívar las contrataciones que se han realizado bajo esta modalidad, Vigencias 2022-2024.

Gráfico No. 22



4.1. ESTIMACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DE MIPYMES EN SECOP

La ley 2069 de 2020, establece lineamientos para el fomento de la participación de empresas micro, pequeñas y medianas (MiPymes), a través de su artículo 33, modificó el artículo 12 de la Ley 590 del 2000, adoptando medidas dirigidas a promover el acceso de las MIPYMES al mercado de Compras Públicas. Así las cosas, Colombia Compra Eficiente mediante circular externa 001, establece los Lineamientos sobre el deber de remitir información a la Agencia Nacional de Contratación Pública −Colombia Compra Eficiente− del cumplimiento y resultados de la adopción de las medidas del artículo 33 de la Ley 2069 de 2020.

Atendiendo a que el presente proceso de contratación supera los ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), liquidados con la tasa de cambio que para el efecto determina cada dos años el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el presente proceso de selección NO ES

SUCEPTIBLE DE SER LIMITADO A MIPYME.

https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_circulares/circular_del_aplicativo_de_la_ley_de_emprendimiento_act_2024_aj_1.pdf

5. INDICADORES

- **CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL**

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

La capacidad financiera requerida en un Proceso de Contratación debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza y al valor del contrato. En consecuencia, la Entidad Estatal debe establecer los requisitos de capacidad financiera con base en su conocimiento del sector relativo al objeto del Proceso de Contratación y de los posibles oferentes.

En atención a la naturaleza del contrato a suscribir y de su valor, plazo y forma de pago, la Entidad Estatal debe hacer uso de los indicadores que considere adecuados respecto al objeto del Proceso de Contratación.
Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

De conformidad con el artículo 1 de la Ley 2022 de 2020, los documentos tipo son obligatorios en la actividad contractual de las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. En consecuencia, las entidades estatales al adelantar sus procedimientos de contratación solo podrán modificarlos en los aspectos en que los documentos tipo lo permitan. Así las cosas, los indicadores para el presente proceso de contratación son los definidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente, los cuales están contemplados en la MATRIZ 2 – INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA, que hacen parte del presente proceso.

5.1. PRESUPUESTO OFICIAL.

Se trata de un contrato de obra definido en el artículo 32 de la Ley 80 de 1993.

"…*Son contratos de obra los que celebren las entidades estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y, en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquiera que sea la modalidad de ejecución y pago*".

VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y LA JUSTIFICACION DEL MISMO, CUANDO EL VALOR DEL CONTRATO ESTE DETERMINADO POR PRECIOS UNITARIOS, LA ENTIDAD ESTATAL DEBE INCLUIR LA FORMA COMO LOS CALCULO Y SOPORTAR SUS CALCULOS DE PRESUPUESTO EN AL ESTIMACION DE AQUELLOS.

Número de lote o segmento	Objeto del proyecto, lote o segmento	Valor presupuesto oficial (pesos incluido IVA)
1	MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR	$ 19.535.367.093
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	$ 10.144.769.027
3	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR	$ 8.464.309.218

Número de lote o segmento	Objeto del proyecto, lote o segmento	Valor presupuesto oficial (pesos incluido IVA)
4	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR	$ 3.551.603.972
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	$ 5.484.241.692
Total		$ 47.180.291.002

5.2. ANALISIS TECNICO ECONOMICO QUE SOPORTA EL VALOR:

El análisis económico que soporta el valor estimado del contrato que se pretende celebrar, se encuentra detallado en Anexos Presupuesto General que hacen parte de los documentos del proceso.

El mercado señala que la manera más conveniente y por ende más utilizada para la determinación de los presupuestos de los contratos de obra, es el SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS, el cual consiste en desagregar las actividades a ejecutar en capítulos o ítems asignando a cada uno de ellos un precio unitario, esto propicia un adecuado manejo de la forma de pago del valor del contrato. Dichos valores unitarios son objeto de ajustes en la forma que señala el pliego de condiciones y con fórmulas comúnmente utilizadas en este tipo de contratación.

En la gran mayoría de procesos de licitación de obra pública que ha adelantado el Departamento de Bolívar, se ha utilizado como sistema de contratación el de PRECIOS UNITARIOS, por cuanto la entidad considera que, comparado con otros sistemas de contratación de obra, este es más conveniente.

