

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
	DOCUMENTO PREVIO	Versión: 1
		Fecha: 11/09/2025

DOCUMENTO PREVIO DE ANÁLISIS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

MODO DE SELECCIÓN NIVEL 1 "ORDEN DE OBRA" DE LA CONTRATACION DERIVADA DE FONDO MIXTO

Dando cumplimiento a lo preceptuado en el Reglamento Único de Contratación de FONDO MIXTO PARA EL DESARROLLO REGIONAL, adoptado mediante Acta No. 001 del 26 de Enero de 2022, reunión de Junta Directiva del Fondo Mixto, se procede a analizar la conveniencia y oportunidad para la celebración de una Orden de Obra, bajo el siguiente marco:

1. La descripción de la necesidad que se pretende satisfacer con el proceso de contratación.

El **FONDO MIXTO PARA EL DESARROLLO REGIONAL**, fue designado mediante Decreto No. 001 de 02/09/2025, POR LA CUAL VIABILIZA, PRIORIZA Y APRUEBA UN PROYECTO DE INVERSIÓN A FINANCIARSE CON RECURSOS DEL SGR - ASIGNACION PARA LA INVERSIÓN LOCAL SEGÚN NBI Y MUNICIPIOS DE CUARTA, QUINTA Y SEXTA CATEGORIA DEL SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS Y SE DESIGNA UN EJECUTOR, el Municipio de Pivijay – Magdalena, un proyecto de inversión, designado al Fondo Mixto para el Desarrollo Regional, quien estará a cargo de la contratación de las actividades del proyecto denominado **MEJORAMIENTO DE UN TRAMO DE LA VÍA EL SEIS CARABALLO EN JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE PIVIJAY – MAGDALENA**, con recursos de SGR - Asignación para la inversión local según NBI y Municipios de cuarta, Quinta y sexta categoría" con código **BPIN 2025475510003**.

Este proceso de contratación se encuentra enmarcado dentro del Plan de Desarrollo "MUNICIPIO DE PIVIJAY – MAGDALENA 2024-2027".

La movilidad es uno de los aspectos fundamentales para el desarrollo económico y social de cualquier municipio. En este sentido, el presente proyecto aborda el problema identificado de bajos niveles de movilidad en el tránsito vehicular en la zona urbana del municipio, mediante el **MEJORAMIENTO DE UN TRAMO DE LA VÍA EL SEIS CARABALLO EN JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE PIVIJAY – MAGDALENA**.

La Alcaldía Municipal de Pivijay, en el departamento del Magdalena, en concordancia con los objetivos establecidos en el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027, ha definido como una prioridad estratégica el mejoramiento de la red vial terciaria rural, reconociendo su papel fundamental en la integración territorial, el desarrollo productivo y el acceso equitativo a servicios básicos.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

En este marco, se formula el proyecto "Mejoramiento de un tramo de la vía El Seis – Caraballo en jurisdicción del municipio de Pivijay", cuyo objetivo es mejorar las condiciones de transitabilidad en un corredor rural clave para la movilidad de personas, bienes y servicios. Esta vía conecta diversos asentamientos campesinos con la cabecera municipal, pero actualmente se encuentra en mal estado: su superficie es de afirmado natural, no cuenta con una carpeta de rodadura estructurada y presenta un sistema de drenaje deficiente o inexistente. Esta situación genera dificultades en el transporte de productos agropecuarios, incrementa los tiempos y costos de desplazamiento, y limita el acceso oportuno a servicios esenciales como salud, educación y asistencia institucional, especialmente durante la temporada invernal.

El tramo vial objeto de intervención se encuentra localizado en la zona rural del municipio de Pivijay. Específicamente, se ubica sobre la vía que comunica el sector conocido como "El Seis" —en la intersección con la vía Fundación–Pivijay— hasta el corregimiento de Caraballo. El tramo a intervenir está delimitado entre el kilómetro K0+000, correspondiente al cruce con la vía Fundación–Pivijay, y el kilómetro K1+253, lo cual representa una longitud total de 1.253 metros. Este segmento ha sido priorizado por su nivel de deterioro crítico y su alta relevancia funcional en la red vial terciaria del municipio.

Es importante resaltar que la longitud total de la vía entre El Seis y Caraballo es de aproximadamente 18.791 metros, de los cuales este proyecto intervendrá el primer tramo. Dentro de este segmento, se ejecutará una mejora superficial mediante la aplicación de lechada asfáltica (tipo LA-13 con emulsión CRL-57hm) en los primeros 500 metros, con el fin de mejorar las condiciones de rodadura, mitigar la emisión de polvo en época seca y aumentar la vida útil de la vía.

Las coordenadas geográficas del tramo a intervenir son:

- Inicio del tramo (K0+000): 10°29'50.86"N, 74°14'0.71"O
- Final del tramo (K1+253): 10°29'15.43"N, 74°14'20.16"O

Tramo con aplicación de lechada asfáltica (500 m):

- Inicio (K0+000): 10°29'50.86"N, 74°14'0.71"O
- Final (K0+500): 10°29'35.63"N, 74°14'7.23"O

Generalidades del municipio de pivijay:

➤ Reseña Histórica

Pivijay fue fundado en el año de 1774 el 30 de mayo por los españoles José Flores de Longoria, que llegaron con 120 familias procedentes de la Villa de Rosario Guáimaro, huyendo de las inundaciones del río Magdalena, la constitución se realizó a orillas del caño ciego (Schiller), ya que en el sitio se encontraban grandes números de árboles llamados

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

Pivijay, recibe el nombre del mismo árbol, es municipio desde el año 1912.

➤ Limites

Al Norte limita con los Municipios de Remolino y El Retén, al Sur con el Municipio de Chibolo, Sabanas de San Ángel y el piñón, al Este con el Municipio de Fundación, sabanas de San Ángel, y al Oeste con el Municipio de Salamina, Remolino y El Piñón.

➤ División política del territorio

Actualmente el municipio se encuentra conformado principalmente por la cabecera municipal, 12 corregimientos y 12 veredas distribuidas de la siguiente manera:

DIVISIÓN POLÍTICA		
Cabecera Municipal	Corregimientos	Veredas
Pivijay	Avianca	Bella Ena
	Caraballo	Cañaveral
	Carmen del Magdalena	Caño Camacho
	Chinoblas	El Martirio
	Las Piedras	La Retirada
	Medialuna	La Lomita
	Las Canoas	Las Colonias
	Paraiso	La Francia
	Piñuela	Loma la Soledad
	Placitas	La Bodega
	Salaminita	Playón Catalino
	San José de la Montaña	San Pedro de la Corona

➤ Localización del municipio



Ubicación en Latinoamérica



Ubicación en Colombia



Ubicación en el departamento del Magdalena



Municipio de Pivijay-Magdalena

Localización geográfica del municipio de Pivijay

El Municipio de Pivijay se encuentra ubicado en el noroccidente en el Departamento del Magdalena que se divide en 30 municipios, que está exactamente al nordeste del País, hace parte de la Región Caribe, con una superficie de 163.600 hectáreas, a latitud de 10.467, longitud -74.617, con una latitud al Norte de 10° 28 1", con una longitud al Oeste 74° 37 1" y a una distancia en ruta de 153 Km de su capital Santa Marta.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

Finalidad Del Proyecto

El proyecto “Mejoramiento de un tramo de la vía El Seis – Caraballo en jurisdicción del municipio de Pivijay” tiene como finalidad implementar una solución técnica integral para optimizar la movilidad y conectividad rural en un tramo prioritario de esta vía terciaria. Esta intervención responde a la necesidad de facilitar el tránsito de personas, vehículos e insumos productivos entre las zonas rurales y la cabecera municipal, reduciendo las limitaciones actuales derivadas del deterioro de la infraestructura.

En su estado actual, el tramo presenta una superficie en afirmado natural, con deformaciones, falta de capacidad portante y deficiencias de drenaje, lo que incrementa los tiempos de viaje, los costos de transporte y dificulta el acceso durante temporadas de lluvia. La intervención contempla obras como: excavación de explanaciones, conformación de terraplén con material seleccionado, instalación de subbase granular clase C, construcción de alcantarillas y box culverts, aplicación de lechada asfáltica con emulsión CRL-57hm tipo LA-13 en un tramo de 500 metros, instalación de señalización vial y dotación de maquinaria. De manera específica, el proyecto incluye la adquisición de una retroexcavadora tipo “Pajarita”, la cual será utilizada directamente en actividades de excavación, conformación de terraplén y extensión de subbase, como parte fundamental de la ejecución técnica del proyecto.

Con estas acciones se busca:

- **Garantizar una circulación segura y eficiente**, reduciendo interrupciones por condiciones climáticas y mejorando la transitabilidad.
- **Asegurar la movilidad permanente** de las comunidades rurales, fortaleciendo su integración con el casco urbano de Pivijay.
- **Reducir tiempos y costos de transporte** para personas, insumos y productos agropecuarios.
- **Contribuir al desarrollo socioeconómico local**, mediante un mejor acceso a servicios básicos y a mercados.

Impacto social que se pretende alcanzar

Mejora de la conectividad rural

- Facilitar el tránsito entre el corregimiento de Caraballo, veredas circundantes y la cabecera municipal.
- Reducir las brechas de acceso a servicios de salud, educación, comercio y participación ciudadana.

Reducción de tiempos y costos de viaje

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

- Minimizar el consumo de combustible y el desgaste vehicular.
- Optimizar la movilidad de productos del campo, fortaleciendo la competitividad de los productores.

