ANÁLISIS DEL SECTOR

“CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA”.

CAREPA 2026

Tabla de contenido

Tabla de contenido

Bibliografía 5
2. **¡Error! Marcador no definido.**
3.1 IDENTIFICACION Y DESCRIPCION DEL PROBLEMA 11
3. **¡Error! Marcador no definido.**
4.1 GENERALIDADES DEL MUNICIPIO. 12
4.2 LOCALIZACIÓN 13
4.3 POSICIÓN GEOGRÁFICA: 13
4.4 USO DEL SUELO 14
4.5 POBLACIÓN 15
4.6 PROYECCIÓN DE POBLACIÓN: 15
4.7 TURISMO: 16
4.8 MAGNITUD DE LA SITUACIÓN EXISTENTE 16
4.9 MAGNITUD DEL PROBLEMA 17
4.10 CAUSAS QUE GENERAN EL PROBLEMA 18
4. **¡Error! Marcador no definido.**

INTRODUCCION.

El presente análisis del sector tiene como propósito examinar las condiciones generales del mercado colombiano relacionado con la construcción de infraestructura vial, desde las perspectivas microeconómica y macroeconómica, con el fin de identificar los factores económicos, técnicos, jurídicos, comerciales, financieros y organizacionales que inciden en la ejecución del objeto contractual denominado “CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA”. Este estudio constituye un instrumento de planeación orientado a promover la utilización eficiente de los recursos públicos, establecer condiciones contractuales acordes con la realidad del mercado y garantizar una adecuada satisfacción de las necesidades de la entidad.

El análisis sectorial encuentra fundamento en las buenas prácticas de contratación pública promovidas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), así como en los principios de planeación, transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva. De igual manera, se toma como referente metodológico lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, en cuanto al análisis del sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos, considerando las particularidades del régimen especial de contratación aplicable a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado y las disposiciones del artículo 13 de la Ley 1150 de 2007.

En este contexto, la Empresa para el Desarrollo Urbano, Rural y Hábitat de Carepa – EDURHA E.I.C.E., en desarrollo de las obligaciones asumidas mediante el Contrato Interadministrativo CI-019-2026, celebrado con el municipio de Carepa bajo la modalidad de mandato sin representación y administración delegada, adelanta el presente estudio con el propósito de identificar las características del mercado de la construcción de obras viales, determinar las condiciones de participación de los potenciales oferentes y establecer criterios que permitan estructurar adecuadamente el proceso de selección mediante la modalidad de Solicitud Privada de la Oferta (SPO), conforme a su Manual de Contratación, adoptado mediante el Acuerdo 004 de 2024.

La contratación proyectada responde a la necesidad de mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial en diferentes sectores urbanos del municipio de Carepa, mediante la construcción de pavimento rígido en concreto hidráulico y la ejecución de las obras complementarias contempladas en los estudios y diseños del proyecto. Con ello se busca fortalecer la conectividad urbana, optimizar las condiciones de transitabilidad y contribuir al desarrollo económico y social de la población beneficiaria.

En consecuencia, el presente análisis permitirá comprender las condiciones del sector económico involucrado, identificar la oferta de contratistas con capacidad para ejecutar las actividades requeridas, examinar el comportamiento de los costos de construcción y reconocer los principales riesgos asociados al proceso, proporcionando elementos objetivos para sustentar el presupuesto oficial, los requisitos habilitantes y las demás condiciones de la contratación.

El presente estudio del sector comprende las siguientes áreas:

- Aspectos generales del mercado.
- Comportamiento del gasto histórico.
- Estudio de la oferta.
- Estudio de mercado.

Los resultados obtenidos servirán como fundamento para la elaboración de los estudios previos y demás documentos que integran el proceso de selección, procurando la coherencia entre las condiciones jurídicas, técnicas y presupuestales del proyecto y las obligaciones asumidas por EDURHA E.I.C.E.

A continuación, se presenta el estudio del sector correspondiente al proceso de selección que adelantará la Empresa para el Desarrollo Urbano, Rural y Hábitat de Carepa – EDURHA E.I.C.E., en cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato Interadministrativo CI-019-2026, celebrado con el municipio de Carepa, Antioquia.

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
OBJETO	CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA.
PLAZO	CINCO MESES (5).
MODALIDAD	SOLICITUD PRIVADA DE LA OFERTA (SPO).
VALOR	DOS MIL NOVECIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES QUINIENTOS VEINTINUEVE MIL NOVECIENTOS SESENTA PESOS MONEDA CORRIENTE ($2.979.529.960).

CLASIFICADOR DE BIENES, OBRAS Y SERVICIOS DE LAS NACIONES UNIDAS – UNSPSC (UNITED NATIONS STANDARD PRODUCTS AND SERVICES CODE)

Con el propósito de identificar y clasificar las actividades económicas relacionadas con el objeto contractual, la Empresa para el Desarrollo Urbano, Rural y Hábitat de Carepa – EDURHA E.I.C.E. toma como referencia el Clasificador de Bienes, Obras y Servicios de las Naciones Unidas (UNSPSC), herramienta de codificación estandarizada que permite identificar los bienes y servicios requeridos en los procesos de contratación pública.

Teniendo en cuenta que el objeto contractual comprende la construcción de pavimento rígido en diferentes vías urbanas del municipio de Carepa, así como la ejecución de actividades complementarias de preparación del terreno, conformación de la estructura vial, construcción de elementos en concreto y obras asociadas, se identifican los siguientes códigos relacionados con la naturaleza y el alcance de la contratación:

IDENTIFICACIÓN	N.º DE CÓDIGO	DENOMINACIÓN
CLASE	72101500	Servicios de apoyo a la construcción

CLASE	72141000	Servicios de construcción de autopistas y carreteras
CLASE	72141100	Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura
CLASE	72141500	Servicios de preparación de tierras
CLASE	72152700	Servicios de instalación y reparación de concreto

La identificación de estos códigos responde a las características técnicas del proyecto, particularmente a la ejecución de actividades de movimiento de tierras, adecuación y mejoramiento de la subrasante, conformación de capas granulares, construcción de pavimentos en concreto hidráulico y ejecución de obras complementarias necesarias para la funcionalidad de la infraestructura vial.

La clasificación UNSPSC constituye un referente para la identificación del sector económico y la caracterización de los potenciales oferentes. Su utilización deberá guardar correspondencia con las condiciones de experiencia y demás requisitos establecidos en los documentos del proceso, evitando exigencias que restrinjan injustificadamente la participación de proveedores con capacidad acreditada para ejecutar el objeto contractual.

1. ESTRUCTURA DEL ESTUDIO DEL SECTOR

1.1. Aspectos generales del mercado

Producto Interno Bruto (PIB) – Segundo trimestre de 2026 (cifras preliminares)

El comportamiento de la economía colombiana constituye un elemento fundamental para comprender las condiciones en las cuales se desarrolla el sector de la construcción de infraestructura vial, particularmente en lo relacionado con la disponibilidad de materiales, los costos de producción, la contratación de mano de obra, la adquisición de maquinaria y equipos y la capacidad operativa de las empresas constructoras.

De acuerdo con la información publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), durante el segundo trimestre de 2026 el Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia registró un crecimiento del 3,5 % en su serie original frente al mismo periodo de 2025, evidenciando una expansión de la actividad económica nacional.

Las cuentas nacionales trimestrales permiten identificar el comportamiento de las diferentes ramas de actividad económica y constituyen una herramienta de referencia para analizar las tendencias de producción, inversión y consumo que pueden incidir en el desarrollo de proyectos de infraestructura pública.

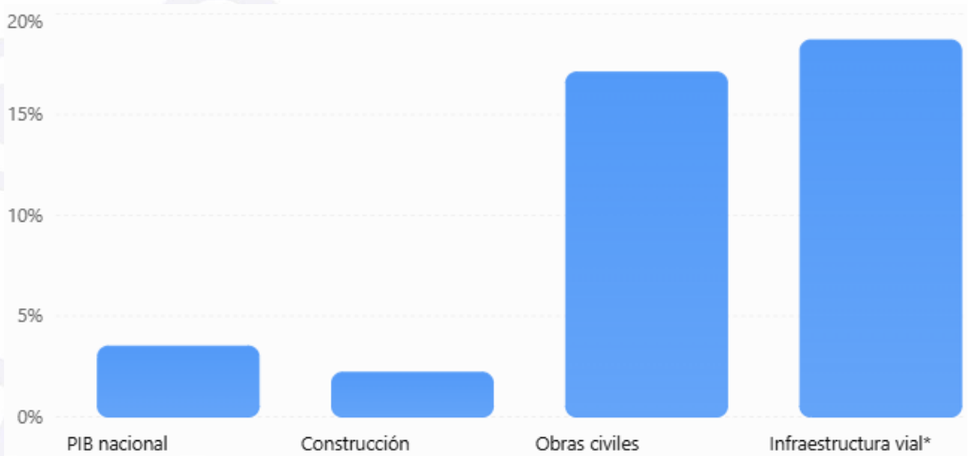
En particular, el comportamiento del sector de la construcción reviste especial importancia para la Empresa para el Desarrollo Urbano, Rural y Hábitat de Carepa – EDURHA E.I.C.E., teniendo en cuenta que el objeto contractual corresponde a la construcción de pavimento rígido en diferentes vías urbanas del municipio de Carepa, Antioquia.

La ejecución de este tipo de proyectos requiere la articulación de diversas actividades económicas, entre ellas la producción y comercialización de cemento, concreto y agregados pétreos, el transporte de materiales, la operación de maquinaria especializada y la contratación de personal técnico y operativo.

Por consiguiente, el análisis de los principales indicadores macroeconómicos permite contextualizar las condiciones generales del mercado y establecer referentes para la evaluación de las circunstancias económicas que pueden incidir en la ejecución del contrato, sin que tales indicadores sustituyan el análisis particular de los precios unitarios, cantidades de obra y costos regionales contemplados en el presupuesto oficial.

Fuente oficial: DANE – Producto Interno Bruto, segundo trimestre de 2026

Gráfico 1. Comportamiento del PIB y la construcción



VALOR AGREGADO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA

SECTOR CONSTRUCCIÓN: Según los resultados oficiales publicados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), durante el segundo trimestre de 2026 el valor agregado del sector de la construcción presentó un crecimiento anual del 2,2 %, comportamiento explicado principalmente por el dinamismo de la construcción de obras civiles.

En efecto, mientras el componente de construcción de edificaciones registró una disminución del 3,2 % y las actividades especializadas de construcción decrecieron un 2,2 %, la producción de obras civiles presentó un crecimiento del 17,1 % frente al segundo trimestre de 2025.

Este comportamiento evidencia diferencias relevantes entre los segmentos que integran el sector constructor, destacándose el desempeño positivo de las actividades relacionadas con infraestructura pública y obras de ingeniería civil.

Dentro de este último componente, el grupo correspondiente a carreteras, calles, vías

férreas, pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles registró un incremento anual del 18,7 % en su producción a precios constantes, aportando 8,6 puntos porcentuales a la variación total de la producción de obras civiles.

Estos resultados permiten identificar una dinámica favorable de la actividad constructiva asociada a proyectos de infraestructura de transporte, segmento económico en el cual se encuentra comprendida la contratación que pretende adelantar EDURHA E.I.C.E.

El proyecto de construcción de pavimento rígido en diferentes vías urbanas del municipio de Carepa se relaciona directamente con este sector, dado que comprende actividades propias de la ingeniería civil, tales como la preparación y adecuación del terreno, conformación de estructuras de pavimento, colocación de concreto hidráulico, construcción de obras de drenaje y ejecución de elementos complementarios de infraestructura vial.

Desde la perspectiva económica, el comportamiento positivo de la construcción de obras civiles constituye un referente para caracterizar la actividad del mercado. No obstante, el crecimiento sectorial no permite concluir por sí solo que exista disponibilidad suficiente de contratistas, estabilidad de precios o ausencia de restricciones en el suministro de materiales.

En consecuencia, la entidad deberá complementar el análisis macroeconómico con la revisión de la oferta regional, la experiencia de potenciales ejecutores, las condiciones de abastecimiento y la estructura de costos prevista para el proyecto, procurando que las exigencias contractuales sean proporcionales a su naturaleza, cuantía y complejidad técnica.

Fuente oficial: DANE – Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción y DANE – Indicador de Producción de Obras Civiles

COMPORTAMIENTO DE LOS COSTOS DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES

El análisis de las condiciones macroeconómicas del sector de infraestructura vial debe complementarse con la evaluación de los costos de construcción, debido a su incidencia en la determinación de los precios de los materiales, la contratación de mano de obra, el transporte y la utilización de maquinaria y equipos.

Para este propósito, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) dispone del Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), indicador que mide la variación promedio de los precios de una canasta representativa de los insumos utilizados en las obras civiles desarrolladas en Colombia.

Según los resultados correspondientes a septiembre de 2026, el ICOCIV presentó una variación mensual del 0,11 %, mientras que la agrupación correspondiente a carreteras, calles, vías férreas, pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles registró una variación del 0,07 %.

Estos resultados permiten observar el comportamiento reciente de los costos asociados a la construcción de infraestructura y constituyen un referente para analizar las condiciones económicas del sector.

En el caso del proyecto de construcción de pavimento rígido en diferentes vías urbanas del municipio de Carepa, los principales componentes susceptibles de variaciones de precios comprenden el cemento y concreto hidráulico, los agregados pétreos, el acero de refuerzo, los materiales granulares, el transporte de insumos, la mano de obra y la maquinaria empleada en las actividades constructivas.

Adicionalmente, deben considerarse las condiciones particulares del municipio de Carepa y de la subregión de Urabá, especialmente la ubicación de los proveedores, las distancias de transporte, la disponibilidad de materiales y las características logísticas de los frentes de intervención.

En consecuencia, aunque el ICOCIV constituye una fuente oficial para caracterizar el comportamiento de los costos del sector, la determinación del presupuesto oficial deberá sustentarse principalmente en las cantidades de obra, los análisis de precios unitarios, las especificaciones técnicas y los valores correspondientes a las condiciones reales de ejecución del proyecto.

Esta diferenciación permite evitar que los indicadores nacionales de variación de costos sean utilizados automáticamente como factores de incremento presupuestal, sin una justificación técnica y económica específica.

Fuente: DANE – ICOCIV, septiembre de 2026

PIB DESDE EL ENFOQUE DEL GASTO

De acuerdo con la información publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), durante el segundo trimestre de 2026 el Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia registró un crecimiento del **3,5 % en su serie original**, respecto al mismo periodo del año 2025, reflejando una expansión de la actividad económica nacional.

Este comportamiento estuvo asociado a la evolución de los diferentes componentes de la demanda agregada, los cuales presentaron las siguientes variaciones anuales:

- **Gasto de consumo final:** creció 4,4 %.
- **Formación bruta de capital:** creció 7,1 %.
- **Exportaciones:** disminuyeron 1,0 %.
- **Importaciones:** aumentaron 7,5 %.

Por su parte, frente al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto presentó un crecimiento del **1,3 % en su serie ajustada por efectos estacionales y de calendario**, registrándose las siguientes variaciones:

- Gasto de consumo final: crecimiento del 1,2 %.

- Formación bruta de capital: crecimiento del 8,7 %.
- Exportaciones: disminución del 0,9 %.
- Importaciones: crecimiento del 5,1 %.

Estos resultados evidencian un comportamiento positivo de la demanda interna, particularmente de la formación bruta de capital, componente que incluye la inversión en activos productivos e infraestructura.

Desde la perspectiva del sector de la construcción, la formación bruta de capital constituye un indicador relevante, debido a que permite observar la evolución general de la inversión en bienes de capital, edificaciones y obras de ingeniería civil, entre otros activos.

En consecuencia, el crecimiento de este componente proporciona un referente macroeconómico para contextualizar las condiciones de inversión dentro de las cuales se desarrolla el proceso contractual cuyo objeto es **“CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA”.**

No obstante, los resultados nacionales deben interpretarse como indicadores generales y no como evidencia directa de disponibilidad presupuestal, suficiencia de oferta o estabilidad de precios para el proyecto. Tales condiciones deberán examinarse mediante el presupuesto de obra, los análisis de precios unitarios y el estudio del mercado regional.