Los precios de mercado se establecen según la elaboración de los análisis de los precios unitarios los cuales indican de manera clara y detallada la forma en que fueron calculados dichos precios con el fin de obtener el valor estimado del contrato; estos análisis serán publicados en la plataforma SECOP II, documento que forma parte integral del presente estudio presupuesto oficial y APUS.

En el análisis de los precios unitarios han sido tenidos en cuenta los precios y rendimientos que se ajustan a la zona y condiciones del proyecto; y todo lo concerniente para dar cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17, contenido en la Ley 1682 de 2013.

El presupuesto estimado para el cumplimiento del proyecto se especifica en el formulario correspondiente al presupuesto oficial. Los correspondientes Análisis de Precios Unitarios se adjuntan a los documentos del presente proceso.

5.3. FORMA DE PAGO.

El contrato que se celebre en caso de resultar adjudicatario será un contrato a precio unitario que la entidad pagara de la siguiente manera:

El Departamento pagará al Contratista el valor del contrato mediante la presentación de Actas de Obra mensuales para cada uno de los proyectos a desarrollar, hasta el NOVENTA por ciento (90 %) del valor del contrato. El último pago del valor del contrato corresponderá al diez por ciento (10%) de su valor, y se hará efectivo con la presentación de las actas de recibo final, refrendadas por el Interventor, anexando el seguimiento al Cronograma y Plan de Inversiones del correspondiente Mes y la verificación del pago del periodo correspondiente de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado para la ejecución de las obras por el Contratista. La acreditación de estos aportes se requerirá para la realización de cada pago derivado del Contrato, al tenor de lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007.

Las cantidades de obra y valores consignados en las respectivas Actas de Obra, son de responsabilidad exclusiva del Contratista.

Como requisito para la presentación de la última Acta de Obra, se debe anexar el Acta de Entrega y Recibo Final, debidamente firmada por los participantes.

Los pagos se efectuarán previo recibo a satisfacción de las obras, suscrito por la Interventoría, dentro de los treinta (30) días siguientes a la radicación de la factura con el lleno de los requisitos legales y con el visto bueno de la Interventoría, así como la copia de los pagos por concepto de los aportes al Sistema de Seguridad Social y aportes parafiscales, y estarán sujetas a la disponibilidad de PAC.

El pago de las actas de obra incluye todos los impuestos a que haya lugar.

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

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

El Contratista 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.

5.4. ANTICIPO

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

6. PLAZO DE EJECUCION.

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	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	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	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR	10 Meses
4	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR	7 Meses
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	8 Meses

El plazo será contado a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones.

7. ACUERDOS COMERCIALES

De acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1. del Decreto 1082 de 2015, los Acuerdos Comerciales son tratados internacionales vigentes celebrados por el Estado colombiano, que contienen derechos y obligaciones en materia de compras públicas, en los cuales existe como mínimo el compromiso de trato nacional para: (i) los bienes y servicios de origen colombiano y (ii) los proveedores colombianos.

La Gobernación realizó la aplicabilidad de los Acuerdos comerciales de acuerdo con las tres reglas emitidas en el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación emitido por Colombia Compra:

Regla 1. Si la Entidad Estatal no hace parte de las Entidades Estatales incluidas en el Acuerdo Comercial, el Proceso de Contratación no está cubierto por este y en consecuencia, no es necesario hacer análisis adicional alguno.

Regla 2. Si la Entidad Estatal está incluida en el Acuerdo Comercial y el presupuesto oficial del Proceso de Contratación es inferior al valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable, el Proceso de Contratación no está cubierto y en consecuencia, no es necesario hacer análisis adicional alguno.

Regla 3. Si la Entidad Estatal está incluida en el Acuerdo Comercial y el presupuesto oficial del Proceso de Contratación es superior al valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable, la Entidad Estatal debe determinar si hay excepciones aplicables al Proceso de Contratación. Si no hay excepciones, el Acuerdo Comercial es aplicable al Proceso de Contratación