Mejoramiento de la calidad de vida y seguridad vial

- Reducir el riesgo de accidentes causados por el mal estado de la vía.
- Facilitar el transporte seguro para grupos vulnerables como niños, adultos mayores y mujeres gestantes.

Sostenibilidad y mantenimiento

La sostenibilidad del proyecto “Mejoramiento de un tramo de la vía El Seis – Caraballo en jurisdicción del municipio de Pivijay” será asumida de manera conjunta por la Alcaldía Municipal de Pivijay y las comunidades beneficiarias, quienes velarán por la conservación y mantenimiento de la infraestructura intervenida. Esta estrategia busca garantizar que los beneficios generados por la ejecución de las obras perduren en el tiempo y contribuyan de forma efectiva al desarrollo territorial.

La Alcaldía ha previsto la asignación de recursos financieros, logísticos y técnicos para atender las labores de mantenimiento rutinario y periódico, tanto de forma directa como a través de alianzas institucionales y comunitarias. Dentro de sus capacidades operativas, el municipio cuenta con maquinaria propia y disponibilidad de mano de obra local, lo cual facilita la atención oportuna de las necesidades de conservación de la vía, tales como nivelación de la superficie, mantenimiento de cunetas y limpieza de drenajes.

Asimismo, se destaca el compromiso de la comunidad en la participación activa en las tareas de mantenimiento, promoviendo una cultura de corresponsabilidad que fortalezca el sentido de apropiación social sobre la infraestructura vial. La articulación con Juntas de Acción Comunal y otros actores locales permitirá organizar jornadas periódicas de mantenimiento, monitoreo comunitario y gestión de alertas tempranas en caso de afectaciones.

Todos los aspectos técnicos, operativos y sociales relacionados con la sostenibilidad del proyecto están definidos en el Plan de Sostenibilidad, el cual establece los mecanismos de financiación, roles institucionales, estrategias de mantenimiento, acciones comunitarias y cronogramas de intervención posteriores a la fase de ejecución.

En conjunto, estas acciones permitirán mantener en condiciones óptimas la vía mejorada, asegurar la conectividad permanente, reducir costos futuros de intervención y garantizar un impacto duradero en la calidad de vida de los habitantes del municipio de Pivijay.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

Justificación

En cumplimiento del artículo 311 de la Constitución Política de Colombia y de la Ley 388 de 1997 sobre ordenamiento territorial, el Municipio de Pivijay tiene la responsabilidad de promover el bienestar general de sus habitantes a través de la provisión de servicios esenciales y la ejecución de obras de infraestructura que impulsen el desarrollo local y regional.

En este marco normativo, el mejoramiento de la red vial terciaria constituye una prioridad estratégica para garantizar la conectividad rural, facilitar el acceso a servicios y dinamizar la economía del territorio. **El Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027** establece como uno de sus ejes principales la modernización de la infraestructura vial para fortalecer la integración territorial y la productividad.

Este proyecto corresponde al **mejoramiento de un tramo específico de la vía El Seis – Caraballo**, comprendido entre el **kilómetro K0+000 y el kilómetro K1+253**, ubicado en la zona rural del municipio de Pivijay, departamento del Magdalena. Esta vía, en su totalidad sin pavimentar, presenta un alto grado de deterioro estructural, deficiencias de drenaje y falta de señalización, lo que ha generado impactos negativos que justifican una intervención prioritaria:

- Obstaculiza el transporte eficiente de personas, insumos agrícolas y productos, aumentando los costos logísticos y tiempos de desplazamiento.
- Aumenta el riesgo de accidentes viales y dificulta el acceso a servicios básicos como salud, educación y mercados locales.
- En épocas de lluvia, genera aislamiento parcial de las comunidades rurales, interrumpiendo actividades económicas y sociales esenciales.

La intervención planteada se enfoca en el mejoramiento del tramo K0+000 – K1+253, e incluye actividades como movimientos de tierra, conformación de terraplenes, construcción de obras de drenaje (alcantarillas), aplicación de lechada asfáltica en el primer tramo (500 m), señalización vial y operación con maquinaria propia. Estas acciones permitirán:

- **Restablecer la conectividad** efectiva entre las veredas y la cabecera municipal de Pivijay.
- **Garantizar condiciones seguras y continuas de tránsito**, disminuyendo costos de mantenimiento vehicular y tiempos de viaje.
- **Fortalecer la economía rural**, facilitando el acceso a insumos y la salida de la producción agropecuaria.
- **Reducir la vulnerabilidad climática**, asegurando la transitabilidad aún durante la temporada invernal.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

Por tanto, el proyecto se justifica plenamente como una intervención prioritaria que responde a necesidades reales de conectividad y desarrollo en el municipio de Pivijay, consolidando una infraestructura vial más segura, funcional y sostenible para las comunidades beneficiadas

Diagnóstico de la vía.

Descripcion general de la via El Seis – Caraballo

La vía terciaria que comunica el sector de El Seis con el corregimiento de Caraballo se encuentra en un avanzado estado de deterioro, producto de múltiples factores estructurales y de mantenimiento. El corredor presenta una conformación en tierra, con escasa presencia de material de afirmado, altamente degradado en la mayoría de sus tramos. La falta de mantenimiento rutinario ha generado pérdida de bombeo, desaparición de cunetas y desagües pluviales, así como la formación de cárcavas, zanjas longitudinales y huecos profundos en el cuerpo de la vía.

Uno de los factores más críticos es la ausencia total de afirmado en varios segmentos, agravada por las condiciones del suelo —rico en contenidos de arcilla— y la topografía ligeramente ondulada del terreno. Estas características hacen que, durante las lluvias, la vía se vuelva inestable y propensa a procesos de erosión, empozamientos, deslizamientos de vehículos (efecto “jabón”) y la generación de puntos de atolladero, producto de la inexistencia de terraplenes y obras de drenaje tanto longitudinales como transversales.

Dentro del diagnóstico integral, **el tramo comprendido entre el K0+000 y el K1+253** ha sido identificado como el **más crítico y prioritario de todo el corredor El Seis – Caraballo**, debido a que concentra el mayor volumen de tránsito y presenta las condiciones más severas de deterioro. Este segmento funciona como el principal punto de conexión entre la cabecera corregimental y los centros urbanos de mas cercanos, por lo cual su intervención es estratégica para garantizar la transitabilidad y el acceso continuo a lo largo del resto de la vía.

Las condiciones deficientes de este tramo generan afectaciones directas a la movilidad y calidad de vida de las comunidades rurales, aumentando los tiempos y costos de desplazamiento, dificultando el acceso a servicios de salud, educación, recreación y comercio, e impactando negativamente en la productividad agrícola y ganadera de la región. Además, el deterioro progresivo de la vía incide en la desvalorización de predios rurales y en el rezago económico del territorio.

Durante el recorrido técnico realizado para este diagnóstico, se recopilaron registros visuales y descripciones en campo que evidencian el mal estado general de la vía. Se observaron ondulaciones, acumulación de aguas estancadas por falta de cunetas, y un gran número de baches y desniveles, especialmente en temporada de lluvias. La capa de rodadura presenta severas irregularidades que, además de generar incomodidad y daños en los vehículos, representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios.



Fuente: propia.

Descripción detallada el tramo K0+000 al K1+253.

• Evaluación De Estructuras Existentes en el tramo:

Durante la inspección técnica realizada en el tramo comprendido entre el K0+000 y el K1+253, correspondiente al corredor vial El Seis – Caraballo, se constató la ausencia total de estructuras de drenaje, tanto transversales (como alcantarillas, puentes o estructuras tipo box culvert), como longitudinales (cunetas, bordillos o canales de escorrentía). Esta carencia representa una limitación crítica para el manejo adecuado de las aguas superficiales, lo cual incrementa el riesgo de erosión, encharcamientos y socavaciones que afectan directamente la vida útil de la vía.

Asimismo, no se identificaron obras de pavimentación ni intervenciones previas orientadas al mejoramiento estructural o funcional de la calzada, lo que evidencia un estado de intervención mínima o inexistente. Esta situación refuerza la necesidad de ejecutar un proyecto integral de mejoramiento vial que incluya la construcción de obras de drenaje, estabilización de la superficie de rodadura y demás componentes necesarios para garantizar la funcionalidad y sostenibilidad del corredor.