Fuente: DANE, Boletín Técnico del Producto Interno Bruto Trimestral (PIB_T), segundo trimestre de 2026, publicado el 18 de agosto de 2026, páginas 24 y 25.

Tabla 14. Componentes del gasto – segundo trimestre de 2026.

COMPONENTE	VARIACIÓN ANUAL	AÑO CORRIDO	VARIACIÓN TRIMESTRAL
Gasto de consumo final	4,4 %	4,3 %	1,2 %
Formación bruta de capital	7,1 %	0,8 %	8,7 %
Exportaciones	-1,0 %	0,3 %	-0,9 %
Importaciones	7,5 %	5,6 %	5,1 %
Producto Interno Bruto	3,5 %	2,9 %	1,3 %

Fuente: DANE, PIB_T. Series encadenadas de volumen, año de referencia 2015. La variación trimestral corresponde a la serie ajustada por efecto estacional y calendario.

Componentes del PIB desde el enfoque del gasto

Variación anual (%), segundo trimestre de 2026. Fuente: DANE.



GASTO DE CONSUMO FINAL

Durante el segundo trimestre de 2026, el gasto de consumo final de la economía colombiana presentó un crecimiento anual del **4,4 %**, frente al mismo periodo de 2025, de acuerdo con los resultados preliminares de las cuentas nacionales publicados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

El comportamiento de este componente estuvo explicado por las siguientes variaciones:

- **Gasto de consumo final individual de los hogares:** crecimiento del 2,8 %.
- **Gasto de consumo final del Gobierno general:** crecimiento del 12,2 %.

En relación con el trimestre inmediatamente anterior, el gasto de consumo final registró un crecimiento del 1,2 % en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Dentro de este resultado, el consumo individual de los hogares aumentó 0,5 %, mientras que el consumo final del Gobierno general presentó una variación positiva del 2,2 %.

Este comportamiento permite identificar una mayor dinámica del gasto agregado, especialmente del componente correspondiente al Gobierno general, circunstancia que constituye un referente para el análisis del entorno macroeconómico en el cual las entidades públicas desarrollan sus actividades administrativas, operativas y contractuales.

Sin embargo, es necesario distinguir entre el gasto de consumo del Gobierno y la inversión pública en infraestructura, debido a que corresponden a componentes diferentes de las cuentas nacionales. Por tanto, el crecimiento del consumo gubernamental no constituye, por sí mismo, evidencia de mayores recursos disponibles para la ejecución de obras públicas.

Para el caso de EDURHA E.I.C.E., la contratación proyectada se encuentra vinculada al desarrollo del Contrato Interadministrativo CI-019-2026, celebrado con el municipio de Carepa, y responde a una inversión específica orientada al mejoramiento de la infraestructura vial urbana.

En este sentido, el análisis del gasto de consumo final contribuye a caracterizar el contexto económico nacional, mientras que la viabilidad financiera y presupuestal del proceso contractual deberá sustentarse en los documentos que respaldan el proyecto, las apropiaciones correspondientes y las condiciones de financiación y desembolso establecidas en los instrumentos contractuales aplicables.

Por consiguiente, la entidad deberá mantener una adecuada articulación entre la planeación técnica, la programación financiera y el cronograma de ejecución,

procurando que la contratación se desarrolle en condiciones que permitan el cumplimiento de las obligaciones adquiridas y la utilización eficiente de los recursos destinados a la construcción de pavimento rígido en las vías urbanas priorizadas.

Tabla 15. Gasto de consumo final – segundo trimestre de 2026

COMPONENTE	VARIACIÓN ANUAL	AÑO CORRIDO	VARIACIÓN TRIMESTRAL
Consumo individual de los hogares	2,8 %	2,7 %	0,5 %
Consumo final del Gobierno general	12,2 %	12,6 %	2,2 %
Gasto de consumo final	4,4 %	4,3 %	1,2 %

Fuente: DANE, PIB_T, segundo trimestre de 2026, tabla 15, página 26.

2.2. ANÁLISIS DE INVOLUCRADOS

El proyecto denominado **"CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA"** comprende la participación de diferentes actores institucionales, técnicos, económicos y sociales, cuyas competencias, responsabilidades e intereses deben identificarse para garantizar una adecuada articulación durante las etapas de planeación, selección, ejecución, seguimiento y cierre contractual.

La identificación de los involucrados permite reconocer las entidades que intervienen en la financiación y administración de los recursos, las responsables de la gestión contractual, los profesionales encargados del control técnico y administrativo y la población beneficiaria de las intervenciones proyectadas.

El proyecto tiene como antecedentes el Convenio Interadministrativo N.º 4600018654, celebrado en el marco del Programa Turbina de Crédito, y el Contrato Interadministrativo CI-019-2026, suscrito entre el municipio de Carepa y EDURHA E.I.C.E., mediante el cual se establecieron las condiciones para la administración delegada de las actividades relacionadas con la construcción de pavimentación de vías urbanas.

En consecuencia, se identifican los siguientes actores y su participación en el desarrollo del proyecto:

ACTORES	TIPO DE ENTIDAD	ROL DE LOS ACTORES	INTERÉS DE PARTICIPAR EN EL PROYECTO	TIPO DE ACTITUD	CONTRIBUCIÓN O RESPONSABILIDAD
Departamento de Antioquia – Gobernación	Pública	Conveniente y participante del esquema de financiación	Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura municipal y al cumplimiento de los	Favorable	Participación y seguimiento conforme a las obligaciones establecidas en el convenio interadministrativo de origen.

			objetivos del programa de financiación.		
Instituto para el Desarrollo de Antioquia – IDEA	Pública	Administrador del Fondo Especial	Facilitar la implementación del mecanismo financiero previsto para el desarrollo de proyectos municipales.	Favorable	Administración y gestión de los recursos conforme a las condiciones del Convenio N.º 4600018654.
Municipio de Carepa	Pública	Entidad territorial contratante	Mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial de los corredores urbanos priorizados.	Favorable	Gestión del proyecto, celebración del contrato interadministrativo con EDURHA y ejercicio de las funciones de seguimiento y supervisión que le correspondan.
EDURHA E.I.C.E.	Pública – E.I.C.E.	Contratista del contrato interadministrativo y entidad contratante de las obras derivadas	Cumplir las obligaciones de administración delegada y garantizar la adecuada estructuración y ejecución contractual del proyecto.	Favorable	Adelantar el proceso de selección, celebrar los contratos derivados y cumplir las obligaciones de gestión, administración y seguimiento previstas en el CI-019-2026.
Contratista de obra	Privada o pluralidad de oferentes	Ejecutor de las actividades constructivas	Participar en el proceso de selección y ejecutar las obras en las condiciones contractuales establecidas.	Interés económico y contractual	Disponer de los recursos humanos, técnicos, administrativos y operativos necesarios para ejecutar las obras conforme a los diseños, especificaciones y presupuesto contractual.

Interventoría externa	Privada o pluralidad de oferentes	Control y seguimiento especializado de la ejecución	Garantizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales y de las condiciones técnicas de las obras.	Favorable al cumplimiento	Ejercer las actividades de interventoría técnica, administrativa, financiera, ambiental y demás componentes previstos en el respectivo contrato.
Comunidad beneficiaria	Comunidad	Beneficiaria y actor de control social	Contar con vías en mejores condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad.	Favorable, con posibles afectaciones temporales durante las obras	Participación en espacios de socialización, presentación de observaciones y ejercicio del control social sobre la ejecución del proyecto.
Organismos de control	Pública	Vigilancia y control institucional	Velar por la legalidad, transparencia y adecuada utilización de los recursos públicos.	Institucional	Ejercicio de las competencias de control fiscal, disciplinario y demás funciones legalmente atribuidas.

ANÁLISIS DE PARTICIPACIÓN E INCIDENCIA DE LOS ACTORES

La articulación institucional constituye un elemento determinante para el cumplimiento de los objetivos del proyecto, particularmente por la existencia de diferentes relaciones contractuales y financieras que deben desarrollarse de manera coordinada.

El municipio de Carepa, como entidad territorial responsable del proyecto y contratante de EDURHA E.I.C.E., cumple una función esencial en la coordinación administrativa y en el seguimiento del contrato interadministrativo.

Por su parte, EDURHA E.I.C.E., en su condición de contratista del CI-019-2026 y entidad encargada de adelantar la contratación derivada, deberá garantizar que el proceso de selección se estructure conforme a los estudios y diseños del proyecto, el presupuesto oficial y las condiciones establecidas en su Manual de Contratación.

La participación del contratista ejecutor resulta fundamental para la materialización de las obras, dado que deberá disponer de la capacidad técnica, operativa y administrativa requerida para desarrollar las actividades constructivas en los diferentes frentes de intervención.

Igualmente, la interventoría externa constituye un mecanismo de seguimiento especializado orientado a verificar el cumplimiento de las condiciones de calidad,

oportunidad, seguridad, manejo ambiental y demás obligaciones contractuales que correspondan.

Finalmente, la comunidad beneficiaria representa un actor central del proyecto, tanto por los beneficios esperados en materia de movilidad y accesibilidad como por las posibles afectaciones temporales que puedan producirse durante la ejecución de las obras.

Por lo anterior, resulta necesario promover una adecuada coordinación entre los diferentes actores, implementar mecanismos de información y participación comunitaria y establecer procedimientos de seguimiento que permitan prevenir y gestionar oportunamente las situaciones que puedan afectar la ejecución contractual.

La identificación de estos involucrados contribuye al fortalecimiento de la planeación, la gestión de riesgos, la transparencia y la adecuada ejecución de los recursos destinados al mejoramiento de la infraestructura vial urbana del municipio de Carepa.

2.3. PLAN DE DESARROLLO

El proyecto denominado “CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA” se encuentra articulado con los objetivos de desarrollo territorial establecidos en el Plan de Desarrollo Municipal “UN PLAN SIEMPRE CON EL PUEBLO 2024–2027”, particularmente con las estrategias orientadas al mejoramiento de la infraestructura vial, el fortalecimiento de la movilidad urbana y la generación de condiciones adecuadas de conectividad y accesibilidad para la población.

La intervención se enmarca en el Eje Estratégico 3. “CONSTRUYENDO FUTURO ¡SIEMPRE CON EL PUEBLO!”, dentro del componente de Transporte – Vías y del programa 2402, correspondiente a Infraestructura Red Vial Regional, cuya finalidad comprende el fortalecimiento de las condiciones de movilidad mediante intervenciones en la infraestructura de transporte.

En este contexto, la construcción de pavimento rígido en los corredores urbanos priorizados constituye una actuación dirigida a mejorar las condiciones físicas y funcionales de la red vial municipal, facilitar el desplazamiento de personas y vehículos, incrementar la seguridad vial y contribuir al desarrollo económico y social de los sectores beneficiados.

El proyecto se encuentra identificado presupuestalmente con el código BPIN 202500000025825, denominado “MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS Y RURALES DEL MUNICIPIO DE CAREPA”, y se relaciona con el producto de inversión 2402114 – Vía urbana mejorada, conforme a la información consignada en los documentos de planeación y presupuestales del municipio.

La ejecución de las intervenciones se desarrolla en virtud del Contrato Interadministrativo CI-019-2026, celebrado entre el municipio de Carepa y la Empresa para el Desarrollo Urbano, Rural y Hábitat de Carepa – EDURHA E.I.C.E., mediante el cual se establecieron las condiciones para la administración delegada de los recursos destinados a la construcción de pavimentación de vías urbanas.

En consecuencia, la contratación proyectada contribuye al cumplimiento de las metas de inversión relacionadas con el mejoramiento de la infraestructura vial urbana, en concordancia con la planeación territorial y las obligaciones contractuales asumidas por EDURHA E.I.C.E.

ARTICULACIÓN DEL PROYECTO CON EL PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL

MUNICIPIO	NOMBRE DEL PLAN DE DESARROLLO	EJE ESTRATÉGICO	COMPONENTE	PROGRAMA	CÓDIGO PRODUCTO	CÓDIGO BPIN
CAREPA	UN PLAN SIEMPRE CON EL PUEBLO 2024–2027	EJE ESTRATÉGICO 3. CONSTRUYENDO FUTURO ¡SIEMPRE CON EL PUEBLO!	COMPONENTE 3. TRANSPORTE – VÍAS	2402 – INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL	2402114 – VÍA URBANA MEJORADA	2025000000025825 – MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS Y RURALES DEL MUNICIPIO DE CAREPA

Fuente: Estudios Previos del municipio de Carepa, Certificado de Disponibilidad Presupuestal N.º 01607 del 15 de octubre de 2026 y Registro Presupuestal N.º 01713 del 6 de noviembre de 2026.

La articulación descrita permite establecer que la contratación proyectada responde a una necesidad de inversión pública previamente identificada por el municipio y guarda correspondencia con las líneas de actuación relacionadas con el mejoramiento de la infraestructura de transporte.

De esta manera, EDURHA E.I.C.E., mediante la ejecución de las obligaciones derivadas del Contrato Interadministrativo CI-019-2026, contribuye al desarrollo de las acciones previstas en la planeación municipal, bajo criterios de eficiencia, coordinación administrativa, responsabilidad y adecuada utilización de los recursos públicos.

2. DESCRIPCIÓN DE LA OBRA ACTUAL O ZONA A INTERVENIR

El proyecto denominado **“CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA”** se desarrollará en el casco urbano del municipio de Carepa, localizado en la subregión de Urabá, departamento de Antioquia, y tiene como finalidad mejorar las condiciones físicas, estructurales y funcionales de diferentes corredores viales que presentan limitaciones para garantizar una movilidad segura, eficiente y continua.

De acuerdo con los estudios técnicos y diseños del proyecto, las intervenciones contemplan cinco (5) tramos viales urbanos, distribuidos en sectores predominantemente residenciales, cuya infraestructura requiere la ejecución de obras

de pavimentación que permitan mejorar las condiciones de transitabilidad y accesibilidad de los habitantes.

Las vías objeto de intervención presentan condiciones que hacen necesaria la adecuación de su estructura de pavimento, considerando las características del terreno, las condiciones actuales de circulación vehicular, la exposición a factores climáticos y la necesidad de contar con superficies de rodadura apropiadas para las exigencias del tránsito urbano.

El proyecto comprende una longitud total aproximada de **novecientos veintidós coma cinco metros lineales (922,5 m)**, distribuida en los siguientes corredores:

N.º	VÍA O TRAMO A INTERVENIR	LONGITUD (m)	ANCHO DE CALZADA (m)
1	Calle 60 entre carreras 73 y 69	237,00	6,00
2	Calle Los Chalets (carrera 65AA) entre calles 60 y 61	158,50	5,00
3	Carrera 71 entre calles 68 y 63	213,00	6,00
4	Carrera 69 entre calles 68 y 70	110,00	7,00
5	Carrera 70 entre calles 68 y 63	204,00	6,00
TOTAL	**CINCO (5) TRAMOS VIALES URBANOS**	**922,50**	

Fuente: Estudios de tránsito, estudios y diseños de pavimento y estudios previos del proyecto de pavimentación de vías urbanas del municipio de Carepa, 2026.

Desde el punto de vista técnico, las intervenciones proyectadas contemplan la ejecución de actividades preliminares, localización y replanteo, excavaciones, preparación y mejoramiento de la subrasante, conformación de capas granulares y construcción de pavimento rígido en concreto hidráulico, complementadas con las obras de drenaje, urbanismo, accesibilidad y señalización vial previstas en el presupuesto y las especificaciones técnicas aprobadas.

Los estudios de pavimentos identifican condiciones de soporte del terreno que requieren la conformación de una estructura adecuada para las cargas vehiculares proyectadas. Asimismo, la información hidrológica e hidráulica del proyecto pone de manifiesto la importancia del manejo de las aguas superficiales, con el propósito de proteger la infraestructura vial y favorecer la funcionalidad de las zonas intervenidas.