El proceso de contratación está cubierto por los siguientes Acuerdos Comerciales y por la Decisión 439 de la Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Acuerdo Comercial		¿Vigente?	Entidad Estatal Cubierta	Valor del Proceso de ontratación superior al umbral del Acuerdo Comercial[1]	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso Contratación Cubierto por Acuerdo Comercial
			SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Alianza Pacifico	Chile	SI	SI	SI $27.295.106.607 – Subcentral servicios de construcción)	SI	SI
	México	No aplica	No Aplica	No Aplica		
	Perú	SI	SI	SI ($27.295.106.60 – Sub Central servicios de construcción)		
Canadá		Si	NO	NO (N/A– SubCentral servicios de construcción)	NO	NO
Chile		Si	SI	SI ($27.276.479.385 Sub-Central servicios construcción)	33 – Los siguientes servicios de ingeniería y arquitectura del Clasificador Central de Productos (CPC versión 1.0): Clase 8321. Servicios de arquitectura. Clase 8334. Servicios de diseño de ingeniería. Clase 8335. Servicios de ingeniería durante la fase de construcción y de instalación.	SI
Corea		Si	SI	NO $81.880.000.000 – Subcentral servicios de construcción)	NO	NO
Costa Rica		SI	SI	SI $27.357.983.079– Sub-Central servicios de construcción)	SI	SI
Estados Unidos		SI	SI	SI $27.357.983.079– Sub-Central servicios de construcción)	33 – Los siguientes servicios de ingeniería y arquitectura del Clasificador Central de Productos (CPC versión 1.0): Clase 8321. Servicios de arquitectura. Clase 8334. Servicios de diseño de ingeniería. Clase 8335. Servicios de ingeniería durante la fase de construcción y de instalación.	SI
Estado AELC		SI	SI	SI $28.280.689.315 – Subcentral servicios de construcción)	33 – Los siguientes servicios de ingeniería y arquitectura del Clasificador Central de Productos (CPC versión 1.0): Clase 8321. Servicios de arquitectura. Clase 8334. Servicios de diseño de ingeniería. Clase 8335. Servicios de ingeniería durante la fase de construcción y de instalación.	SI
México		SI	NO	NO APLICA para el nivel Subcentral	NO	NO
Triángulo Norte	l Salvador	SI	NO	N/A (no se establecieron umbrales para su aplicabilidad.	NO	NO De acuerdo con el anexo 11.1 Contratación Pública, Sección A Términos y Condiciones de la Cobertura, con respecto a la Rep. De Colombia literal d. no aplica para los servicios de la construcción.
	Guatemala		NO	N/A (no se establecieron umbrales para su aplicabilidad.	NO	NO
	Honduras		NO	N/A (no se establecieron umbrales para su aplicabilidad.	NO	NO Los Departamentos no se encuentran en la lista de entidades de acuerdo al anexo 11.1 del cap. 11 del acuerdo numeral III.
Unión Europea		SI	SI	SI $28.280.689.315 – Subcentral servicios de construcción)	SI	SI
Israel		SI	SI	SI $ 5.000.000 DEG = $ 18.376.450.000	SI	SI
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	SI	SI ($27.276.479.385 - Subcentral servicios construcción)	SI	SI
Decisión 439 de 1998 Comisión de la CAN		SI	SI	NO APLICA	NO	NO

https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/acutalizacion_umbrales_cce_2024.pdf

En consecuencia, la entidad concederá trato nacional a proponentes y servicios de los Estados que cuenten con un Acuerdo Comercial que cubra el Proceso de Contratación.

8. RIESGOS ASOCIADOS AL CONTRATO, FORMA DE MITIGARLOS Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

De conformidad con lo establecido en el Artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, la entidad debe efectuar un análisis de los riesgos previsibles vinculados a la contratación, para ello se utilizó el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los procesos de Contratación, expedido por Colombia Compra Eficiente. Se efectúa el análisis a través de la matriz de riesgos contenida en el Estudio Previo.

La Matriz 3 – Riesgos incluye los riesgos que se pueden presentar durante la ejecución del contrato. Esta matriz describe cada uno de los riesgos, la consecuencia de su ocurrencia, a quien se le asigna, cual es el tratamiento en caso de ocurrencia y quien es el responsable del tratamiento entre otros aspectos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Banco de la Republica. - Boletín de indicadores económicos
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
- https://www.rues.org.co/.
- Superintendencia de Sociedades.
- Colombia Compra Eficiente. Estudio de Mercadeo y Abastecimiento Estratégico (EMAE).

Proyección Financiera:	**ANDREINA BEDRAN MONTIEL** Asesor Financiero Externo	**GUSTAVO ROMAN T.** Asesor Financiero Externo