• Relacion de Puntos criticos hidraulicos

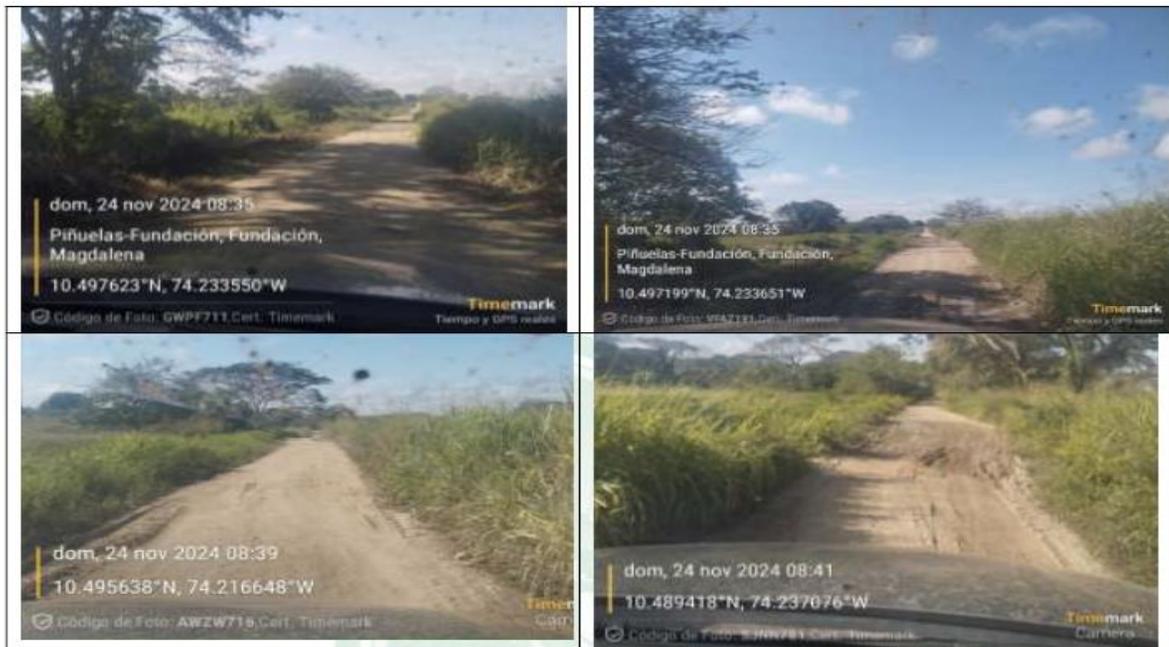
Como resultado de la visita técnica realizada al tramo K0+000 al K1+253 de la via El Seis – Caraballo, complementada con el análisis de la topografía del terreno, observación directa en campo y entrevistas con líderes comunitarios y usuarios frecuentes de la vía, se

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

identificaron varios puntos críticos que requieren intervención hidráulica urgente para garantizar la funcionalidad y estabilidad del corredor. Estos puntos presentan condiciones de escorrentía superficial no controlada, encharcamientos y riesgos de socavación, lo cual compromete seriamente la transitabilidad, especialmente en épocas de lluvia. A partir de este diagnóstico integral, se proyectaron las siguientes obras:

- En las coordenadas **10°29'49.09"N, 74°14'1.44"O** y **10°29'20.29"N, 74°14'15.30"O**, se propone la instalación de alcantarillas tipo aleta–aleta, considerando el perímetro de la estructura más una franja de 0,5 m de separación respecto al borde de la excavación.
- En las coordenadas **10°29'50.29"N, 74°14'0.93"O** y **10°29'15.43"N, 74°14'20.15"O**, se proyecta la construcción de **estructuras tipo box culvert de 1,5 m x 1,5 m**, igualmente considerando el perímetro del cajón más 0,5 m de separación respecto al área de excavación.

Estas intervenciones hidráulicas son fundamentales para mitigar los riesgos asociados al drenaje deficiente y mejorar la durabilidad de la infraestructura vial proyectada.



CONTRIBUCIÓN A LA POLÍTICA PÚBLICA

El proyecto aporta a las comunidades bienestar y calidad de vida por esta razón la administración municipal de Pivijay se compromete a gestionar y/o incluir los recursos en su presupuesto anual de inversión para su mantenimiento y conservación.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

Datos básicos del nuevo proyecto.

Nombre compuesto del proyecto: Mejoramiento De Un Tramo De La Vía El Seis – Caraballo En Jurisdicción Del Municipio De Pivijay
 Tipo de inversión proyecto: Territorial
 Tipología de proyecto: General - Esquemas SUIFP's

Producto

Nombre: Vía terciaria mejorada

Descripción: Incluye la construcción de obras de infraestructura vial en vías de la red vial terciaria que mejoren la prestación del servicio, así como los cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales
 Unidad de medida: Kilómetros de vías terciaria

Código: 2402041

Programa: 2402 - Infraestructura red vial regional

➤ Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Plan: Colombia Potencia Mundial de la Vida Programa: Infraestructura red vial regional
 Transformación: Derecho humano a la alimentación Pilar: Acceso Físico a Alimentos

Catalizador: transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria Componente: Protocolo de atención prioritaria

➤ Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial: 12+1 Ruta del Cambio para superar la pobreza. Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial: Revolución Del Empleo Y La Productividad

Programa del Plan Desarrollo Departamental o Sectorial: Movilización por la conectividad y seguridad vial y del transporte para Superar la Pobreza

➤ Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo Distrital o Municipal: Plan de desarrollo municipal 2024-2027 Componente programático línea estratégica II: "Entre Todos Transformamos Nuestro Territorio" Programa del Plan desarrollo Distrital o Municipal: Programa estratégico "Vías Para El Desarrollo."

IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

➤ Problema central:

Bajos niveles de movilidad en el tránsito vehicular en la zona rural del municipio de Pivijay Magdalena.

➤ Descripción de la situación existente con respecto al problema:

El tramo vial El Seis–Caraballo, en jurisdicción del municipio de Pivijay, presenta un deterioro estructural severo, principalmente en el sector comprendido entre el K0+000 y el K1+253, que ha sido identificado mediante inspecciones técnicas como el más crítico de toda la vía. Este segmento atraviesa una zona baja y plana, con problemas serios de drenaje y alta susceptibilidad a inundaciones durante la temporada de lluvias, lo cual interrumpe por completo la movilidad terrestre por periodos prolongados.

Durante eventos de lluvia, más de 300 metros lineales de la vía permanecen bajo el agua, imposibilitando el tránsito de vehículos y, en muchos casos, incluso el paso peatonal. Esta situación afecta gravemente a las comunidades rurales de Caraballo, Las Ánimas, El Reposo y Buenavista, que dependen exclusivamente de esta vía para acceder a la cabecera municipal de Pivijay y conectar con centros de salud, educación y comercialización.

Se ha determinado que este tramo carece de las obras hidráulicas mínimas necesarias para el manejo eficiente de las aguas lluvias y escorrentías. Específicamente, se ha identificado la necesidad de instalar dos box culverts de 1,5 m x 1,5 m y dos alcantarillas adicionales, ya que la ausencia de estas estructuras ha generado erosión acelerada, socavaciones y pérdida de banca, con afectación directa a la seguridad vial y a la funcionalidad de la vía.

Desde el punto de vista económico-productivo, esta vía constituye un corredor estratégico de abastecimiento y comercialización agropecuaria. Se estima que mensualmente ingresan al corregimiento de Caraballo más de 180 toneladas de productos esenciales, incluyendo alimentos, insumos agrícolas, materiales de construcción y bienes de consumo básico. Al mismo tiempo, los productores agropecuarios de la zona despachan hacia Pivijay y otros mercados municipales más de 220 toneladas mensuales de productos agrícolas y pecuarios, principalmente plátano, yuca, maíz, arroz, cítricos, ganado en pie, leche cruda y huevos.

El mal estado del tramo K0+000 al K1+253 incrementa los tiempos de desplazamiento, eleva los costos logísticos y reduce la competitividad de los productores rurales, quienes deben asumir mayores costos por mantenimiento de vehículos o, en temporada de invierno, perder sus cosechas al no poder transportarlas a tiempo.

La población usuaria directa de este tramo se estima entre 150 y 200 personas diarias, incluyendo estudiantes, trabajadores, comerciantes y pequeños productores, cuya movilidad se ve comprometida de manera recurrente. En consecuencia, la falta de intervención en este punto específico no solo limita la integración rural-urbana del municipio, sino que también representa un obstáculo para el desarrollo económico, social y territorial de toda la zona de influencia.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

En este contexto, el proyecto de Mejoramiento del tramo K0+000 al K1+253 de la vía El Seis–Caraballo busca restablecer la transitabilidad mediante conformación de terraplén, construcción de estructura vial con subbase granular clase C, e implementación de obras de drenaje eficientes. Esta intervención es clave para garantizar el acceso permanente, dinamizar el comercio local y mejorar la calidad de vida de cientos de familias rurales del municipio de Pivijay.

➤ **Magnitud actual del problema e indicadores de referencia**

El tramo vial entre El Seis y el corregimiento de Caraballo, específicamente entre el K0+000 y el K1+253, presenta actualmente condiciones críticas de transitabilidad, que se manifiestan en tiempos de desplazamiento excesivos, alto deterioro estructural y pérdida de conectividad temporal durante la temporada de lluvias.

En condiciones normales de clima seco, el recorrido entre la intersección con la vía Fundación–Pivijay (sector El Seis) y el corregimiento de Caraballo puede tardar entre 45 y 60 minutos en vehículo, debido al mal estado de la superficie vial, los tramos erosionados y la topografía plana que favorece el estancamiento de aguas. Sin embargo, en época de lluvias, este tiempo puede duplicarse o incluso triplicarse, llegando a superar las 2 horas de trayecto, o siendo completamente imposible de transitar durante varios días, especialmente en el segmento entre K0+000 y K0+300, que sufre anegamientos permanentes.

Se estima que, en promedio, entre 150 y 200 personas transitan diariamente por este corredor, incluyendo productores agropecuarios, estudiantes, docentes, comerciantes, personal de salud, transportadores y habitantes de los corregimientos y veredas de influencia (Caraballo, El Reposo, Buenavista y Las Ánimas).

A nivel productivo, esta vía soporta el movimiento mensual de más de 400 toneladas de productos, entre carga que entra (alimentos, insumos y bienes de consumo) y carga que sale (productos agropecuarios), lo que subraya su importancia logística y estratégica para la economía rural del municipio de Pivijay.