La ejecución de las obras permitirá transformar las condiciones actuales de los corredores priorizados, mediante la construcción de una superficie de rodadura diseñada para ofrecer mejores condiciones de resistencia, estabilidad y durabilidad, de acuerdo con las características del tránsito y del suelo de fundación.

Adicionalmente, la intervención contribuirá a mejorar la articulación de los sectores residenciales con la red vial urbana existente, facilitando el desplazamiento cotidiano de peatones, motocicletas, vehículos particulares y demás usuarios de las vías.

En consecuencia, la construcción de pavimento rígido en estos cinco corredores constituye una intervención de infraestructura pública orientada al fortalecimiento de la movilidad urbana, la reducción de las limitaciones de accesibilidad y el mejoramiento de las condiciones de servicio de la red vial municipal.

Las actividades deberán ejecutarse conforme a los estudios y diseños aprobados, las especificaciones técnicas, el presupuesto oficial, el Plan de Manejo Ambiental y el Plan de Manejo de Tránsito, garantizando la coordinación entre el contratista ejecutor, la interventoría y EDURHA E.I.C.E.

2.2. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

El municipio de Carepa, Antioquia, presenta necesidades de mejoramiento de su infraestructura vial urbana, especialmente en aquellos corredores que carecen de una estructura de pavimento adecuada o presentan condiciones físicas que limitan su funcionalidad y capacidad de servicio.

Esta problemática se manifiesta en diferentes sectores del casco urbano, donde las deficiencias en las superficies de circulación, las condiciones del terreno y las limitaciones para el manejo de las aguas superficiales afectan la transitabilidad y dificultan el desplazamiento seguro y eficiente de los usuarios de la infraestructura vial.

De manera particular, los corredores correspondientes a la Calle 60 entre carreras 73 y 69, Calle Los Chalets entre calles 60 y 61, Carrera 71 entre calles 68 y 63, Carrera 69 entre calles 68 y 70 y Carrera 70 entre calles 68 y 63 presentan necesidades de intervención identificadas en los estudios técnicos del proyecto, los cuales contemplan la construcción de pavimento rígido como alternativa para mejorar las condiciones de operación de estas vías.

Los estudios de tránsito y diseños de pavimento evidencian la necesidad de proporcionar una estructura con capacidad para soportar las cargas vehiculares previstas, considerando las características geotécnicas del terreno, el comportamiento del tránsito y las condiciones de servicio requeridas durante el periodo de diseño.

De igual manera, las condiciones climáticas propias de la subregión de Urabá y la presencia de precipitaciones hacen necesario considerar soluciones apropiadas para la evacuación y conducción de las aguas superficiales, dado que su acumulación sobre la calzada o su infiltración hacia las capas estructurales puede contribuir al deterioro de la infraestructura vial.

La permanencia de estas condiciones puede ocasionar dificultades de desplazamiento, mayores tiempos de circulación, afectaciones a la comodidad de los usuarios y un incremento de los costos asociados al mantenimiento de los vehículos. Asimismo, limita las posibilidades de disponer de una infraestructura vial con condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y continuidad del servicio.

Desde el punto de vista social, las deficiencias de la infraestructura vial afectan las condiciones de movilidad cotidiana de los habitantes de los sectores intervenidos, particularmente en sus desplazamientos hacia establecimientos educativos, centros de atención en salud, espacios comerciales y demás servicios disponibles en el casco urbano.

En el ámbito económico, la existencia de corredores viales con condiciones de circulación limitadas puede afectar el transporte de personas, bienes y servicios, dificultar las actividades comerciales de proximidad y generar mayores costos de operación para los usuarios de la red vial.

Adicionalmente, la ausencia de intervenciones estructurales oportunas puede incrementar las necesidades futuras de mantenimiento y rehabilitación, haciendo

necesario adoptar soluciones técnicas que permitan mejorar las condiciones de funcionamiento y durabilidad de la infraestructura.

En este contexto, se identifica como problema central la existencia de condiciones deficientes de transitabilidad y movilidad en los corredores viales urbanos priorizados del municipio de Carepa, asociadas a la insuficiencia de estructuras de pavimento adecuadas y a las necesidades de mejoramiento de las condiciones físicas y funcionales de las vías.

Para atender esta problemática, el municipio de Carepa estructuró un proyecto de intervención vial sustentado en estudios de tránsito, topográficos, geotécnicos, de diseño de pavimentos, hidrológicos e hidráulicos, orientados a definir las soluciones constructivas apropiadas para los corredores priorizados.

En desarrollo de esta iniciativa, y mediante el Contrato Interadministrativo CI-019-2026, se estableció la participación de EDURHA E.I.C.E. para adelantar las actividades de administración delegada relacionadas con la ejecución del proyecto.

Por lo anterior, resulta necesaria la contratación de un ejecutor de obra que cuente con la capacidad técnica, administrativa y operativa requerida para desarrollar las actividades constructivas previstas, garantizando el cumplimiento de los estudios y diseños, las especificaciones técnicas y las condiciones contractuales establecidas.

La ejecución del proyecto permitirá avanzar en el mejoramiento de la infraestructura vial urbana mediante la construcción de pavimento rígido, contribuyendo a fortalecer la conectividad, mejorar las condiciones de accesibilidad y proporcionar una infraestructura con mejores características de seguridad, funcionalidad y durabilidad para beneficio de la comunidad.

CAUSA	EFECTO	NECESIDAD
Insuficiencia de estructuras de pavimento adecuadas en los tramos priorizados.	Limitaciones de transitabilidad y accesibilidad vehicular.	Construir pavimento rígido conforme a los diseños aprobados.
Condiciones de soporte del terreno que requieren mejoramiento.	Riesgo de deformaciones y deterioro prematuro de la estructura vial.	Adecuar la subrasante y construir las capas granulares especificadas.
Necesidad de mejorar el manejo de aguas superficiales.	Posibles encharcamientos, infiltraciones y afectaciones de la infraestructura.	Ejecutar las obras de drenaje y manejo de escorrentías contempladas en los diseños.
Condiciones físicas deficientes de los corredores viales.	Dificultades para la circulación segura y eficiente de vehículos y peatones.	Mejorar las condiciones funcionales de la calzada y ejecutar las obras complementarias previstas.
Insuficiencia de infraestructura vial con condiciones apropiadas de servicio.	Posibles incrementos en tiempos de desplazamiento y costos de operación vehicular.	Desarrollar intervenciones estructurales que mejoren la movilidad urbana.
Necesidades de mejoramiento de la conectividad entre sectores residenciales y la red vial existente.	Limitaciones para el acceso eficiente a bienes, servicios y actividades cotidianas.	Fortalecer la conectividad mediante la intervención de los cinco corredores priorizados.

3. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.2.1. GENERALIDADES DEL MUNICIPIO

El municipio de Carepa se encuentra localizado en la subregión de Urabá, al noroccidente del departamento de Antioquia, y forma parte del corredor territorial que articula los municipios de Chigorodó, Carepa, Apartadó y Turbo. Su ubicación

geográfica le confiere importancia dentro de las dinámicas económicas, comerciales, agroindustriales y de movilidad de la región.

La economía municipal se encuentra estrechamente vinculada con las actividades agropecuarias, especialmente la producción y comercialización de banano y plátano, así como con el comercio, el transporte, la prestación de servicios y otras actividades económicas que se desarrollan en el área urbana y su entorno regional.

En este contexto, la infraestructura vial constituye un componente fundamental para garantizar la conectividad de los sectores residenciales, comerciales e institucionales, facilitar el desplazamiento de la población y fortalecer las condiciones necesarias para el desarrollo social y económico del municipio.

Sistema vial del municipio de Carepa

De acuerdo con la caracterización vial incorporada en el documento técnico de referencia, el municipio de Carepa cuenta con una malla vial urbana aproximada de 49,96 kilómetros, distribuida de la siguiente manera:

- 13,16 kilómetros de vías sin pavimentar.
- 14,57 kilómetros de vías con pavimento antiguo.
- 22,23 kilómetros de vías con pavimento nuevo.

En términos porcentuales, esta distribución representa aproximadamente el 26,34 % de vías sin pavimentar, 29,16 % con pavimento antiguo y 44,50 % con pavimento nuevo.

Estas cifras permiten identificar la existencia de sectores que requieren intervenciones destinadas a fortalecer las condiciones estructurales y funcionales de la red vial urbana, particularmente mediante obras de pavimentación, rehabilitación y mejoramiento.

Por su parte, la malla vial rural se encuentra caracterizada en el documento de referencia con una extensión aproximada de 96,32 kilómetros, distribuidos así:

- 0,50 kilómetros en buen afirmado.
- 57,20 kilómetros en afirmado regular.
- 29,92 kilómetros en mal afirmado.
- 8,70 kilómetros de vías en tierra.

Si bien el presente proceso contractual contempla exclusivamente intervenciones en la zona urbana, el diagnóstico general de la infraestructura vial municipal permite comprender la importancia de fortalecer la conectividad territorial y las condiciones de accesibilidad de los diferentes sectores del municipio.

Condiciones de la infraestructura vial urbana objeto del proyecto

Para el caso particular de las vías priorizadas en el Proyecto Turbina, los estudios técnicos identifican la necesidad de ejecutar obras de construcción de pavimento rígido en cinco (5) corredores, correspondientes a la Calle 60 entre carreras 73 y 69, Calle Los Chalets entre calles 60 y 61, Carrera 71 entre calles 68 y 63, Carrera 69 entre calles 68 y 70 y Carrera 70 entre calles 68 y 63.

Estas intervenciones comprenden una longitud total aproximada de 922,5 metros lineales, y tienen como finalidad mejorar las condiciones de transitabilidad, accesibilidad, resistencia estructural y funcionalidad de los corredores priorizados.

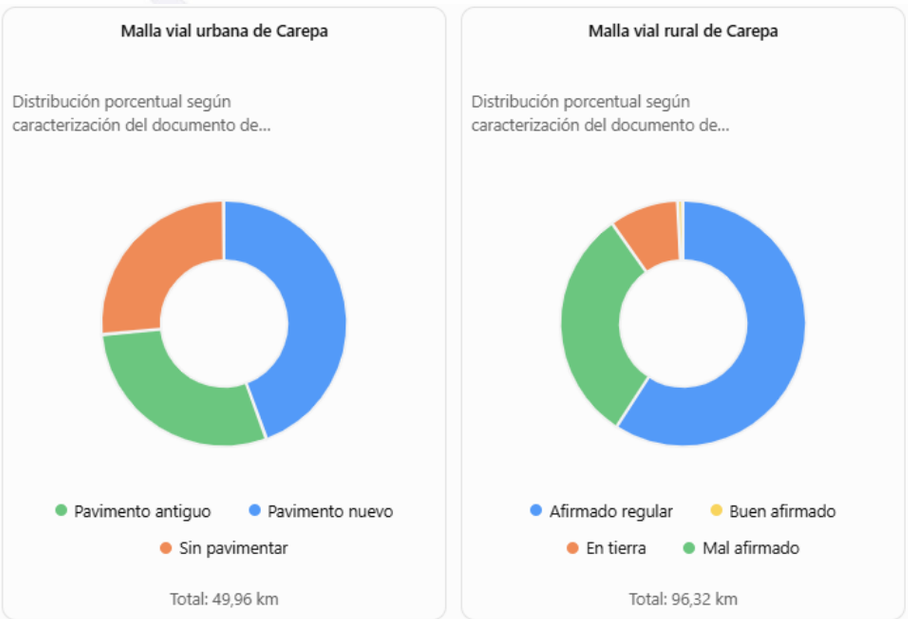
Los estudios de diseño de pavimentos contemplan la construcción de una estructura en concreto hidráulico, acompañada de actividades de adecuación del terreno, mejoramiento de la subrasante, conformación de capas granulares y ejecución de obras complementarias previstas en el alcance técnico del proyecto.

La necesidad de estas intervenciones responde tanto a las condiciones físicas de las vías como a las características geotécnicas y de tránsito consideradas durante la elaboración de los diseños.

Adicionalmente, las condiciones climáticas de la subregión de Urabá y la importancia del manejo de las aguas superficiales hacen necesario que las obras de pavimentación se encuentren articuladas con los estudios hidrológicos e hidráulicos, las especificaciones técnicas y las medidas de manejo ambiental contempladas en el proyecto.

En consecuencia, el fortalecimiento de la infraestructura vial urbana constituye una actuación necesaria para mejorar la movilidad de la población, facilitar el acceso a bienes y servicios, reducir las limitaciones de transitabilidad y promover condiciones favorables para el desarrollo de las actividades sociales y económicas del municipio de Carepa.

En atención a lo anterior, la Empresa para el Desarrollo Urbano, Rural y Hábitat de Carepa – EDURHA E.I.C.E. adelantará el correspondiente proceso de selección para la construcción de pavimento rígido en los corredores urbanos priorizados, con un plazo de ejecución de CINCO (5) MESES, conforme a los estudios, diseños, presupuesto y demás documentos técnicos que integran el proyecto.



Fuente: caracterización vial del Análisis del Sector de la Calle 72, EDURHA, 2025. Son cifras de referencia del documento anterior; no se han acreditado como inventario vial actualizado a noviembre de 2026.

2.2. LOCALIZACIÓN

El municipio de Carepa se encuentra localizado en la subregión de Urabá, al noroccidente del departamento de Antioquia, República de Colombia. Su ubicación geográfica constituye un elemento estratégico para la integración territorial, el desarrollo de actividades económicas, comerciales y agroindustriales y la articulación de los

diferentes centros urbanos que conforman el eje bananero de la región.

El municipio limita al norte con Apartadó; al sur con Chigorodó; al oriente con el departamento de Córdoba, a través de la Serranía de Abibe; y al occidente con territorios correspondientes a los municipios de Chigorodó y Turbo, en el entorno del río León.

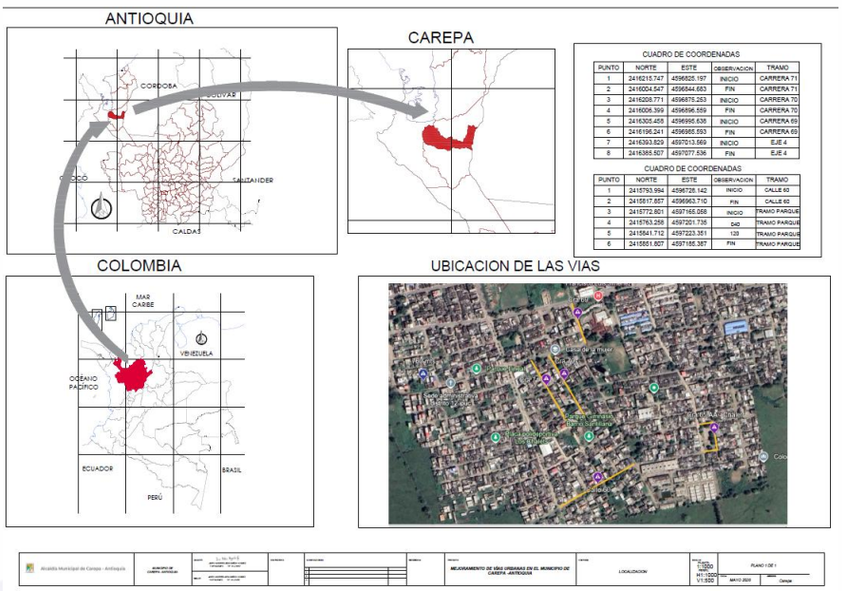
El proyecto cuyo objeto es “CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA” se ejecutará dentro del casco urbano municipal, mediante la intervención de cinco (5) corredores viales existentes que presentan necesidades de mejoramiento de sus condiciones físicas, estructurales y funcionales.

De acuerdo con los estudios y diseños que integran el expediente técnico, las intervenciones comprenden la Calle 60 entre carreras 73 y 69, Calle Los Chalets (carrera 65AA) entre calles 60 y 61, Carrera 71 entre calles 68 y 63, Carrera 69 entre calles 68 y 70 y Carrera 70 entre calles 68 y 63, para una longitud total aproximada de novecientos veintidós coma cinco metros lineales (922,5 m).