De acuerdo con el objetivo general del proyecto —mejorar las condiciones de movilidad y transitabilidad del tramo El Seis–Caraballo para reducir tiempos de desplazamiento y facilitar el transporte de bienes y personas—, se establece el siguiente indicador de referencia:

- Indicador actual (línea base): Tiempo promedio de recorrido entre El Seis y Caraballo: 60–120 minutos según época del año.
- Meta del proyecto: Reducir el tiempo de desplazamiento a 30 minutos en promedio, garantizando la transitabilidad permanente del tramo intervenido.

La magnitud del problema no solo se refleja en los tiempos de viaje o en el deterioro estructural del tramo, sino en su impacto acumulado sobre la accesibilidad de servicios

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

básicos (educación, salud, abastecimiento), la productividad agrícola y pecuaria, y la calidad de vida de las familias rurales.

Por tanto, la intervención propuesta sobre el segmento más crítico de la vía (K0+000 a K1+253) representa una acción prioritaria y estratégica dentro de la planeación vial del municipio de Pivijay, con indicadores cuantificables que permitirán evaluar su impacto directo sobre la movilidad y el desarrollo socioeconómico de la zona de influencia.

Causa directa

- Mal estado de la vía que conecta El seis con el corregimiento Caraballo en zona rural del municipio de Pivijay.

Causas indirectas

- Insuficiencia obras de drenajes, falta de mantenimiento rutinario

Efectos directos

- Retrasos en los tiempos de movilidad entre la zona rural.
- Daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte.

Efectos indirectos

- Pérdida de productividad en actividades agrícolas y comerciales.
- Incremento en costos de transporte

IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

Identificación De Los Participantes

Actor: Municipal
Entidad: Pivijay – Magdalena
Posición: Cooperante

Intereses o Expectativas: Mejorar las condiciones de movilidad en la zona rural y garantizar el acceso a productos y servicio de manera ágil, de tal forma que se mejore la producción y comercialización de productos.

Contribución o gestión: Llevar a cabo las acciones financieras, incluyendo la asignación de presupuesto y los pagos posteriores; administrativas, para la contratación del proyecto; técnicas, mediante la asignación de la supervisión; y logísticas, que permiten la coordinación

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

entre los actores del proyecto, con el fin de revisar y tomar decisiones sobre la ejecución de las actividades.

Actor: Otro

Entidad: Junta de acción comunal

Posición: Beneficiario

Intereses o Expectativas: Mostrar resultados a la comunidad en la gestión de mejoras de infraestructura vial.

Contribución o gestión: Realizar seguimiento y Veeduría ciudadana sobre la ejecución del proyecto

Actor: Otro

Entidad: Habitantes de la zona

Posición: Beneficiarios

Intereses o Expectativas: Transitar por vías que no representen riesgos a la integridad física e ingresar y sacar productos necesarios para su desarrollo de social y económico

Contribución o gestión: Conformar veedurías para realizar seguimiento al proyecto y asistir a los diferentes llamado a reunión que se realicen para la gestión oportuna del proyecto.

Análisis De Los Participantes

El municipio de Pivijay ha ejecutado previamente proyectos de naturaleza similar, lo que le permite contar con la experiencia técnica y el recurso humano necesario para desarrollar esta iniciativa. Este tipo de intervenciones está orientado a mejorar las condiciones de vida de la población afectada por el deterioro de la infraestructura vial rural. Además, el municipio aportara recursos del Sistema General de Regalías (SGR) para apalancar las acciones de mejoramiento vial. En el marco del proyecto, se implementarán mecanismos de seguimiento como comités de obra y comités de seguimiento, entre otros espacios de control y participación que se consideren pertinentes para garantizar la ejecución eficiente y transparente del proyecto.

Durante la etapa de formulación del proyecto se llevaron a cabo encuentros comunitarios en el corregimiento de Caraballo y en las comunidades aledañas al tramo vial objeto de intervención. En estas reuniones participaron líderes comunales, habitantes de las veredas vecinas y funcionarios de la administración municipal. En el marco de estos espacios de diálogo, se analizaron diversas alternativas para mejorar la movilidad en la zona rural, tales como el mantenimiento periódico, la atención puntual de puntos críticos y la rehabilitación estructural del corredor vial. Con base en criterios técnicos, la disponibilidad presupuestal y el impacto esperado en la conectividad regional, los asistentes priorizaron como alternativa más viable el mejoramiento del tramo más crítico, comprendido entre el k0+000 y el k1+253. Esta decisión se sustentó en el avanzado deterioro del segmento, su relevancia para el transporte de productos agropecuarios y su papel fundamental en el acceso a bienes y servicios esenciales para la comunidad.

Posterior a la formulación de la alternativa priorizada, esta fue socializada y concertada con

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

la comunidad, presentando en detalle el alcance del proyecto, las actividades programadas, el presupuesto asignado y el cronograma de ejecución, entre otros aspectos relevantes. Durante estas reuniones también se definieron los roles de los distintos actores involucrados, destacando especialmente la participación comunitaria a través de veedurías ciudadanas, las cuales tendrán la responsabilidad de hacer seguimiento al proyecto, velar por su correcta ejecución y contribuir a su sostenibilidad y mantenimiento.

Asimismo, se acordó que el municipio, en coordinación con las autoridades competentes, desarrollará de forma periódica actividades en el área de influencia, enmarcadas en el Plan de Manejo de Tránsito y el Plan de Manejo Ambiental aprobados. Dichas actividades incluirán la definición de rutas alternas, horarios específicos de trabajo y medidas de contingencia para atender posibles emergencias. Para la implementación de estas acciones, se contará activamente con la participación de las comunidades cercanas, reconociéndolas como actores clave en el proceso.

Adicionalmente, se llevarán a cabo reuniones periódicas de seguimiento durante el desarrollo del proyecto, con la participación de todos los actores involucrados. En estos espacios se socializará información actualizada sobre el avance de las actividades y se abordarán de manera colectiva las problemáticas que puedan surgir durante la ejecución, con el fin de facilitar su pronta resolución y garantizar el cumplimiento de los objetivos del proyecto.

El municipio se compromete con la realizar los procesos de contratación de obra e interventoría y además en realizar la labor de supervisión de las actividades para realizar los pagos pertinentes concernientes a los avances del proyecto.

Los miembros de la acción comunal se comprometen a realizar labores de veeduría y mantener informada a comunidad sobre situaciones que se presenten en la obra. Los habitantes del municipio se compromete a atender los llamados a reuniones y utilizar los mecanismos de comunicación establecidos, y además de cuidar y hacer buen uso de las obras resultantes de la ejecución del proyecto

Participante	Rol y responsabilidades
Alcaldía Municipal de Pivijay	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión administrativa, contractual y técnica del proyecto. • Asignación de recursos del Sistema General de Regalías. • Coordinación de comités de obra y seguimiento. <p>Contratista Principal: Ejecución de movimientos de tierra, conformación de terraplenes y subbase.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de alcantarillas convencionales y disipadores de energía. • Instalación de señalización vial. <p>Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental:</p> <ul style="list-style-type: none"> Supervisión de calidad, plazos y costos. • Verificación del cumplimiento de especificaciones técnicas y normatividad ambiental. • Certificación de avances para pagos.
Comité de Obra y Seguimiento	<ul style="list-style-type: none"> • Integrado por representantes de la Alcaldía, el contratista, la interventoría y las Juntas de Acción Comunal.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

	<ul style="list-style-type: none"> • Reuniones mensuales para evaluar avances, resolver imprevistos y ajustar cronograma.
Juntas de Acción Comunal de El Seis y Caraballo	<ul style="list-style-type: none"> • Veeduría social del proyecto. • Informar a la comunidad sobre el estado de las obras. • Reportar observaciones y validar entregables parciales.
Comunidad beneficiaria (habitantes de El Seis, Caraballo y veredas aledañas)	<ul style="list-style-type: none"> • Participación en actividades de seguimiento y socialización. • Reporte de fallas o daños durante la ejecución. • Colaboración en el mantenimiento menor de la vía y cunetas.

Con esta estructura de actores y responsabilidades, se garantiza:

1. Transparencia y control social: la comunidad y la JAC participan activamente en Veeduría.

2. Calidad y cumplimiento: la interventoría y los comités de obra supervisan estándares técnicos y ambientales.

3. Sostenibilidad en el tiempo: el operador de la retroexcavadora, bajo coordinación del PMA/PMT, mantiene la vía en condiciones óptim.

POBLACIÓN AFECTADA Y OBJETIVO

Población Afectada Por El Problema

Tipo de población: Personas.

Número: Poblacion de corregimiento Caraballo (2200 habitantes).

Fuente de la información: Informe de la oficina asesora de planeación – 2025.

Localización

Región: Caribe

Departamento: Magdalena

Municipio: Pivijay

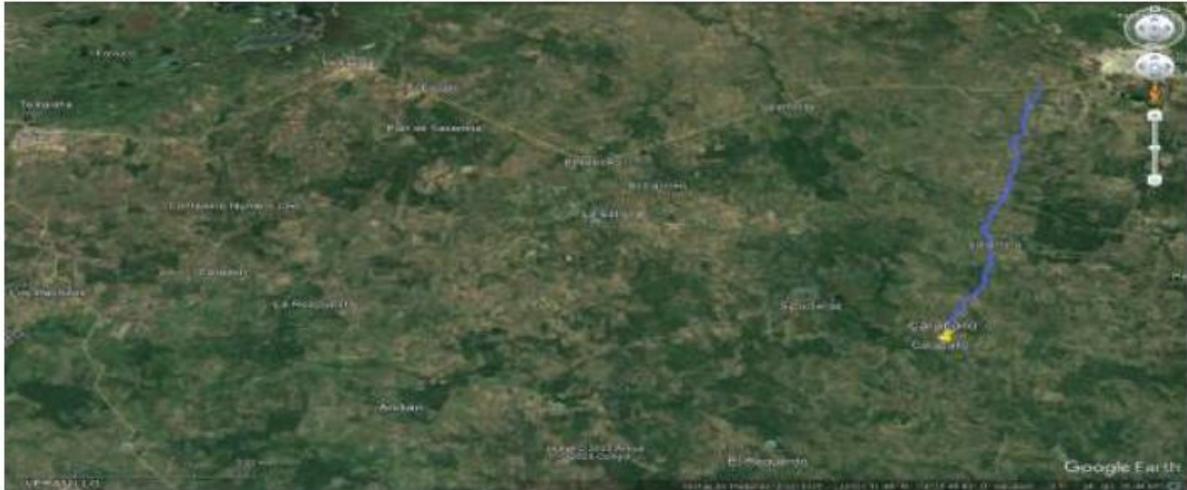
Centro poblado: Rural

Localización específica: La población afectada por el problema está conformada principalmente por los habitantes del corregimiento de Caraballo, que cuenta con una población aproximada de 2.200 personas, según datos suministrados por la Oficina de Planeación. Este centro poblado se encuentra ubicado en las coordenadas geográficas 10°20'49.76" N y 74°17'30.76" O.

Además, también se ven afectados los residentes de las veredas aledañas al tramo vial El Seis – Caraballo, quienes utilizan esta vía como corredor principal para acceder a servicios básicos, mercados y centros poblados. La problemática impacta directamente a toda la

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

población asentada a ambos lados del corredor vial, limitando su movilidad y calidad de vida.



Características Demográficas De La Población Objetivo.

La población objetivo de la ejecución son los habitantes de toda la cabecera municipal del municipio de pivijay, con una población total de 2.200 habitantes, aproximadamente 550 familias, los cuales poseen las siguientes características poblacionales:

	Masculino	1200
Género	Femenino	1000
Grupos étnicos	Población Afrocolombiana	20
Etapas del ciclo de vida	0 a 5 años	185
	Infancia (6 a 11 años)	393
	Adolescencia (12 a 18 años)	496
	Juventud (14 a 26 años)	653
	Adulthood (29 a 59 años)	412
	Vejez (60 años y más)	177
Etaria (Edad)	0 a 14 años	852
	15 a 19 años	185
	20 a 59 años	986
	Mayor de 60 años	177
Población Vulnerable	Desplazados	27
	Víctimas de otros hecho victimizantes	15
	Personas con	2
	Discapacidad	

Fuente: Informe de la oficina asesora de planeación – año 2025

El corregimiento de Carballo cuenta con una población aproximada de 2.200 habitantes, con una ligera mayoría de hombres (54,5%). La distribución por etapas del ciclo de vida muestra que el 38,7% corresponde a niños y adolescentes entre 0 y 14 años, mientras que un 8,4% son jóvenes entre 15 y 19 años. La mayor parte de la población se encuentra en edad productiva (de 20 a 59 años), representando el 44,8%, lo que evidencia el potencial

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

humano activo de la zona. El grupo de adultos mayores (60 años o más) constituye el 8% de la población, lo que plantea retos específicos en materia de atención social y servicios de salud.

En cuanto a condiciones de vulnerabilidad, se identifican 27 personas desplazadas, 15 víctimas de otros hechos victimizantes y 2 personas con discapacidad. Aunque representan un porcentaje reducido, estas cifras indican la presencia de poblaciones en condición de riesgo que requieren atención diferenciada. Asimismo, se reporta una presencia étnica afrocolombiana de 20 personas. Este perfil poblacional es clave para orientar adecuadamente las intervenciones del proyecto, priorizando acciones que mejoren la movilidad, el acceso a servicios esenciales y las oportunidades para los distintos grupos etarios y sociales presentes en el territorio.

Relaciones Entre Las Causas y Objetivos

Causa	Objetivo
Mal estado de la vía que comunica El Seis con el corregimiento Caraballo, zona rural.	Mejorar la vía que comunica El Seis con el corregimiento Caraballo.
Vías rurales del municipio de Pivijay Magdalena con infraestructuras atrasadas	Construir obras de drenaje en la vías rural El seis - Caraballo

ALTERNATIVAS DE LA SOLUCIÓN

Alternativa	Se evalúa en MGA	Estado
Mejoramiento De Un Tramo De La Vía El Seis – Caraballo En Jurisdicción Del Municipio De Pivijay	Si	Completo

Evaluaciones a realizar:

Rentabilidad: si

Costo - Eficiencia y Costo mínimo: si Descripción del bien o servicio:

NECESIDADES

Bien o servicio a entregar o demanda a satisfacer

Bien o servicio

Bien o servicio: Vía terciaria mejorada

Medido a través de: Metros

Descripción: Vías terciaria del municipio de Pivijay, para este caso el tramo K0+000 al K1+253 de la vía comprendida entre El seis y el corregimiento Caraballo. mejorado de forma idónea para el tránsito de vehículos con carga o pasajeros y peatones.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

Descripción de la oferta: La oferta se mide en el número de kilómetros de vías mejoradas entre el seis y el corregimiento Caraballo.

Descripción de la demanda: La Demanda esta dada como el numero de kilómetros que se deben mejorar entre el seis y el corregimiento Caraballo, de acuerdo a requerimientos por parte de las poblaciones.

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0	18.791	18.791
2021	0	18.791	18.791
2022	0	18.791	18.791
2023	0	18.791	18.791
2024	0	18.791	18.791
2025	18.791	18.791	0
2026	18.791	18.791	0
2027	18.791	18.791	0
2028	18.791	18.791	0

ANÁLISIS TÉCNICO DE LA ALTERNATIVA

El presente proyecto tiene como objetivo la implementación de una solución técnica integral para mejorar las condiciones de movilidad terrestre de los habitantes del corregimiento de Caraballo y las veredas circundantes, quienes actualmente enfrentan serias limitaciones para acceder a servicios básicos, centros poblados y mercados regionales, debido al deterioro avanzado de la vía terciaria que los conecta con el área urbana del municipio.

El tramo a intervenir se encuentra entre los sectores conocidos como El Seis y Caraballo, en jurisdicción del municipio de Pivijay (Magdalena). Actualmente, esta vía cuenta con una estructura precaria, compuesta por una banca en afirmado natural, sin pavimento estructurado y con un sistema de drenaje ineficiente o inexistente. Esta situación ocasiona elevados costos de operación vehicular, largos tiempos de desplazamiento, e incluso aislamiento parcial de las comunidades en temporadas de lluvias.

La vía tiene una longitud total aproximada de 18.791 metros. No obstante, para esta fase se prioriza un tramo crítico de 1.253 metros, seleccionado por su alto nivel de deterioro y su importancia funcional en la conectividad regional. Dentro de este segmento, se ha definido una sección de 500 metros que será mejorada mediante la aplicación de lechada asfáltica con emulsión CRL-57hm, tipo LA-13, con el fin de mejorar las condiciones de rodadura, mitigar la emisión de polvo en época seca y prolongar la vida útil del tramo intervenido. Actualmente, el recorrido entre El Seis y Caraballo puede tardar hasta 60 minutos, cuando en condiciones óptimas no debería superar los 15 minutos, lo cual evidencia el impacto negativo de las condiciones actuales sobre la calidad de vida y la productividad de la población.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
	DOCUMENTO PREVIO	Versión: 1
		Fecha: 11/09/2025

SOLUCIÓN TÉCNICA PROPUESTA

La solución propuesta contempla la ejecución de una serie de obras de infraestructura vial orientadas a mejorar la transitabilidad, reducir los tiempos de desplazamiento y garantizar el acceso durante todo el año. Las principales intervenciones incluyen:

- Construcción de 2 alcantarillas en tubería de concreto reforzado de 900 mm de diámetro (tipo aleta-aleta)
- Construcción de 2 estructuras tipo box culvert en concreto reforzado, de 1,5 x 1,5 m
- Conformación y compactación de 2.625 m³ de terraplén con material seleccionado
- Instalación de 600 m³ de subbase granular clase C
- Aplicación de 3.000 m² de lechada asfáltica
- Instalación de 4 señales verticales reglamentaria

ACTIVIDADES A EJECUTAR

A continuación, se detallan las actividades previstas para la ejecución del proyecto, organizadas por componente técnico:

PRELIMINARES

Localización, Trazado Y Replanteo

MOVIMIENTO DE TIERRA

Excavación sin clasificar de la explanación y canales incluye transporte y excluye retroexcavadora.

Sub base granular clase c, excluye retroexcavadora. Lechada asfáltica con emulsión crl-57hm, tipo la-13 Terraplenes con material seleccionado de la zona, excluye retroexcavadora.