La ubicación específica de los corredores se encuentra identificada en el plano general de localización del proyecto, elaborado en mayo de 2026, el cual presenta la distribución espacial de los tramos dentro del casco urbano de Carepa, su relación con la infraestructura vial existente y las coordenadas de referencia correspondientes a los puntos de inicio y finalización de las intervenciones.

La localización de las obras constituye un elemento fundamental para la programación de las actividades constructivas, la identificación de los frentes de trabajo, el transporte y suministro de materiales, la implementación de las medidas de manejo de tránsito y la coordinación de las actividades con la comunidad beneficiaria.

En consecuencia, las intervenciones deberán ejecutarse conforme a los levantamientos topográficos, planos, estudios y diseños aprobados, garantizando la correspondencia entre la ubicación de los corredores, las cantidades de obra y las especificaciones técnicas previstas en el proyecto.



Fuente: Estudios técnicos y diseños del proyecto «Mejoramiento de vías urbanas en el municipio de Carepa, Antioquia». Plano de localización, mayo de 2026.

2.3. POSICIÓN GEOGRÁFICA

El municipio de Carepa se encuentra ubicado en la subregión de Urabá, al noroccidente del departamento de Antioquia, Colombia. Su cabecera municipal se localiza aproximadamente a los **7°45′29″ de latitud norte y 76°39′19″ de longitud oeste**, dentro del corredor territorial que articula los municipios de Chigorodó, Carepa, Apartadó y Turbo.

Su posición geográfica representa una condición importante para el desarrollo de las actividades económicas, comerciales, agroindustriales y de servicios de la región, así como para la movilidad de la población y la articulación de los diferentes sectores urbanos.

El proyecto de construcción de pavimento rígido se desarrollará en diferentes corredores de la cabecera municipal, cuya ubicación se encuentra delimitada mediante los levantamientos topográficos y los planos de localización incorporados en los estudios técnicos del proyecto.

Las coordenadas de los puntos de inicio y finalización de los tramos constituyen la referencia para la identificación espacial de las intervenciones, la programación de los frentes de trabajo y la ejecución de las actividades de localización y replanteo.

En consecuencia, la construcción de las obras deberá realizarse dentro de los límites establecidos en los estudios y diseños aprobados, garantizando correspondencia entre la ubicación geográfica, las condiciones físicas del terreno y las cantidades de obra previstas en el presupuesto oficial.

Fuente: Estudios técnicos y diseños del proyecto «Mejoramiento de vías urbanas en el municipio de Carepa, Antioquia». Plano de localización, mayo de 2026.

2.2. USO DEL SUELO

El municipio de Carepa se encuentra localizado en la subregión de Urabá, departamento de Antioquia, y presenta una organización territorial caracterizada por la coexistencia de áreas urbanas destinadas principalmente a actividades residenciales, comerciales, institucionales y de servicios, y áreas rurales vinculadas al desarrollo de actividades agropecuarias y agroindustriales.

De acuerdo con la caracterización territorial incorporada en el documento de referencia, Carepa fue constituido como municipio en diciembre de 1983, después de su segregación del municipio de Chigorodó. Su organización territorial comprende barrios, urbanizaciones, veredas, corregimientos y centros poblados, que conforman los diferentes espacios de ocupación y desarrollo municipal.

La actividad económica de Carepa se encuentra especialmente vinculada al sector agropecuario, destacándose la producción y comercialización de banano, plátano, piña y otros productos agrícolas. Particularmente, la actividad bananera constituye un componente importante de la economía regional, debido a su participación en la generación de empleo, el transporte de mercancías y la prestación de servicios asociados a la producción agrícola.

En el área urbana se desarrollan actividades residenciales, comerciales, administrativas, educativas y de servicios, cuya adecuada articulación depende, entre otros factores, de la disponibilidad de una infraestructura vial que permita el desplazamiento de personas y vehículos en condiciones apropiadas de accesibilidad, seguridad y funcionalidad.

Para el caso específico del proyecto **“CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA”**, los estudios de tránsito identifican los cinco corredores objeto de intervención como vías urbanas de servicio, localizadas en sectores con uso del suelo predominantemente residencial.

Las intervenciones proyectadas corresponden a la construcción de pavimento rígido sobre corredores viales existentes, con el propósito de mejorar sus condiciones estructurales y funcionales, fortalecer la conectividad entre sectores urbanos y facilitar el acceso a viviendas, establecimientos y servicios del entorno.

En este sentido, la ejecución del proyecto no tiene como finalidad modificar el uso del suelo de los sectores intervenidos, sino mejorar las condiciones de la infraestructura vial existente, de conformidad con los estudios, diseños y especificaciones técnicas aprobadas.

La localización de los corredores dentro de áreas urbanas predominantemente residenciales exige considerar medidas adecuadas para la gestión del tránsito, el acceso a los inmuebles, la circulación peatonal, el control de emisiones de polvo y ruido y la ejecución ordenada de las actividades constructivas.

En consecuencia, las obras deberán desarrollarse en concordancia con los instrumentos de ordenamiento territorial aplicables, las condiciones técnicas de los corredores viales y las medidas previstas en el Plan de Manejo Ambiental y el Plan de Manejo de Tránsito del proyecto.

El mejoramiento de esta infraestructura contribuirá a fortalecer la funcionalidad del espacio urbano, facilitar la movilidad cotidiana y generar condiciones favorables para el

desarrollo de las actividades residenciales, comerciales y de servicios de los sectores beneficiados.

ASPECTO	CANTIDAD / INFORMACIÓN
Municipio	Carepa, Antioquia
Subregión	Urabá antioqueño
Año de constitución como municipio	Diciembre de 1983
Municipio del cual fue segregado	Chigorodó
Barrios urbanos	40
Urbanizaciones	7
Veredas	31
Corregimientos	3
Centros poblados	3
Uso predominante en las vías del proyecto	Residencial
Clasificación de los corredores en el estudio de tránsito	Vías de servicio

CUADRO 2. PRINCIPALES ACTIVIDADES ECONÓMICAS DEL MUNICIPIO

ACTIVIDAD ECONÓMICA	CARACTERIZACIÓN
Agricultura	Actividad importante para la economía municipal y regional.
Producción bananera	Cultivo y comercialización de banano, con incidencia en el empleo y la actividad agroindustrial.
Otros productos agrícolas	Producción y comercialización de plátano, piña y otros productos.
Comercio	Actividades comerciales y de abastecimiento en el área urbana.
Transporte y servicios	Movilización de personas y mercancías y prestación de servicios relacionados con la dinámica municipal.
Construcción	Desarrollo de infraestructura, viviendas y obras públicas y privadas.

CUADRO 3. USO DEL SUELO EN LAS VÍAS DEL PROYECTO TURBINA

TRAMO VIAL	CLASIFICACIÓN FUNCIONAL REPORTADA	USO DEL SUELO REPORTADO
Calle 60 entre carreras 73 y 69	Servicio	Residencial
Calle Los Chalets entre calles 60 y 61	Servicio	Residencial
Carrera 71 entre calles 68 y 63	Servicio	Residencial
Carrera 69 entre calles 68 y 70	Servicio	Residencial
Carrera 70 entre calles 68 y 63	Servicio	Residencial

PRECISIÓN TÉCNICA: la clasificación anterior corresponde a lo consignado en el estudio de tránsito. No sustituye la certificación urbanística ni la verificación de compatibilidad con el instrumento de ordenamiento territorial vigente.

2.3. POBLACIÓN

De acuerdo con las proyecciones demográficas del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), elaboradas con base en el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018, el municipio de Carepa, Antioquia, registra para el año 2026 una población proyectada de 51.298 habitantes, de los cuales 25.774 corresponden a hombres, equivalentes aproximadamente al 50,24 %, y 25.524 a mujeres, que representan el 49,76 % de la población municipal.

En cuanto a su distribución territorial, se estima que 37.099 habitantes, correspondientes al 72,32 %, residen en la cabecera municipal, mientras que 14.199 habitantes, equivalentes al 27,68 %, se encuentran distribuidos en centros poblados y áreas rurales.

Esta distribución evidencia la importancia de la población urbana dentro de la dinámica demográfica del municipio, circunstancia que genera necesidades permanentes de infraestructura vial, movilidad, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores residenciales, comerciales e institucionales.

El crecimiento y la concentración de población en los centros urbanos requieren una infraestructura vial capaz de responder a las demandas de desplazamiento cotidiano, especialmente en los corredores que comunican sectores habitacionales con establecimientos educativos, centros de salud, actividades comerciales y demás servicios esenciales.

En este contexto, el proyecto cuyo objeto es **“CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA”** constituye una intervención orientada al fortalecimiento de las condiciones de movilidad y accesibilidad de la población residente en los sectores urbanos priorizados.

Las obras comprenden cinco (5) corredores viales, con una longitud total aproximada de 922,5 metros lineales, cuyas intervenciones permitirán mejorar las condiciones físicas y funcionales de la infraestructura de transporte existente.

La población potencialmente beneficiada comprende principalmente a los habitantes y usuarios de las áreas de influencia de las vías intervenidas, quienes podrán contar con mejores condiciones de circulación, conectividad y acceso a los servicios urbanos.

No obstante, la población total proyectada del municipio constituye una referencia demográfica general y no debe confundirse con el número de beneficiarios directos del proyecto, cuya identificación corresponde a los estudios de caracterización social y demás documentos técnicos de soporte.

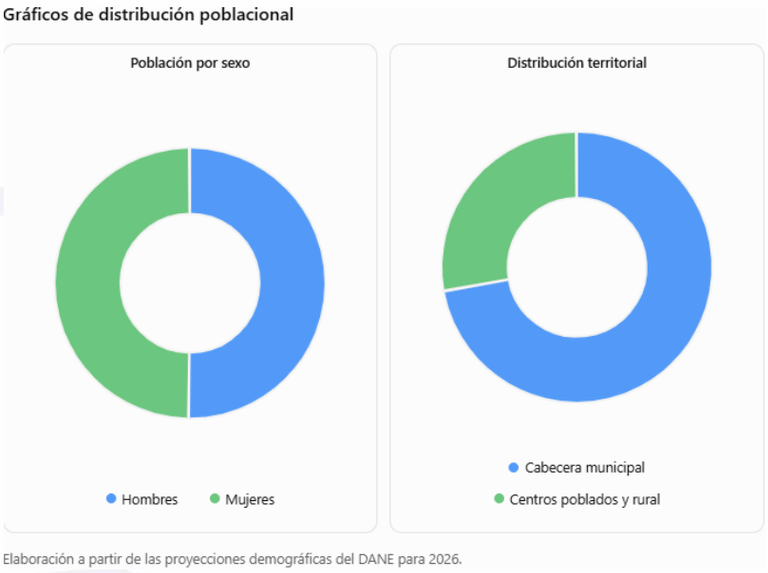
En consecuencia, la dinámica poblacional del municipio constituye un elemento relevante para sustentar la necesidad de fortalecer la infraestructura vial urbana y garantizar condiciones que favorezcan la movilidad, la accesibilidad y el desarrollo social y económico de Carepa.

CUADRO DE CARACTERIZACIÓN POBLACIONAL – CAREPA 2026

CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	VALOR ABSOLUTO	PORCENTAJE
Sexo	Hombres	25.774	50,24 %

Sexo	Mujeres	25.524	49,76 %
Distribución territorial	Cabecera municipal	37.099	72,32 %
Distribución territorial	Centros poblados y rural disperso	14.199	27,68 %
POBLACIÓN TOTAL	**MUNICIPIO DE CAREPA**	**51.298**	**100 %**

FUENTE: Proyecciones de población municipal del DANE, basadas en el CNPV 2018, cifras estimadas al 30 de junio de 2026, recopiladas por Uraba.org.



4.6. PROYECCIÓN DE POBLACIÓN

La proyección de población constituye un instrumento fundamental para la planificación territorial, debido a que permite analizar las tendencias demográficas y anticipar las necesidades de infraestructura, equipamientos, servicios públicos y movilidad que pueden presentarse en un municipio durante los próximos años.

Para el municipio de Carepa, Antioquia, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) dispone de proyecciones de población elaboradas a partir del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018, las cuales permiten identificar la evolución estimada de sus habitantes y su distribución por sexo, edad y área de residencia.

De acuerdo con estas estimaciones, para el año 2026 el municipio de Carepa cuenta con una población proyectada de 51.298 habitantes, de los cuales aproximadamente el 72,32 % reside en la cabecera municipal, mientras que el 27,68 % restante se distribuye entre los centros poblados y el área rural dispersa.

Esta distribución demográfica evidencia la importancia de la cabecera municipal como espacio de concentración residencial, comercial, institucional y de prestación de servicios, situación que demanda el fortalecimiento permanente de la infraestructura urbana.

Desde la perspectiva de la planificación vial, la evolución de la población constituye uno

de los factores que deben considerarse para identificar las necesidades presentes y futuras de conectividad y accesibilidad. Sin embargo, el crecimiento demográfico no implica necesariamente un incremento proporcional del tránsito vehicular, pues este depende también de factores como la motorización, las actividades económicas, la distribución territorial y los patrones de desplazamiento.

En este sentido, las proyecciones demográficas deben analizarse conjuntamente con los estudios de tránsito, las características de la red vial existente y las condiciones de desarrollo urbano del municipio.

Para el proyecto cuyo objeto corresponde al **"CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA",** la información poblacional constituye un referente para comprender la importancia social de las intervenciones proyectadas.

El proyecto contempla la construcción de pavimento rígido en cinco (5) corredores urbanos, con una longitud total aproximada de 922,5 metros lineales, ubicados en sectores de uso predominantemente residencial.

Las obras permitirán mejorar las condiciones físicas y funcionales de estas vías, facilitando la movilidad de los residentes y demás usuarios de los corredores intervenidos, así como su conexión con los distintos servicios y actividades del casco urbano.

Asimismo, la estructura demográfica del municipio, caracterizada por la presencia de población infantil, adolescente, adulta y adulta mayor, hace necesario promover condiciones adecuadas de movilidad y accesibilidad que respondan a las necesidades de los diferentes grupos poblacionales.

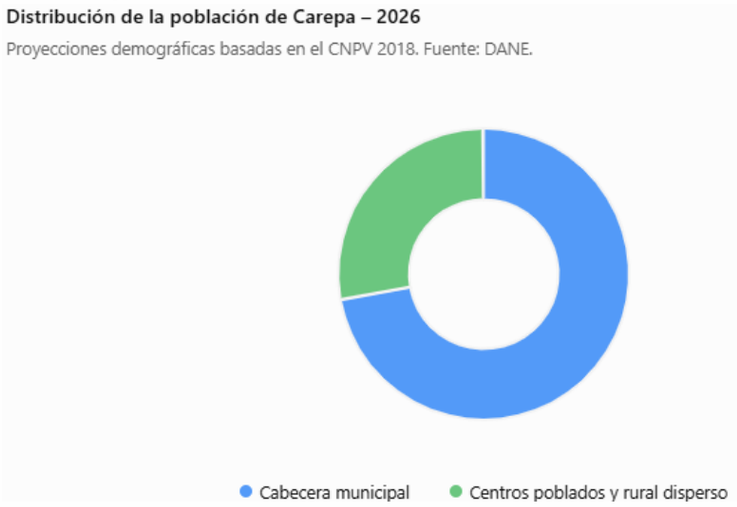
En consecuencia, la construcción de infraestructura vial urbana constituye una intervención de interés público que contribuye a mejorar las condiciones de circulación y conectividad de los sectores priorizados, ofreciendo una solución técnica orientada a la funcionalidad y durabilidad de las vías.

Finalmente, la ejecución de las obras deberá desarrollarse conforme a las condiciones técnicas previstas en los estudios y diseños aprobados, teniendo en cuenta las características del tránsito, la capacidad estructural requerida y las necesidades de movilidad de la población beneficiaria, de manera que la inversión responda adecuadamente a las condiciones actuales y proyectadas del entorno urbano.

INDICADOR	PROYECCIÓN 2026
Población total	51.298 habitantes
Población de la cabecera municipal	37.099 habitantes
Población de centros poblados y rural disperso	14.199 habitantes
Participación de la cabecera	72,32 %
Participación del resto del municipio	27,68 %
Base censal de la proyección	CNPV 2018

Fuente: DANE, proyecciones municipales de población 2018–2042, con cifras para 2026

reproducidas por Uraba.org.