ALCANTARILLAS y BOX CULVERT

Concreto (analizado para concreto reforzado de resistencia 21 mpa, compra de mezcla)
 Concreto____ (analizado para concreto ciclópeo con resistencia 17 mpa)
 Tubería de concreto reforzado, clase ____ de ____ mm de diámetro interior. (analizado para
 tcr clase ii de 900 mm de diam. Int.)
 Acero de refuerzo fy = _ mpa (analizado para acero de refuerzo de fy 420 mpa)

SEÑALIZACIÓN VIAL

Señal Vertical De Transito Tipo ____ Dimensiones ____ Con Lamina Retrorreflectiva Tipo____
 (Analizado Para Señal Tipo Sr, Sp Y/O Si, Dimensión 75x75 Cm En Lámina Galvanizada Con
 Lamina Retrorreflectiva Tipo Iv)

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

ESTUDIOS AMBIENTALES Y DE SEGURIDAD VIAL

Elaboración e implementación del Plan de Manejo Ambiental (PMA)
 Elaboración e implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT)

ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA

Compra de retroexcavadora tipo "Pajarita" para fortalecer la capacidad operativa del municipio en ejecución directa de obras y mantenimiento de vías rurales

INTERVENTORÍA

Interventoría técnica, administrativa, financiera y ambiental durante toda la ejecución del proyecto

LOCALIZACIÓN DE LA ALTERNATIVA

El tramo vial objeto de intervención se encuentra en la zona rural del municipio de Pivijay, departamento del Magdalena. Específicamente, se localiza sobre la vía que comunica el sector conocido como "El Seis", en la intersección con la vía Fundación – Pivijay, hasta el corregimiento de Caraballo.

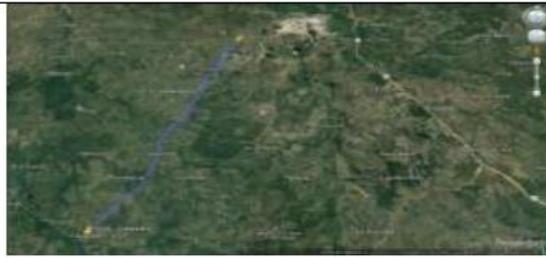
El tramo a intervenir está delimitado entre el kilómetro K0+000, ubicado en la intersección con la vía Fundación – Pivijay, y el kilómetro K1+253, lo que corresponde a una longitud total de 1.253 metros.

Cabe destacar que la vía completa entre El Seis y el corregimiento de Caraballo tiene una longitud aproximada de 18.791 metros, de los cuales este proyecto intervendrá el primer segmento. A continuación, se presenta la localización del tramo de intervención y sus respectivas coordenadas geográficas:

Coordenadas del tramo total a intervenir (1.253 m):

- Inicio (K0+000): 10°29'50.86"N, 74°14'0.71"O
- Final (K1+253): 10°29'15.43"N, 74°14'20.16"O Tramo con aplicación de lechada asfáltica (500 m):
- Inicio (K0+000): 10°29'50.86"N, 74°14'0.71"O
- Final (K0+500): 10°29'35.63"N, 74°14'7.23"O

La siguiente ilustración muestra la ubicación del corredor vial en el contexto del municipio de Pivijay



Longitud total de la vía: 18.791 metros
Inicio (K0+000): 10°29'50.86"N, 74°14'0.71"O
Final: 10°20'51.39"N 74°17'33.28"O



Longitud total de intervención: 1.253m
Inicial (k0+000): 10°29'50.86"N 74°14'0.71"O
Final (k1+253): 10°29'15.43"N 74°14'20.16"O



Longitud Intervención Con Lechada Asfáltica: 500
Inicial (k0+000): 10°29'50.86"N 74°14'0.71"O
Final (K0+500): 10°29'35.63"N 74°14'7.23"O

Factores analizados

- Aspectos administrativos y políticos
- Cercanía a la población objetivo
- Cercanía de fuentes de abastecimiento
- Comunicaciones
- Disponibilidad de servicios públicos domiciliarios (Agua, energía y otros)
- Disponibilidad y costo de mano de obra
- Estructura impositiva y legal
- Factores ambientales
- Medios y costos de transporte
- Orden Publico
- Otros
- Topografía

CADENA DE VALOR

Costo total de la alternativa: \$ 1.305.055.538,07

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

Objetivo específico 1 : Mejorar la vía que comunica El Seis con el corregimiento Caraballo
Costo: \$ 1.305.055.538,07

Producto

Vía terciaria mejorada (Producto principal del proyecto)
Medido a través de: Kilómetros de vías terciaria
Cantidad: 1,2530
Costo: \$ 1.305.055.538,07

Actividad:

Realizar Preliminares
Costo: \$ 6.943.300,00
Etapa: Inversión
Ruta Crítica: Si

Realizar MOVIMIENTO DE TIERRA
Costo: \$ 506.442.292,20
Etapa: Inversión
Ruta Crítica: Si

Realizar ALCANTARILLAS y BOX CULVERT
Costo: \$ 163.826.050,99
Etapa: Inversión
Ruta Crítica: Si

Realizar SEÑALIZACIÓN VIAL
Costo: \$ 3.251.554,82
Etapa: Inversión
Ruta Crítica: Si

Realizar PMA y PMT
Costo: \$ 29.000.000,00
Etapa: Inversion
Ruta Crítica: Si

REALIZAR LA ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA
Costo: \$ 551.362.232,19
Etapa: Inversión
Ruta Crítica: Si

INTERVENTORIA
Costo: \$ 44.230.107,87
Etapa: Inversión
Ruta Crítica: Si

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

INGRESOS Y BENEFICIOS

Impactar de forma significativa a la población rural del Municipio de Pivijay y las comunidades acentuadas en la zona de influencia a través del mejoramiento del estado de la vía terciaria, que en épocas de invierno es de difícil acceso y ocasiona la pérdida de transitividad y conectividad con los corregimientos y veredas del Municipio. La ejecución del proyecto permitirá la reducción de los costos de transporte, la conservación de la malla vial y el tránsito de manera ágil, cómodos; facilitando trayectos de viajes en condiciones de movilidad vehicular segura, garantizando a las diferentes comunidades el mayor acceso a los mercados para los cultivos, productos locales y ganadería, el acceso a nuevos centros de empleo, el mayor acceso a la atención médica, educación, el fortalecimiento de las economías locales y acceso a la oferta de servicios públicos esenciales que son fundamentales para el funcionamiento colectivo y particular de los que habitan en este territorio y logran minimizar los casos de inseguridad, desnutrición infantil, maltrato intrafamiliar, deserción estudiantil, etc.

Cronograma físico y financiero

Ejecución Contratación 2 meses de Ejecución y 1 mes de liquidación para un periodo total de 3 meses.

A continuación, se presentan los lineamientos normativos

LEY 715DE 2001 En su artículo 76 establece que es responsabilidad de los municipios, directa o indirectamente, con recursos propios, del Sistema General de Participaciones u otros recursos, promover, financiar o cofinanciar proyectos de interés municipal y en especial construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, (...)

LEY 105 DE 1993 En su artículo 17 establece que hace parte de la infraestructura distrital municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio.

En su artículo 20 establece que corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

LEY 336 DE 1996 Velar por la construcción, conservación y protección de las vías urbanas y suburbanas de su jurisdicción.

La pavimentación de calles y una mejor movilidad urbana contribuirán a reducir el polvo y otras emisiones contaminantes generados por tráfico vehicular, con lo cual mejorará la calidad del aire y condiciones de salud para la población local. Asimismo,

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

se espera que la reducción de esas emisiones a mejorar las condiciones atmosféricas que influyen en su cumplimiento con las normas ambientales relativas.

COMPETENCIA

Mediante Decreto No. 001 de 02/09/2025, "POR LA CUAL VIABILIZA, PRIORIZA Y APRUEBA UN PROYECTO DE INVERSIÓN A FINANCIARSE CON RECURSOS DEL SGR - ASIGNACION PARA LA INVERSION LOCAL SEGÚN NBI Y MUNICIPIOS DE CUARTA, QUINTA Y SEXTA CATEGORIA DEL SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS Y SE DESIGNA UN EJECUTOR" el Municipio de Pivijay – Magdalena y designa como entidad ejecutora que contratara la obra e interventoría al Fondo Mixto para el Desarrollo Regional, quien estará a cargo de la contratación de las actividades del proyecto denominado **MEJORAMIENTO DE UN TRAMO DE LA VÍA EL SEIS CARABALLO EN JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE PIVIJAY – MAGDALENA**, con recursos del SGR – Asignación para la inversión local NBI cuarta, quinta y sexta categoría del Municipio de Pivijay – Magdalena, con código **BPIN 2025475510003**, incluyendo la contratación de la interventoría, de conformidad con el artículo 37 de la ley 2056 del 2020.

Por lo cual, se considera que el Fondo Mixto para el Desarrollo Regional, tiene la competencia para desarrollar estas acciones en pro del desarrollo urbanístico de la zona.

Este proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos con código **BPIN 2025475510003** y en el Plan de Adquisiciones de Bienes, Obras y Servicios según certificaciones que hacen parte integral de este proceso del Municipio de Aracataca – Magdalena y cuenta con recursos disponibles del presupuesto de la presente vigencia en el Certificados de Disponibilidad Presupuestal No. 4225 del 11 de Septiembre de 2025 recursos de SGR asignados de la siguiente forma: de los recursos del SGR – Asignación para la inversión local NBI cuarta, quinta y sexta categoría la suma de **SETECIENTOS NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y TRES MIL CIENTO NOVENTA Y OCHO PESOS (\$709.463.198,00)**.

2. **Objeto por contratar con sus especificaciones, las autorizaciones, permisos y licencias requeridos para su ejecución, y cuando el contrato incluye diseño y construcción, los documentos técnicos para el desarrollo del proyecto.**

Objeto:

MEJORAMIENTO DE UN TRAMO DE LA VÍA EL SEIS CARABALLO EN JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE PIVIJAY – MAGDALENA.

Especificaciones de los bienes, obras o servicios:

Clasificación UNSPSC	Descripción
72141000	Servicios de Construcción de Autopista y Carreteras
72141500	Servicio de Preparación de Tierras
72101500	Servicio de Apoyo para la Construcción

ESPECIFICACIONES TECNICAS:

Mejoramiento De Un Tramo De La Vía El Seis – Caraballo En Jurisdicción Del Municipio De Pivijay						
PRESUPUESTO						
ITEM	ESP. INVÍAS	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO	TOTAL
1		PRELIMINARES				5,341,000.00
1.1	201.7	LOCALIZACIÓN, TRAZADO Y REPLANTEO	m2	3,500.00	1,526.00	5,341,000.00
2		MOVIMIENTO DE TIERRA				389,570,994.00
2.1	210.1.1	EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN Y CANALES incluye transporte y excluye Retroexcavadora.	m3	4,311.00	25,329.00	109,193,319.00
2.2	320.3	SUB BASE GRANULAR CLASE C, Excluye Retroexcavadora.	m3	600.00	231,523.00	138,913,800.00
2.3	433 – 13	LECHADA ASFÁLTICA CON EMULSIÓN CRL-57hm, TIPO LA-13	m2	3,000.00	8,246.00	24,738,000.00
2.4	220.1	TERRAPLENES con material seleccionado de la zona, excluye Retroexcavadora.	m3	2,625.00	44,467.00	116,725,875.00
3		ALCANTARILLAS y BOX CULVERT				126,020,039.23
3.1	630.1	CONCRETO (Analizado para concreto reforzado de resistencia 21 Mpa, compra de mezcla)	m3	63.65	1,073,320.00	68,316,818.00
3.2	630.1.6	CONCRETO (Analizado para concreto ciclópeo con resistencia 17 Mpa)	m3	9.77	513,949.00	5,021,281.73
3.3	661.1	TUBERÍA DE CONCRETO REFORZADO, CLASE ____ DE ____ MM DE DIÁMETRO INTERIOR. (Analizado para TOR clase II de 900 mm de Diam. int.)	m	12.00	824,043.00	9,888,516.00
3.4	640.1	ACERO DE REFUERZO fy = ____ Mpa (Analizado para acero de refuerzo de Fy 420 Mpa)	kg	4,344.51	9,850.00	42,793,423.50
4		SEÑALIZACIÓN VIAL				2,501,196.00
4.1	710.1.1	SEÑAL VERTICAL DE TRANSITO TIPO ____ DIMENSIONES ____ CON LAMINA RETROREFLECTIVA TIPO ____ (Analizado para señal tipo sr, sp y/o st, dimensión 75x75 cm en lámina galvanizada con lamina retroreflectiva tipo IV)	u	4.00	625,299.00	2,501,196.00
TOTAL COSTOS DIRECTOS						523,433,229.23
					A.I.U.	
					ADMINISTRACIÓN	25%
					IMPREVISTOS	1%
					UTILIDAD	4%
TOTAL COSTOS DIRECTOS + INDIRECTOS						680,463,198.00
5		PMA y PMT				29,000,000.00
5.1		PMA	un	1.00	12,000,000.00	12,000,000.00
5.2		PMT	un	1.00	17,000,000.00	17,000,000.00
6		ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA				551,362,232.20
6.1		Retroexcavadora.	un	1.00	551,362,232.20	551,362,232.20
7		INTERVENTORIA				44,230,107.87
7.1		Interventoria técnica, administrativa, financiera y ambiental	un	1.00	44,230,107.87	44,230,107.87
VALOR TOTAL DEL PROYECTO						1,305,055,538.07

Constancia se firma en el municipio de Pivijay a lo 25 días del mes de julio del año 2025.



DEIBY GOMEZ DE LA ROSA
Ingeniero civil
Rep. 08 20 21 15 324 Atl.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
	DOCUMENTO PREVIO	Versión: 1
		Fecha: 11/09/2025

Tipo de Contrato:

ORDEN DE OBRA

Plazo de Ejecución:

DOS (02) MESES, contados a partir del acta de inicio.

Lugar de ejecución del contrato:

Zona Rural del Municipio de Pivijay – Magdalena, tramo de la Vía el Seis Caraballo en jurisdicción del Pivijay.

FORMA DE PAGO:

PAGO ANTICIPADO: Equivalente al Treinta (30%), previa presentación del plan de inversión del anticipo, presentación y aprobación de la garantía de cubrimiento de los diferentes amparos, y la suscripción del Acta de Inicio.

MANEJO DEL ANTICIPO: Para el manejo de los recursos entregados a título de anticipo, el contratista deberá cumplir con los requisitos de las garantías exigidas.

PAGOS PARCIALES: El restante 60%, Se realizará en pagos conforme al avance de la obra, pagos sujetos a los giros que se realizan por el Ministerio de Hacienda (Sistema de presupuesto y giro de Regalías), para lo cual se suscribirán actas de avance debidamente refrendadas por el Asociado Técnico, el interventor, el supervisor y del pago de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente con el Asociado Técnico y del periodo correspondiente y sobre las cuales se amortizará el porcentaje de anticipo entregado al Asociado Técnico hasta cubrir el 100%.

PAGOS PARCIALES: Ultimo pago por valor del 10% del contrato, previo cumplimiento del objeto y vencimiento del plazo, el pago está sujeto al giro que realiza el Ministerio de Hacienda (Sistema de presupuesto y giro de Regalías).

PARAGRAFO 1. Las actas de obra deberán presentarse dentro de los cinco (5) días calendario siguientes al mes de ejecución de las obras, EL Asociado Técnico deberá radicar en la dependencia competente de FONDO MIXTO PARA EL DESARROLLO REGIONAL las correspondientes facturas de pago, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al recibo de las actas de obra debidamente aprobadas por el interventor, y FONDO MIXTO PARA EL DESARROLLO REGIONAL adelantara los trámites para hacer efectivo el pago dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

de presentación de las mismas o, si a ello hubiere lugar, dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha en que el Asociado Técnico subsane las glosas que formule.

3. Modo de selección y su justificación.

El modo de selección corresponde al NIVEL 1 "ORDEN DE OBRA". Está enmarcado dentro de la fase de planeación al interior de FONDO MIXTO, como factor común de las entidades estatales. El modo de contratación se desarrollará a través de lo establecido en el Reglamento Único de Contratación del **FONDO MIXTO PARA EL DESARROLLO REGIONAL**.

4. El valor estimado del contrato y la justificación de este.

El valor estimado del contrato será de **SETECIENTOS NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y TRES MIL CIENTO NOVENTA Y OCHO PESOS (\$709.463.198,00)**, INCLUIDO IVA si es del caso, este valor deberá cubrir todos los costos derivados de la ejecución del contrato que se suscriba y los impuestos de ley aplicables.

El valor estimado del contrato se enmarca en los factores económicos que, de acuerdo con la vocación del sector, permiten evidenciar que se trata de una entidad pública de orden Municipal. Los precios de los ítems del proyecto están soportados sobre los Análisis Unitarios de Referencia del Municipio de Nueva Granada - Magdalena, de acuerdo con la información suministrada por la entidad aprobadora del proyecto.

El contrato se adjudicará y se suscribirá máximo hasta por valor igual al del Presupuesto Oficial Total. Si el asociado técnico indica un Valor Total de la Propuesta superior al Valor del Presupuesto Oficial Total, su propuesta será rechazada.

Fuente de los Recursos:

Sistema General de Regalías – SGR

Los pagos están sujetos a los demás requisitos que hubiere lugar y exigibles para ejecución de recursos SGR y El pago del contrato está sujeto al PAC del Ministerio de Hacienda del Sistema de Presupuesto y Giros de recursos de SGR - Asignación Para la Inversión Local según NBI y municipios de Cuarta, Quinta y Sexta Categoría del sistema general de regalías.

FONDO MIXTO reportara el avance en el aplicativo SPGR, para que Ministerio de Hacienda realice el desembolso al Asociado Técnico, en la cuenta bancaria del asociado técnico.

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

El valor será cancelado por el Ministerio de Hacienda (Sistema de presupuesto y giro de Regalías), directamente a la cuenta del Asociado Técnico según la disponibilidad presupuestal No. 4225 del 11 de Septiembre de 2025, de recursos de SGR asignados de la siguiente forma: de los recursos del SGR – Asignación para la inversión local NBI cuarta, quinta y sexta categoría la suma de **SETECIENTOS NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y TRES MIL CIENTO NOVENTA Y OCHO PESOS (\$709.463.198,00)**, los cuales se tomarán para la Obra.

El contrato se adjudicará y se suscribirá hasta por valor igual al del Presupuesto Oficial Total. Si el asociado técnico indica un Valor Total de la Propuesta superior al Valor del Presupuesto Oficial Total, su propuesta será rechazada.

5. Los criterios para seleccionar la oferta más conveniente para el interés general.

La selección se hace de acuerdo al modo de selección y a los niveles de contratación que corresponde a FONDO MIXTO, teniendo en cuenta la naturaleza del contrato y el monto del mismo.