4.7. TURISMO

El municipio de Carepa, ubicado en la subregión de Urabá, departamento de Antioquia, cuenta con características naturales, culturales y territoriales que representan oportunidades para el desarrollo de actividades turísticas, recreativas y de integración regional. Su localización dentro del corredor del eje bananero favorece la conexión con otros municipios de la subregión y permite la articulación de actividades económicas, comerciales y culturales.

Entre los principales atractivos del municipio se destacan sus paisajes naturales, fuentes hídricas, expresiones culturales y espacios rurales que ofrecen posibilidades para el desarrollo del ecoturismo, el turismo de naturaleza y las actividades recreativas.

De acuerdo con la caracterización territorial incorporada en el documento de referencia, Carepa cuenta con lugares de interés como el río Carepa, el corregimiento de Piedras Blancas, el sector de El Embarcadero y El Zungo, así como otros espacios naturales y culturales asociados a la identidad del territorio.

La actividad turística constituye una oportunidad complementaria para la economía municipal, en la medida en que puede contribuir a la dinamización del comercio, los servicios de transporte, la gastronomía y otras actividades vinculadas con la atención de visitantes.

En este contexto, la infraestructura vial representa un componente importante para el desarrollo territorial, dado que facilita el desplazamiento de residentes y visitantes, la conexión entre sectores urbanos y rurales y el acceso a diferentes espacios de interés económico, social y cultural.

No obstante, debe precisarse que el proyecto **“CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA”** tiene como finalidad principal mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial en cinco corredores urbanos de

uso predominantemente residencial.

Por consiguiente, aunque el fortalecimiento de la infraestructura vial municipal puede contribuir indirectamente a mejorar las condiciones generales de conectividad y la imagen urbana del territorio, no se atribuye a las intervenciones proyectadas una finalidad turística específica ni un incremento determinado en la actividad turística local.

En consecuencia, la construcción de pavimento rígido en los corredores priorizados debe entenderse como una inversión en infraestructura de transporte destinada principalmente al mejoramiento de la movilidad urbana y de las condiciones de vida de la población, cuyos beneficios generales pueden complementar las estrategias de desarrollo económico y territorial del municipio.

Categoria	Descripción	Ejemplos / lugares
Potencial turístico	Atractivos naturales, culturales y gastronómicos de la subregión de Urabá.	Turismo de naturaleza, cultural y recreativo.
Actividades ecoturísticas	Actividades relacionadas con el aprovechamiento recreativo y responsable de los paisajes y recursos naturales.	Caminatas ecológicas y recorridos por espacios naturales.
Sitios de interés	Espacios asociados al patrimonio natural y territorial del municipio.	Río Carepa y corregimiento de Piedras Blancas.
Otros lugares destacados	Sectores rurales y espacios de interés cultural o recreativo.	El Embarcadero, El Zungo y otros lugares identificados en la caracterización municipal.
Relación con la infraestructura vial	La conectividad vial facilita el desplazamiento de residentes y visitantes dentro del territorio.	Mejoramiento general de las condiciones de accesibilidad y movilidad.

4.8. MAGNITUD DE LA SITUACIÓN EXISTENTE

Actualmente, diferentes corredores de la malla vial urbana del municipio de Carepa, Antioquia, presentan condiciones físicas y estructurales que limitan su funcionalidad y hacen necesaria la ejecución de obras de mejoramiento de infraestructura vial. Esta situación se manifiesta particularmente en las vías priorizadas en el proyecto, las cuales requieren la construcción de estructuras de pavimento que permitan garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad, accesibilidad y seguridad para sus usuarios.

De acuerdo con los estudios de tránsito, los diseños de pavimento y los levantamientos topográficos elaborados para el proyecto, se ha identificado la necesidad de intervenir cinco (5) corredores viales urbanos, correspondientes a la Calle 60 entre carreras 73 y 69, Calle Los Chalets entre calles 60 y 61, Carrera 71 entre calles 68 y 63, Carrera 69 entre calles 68 y 70 y Carrera 70 entre calles 68 y 63.

Estos corredores representan una longitud total aproximada de novecientos veintidós coma cinco metros lineales (922,5 m) y presentan anchos de calzada comprendidos entre cinco (5,00) y siete (7,00) metros, de acuerdo con las características geométricas identificadas en los estudios técnicos del proyecto.

El diagnóstico de tránsito identifica la existencia de sectores con superficies de circulación en afirmado, lo que evidencia la necesidad de proporcionar una solución estructural de pavimentación acorde con las condiciones de movilidad y las cargas vehiculares consideradas durante el proceso de diseño.

En relación con las características geotécnicas, el diseño de pavimento identifica condiciones de capacidad de soporte del suelo natural que requieren actividades de mejoramiento de la subrasante y conformación de capas granulares, con el propósito de proporcionar una plataforma adecuada para la construcción de las losas de concreto hidráulico.

El estudio de diseño contempla una resistencia a la flexión del concreto de 3,8 MPa, correspondiente al módulo de rotura utilizado para la solución estructural proyectada, así como una losa de pavimento rígido de quince centímetros (15 cm) de espesor y una capa de subbase granular de quince centímetros (15 cm), conforme a las condiciones de diseño consignadas en el respectivo informe técnico.

Estas características evidencian que la intervención no se limita al mejoramiento superficial de las calzadas, sino que comprende la construcción de una estructura de pavimento diseñada para responder a las condiciones de soporte del terreno y a las solicitaciones de tránsito previstas.

Adicionalmente, las condiciones hidrológicas y climáticas del municipio hacen necesario incorporar medidas de manejo de aguas superficiales, debido a que la acumulación de escorrentías y su posible infiltración hacia las capas estructurales pueden afectar el comportamiento y la durabilidad del pavimento.

Por esta razón, los estudios y diseños incluyen la evaluación del drenaje y la identificación de obras complementarias destinadas a favorecer la evacuación de aguas lluvias y proteger la infraestructura proyectada.

Desde la perspectiva funcional, las condiciones actuales de los corredores priorizados representan limitaciones para el desarrollo de una movilidad urbana continua y eficiente, especialmente en sectores residenciales donde las vías cumplen una función de conexión entre viviendas, establecimientos y servicios del municipio.

La permanencia de estas condiciones puede generar dificultades de circulación, incomodidad para los usuarios, mayores necesidades de mantenimiento y afectaciones a la funcionalidad de la red vial urbana.

En consecuencia, la magnitud de la situación existente se encuentra determinada por la necesidad de intervenir cinco (5) corredores urbanos, con una extensión conjunta de 922,5 metros lineales, mediante soluciones de pavimentación rígida y obras complementarias que permitan mejorar las condiciones estructurales y operativas de la infraestructura vial.

Para atender esta necesidad, EDURHA E.I.C.E., en desarrollo del Contrato Interadministrativo CI-019-2026, adelantará el proceso de selección correspondiente para la ejecución de las obras, cuyo plazo contractual será de CINCO (5) MESES, conforme al presupuesto, los estudios, los diseños y las especificaciones técnicas

aprobadas.

La intervención proyectada contribuirá a transformar las condiciones actuales de los corredores priorizados, fortalecer la conectividad urbana y proporcionar una infraestructura vial con mejores características de resistencia, funcionalidad y durabilidad, en beneficio de los residentes y demás usuarios de las vías.

TRAMO VIAL	LONGITUD (M)	ANCHO DE CALZADA (M)	ÁREA GEOMÉTRICA APROXIMADA (M²)
Calle 60 entre carreras 73 y 69	237,00	6,00	1.422,00
Calle Los Chalets entre calles 60 y 61	158,50	5,00	792,50
Carrera 71 entre calles 68 y 63	213,00	6,00	1.278,00
Carrera 69 entre calles 68 y 70	110,00	7,00	770,00
Carrera 70 entre calles 68 y 63	204,00	6,00	1.224,00
TOTAL	**922,50**	**—**	**5.486,50**

4.9. MAGNITUD DEL PROBLEMA

La problemática identificada en la infraestructura vial urbana del municipio de Carepa, Antioquia, se manifiesta en las condiciones deficientes de transitabilidad, accesibilidad y funcionalidad de diferentes corredores que requieren intervenciones estructurales para responder adecuadamente a las necesidades de movilidad de la población.

De acuerdo con los estudios técnicos que soportan el proyecto, esta situación afecta específicamente cinco (5) tramos viales urbanos: la Calle 60 entre carreras 73 y 69, Calle Los Chalets entre calles 60 y 61, Carrera 71 entre calles 68 y 63, Carrera 69 entre calles 68 y 70 y Carrera 70 entre calles 68 y 63, los cuales comprenden una extensión total aproximada de novecientos veintidós coma cinco metros lineales (922,5 m).

La magnitud del problema no se limita a la extensión física de los corredores que requieren intervención, sino que comprende las dificultades que sus condiciones actuales pueden generar sobre la movilidad cotidiana, la seguridad de los usuarios, la conservación de los vehículos y la accesibilidad a los diferentes servicios disponibles en el casco urbano.

Los estudios de tránsito identifican la circulación de vehículos en los corredores objeto del proyecto y establecen parámetros para evaluar las cargas que deberá soportar la futura estructura de pavimento. Asimismo, los estudios geotécnicos y de diseño evidencian la necesidad de mejorar las condiciones de soporte del terreno y construir una estructura de pavimento rígido acorde con las exigencias técnicas de la intervención.

En este contexto, la existencia de superficies de circulación en afirmado y de

condiciones estructurales que requieren mejoramiento puede ocasionar irregularidades en el desplazamiento vehicular, incomodidad para los usuarios, dificultades de circulación durante los periodos de lluvia y mayores necesidades de mantenimiento de la infraestructura existente.

Adicionalmente, las características climáticas de la subregión de Urabá y la necesidad de gestionar adecuadamente las aguas superficiales constituyen factores relevantes para la conservación de las vías. La presencia de escorrentías, cuando no cuenta con condiciones apropiadas de evacuación, puede favorecer procesos de saturación del terreno, pérdida de capacidad de soporte y deterioro progresivo de las superficies de circulación.

Desde la perspectiva social, estas condiciones pueden afectar principalmente a los residentes y usuarios de los sectores intervenidos, al dificultar sus desplazamientos hacia viviendas, establecimientos educativos, centros de salud, actividades comerciales y demás servicios del municipio.

En el ámbito económico, las limitaciones de transitabilidad pueden traducirse en mayores costos de operación vehicular, dificultades para el transporte de bienes y servicios y una menor eficiencia en los desplazamientos cotidianos. Estas consecuencias adquieren especial importancia en sectores urbanos donde la infraestructura vial cumple una función de conexión entre diferentes áreas residenciales y la red vial municipal.

De otra parte, la permanencia de condiciones inadecuadas de infraestructura puede generar mayores requerimientos futuros de conservación, mantenimiento y rehabilitación, lo que justifica la necesidad de adoptar soluciones constructivas que respondan a las condiciones del terreno, al tránsito proyectado y a los criterios de durabilidad considerados durante la elaboración de los diseños.

En atención a lo anterior, la magnitud del problema se encuentra determinada por la insuficiencia de condiciones estructurales y funcionales adecuadas en los cinco corredores priorizados, situación que limita la prestación eficiente del servicio de infraestructura vial y hace necesaria una intervención mediante la construcción de pavimento rígido y las obras complementarias correspondientes.

La solución proyectada contempla el mejoramiento de la infraestructura mediante actividades de preparación del terreno, adecuación de subrasante, conformación de capas granulares, construcción de losas de concreto hidráulico y ejecución de obras complementarias de drenaje, urbanismo y señalización, conforme al alcance y las cantidades establecidos en los documentos técnicos aprobados.

La ejecución de estas actividades permitirá mejorar las condiciones de circulación y accesibilidad de los sectores intervenidos, fortalecer la funcionalidad de la red vial urbana y reducir la exposición de la infraestructura a factores asociados con el deterioro prematuro.

En consecuencia, la intervención constituye una necesidad de infraestructura pública debidamente identificada en los estudios y diseños del proyecto, cuya atención corresponde a los objetivos de mejoramiento vial establecidos por el municipio de Carepa.

Para tal efecto, la Empresa para el Desarrollo Urbano, Rural y Hábitat de Carepa – EDURHA E.I.C.E., en desarrollo del Contrato Interadministrativo CI-019-2026, adelantará el correspondiente proceso de Solicitud Privada de la Oferta (SPO), destinado a seleccionar un contratista que ejecute las obras contempladas en el proyecto, con un plazo contractual de CINCO (5) MESES.

La contratación permitirá materializar las intervenciones previstas, contribuyendo al mejoramiento de las condiciones de movilidad, seguridad y accesibilidad, así como al fortalecimiento de la infraestructura vial urbana del municipio de Carepa, Antioquia.

4.10. CAUSAS QUE GENERAN EL PROBLEMA

PROBLEMA CENTRAL:

Deficientes condiciones de transitabilidad, accesibilidad y movilidad en los corredores viales urbanos priorizados del municipio de Carepa, Antioquia, asociadas a la insuficiencia de estructuras de pavimento adecuadas y a las limitaciones físicas y funcionales de la infraestructura vial existente.

CAUSA DIRECTA:

- Insuficiencia de infraestructura vial pavimentada con condiciones estructurales y funcionales adecuadas para garantizar la transitabilidad en los cinco (5) corredores urbanos priorizados.

CAUSAS INDIRECTAS:

- Presencia de tramos con superficies de circulación en afirmado y sin una estructura de pavimento rígido que responda a las necesidades de servicio identificadas.
- Condiciones de capacidad de soporte del terreno que requieren mejoramiento de la subrasante y conformación de capas granulares.
- Necesidad de adecuar las condiciones de drenaje superficial para favorecer la evacuación de aguas lluvias y proteger la infraestructura vial.
- Insuficiencia de intervenciones estructurales de pavimentación en los corredores seleccionados.
- Exposición de las vías a factores climáticos y solicitaciones de tránsito que pueden contribuir al deterioro de sus superficies de circulación.

EFECTOS GENERADOS POR EL PROBLEMA

EFECTOS DIRECTOS:

- Dificultades de circulación y disminución de las condiciones de comodidad y seguridad para los usuarios.

- Limitaciones de accesibilidad hacia viviendas, establecimientos y servicios localizados en los sectores intervenidos.
- Mayor exposición de las superficies viales a procesos de deterioro asociados con el tránsito y las condiciones ambientales.
- Posibles incrementos en los tiempos de desplazamiento dentro de los corredores afectados.
- Condiciones desfavorables para la circulación peatonal y vehicular durante los periodos de lluvia.

EFECTOS INDIRECTOS:

- Posible incremento de los costos de operación y mantenimiento de los vehículos que utilizan los corredores intervenidos.
- Dificultades para el desarrollo eficiente de actividades comerciales y de prestación de servicios en los sectores afectados.
- Menor funcionalidad y conectividad de la red vial urbana municipal.
- Incremento potencial de las necesidades futuras de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura.
- Afectación de las condiciones generales de bienestar y calidad de vida de los residentes y usuarios de las vías.

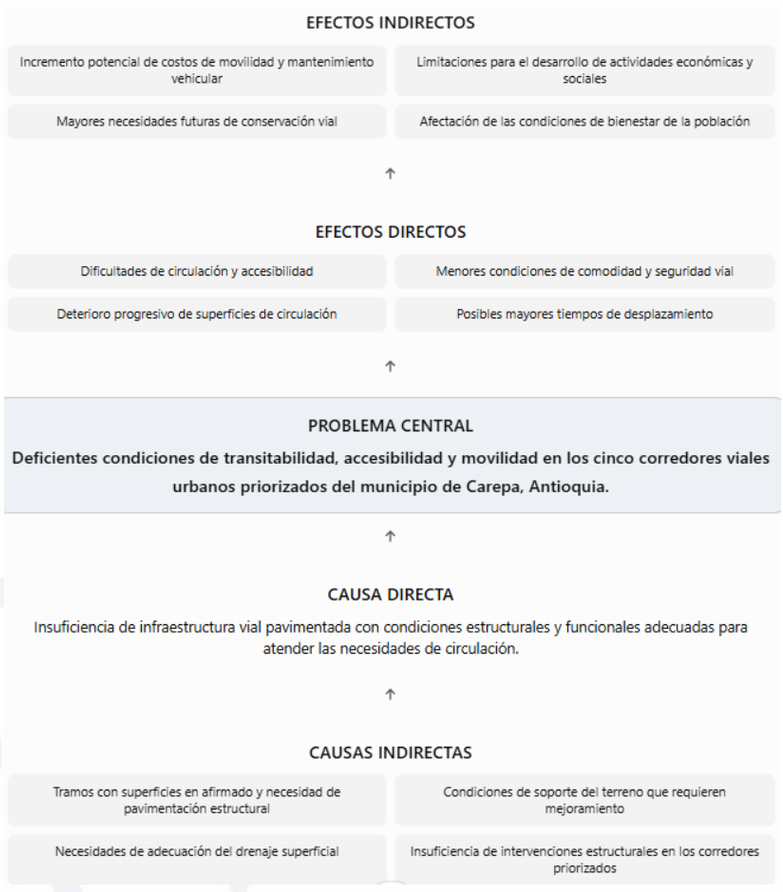
NECESIDAD IDENTIFICADA:

Ejecutar obras de construcción de pavimento rígido en los cinco (5) corredores urbanos priorizados del municipio de Carepa, con una longitud total aproximada de **novecientos veintidós coma cinco metros lineales (922,5 m)**, incluyendo las actividades de adecuación del terreno, conformación de la estructura del pavimento y ejecución de obras complementarias previstas en los estudios y diseños aprobados.

La intervención permitirá mejorar las condiciones estructurales y funcionales de las vías, fortalecer la movilidad y accesibilidad urbana y proporcionar una infraestructura con características adecuadas de resistencia y durabilidad.

En consecuencia, la Empresa para el Desarrollo Urbano, Rural y Hábitat de Carepa – EDURHA E.I.C.E., en desarrollo del Contrato Interadministrativo CI-019-2026, adelantará el proceso de selección mediante Solicitud Privada de la Oferta (SPO), con el propósito de contratar la ejecución de las obras contempladas en el proyecto, cuyo plazo contractual será de **CINCO (5) MESES**.

4. ÁRBOL DEL PROBLEMA



El árbol del problema permite representar las relaciones de causalidad existentes entre las deficiencias estructurales y funcionales identificadas en los corredores viales priorizados, el problema central que se pretende atender y sus principales consecuencias sobre la movilidad y las condiciones de servicio de la infraestructura vial urbana.

La problemática se concentra en las deficientes condiciones de transitabilidad, accesibilidad y movilidad de cinco (5) corredores urbanos del municipio de Carepa, cuya extensión conjunta alcanza aproximadamente novecientos veintidós coma cinco metros lineales (922,5 m).

Su principal causa se relaciona con la insuficiencia de infraestructura vial pavimentada que reúna condiciones estructurales y funcionales adecuadas. Esta situación se encuentra asociada con la presencia de superficies en afirmado, condiciones geotécnicas que requieren mejoramiento y necesidades de manejo de drenaje superficial.

Como efectos directos se identifican las dificultades de circulación, las limitaciones de accesibilidad y la exposición de las superficies viales al deterioro. A su vez, pueden presentarse consecuencias indirectas relacionadas con mayores costos de movilidad, necesidades de mantenimiento y afectaciones a las actividades cotidianas de los habitantes.

En consecuencia, la alternativa de solución prevista consiste en la construcción de pavimento rígido en los cinco corredores priorizados, incluyendo las actividades preliminares, estructurales y complementarias establecidas en los estudios, diseños y presupuesto oficial del proyecto.

Figura 2. Árbol del problema.

Fuente: Elaboración a partir de los estudios técnicos, estudios previos y diagnóstico de infraestructura vial urbana del Proyecto Turbina, 2026.

MARCO REGULATORIO

El proceso contractual destinado a la construcción de pavimento rígido en diferentes vías urbanas del municipio de Carepa se desarrolla dentro de un marco jurídico integrado por disposiciones constitucionales, legales, reglamentarias, ambientales, técnicas y contractuales, cuya observancia tiene como finalidad garantizar la legalidad de las actuaciones, la adecuada planeación del proyecto y la ejecución eficiente de los recursos públicos.

La Empresa para el Desarrollo Urbano, Rural y Hábitat de Carepa – EDURHA E.I.C.E., en desarrollo del Contrato Interadministrativo CI-019-2026, adelantará la contratación derivada teniendo en cuenta su naturaleza jurídica, el régimen contractual que resulte aplicable, las disposiciones del Manual de Contratación adoptado mediante el Acuerdo 004 de 2024 y las normas especiales que regulen el objeto contractual.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 2. Fines esenciales del Estado: Establece como fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. La ejecución del proyecto se relaciona con estas finalidades al contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad y accesibilidad de la población.

Artículo 24. Libertad de circulación: Reconoce el derecho a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones establecidas por la ley. La infraestructura vial constituye un medio material que facilita el ejercicio de este derecho.

Artículo 209. Función administrativa: Dispone que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

Artículo 267. Control fiscal: Establece el marco constitucional de vigilancia y control de la gestión fiscal respecto de la administración de los recursos y bienes públicos.

Artículo 366. Bienestar general y mejoramiento de la calidad de vida: Señala que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población constituyen finalidades sociales del Estado, lo cual orienta la inversión pública hacia la atención de necesidades colectivas.

RÉGIMEN LEGAL Y CONTRACTUAL

Ley 80 de 1993 – Estatuto General de Contratación de la Administración Pública: Constituye el marco general de la contratación pública y desarrolla las reglas aplicables a la actividad contractual de las entidades sometidas a su ámbito de aplicación. Sus principios, disposiciones y reglas deberán observarse en lo que corresponda al régimen contractual del proceso.

Ley 1150 de 2007, artículos 13 y 14: El artículo 13 dispone que las entidades estatales que cuenten con régimen contractual excepcional al Estatuto General de Contratación deberán aplicar los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal y estarán sometidas al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto legalmente.

Por su parte, el artículo 14 regula el régimen contractual de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado y demás entidades allí señaladas, estableciendo las condiciones bajo las cuales pueden desarrollar su actividad contractual con sujeción a las normas aplicables a sus actividades económicas y comerciales.

Ley 2195 de 2022, artículo 56: Regula la aplicación de los documentos tipo a entidades sometidas a regímenes especiales de contratación, particularmente cuando ejecutan obligaciones derivadas de contratos o convenios celebrados con entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

La disposición contempla una excepción para las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, únicamente respecto de la contratación de su giro ordinario, circunstancia que deberá analizarse y justificarse de manera expresa en la estructuración del procedimiento contractual.

Ley 1474 de 2011 y Ley 2195 de 2022: Contienen disposiciones orientadas al fortalecimiento de la prevención de la corrupción, la transparencia, la responsabilidad y los mecanismos de control de la gestión pública y contractual.

Decreto 1082 de 2015: Constituye el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional y contiene disposiciones sobre la contratación estatal, incluyendo referentes para la planeación contractual, el análisis del sector, la gestión de riesgos y la estructuración de los procesos de selección, cuya aplicabilidad deberá establecerse conforme al régimen jurídico del proceso.

Manual de Contratación de EDURHA – Acuerdo 004 de 2024: Establece las modalidades, condiciones y procedimientos internos de contratación de EDURHA E.I.C.E. La modalidad de Solicitud Privada de la Oferta deberá adelantarse conforme a las disposiciones pertinentes del Manual, siempre que resulte jurídicamente procedente para la contratación derivada.

ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y ESPACIO PÚBLICO

Ley 388 de 1997: Regula el ordenamiento territorial municipal y establece instrumentos de planificación del uso del suelo y del desarrollo urbano, los cuales deben ser considerados en la localización e intervención de infraestructura vial.

Decreto 1077 de 2015: Compila disposiciones reglamentarias del sector Vivienda, Ciudad y Territorio, relacionadas, entre otras materias, con el ordenamiento territorial, las actuaciones urbanísticas y el espacio público, en lo pertinente al proyecto.

Ley 361 de 1997 y Ley 1618 de 2013: Contienen disposiciones relacionadas con los derechos de las personas con discapacidad y la accesibilidad al entorno físico. Los componentes peatonales y de espacio público contemplados en el proyecto deberán ajustarse a las exigencias aplicables.

NORMATIVIDAD DE TRÁNSITO E INFRAESTRUCTURA VIAL

Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre: Regula la circulación en el territorio nacional y contiene disposiciones aplicables a las intervenciones que afectan el tránsito en vías públicas, incluyendo las medidas de seguridad y manejo de la circulación durante la ejecución de obras.

Manual de Señalización Vial de Colombia, adoptado mediante Resolución 20243040045005 de 2024: Establece los criterios de señalización y dispositivos para la regulación del tránsito y la seguridad vial, que deberán considerarse en el Plan de Manejo de Tránsito y en las actividades de señalización contempladas en el proyecto.

Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS: Constituyen referentes técnicos para la ejecución de actividades de infraestructura vial, en los componentes y especificaciones que resulten aplicables y que hayan sido incorporados en los documentos técnicos y contractuales.

Normas técnicas y métodos de diseño de pavimentos: La construcción del pavimento rígido deberá desarrollarse conforme a los estudios y diseños aprobados, las especificaciones técnicas del proyecto y las normas de ensayo y control de calidad aplicables al concreto hidráulico, materiales granulares, acero, juntas y demás componentes constructivos.

NORMATIVIDAD AMBIENTAL

Ley 99 de 1993. Establece el marco institucional y general de la gestión ambiental y desarrolla principios orientados a la protección y conservación de los recursos naturales.

Decreto 1076 de 2015: Compila la reglamentación del sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, incluyendo las disposiciones que resulten aplicables al manejo de recursos naturales, permisos y obligaciones ambientales.

Resolución 472 de 2017, modificada por la Resolución 1257 de 2021: Regula la gestión integral de los residuos de construcción y demolición (RCD), estableciendo obligaciones para su manejo, aprovechamiento y disposición según corresponda.

Plan de Manejo Ambiental del Proyecto: El contratista deberá ejecutar las medidas ambientales contempladas en los estudios aprobados, incluyendo el manejo de residuos, la prevención de emisiones de material particulado, la gestión de ruido, la protección de recursos naturales y las demás acciones previstas para los frentes de obra.

INSTRUMENTOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO

La contratación también se encuentra relacionada con los siguientes instrumentos:

- Convenio Interadministrativo N.º 4600018654, en el marco del Programa Turbina de Crédito.
- Contrato Interadministrativo CI-019-2026, celebrado entre el municipio de Carepa y EDURHA E.I.C.E.

- Estudios previos y documentos técnicos del proyecto.
- Plan de Desarrollo Municipal “UN PLAN SIEMPRE CON EL PUEBLO 2024–2027”.
- Proyecto BPIN 202500000025825.
- Certificado de Disponibilidad Presupuestal N.º 01607 del 15 de octubre de 2026.
- Registro Presupuestal N.º 01713 del 6 de noviembre de 2026.
- Manual de Contratación de EDURHA E.I.C.E., Acuerdo 004 de 2024.

En consecuencia, la estructuración y ejecución del proceso deberá garantizar correspondencia entre las condiciones jurídicas de selección, los documentos contractuales, la financiación del proyecto y las especificaciones técnicas aprobadas, procurando que los requisitos establecidos sean razonables, proporcionales y relacionados directamente con la naturaleza y complejidad de las obras.

4.1. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO

El análisis del comportamiento del gasto histórico permite identificar las características de la demanda de obras de infraestructura vial, reconocer antecedentes contractuales relacionados con el objeto a contratar y establecer referentes para comprender el comportamiento del mercado de la construcción.

La ejecución de proyectos de pavimentación urbana constituye una actividad relevante dentro de la inversión pública territorial, debido a su incidencia en la movilidad, la conectividad, la seguridad vial y el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad de los municipios.

En este sentido, la demanda de servicios de construcción vial proviene principalmente de entidades territoriales, entidades descentralizadas y demás organismos públicos que desarrollan programas de infraestructura y mejoramiento de la red vial.

Para efectos del presente análisis, se consideran especialmente los antecedentes contractuales relacionados con la construcción, reconstrucción y mejoramiento de pavimentos rígidos, debido a su correspondencia técnica con el objeto contractual proyectado.

COMPORTAMIENTO ECONÓMICO DE LA INVERSIÓN EN OBRAS CIVILES

El comportamiento de la construcción de obras civiles constituye un referente para evaluar la dinámica del mercado al cual pertenece la contratación.

De acuerdo con los resultados del DANE correspondientes al segundo trimestre de 2026, la actividad de obras civiles presentó un crecimiento anual del 17,1 %, mientras que el grupo relacionado con carreteras, calles y demás infraestructura de transporte registró una variación positiva del 18,7 %.

Estas cifras permiten identificar el dinamismo reciente de la producción del sector; sin embargo, no representan por sí mismas el gasto contractual de EDURHA ni la inversión ejecutada por el municipio de Carepa.

En materia de costos, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) constituye un instrumento complementario para examinar el comportamiento del precio de los insumos asociados a la actividad constructiva.

Para septiembre de 2026, este indicador registró una variación mensual de 0,11 %, mientras que la agrupación correspondiente a infraestructura de carreteras y calles presentó una variación del 0,07 %.

En consecuencia, la entidad debe diferenciar las estadísticas económicas nacionales, los antecedentes de gasto contractual y los precios particulares del proyecto, utilizando cada fuente conforme a su finalidad y alcance.

PROCESOS DE ADQUISICIÓN HISTÓRICOS

Para identificar antecedentes de contratación relacionados con la construcción y mejoramiento de infraestructura vial, se tienen en cuenta los registros contractuales de EDURHA E.I.C.E. y las fuentes de información pública disponibles en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP.

La revisión de antecedentes permite conocer la experiencia institucional en la contratación de obras viales, las modalidades empleadas y los valores correspondientes a contratos de naturaleza semejante.

No obstante, la comparación de los valores contractuales debe considerar las particularidades de cada proyecto, incluyendo el alcance físico, las cantidades de obra, las especificaciones técnicas, las condiciones del terreno, los componentes de urbanismo y drenaje, el año de contratación y las condiciones del mercado.

Por esta razón, los antecedentes contractuales se utilizarán como referencias de demanda histórica y no como sustitutos de los análisis de precios unitarios que sustentan el presupuesto oficial del presente proceso.

CONTRATO	OBJETO RESUMIDO	VALOR REGISTRADO
CO-022-SPO-004-2025	Reposición de pavimento rígido de la Carrera 73 entre calles 80 y 83, Carepa	$2.421.783.378
CO-035-SPO-006-2025	Reconstrucción de pavimento, andenes y silvicultura urbana en la Calle 80, Carepa	$4.671.687.282
CO-041-SPO-007-2025	Pavimentación de las calles 81 y 82 entre Carrera 73 y 65C, Carepa	$3.871.390.011
CO-050-SPO-009-2025	Pavimentación de la Calle 72 entre carreras 73 y 80, Carepa	$2.499.032.758

ANÁLISIS DE LOS ANTECEDENTES CONTRACTUALES

La identificación de los anteriores contratos permite establecer que EDURHA E.I.C.E.

cuenta con antecedentes institucionales en la contratación de obras relacionadas con la construcción, reconstrucción y mejoramiento de pavimentos urbanos en el municipio de Carepa.

Los procesos examinados comprenden intervenciones sobre corredores urbanos que requieren actividades de pavimentación, preparación de superficies, obras complementarias y gestión de condiciones particulares de ejecución.

Este antecedente institucional resulta relevante para la estructuración del presente proceso, debido a que permite reconocer características comunes relacionadas con la ejecución de pavimentos rígidos, el suministro de materiales, la utilización de maquinaria y la necesidad de contar con contratistas que acrediten experiencia en construcción de infraestructura vial.