FACTORES	PUNTAJE
Factor Económico	600
Propuesta técnica	200
Apoyo a la industria nacional	200
TOTAL	1000

6. El análisis de riesgo y la forma de mitigarlo.

FONDO MIXTO, entiende por RIESGO cualquier posibilidad de afectación del desarrollo del proyecto que limite, retrase o suspenda la ejecución del contrato. El suceso que prevé el riesgo deberá tener relación directa con la ejecución del contrato, para que sea asumido como un riesgo del actual proceso de contratación así:

Tipificación del riesgo	Observaciones del riesgo	Soporte de asignación del riesgo		
		FONDO MIXTO	ASOCIADO TECNICO	MUNICIPIO

Suspensiones del contrato.	Riesgo que asume el Asociado Técnico cuando la causa le sea imputable. Para este cálculo se debe tener en cuenta el Programa de Obra y de Inversiones vigentes del contrato.		100%	
Prórrogas del contrato.	Riesgo que asume el Asociado Técnico cuando la causa le sea imputable		100%	
Multas por incumplimientos en manejo ambiental y/o permisos.	Riesgo que asume el asociado técnico		100%	
Daños ambientales por inadecuadas prácticas del proceso constructivo.	Riesgo que asume el asociado técnico		100%	
Por diseños y/o estudios (generales y/o específicos) deficientes y/o incompletos ejecutados por el estructurador del proyecto.	Riesgo que asume el asociado técnico			100%

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL			Código: JURC-FM-01
				Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO			Fecha: 11/09/2025
<p>Por modificación y ajustes de los diseños y/o estudios (generales y/o específicos) los cuales fueron ejecutados por el asociado técnico, sin la autorización del FONDO MIXTO o el Estructurador del proyecto.</p>	Riesgo que asume el asociado técnico		100%	
<p>Problemas presentados durante la producción de los materiales por parte de los proveedores.</p>	Riesgo que asume el asociado técnico		100%	

Al momento de la presentación de la propuesta se entienden aceptados los riesgos en los términos previstos.

7. Las garantías exigidas en el proceso de contratación.

El Asociado Técnico seleccionado deberá presentar garantía de seriedad de la oferta.

La garantía de seriedad de la oferta, con el recibo de pago, debidamente firmados por el asociado técnico con la siguiente información:

BENEFICIARIO: FONDO MIXTO PARA EL DESARROLLO REGIONAL

AFIANZADO: El Asociado técnico. **VIGENCIA:** SESENTA DIAS

CUANTÍA: Diez por ciento (10%) del valor total del presupuesto oficial

El asociado técnico seleccionado deberá constituir las siguientes garantías que amparen los siguientes riesgos:

En cumplimiento de lo estatuido en la ley o disposiciones especiales vigentes y con el Reglamento Único de Contratación de FONDO MIXTO, El ASOCIADO TÉCNICO seleccionado deberá presentar la suscripción del contrato de una garantía única de cumplimiento y el seguro de responsabilidad civil extracontractual, en los que se dejará expresa constancia que el asegurado y/o beneficiario será EL FONDO MIXTO PARA EL DESARROLLO REGIONAL con NIT 900210090-9 Y EL MUNICIPIO DE PIVIJAY

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

- MAGDALENA con NIT 891780050-7, como mecanismo de cobertura del riesgo, que ampare los riesgos derivados del incumplimiento de las obligaciones, así:

A) CUMPLIMIENTO: Por una cuantía equivalente al diez por ciento (10%) del valor total del contrato y su vigencia se extenderá hasta la liquidación del contrato; **B) ESTABILIDAD Y CALIDAD DE LA OBRA:** para garantizar que la obra ejecutada objeto del Convenio, en condiciones normales de uso, no sufrirá deterioros que impidan la utilización o el servicio para el cual se ejecutó, ni perderá las características de seguridad y firmeza en su estructura. La cuantía de esta será equivalente al diez por ciento (10%) del valor final del Convenio y con vigencia de Cinco (5) años contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Recibo Definitivo a satisfacción de las obras por parte de la Entidad. **C) PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES:** para garantizar el pago de estos y demás obligaciones inherentes a la previsión social del personal que emplee durante el desarrollo del Convenio, por una cuantía igual al Diez por ciento (10%) del valor del mismo y cuya vigencia será igual a la duración y liquidación del presente y Tres (3) Años más. **D) PAGO ANTICIPADO:** Para asegurar su buen manejo, correcta inversión y oportuno reintegro al Contratante, equivalente al cien (100%) por ciento del valor del anticipo, y con vigencia igual al plazo del contrato y cuatro (4) meses más. **E) RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL:** Con el objeto de protegerse y proteger al Municipio contra reclamaciones por los daños y perjuicios lesiones personales, muerte y daño a la propiedad que pueda surgir por causa de la obra objeto de este contrato ejecutada por el contratista, sus empleados, directos o asociados y subcontratistas. El amparo de responsabilidad civil extracontractual será por un valor de 500 SMMLV y en ningún caso inferior al 10% del valor del contrato por el término de ejecución del contrato. Su monto se repondrá en todos los casos en que por cualquier evento se disminuye como consecuencia de su pago total o parcial, por ocurrencia de los siniestros que ampara.

En este amparo el tomador debe ser el ASOCIADO TECNICO, los asegurados deben ser el FONDO MIXTO PARA EL DESARROLLO REGIONAL con NIT 900210090-9 Y EL MUNICIPIO DE PIVIJAY - MAGDALENA con NIT 891780050-7 debe operar bajo la modalidad de ocurrencia, lo que se traduce en que la póliza cubre los siniestros de responsabilidad civil que ocurran durante su vigencia; La póliza debe incluir los siguientes amparos: a) predios, labores y operaciones, b) responsabilidad surgida por actos de contratista y subcontratistas, c) patronal, d) vehículos propios y no propios; la póliza debe amparar expresamente los siguientes perjuicios: a) patrimoniales en su modalidad de daño emergente y lucro cesante y b) extrapatrimoniales, que sean causados a los terceros.

El hecho de la constitución de estos amparos no exonera al Asociado Técnico de las responsabilidades legales en relación con los riesgos asegurados. Dentro de los términos estipulados en este contrato, ninguno de los amparos otorgados podrá ser

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL	Código: JURC-FM-01
		Versión: 1
	DOCUMENTO PREVIO	Fecha: 11/09/2025

cancelado o modificado sin la autorización expresa de FONDO MIXTO.

El Asociado Técnico deberá mantener vigente las garantías, amparos y pólizas a que se refiere esta cláusula y serán de su cargo el pago de todas las primas y demás erogaciones de constitución, mantenimiento y restablecimiento inmediato de su monto, cada vez que se disminuya o agote por razón de las sanciones que se impongan.

Si el Asociado Técnico se demora en modificar las garantías, éstas podrán variarse por la aseguradora o banco a petición de FONDO MIXTO y a cuenta del Asociado Técnico quien por la firma del contrato que se le adjudique autoriza expresamente a FONDO MIXTO para retener y descontar los valores respectivos de los saldos que hubiere a su favor.

La garantía única de cumplimiento expedida a favor de entidades públicas no expirará por falta de pago de la prima ni podrá ser revocada unilateralmente.

Cuando el ofrecimiento sea efectuado por un asociado técnico plural bajo la figura de unión temporal, consorcio o contrato de asociación futura la garantía deberá ser otorgada por todos los integrantes del asociado técnico plural.

LAS GARANTÍAS Y EL SEGURO REQUERIRÁN DE LA APROBACIÓN DE FONDO MIXTO PARA EL DESARROLLO REGIONAL.

8. Acuerdo comercial que cobija el proceso contractual

El Proceso de Contratación está sujeto a los siguientes Acuerdos Comerciales. En consecuencia, las Ofertas de bienes y servicios de países con los cuales Colombia tiene Acuerdos Comerciales vigentes que cubren el presente Proceso de Contratación, serán tratados como Ofertas de bienes y servicios colombianos.

Acuerdo	País	Entidad Estatal INCLUIDA	UMBRAL	¿Valor del proceso de contratación superior al umbral del acuerdo comercial?	Excepción aplicable al proceso de contratación	Proceso de contratación cubierto por el acuerdo comercial
		Si/No		Si/No	Si/No	Si/No
Alianza del pacífico	Chile	SI	Bienes y Servicios \$859.460.000 COP Servicios de construcción: 21.486.500.000 COP	NO	NO	NO

	Perú	SI	Bienes y Servicios \$859.460.000 COP Servicios de construcción: 21.486.500.000 COP	NO	NO	NO
	México	N/A	N/A	N/A	NO	NO
	Chile	SI	Bienes y Servicios \$855.180.000 COP Servicios de Construcción \$21.379.500.000 COP	NO	NO	NO
	Corea		Bienes y Servicios \$859.460.000 COP Servicios de construcción 64.459.500.000 COP	NO		
	Estados EALC	SI	Bienes Y Servicios \$947.235.394 COP Servicios de Construcción \$23.680.884.850 COP	NO	NO	NO
	Estados Unidos	SI	Bienes y servicios \$1.542.903.600 COP Servicios de construcción \$21.712.185.600 COP	NO	NO	NO
	Costa Rica	SI	Bienes y servicios \$1.542.903.600 COP Servicios de construcción \$21.712.185.600 COP			
			COP			
Triángulo del Norte	El Salvador	SI	No se establece Umbral	SI	NO	SI
	Guatemala	SI	No se establece Umbral	SI	NO	SI
	Honduras	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL				Código: JURC-FM-01	
					Versión: 1	
	DOCUMENTO PREVIO				Fecha: 11/09/2025	
Unión Europea	SI	Bienes y Servicios \$938.656.236 COP Servicios de Construcción \$23.466.405.900 COP	NO	NO	NO	

Para constancia se firma en el Municipio de Montería – Córdoba, a los Once (11) días del mes de Septiembre de Dos Mil Veinticinco (2025).

Ramiro Lugo

RAMIRO LUIS LUGO ROMERO

Director de Planeación e Infraestructura Fondo Mixto

Proyectó y Revisó: Oficina Jurídica y de Contratación.