Sin embargo, los valores de los contratos identificados presentan diferencias derivadas de las particularidades técnicas y presupuestales de cada obra, por lo que no resulta procedente establecer una equivalencia automática entre sus valores totales y el presupuesto del Proyecto Turbina.

En consecuencia, el presupuesto oficial del presente proceso deberá sustentarse en los diseños, cantidades de obra, análisis de precios unitarios y demás documentos económicos aprobados, utilizando los antecedentes contractuales como instrumentos complementarios de contraste.

Los registros históricos también permiten identificar la importancia de formular cronogramas de ejecución realistas, definir oportunamente las condiciones de suministro y establecer mecanismos adecuados de seguimiento técnico y administrativo durante el desarrollo de las actividades constructivas.

4.2. ESTUDIO DE LA OFERTA

El estudio de la oferta tiene como finalidad caracterizar el mercado de potenciales proveedores y contratistas que desarrollan actividades de construcción de infraestructura vial, con especial atención a las empresas y estructuras plurales que cuentan con experiencia en construcción de pavimentos rígidos, obras civiles urbanas y actividades complementarias de infraestructura de transporte.

El mercado relevante para el proceso está conformado por personas naturales y jurídicas legalmente habilitadas para contratar, así como por consorcios y uniones temporales que acrediten las condiciones técnicas, jurídicas, financieras y organizacionales exigidas conforme al régimen contractual aplicable.

Desde la perspectiva técnica, la ejecución de las obras requiere operadores que tengan capacidad para desarrollar actividades de localización y replanteo, movimiento de tierras, mejoramiento de subrasantes, construcción de capas granulares, elaboración y colocación de concreto hidráulico, instalación de elementos de refuerzo y juntas, así como obras complementarias de drenaje, urbanismo y señalización.

Por consiguiente, la identificación de oferentes deberá centrarse en la experiencia relacionada con la naturaleza y las actividades principales de la contratación, evitando limitar injustificadamente la participación mediante exigencias de localización geográfica, marcas, proveedores determinados o antecedentes contractuales idénticos.

CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO DE PROVEEDORES

La oferta potencial de servicios de construcción vial puede agruparse en las siguientes categorías:

1. **Empresas constructoras de infraestructura vial:** Organizaciones dedicadas a la ejecución de obras de pavimentación, rehabilitación y mejoramiento de carreteras, calles y corredores urbanos, con capacidad para administrar recursos técnicos, humanos y operativos.
2. **Contratistas de obras civiles:** Personas naturales o jurídicas con experiencia en construcción de infraestructura pública, incluyendo actividades de movimiento de tierras, estructuras en concreto, adecuación de superficies y obras de drenaje.
3. **Consorcios y uniones temporales:** Estructuras asociativas mediante las cuales varios operadores económicos pueden reunir capacidades y experiencia para participar en la ejecución de proyectos de infraestructura.
4. **Proveedores de materiales de construcción:** Empresas dedicadas a la comercialización y suministro de cemento, concreto, agregados, acero, materiales granulares, elementos de señalización y demás insumos necesarios para el desarrollo de las actividades constructivas.
5. **Proveedores de maquinaria y equipos:** Operadores que suministran o alquilan equipos de excavación, compactación, transporte, corte, vibrado y demás maquinaria relacionada con la construcción de pavimentos rígidos.

CONDICIONES DE CAPACIDAD DE LOS POTENCIALES OFERENTES

La entidad deberá analizar la capacidad de los participantes a partir de requisitos relacionados directamente con la naturaleza, cuantía y complejidad del contrato.

En el componente jurídico, corresponde verificar la capacidad para contratar, la representación legal cuando proceda, la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades y los demás requisitos establecidos en los documentos de selección.

En el componente técnico, será relevante acreditar experiencia en contratos que comprendan la construcción o intervención estructural de pavimentos y obras civiles semejantes.

En el componente financiero y organizacional, la entidad deberá establecer condiciones proporcionales y justificadas, de conformidad con el régimen jurídico aplicable y las características del mercado, evitando indicadores que generen barreras injustificadas para la participación.

La disponibilidad de maquinaria, equipos y personal podrá acreditarse mediante los mecanismos previstos en la invitación, sin imponer exigencias de propiedad de equipos cuando la disponibilidad efectiva pueda demostrarse por medios adecuados.

Asimismo, deberá considerarse la capacidad del contratista para desarrollar diferentes frentes de obra, teniendo en cuenta que el proyecto comprende cinco corredores viales y un plazo de ejecución de cinco (5) meses.

ANÁLISIS DE LA OFERTA REGIONAL

La subregión de Urabá y el departamento de Antioquia constituyen áreas relevantes para analizar las condiciones logísticas y de abastecimiento del proyecto, especialmente por su relación con el transporte de materiales, la disponibilidad de maquinaria y la contratación de servicios de apoyo a la construcción.

No obstante, el lugar de ejecución del contrato no constituye por sí mismo una justificación para restringir la participación a empresas domiciliadas en Carepa o en Antioquia.

En consecuencia, la entidad deberá promover condiciones de participación que permitan la concurrencia de oferentes con capacidad técnica y económica, sin perjuicio de examinar las particularidades logísticas y operativas de la ejecución de las obras en el municipio.

CONCLUSIÓN DEL ESTUDIO DE LA OFERTA

El objeto contractual pertenece al mercado de la construcción de infraestructura vial, en el cual participan operadores económicos dedicados a la ejecución de pavimentos y obras civiles.

Los antecedentes contractuales identificados permiten reconocer la existencia de actividad contractual relacionada con este tipo de obras. Sin embargo, la determinación de la cantidad de oferentes potencialmente interesados y habilitados deberá apoyarse en la consulta del mercado, el banco de oferentes de la entidad, los registros públicos pertinentes y las verificaciones realizadas durante la estructuración del proceso.

Por tanto, los requisitos de participación deberán formularse con fundamento en la capacidad necesaria para ejecutar las obras, el presupuesto oficial, las condiciones técnicas y el plazo de cinco (5) meses, favoreciendo una contratación transparente, eficiente y acorde con las necesidades del proyecto.

CUADRO DE CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

SEGMENTO DEL MERCADO	ACTIVIDAD RELACIONADA CON EL PROYECTO	VARIABLE RELEVANTE
Constructores viales	Construcción de pavimento rígido	Experiencia y capacidad de ejecución
Contratistas de obras civiles	Movimiento de tierras, concreto y drenaje	Recursos técnicos y operativos
Consorcios y uniones temporales	Ejecución conjunta de obras	Capacidad y responsabilidad de integrantes
Proveedores de concreto	Suministro de concreto hidráulico	Calidad, capacidad y oportunidad de suministro
Proveedores de agregados	Material granular y pétreo	Disponibilidad y transporte
Proveedores de acero	Elementos de refuerzo y juntas	Calidad y especificaciones
Operadores de maquinaria	Excavación, transporte y compactación	Disponibilidad durante el plazo contractual

4.3. ESTUDIO DE MERCADO

ANÁLISIS DE MERCADO

El análisis de mercado constituye un instrumento de planeación mediante el cual la entidad identifica las condiciones económicas, técnicas, comerciales y operativas que inciden en la contratación de los bienes, obras y servicios necesarios para satisfacer una necesidad pública.

Su importancia radica en proporcionar información que permita determinar la razonabilidad del presupuesto oficial, reconocer las características de la oferta y establecer condiciones contractuales relacionadas con la naturaleza y complejidad del objeto.

En el presente caso, el mercado relevante corresponde al sector de construcción de obras civiles, particularmente al segmento de infraestructura vial urbana y construcción de pavimentos rígidos en concreto hidráulico.

El objeto contractual es **"CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA"**, cuya ejecución se adelantará en desarrollo de las obligaciones derivadas del Contrato Interadministrativo CI-019-2026.

El análisis comprende los factores relacionados con la disponibilidad y el costo de materiales, la capacidad técnica de los contratistas, las condiciones de suministro, los requerimientos de maquinaria, la contratación de personal y las particularidades logísticas de la ejecución de obras en diferentes frentes urbanos.

Para este propósito, se consideran como fuentes los estudios técnicos y diseños del proyecto, el presupuesto oficial, los análisis de precios unitarios, la información económica disponible del sector y los antecedentes contractuales de obras con características semejantes.

ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

La construcción de pavimentos rígidos constituye una actividad especializada dentro del sector de infraestructura de transporte y requiere la articulación de procesos técnicos, productivos, comerciales y administrativos.

Entre los principales componentes del mercado se encuentran el suministro de cemento y concreto hidráulico, los agregados pétreos, los materiales granulares, el acero, la maquinaria, los equipos de construcción, el transporte y la mano de obra.

Las condiciones económicas del proyecto pueden verse influenciadas por la variación de los precios de estos insumos, la ubicación de las fuentes de abastecimiento, las distancias de transporte, las condiciones de acceso a las zonas de intervención y la programación de los diferentes frentes de obra.

En consecuencia, la estructuración de la contratación deberá considerar las particularidades logísticas de Carepa y de la subregión de Urabá, procurando que la ejecución se desarrolle en condiciones de eficiencia y oportunidad.

CONDICIONES DE ABASTECIMIENTO

La disponibilidad de concreto, agregados, materiales granulares y acero constituye una variable importante para la programación de las obras, debido a que su suministro debe coordinarse con las actividades de preparación del terreno, conformación de capas estructurales y construcción de losas.

Particularmente, las actividades de colocación de concreto hidráulico requieren procesos adecuados de transporte, entrega, extendido, vibrado, acabado, curado y control de calidad, conforme a las especificaciones técnicas del proyecto.

CONDICIONES DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

La ejecución en cinco corredores urbanos demanda una programación coordinada de los equipos y recursos, con el propósito de optimizar el transporte de materiales, reducir interferencias entre actividades y mantener condiciones apropiadas de accesibilidad a las viviendas y establecimientos del entorno.

El contratista deberá considerar las restricciones propias de las áreas residenciales, el manejo temporal de tránsito, los accesos peatonales y vehiculares y las medidas establecidas en los instrumentos ambientales y de tránsito.

CONDICIONES DE MANO DE OBRA

El desarrollo de las actividades constructivas requiere personal con conocimientos y experiencia en obras civiles, incluyendo profesionales responsables de la dirección técnica, personal operativo y trabajadores capacitados para las actividades de preparación de terreno, conformación de capas, construcción de pavimentos y obras complementarias.

Las necesidades específicas de personal deberán establecerse conforme al programa de obra, las especificaciones técnicas y las obligaciones contractuales.

CONDICIONES DE MAQUINARIA Y EQUIPOS

La naturaleza de las actividades exige disponer de maquinaria y herramientas adecuadas para excavación, cargue, transporte, compactación, nivelación, colocación y acabado de concreto, así como equipos para ensayos y control de calidad.

La disponibilidad y utilización de estos recursos deberá planificarse conforme a la secuencia constructiva y al plazo de ejecución de cinco (5) meses.

ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES FACTORES DE COSTO

En la determinación del presupuesto oficial inciden principalmente los siguientes factores:

1. Cantidades de excavación y disposición de materiales resultantes.
2. Volúmenes y características de los materiales para mejoramiento de subrasante y capas granulares.
3. Cantidades y especificaciones del concreto hidráulico.
4. Elementos de acero, juntas y componentes de transferencia de carga.
5. Obras de drenaje, bordillos, andenes y demás elementos de urbanismo contemplados en los diseños.
6. Señalización y medidas de manejo de tránsito.
7. Medidas de manejo ambiental y gestión de residuos.

8. Transporte, maquinaria y recursos humanos.
9. Costos indirectos, administración, utilidad y demás conceptos previstos en el presupuesto aprobado.

La incidencia de cada componente deberá determinarse con fundamento en los análisis de precios unitarios y en las cantidades de obra que integran el presupuesto oficial.

CONDICIONES DE EJECUCIÓN

El proyecto contempla cinco (5) corredores viales urbanos, con una longitud total aproximada de novecientos veintidós coma cinco metros lineales (922,5 m), cuya ejecución deberá desarrollarse dentro de un plazo de cinco (5) meses.

La programación de las actividades deberá considerar las condiciones de acceso a los frentes de intervención, la coordinación con la comunidad, la disponibilidad de materiales y las medidas de manejo ambiental y de tránsito.

Asimismo, deberán contemplarse las condiciones climáticas de la región, en particular las precipitaciones que puedan interferir con actividades de excavación, conformación de capas granulares, colocación de concreto y ejecución de obras complementarias.

Estas circunstancias deberán analizarse durante la estructuración de la matriz de riesgos y en la definición de las obligaciones relacionadas con el programa de trabajo, los controles de calidad y la coordinación con la interventoría.

JUSTIFICACIÓN DEL PRESUPUESTO OFICIAL

El presupuesto del proceso contractual corresponde al componente de obra previsto dentro del proyecto de inversión y se encuentra sustentado en los estudios y diseños técnicos, las cantidades de obra, las especificaciones y los análisis de precios unitarios que integran el expediente.

La determinación del valor contractual debe considerar los costos directos de ejecución, los costos indirectos y demás conceptos expresamente incluidos en el presupuesto aprobado.

Los indicadores económicos nacionales y los antecedentes históricos de contratación constituyen fuentes complementarias para contextualizar y contrastar las condiciones del mercado, pero no sustituyen los análisis de precios unitarios específicos del proyecto.

En consecuencia, el presupuesto oficial se establece en la suma de **DOS MIL NOVECIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES QUINIENTOS VEINTINUEVE MIL NOVECIENTOS SESENTA PESOS MONEDA CORRIENTE ($2.979.529.960)**, correspondiente exclusivamente al componente de obra, sin incorporar el valor independiente destinado a la interventoría.

ASPECTOS TÉCNICOS

Desde la perspectiva técnica, el proyecto comprende la construcción de pavimento rígido en cinco (5) corredores de la malla vial urbana del municipio de Carepa, Antioquia, con una extensión conjunta aproximada de novecientos veintidós coma cinco metros lineales (922,5 m).

La intervención se fundamenta en estudios topográficos, de tránsito, geotécnicos, de diseño de pavimentos, hidrológicos e hidráulicos, así como en especificaciones técnicas, planos constructivos y documentos de manejo ambiental y de tránsito.

CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS

Los corredores objeto de intervención corresponden a la Calle 60 entre carreras 73 y 69, Calle Los Chalets entre calles 60 y 61, Carrera 71 entre calles 68 y 63, Carrera 69 entre calles 68 y 70 y Carrera 70 entre calles 68 y 63.

Las longitudes y anchos de calzada se encuentran identificados en los estudios topográficos y de tránsito, y constituyen la base para la definición de los sectores de trabajo.

CONDICIONES GEOTÉCNICAS Y ESTRUCTURA DE PAVIMENTO

Los estudios de diseño establecen la necesidad de construir una estructura de pavimento rígido en concreto hidráulico que responda a las características de soporte del terreno y a las cargas vehiculares consideradas.

Como referencia de diseño, se contempla una losa de concreto hidráulico de quince centímetros (15 cm) de espesor, una capa de subbase granular de quince centímetros (15 cm) y mejoramientos de subrasante cuya dimensión definitiva deberá corresponder a las especificaciones y planos aprobados para cada corredor.

El diseño utiliza un módulo de rotura del concreto de 3,8 MPa, así como los parámetros estructurales definidos en las memorias de cálculo.

TRÁNSITO DE DISEÑO

Los estudios de tránsito consideran las características de circulación vehicular del entorno urbano y desarrollan los parámetros necesarios para la evaluación de las cargas que deberá soportar la infraestructura.

El informe de diseño incorpora un tránsito acumulado de referencia de aproximadamente 748.548 ejes equivalentes de 8,2 toneladas (ESAL), dentro del horizonte de diseño adoptado.

Estos parámetros constituyen antecedentes técnicos para la definición de la estructura del pavimento y deberán interpretarse conforme a las memorias de cálculo.

ACTIVIDADES CONSTRUCTIVAS

La intervención comprende, conforme a los documentos técnicos y el presupuesto:

- Localización, trazado y replanteo.
- Señalización y delimitación de los frentes de trabajo.
- Excavaciones y actividades de preparación del terreno.
- Mejoramiento y conformación de subrasante.
- Construcción de capas granulares.
- Construcción de pavimento rígido en concreto hidráulico.
- Instalación de elementos de refuerzo, transferencia de carga y juntas.
- Ejecución de obras de drenaje.

- Construcción de bordillos, andenes y demás obras complementarias contempladas.
- Implementación de señalización vial.
- Aplicación de las medidas del Plan de Manejo Ambiental y del Plan de Manejo de Tránsito.

CONTROL DE CALIDAD

El contratista deberá cumplir las especificaciones técnicas del proyecto y realizar los ensayos y controles que correspondan a los materiales, procesos constructivos y elementos ejecutados.

La interventoría verificará, de conformidad con su contrato, las condiciones de calidad de los materiales, los procedimientos constructivos, las cantidades ejecutadas y la correspondencia de las obras con los diseños y especificaciones aprobados.

CONDICIONES AMBIENTALES Y DE SEGURIDAD

El desarrollo de las actividades deberá contemplar medidas para la gestión de residuos de construcción y demolición, el control de polvo y ruido, la seguridad de los trabajadores, la protección de usuarios y residentes y la prevención de afectaciones sobre los componentes ambientales.

La ejecución deberá coordinarse con las medidas establecidas en el Plan de Manejo Ambiental, el Plan de Manejo de Tránsito y los demás documentos que integran el expediente técnico.

En consecuencia, el proyecto requiere la participación de un contratista con capacidad técnica, administrativa y operativa suficiente para ejecutar las obras previstas, administrar simultáneamente los recursos asignados a los diferentes frentes de intervención y garantizar el cumplimiento de las especificaciones técnicas dentro del plazo de cinco (5) meses.

CUADRO RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CARACTERÍSTICA	INFORMACIÓN
Tipo de intervención	Construcción de pavimento rígido
Número de corredores	5
Longitud total	922,50 m
Área geométrica aproximada de calzadas	5.486,50 m²
Material principal de pavimento	Concreto hidráulico
Módulo de rotura de diseño	3,8 MPa
Espesor de losa de referencia	15 cm
Subbase granular de referencia	15 cm
Mejoramiento de subrasante	Según planos y especificaciones definitivos
Plazo de ejecución contractual	5 meses
Control técnico	Interventoría externa

PRESUPUESTO DEL PROCESO CONTRACTUAL

El presupuesto oficial destinado a la ejecución del contrato cuyo objeto es **"CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA"** asciende a la suma de **DOS MIL NOVECIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES QUINIENTOS VEINTINUEVE MIL NOVECIENTOS SESENTA PESOS MONEDA CORRIENTE ($2.979.529.960)**.

Este valor corresponde exclusivamente al componente de obra previsto en el proyecto y comprende los costos directos de las actividades constructivas, los costos indirectos de administración y utilidad, las medidas de manejo ambiental, el Plan de Manejo de Tránsito y la provisión para garantías establecida en el presupuesto aprobado.

La estimación económica se encuentra fundamentada en las cantidades de obra, los análisis de precios unitarios, las especificaciones técnicas y los demás documentos presupuestales elaborados para el proyecto.

La estructura general del presupuesto se presenta a continuación.

PRESUPUESTO OFICIAL PROYECTO "CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA".					
ITEM	**DESCRIPCIÓN**	**UNIDAD**	**CANTIDAD**	**V/UNITARIO**	**SUBTOTAL**
1	**PRELIMINARES**				
1,1	Localización, trazado y replanteo con equipos de precisión	Dia	100,00	$ 838.899	$ 83.889.900
2	**MOVIMIENTOS DE TIERRAS**				
2,1	Excavación manual en material común bajo cualquier grado de humedad. Incluye botada y disposición final de los materiales.	m3	3.269,30	$ 68.121	$ 222.707.985
2,2	Conformación de la calzada existente con motoniveladora. Incluye nivelación, compactación, limpieza y reconstrucción de cunetas y todo lo necesario para la correcta ejecución de la actividad.	m2	5.484,00	$ 1.617	$ 8.867.628
2,3	Suministro, colocación, conformación y compactación de Base Granular, no incluye transporte. Compactación hasta obtener una densidad mínima del 98%, de la obtenida en el ensayo del Proctor modificado	m3	822,60	$ 145.449	$ 119.646.347
2,4	Lleno mecánico compactado con material de préstamo hasta obtener una densidad mínima del 95%, de la obtenida en el ensayo del Proctor modificado. No incluye transporte	m3	1.825,28	$ 90.671	$ 165.499.963
3	**ESTRUCTURAS DE CONCRETO (PAVIMENTO RIDIGO)**				
3,1	Concreto Clase D (21 MPa). Andenes E=0.10 m. No incluye estructura de soporte. La actividad consiste en el suministro, transporte y colocación de concreto pendientado y llaneado, vaciado alternado (en cuadros no superiores de 1.5 x 1.5 m), llaves de confinamiento lateral de 0,15*0,30, curado y todo lo necesario para su correcta construcción y funcionamiento. Las excavaciones o descapotes y la malla electrosoldada se pagarán en su ítem respectivo.	m2	313,65	$ 152.343	$ 47.782.382
3,2	PAVIMENTO DE CONCRETO HIDRÁULICO MR-38 (3.8Mpa). Incluye formaleta, curado con emulsión parafínica, y fraguado. Considera preparación de subrasante y acabado superficial para tránsito NT1 o NT2	m3	822,60	$ 1.029.903	$ 847.198.208
3,3	Suministro, transporte e instalación de Bordillo barrera recto 15x45x80 prefabricado	m	1.844,00	$ 123.800	$ 228.287.200
4	**ACERO DE REFUERZO**				

4,1	Suministro, transporte y colocación de Acero de refuerzo fy=420 Mpa (Grado 60)	kg	11.356,48	$ 7.922	$ 89.966.035
4,2	Malla Electrosoldada 15x15cm Diametro 4.0mm (D-084)	m2	3.134,80	$ 12.073	$ 37.846.440
5	**SEÑALIZACION VIAL**				
5,1	Suministro, transporte e instalación de señal vertical de 75 cm x 75 cm en lámina galvanizada calibre 16 reflectivo tipo XI, estructura metálica tipo pedestal compuesta por un paral en ángulo de 2"x2"x1/4" y brazo en ángulo de 2"x2"x1/8".	Un	30,00	$ 485.430	$ 14.562.900
5,2	Suministro, transporte y aplicación de pintura acrílica en frio reflectorizada con microesferas de vidrio para resaltos, zonas escolares y otras áreas. Incluye texto, pictograma y todo lo necesario para su correcta instalación.	m2	78,70	$ 127.273	$ 10.016.385
5,3	Suministro, transporte y aplicación con pintura acrílica en frio reflectorizada con microesferas de vidrio para línea de demarcación en pavimento	m	2.766,00	$ 15.806	$ 43.719.396
6	**FILTROS Y REPARACIONES**				
6,1	Reubicación de acometidas de acueducto de 1/2" a 1 1/2"	Un	40,00	$ 206.615	$ 8.264.600
6,2	Filtros longitudinales 0.5x.8	m	64,00	$ 217.831	$ 13.941.184
7	**TRANSPORTES**				
7,1	Transporte de materiales de afirmado, sub-base, base y mezcla asfáltica para distancias superiores a 1000 m medidos a partir de 100 m. Material compacto (Incluye 30% de expansión).	m3-km	2.647,88	$ 29.143	$ 77.167.167
8	**OBRAS DE DRENAJES**				
8,1	Caja tipo sumidero en concreto de 2500 psi, 80x80 cm, incluye tapa reforzada	Un	22,00	$ 826.851	$ 18.190.722
8,2	Suministro, transporte y colocación de Tubería PVC Alcantarillado pared interior lisa y exterior corrugada o equivalente unión mecánica de 250 mm (10")	m	132,00	$ 132.564	$ 17.498.448
1,2	Cerramiento provisional en tela verde Sarán H=2.10 con estacones redondos en madera común o pino ciprés C/1.50 M	m	1.905,00	$ 21.018	$ 40.039.290
5,4	Construcción de junta de dilatación para piso, Incluye sellador elástico de poliuretano hasta una profundidad de 6 mm y relleno en su parte inferior con fondo de juntas tipo Yumbolon o equivalente, corte de piso con máquina de disco a una profundidad de 70mm y 6mm de espesor, limpieza de la junta, colocación de cintas de enmascarar y todo lo necesario para su correcta instalación y funcionamiento.	m	2.453,00	$ 17.181	$ 42.144.993
SUBTOTAL COSTOS DIRECTOS					**$2.137.237.173**
% ADMINISTRACIÓN			26,51%		$ 566.581.575
% UTILIDADES			5,00%		$ 106.861.859
PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA)					$ 49.446.266
PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT)					$ 97.775.840
PROVISIÓN PARA EL PAGO DE PRIMAS DE PÓLIZAS (GARANTÍAS)					$ 21.627.247
VALOR TOTAL DE OBRA					**$2.979.529.960**

El valor total del componente de obra asciende a DOS MIL NOVECIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES QUINIENTOS VEINTINUEVE MIL NOVECIENTOS SESENTA PESOS MONEDA CORRIENTE ($2.979.529.960).

La administración se encuentra prevista en un porcentaje del 26,51 %, equivalente a QUINIENTOS SESENTA Y SEIS MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y UN MIL QUINIENTOS SETENTA Y CINCO PESOS ($566.581.575).

La utilidad corresponde al 5,00 %, por valor de CIENTO SEIS MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS ($106.861.859).

El presupuesto incluye, además, el Plan de Manejo Ambiental por CUARENTA Y NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS PESOS ($49.446.266); el Plan de Manejo de Tránsito por NOVENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS ($97.775.840); y la provisión para pólizas por VEINTIÚN MILLONES SEISCIENTOS VEINTISIETE MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y SIETE PESOS ($21.627.247).

El componente de interventoría externa cuenta con una asignación presupuestal independiente de DOSCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CINCO PESOS ($287.995.905), razón por la cual no se incorpora al valor del contrato de obra objeto del presente proceso.

En consecuencia, el presupuesto del contrato de obra deberá mantenerse dentro del valor autorizado para este componente, garantizando correspondencia con las cantidades, los precios unitarios y las especificaciones técnicas que integran el proyecto.

El plazo de ejecución previsto para la contratación es de CINCO (5) MESES, y su programación deberá guardar correspondencia con la vigencia del Contrato Interadministrativo CI-019-2026, así como con las condiciones de financiación, desembolso y pago establecidas en los instrumentos contractuales correspondientes.

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

1. El contrato proyectado responde a la necesidad de mejorar las condiciones de transitabilidad, accesibilidad y movilidad en diferentes corredores urbanos del municipio de Carepa, Antioquia, mediante la ejecución del objeto contractual denominado “CONTRATO DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN DIFERENTES VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CAREPA, ANTIOQUIA”.
2. La necesidad de intervención se encuentra identificada en los estudios técnicos y diseños del proyecto, los cuales contemplan la construcción de pavimento rígido en cinco (5) corredores viales urbanos, con una longitud total aproximada de novecientos veintidós coma cinco metros lineales (922,5 m), correspondientes a la Calle 60, Calle Los Chalets y carreras 69, 70 y 71, en los tramos definidos en los documentos técnicos.
3. Los estudios de tránsito, topografía, geotecnia, diseño de pavimentos, hidrología e hidráulica constituyen el fundamento técnico de la intervención y permiten identificar las actividades constructivas necesarias para mejorar las condiciones físicas, estructurales y funcionales de las vías priorizadas.
4. El análisis económico del sector permite establecer que la contratación se encuentra relacionada con el mercado de construcción de infraestructura vial y obras civiles, actividad que requiere la articulación de proveedores de materiales, maquinaria, equipos, transporte y personal especializado.
5. El estudio de los antecedentes contractuales de EDURHA E.I.C.E. permite identificar experiencias institucionales relacionadas con la construcción, reconstrucción y mejoramiento de pavimentos urbanos, las cuales constituyen referentes para caracterizar la demanda histórica de este tipo de obras. No obstante, las diferencias técnicas y presupuestales entre los proyectos impiden establecer equivalencias automáticas de sus valores contractuales.

6. El presupuesto oficial del contrato de obra asciende a DOS MIL NOVECIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES QUINIENTOS VEINTINUEVE MIL NOVECIENTOS SESENTA PESOS MONEDA CORRIENTE ($2.979.529.960), valor que corresponde exclusivamente al componente de obra y que se encuentra diferenciado de la asignación presupuestal destinada a la interventoría externa.
7. La contratación se encuentra vinculada al proyecto de inversión identificado con el código BPIN 202500000025825, denominado “MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS Y RURALES DEL MUNICIPIO DE CAREPA”, y guarda correspondencia con las acciones de mejoramiento vial contempladas en el Plan de Desarrollo Municipal “UN PLAN SIEMPRE CON EL PUEBLO 2024–2027”.
8. El proceso se desarrolla en cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el Contrato Interadministrativo CI-019-2026, celebrado entre el municipio de Carepa y EDURHA E.I.C.E., y deberá garantizar la debida articulación entre la ejecución de las obras, la supervisión del contrato interadministrativo y las actividades de interventoría externa.
9. El plazo previsto para la ejecución del contrato de obra es de CINCO (5) MESES, término que exige una adecuada programación de actividades, organización de los frentes de trabajo, disponibilidad de recursos y coordinación entre los participantes del proyecto, sin exceder el marco temporal del contrato interadministrativo del cual se deriva.
10. Las condiciones de participación de los potenciales oferentes deberán establecerse con criterios de razonabilidad y proporcionalidad, considerando la naturaleza, cuantía y complejidad técnica de las obras, así como las disposiciones del régimen contractual aplicable. La acreditación de experiencia y capacidad deberá guardar relación directa con las actividades que integran el objeto contractual.
11. La estructuración del proceso deberá contemplar una adecuada distribución y gestión de los riesgos previsibles, especialmente aquellos relacionados con las condiciones climáticas, el suministro de materiales, las características del terreno, la programación de actividades, la seguridad vial y el manejo ambiental, de acuerdo con las particularidades de los cinco corredores objeto de intervención.
12. La ejecución de las obras deberá desarrollarse conforme a los estudios y diseños aprobados, las especificaciones técnicas, las normas aplicables y las condiciones contractuales, garantizando los controles de calidad requeridos para la construcción del pavimento rígido y sus obras complementarias.
13. El análisis del sector constituye un instrumento de planeación para la estructuración de los documentos precontractuales, al proporcionar elementos relacionados con las características del mercado, el comportamiento de la actividad constructiva, los antecedentes de contratación, las condiciones técnicas del proyecto y la razonabilidad de las exigencias que deberán incorporarse al proceso de selección.
14. La contratación proyectada tiene como finalidad contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad y accesibilidad de los sectores beneficiados, fortalecer la funcionalidad de la red vial urbana y proporcionar infraestructura con características adecuadas de resistencia y durabilidad, en concordancia con las necesidades identificadas en los estudios técnicos.
15. Previamente a la publicación del proceso, deberá verificarse la aplicación del régimen jurídico de selección que corresponda, incluyendo el alcance del artículo 56 de la Ley 2195 de 2022 y las disposiciones relativas a documentos tipo, de manera que la modalidad contractual finalmente adoptada cuente con la justificación jurídica exigible.

En consecuencia, el presente análisis proporciona fundamentos técnicos, económicos y contractuales para continuar con la estructuración del proceso de selección destinado

a la construcción de pavimento rígido en diferentes vías urbanas del municipio de Carepa, sin perjuicio de las verificaciones finales requeridas sobre la consistencia de los estudios técnicos, los documentos presupuestales y las disposiciones jurídicas aplicables.

JOHN JAIRO COBALEDA USUGA
GERENTE Y REPRESENTANTE LEGAL
EMPRESA PARA EL DESARROLLO URBANO, RURAL Y HÁBITAT DE CAREPA – EDURHA E.I.C.E.

	Nombre	Firma	Fecha
Proyectó	RODOLFO VERGARA GARCIA – Abogado Externo		
Aprobó	JOHN JAIRO COBALEDA USUGA- Gerente Eice- Edurha - Carepa		
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.			