

**“CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL
PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES
P504400 BM”**

ABRIL, 2025

CONTENIDO

1. NOMBRE DEL PROYECTO/CONVENIOS	3
2. PLAZO DE EJECUCIÓN	3
3. DIAGNÓSTICO (IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA/ANTECEDENTES/ SITUACIÓN ACTUAL).....	3
3.1 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR, ÁREA O ZONA DE INTERVENCIÓN Y DE INFLUENCIA POR EL DESARROLLO DEL PROYECTO/CONVENIO	3
3.2. PROBLEMA IDENTIFICADO	4
3.3. LÍNEA BASE	5
4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO/ CONVENIO.....	15
5. JUSTIFICACIÓN	15
5.1. MARCO NORMATIVO	16
6. VINCULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN	17
6.1 ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	17
6.2 ALINEACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO VIGENTE	17
6.3 ALINEACIÓN CON EL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PDOT) VIGENTE.....	17
6.4 ALINEACIÓN CON EL PLAN DE TRABAJO DE LA MÁXIMA AUTORIDAD PROVINCIAL.....	17
7.1 MATRIZ DCE MARCO LÓGICO	17
7.2 BENEFICIARIOS	18
7.3 METAS E INDICADORES DE RESULTADO	19
7.4 MARCO LÓGICO	20
8 SITIO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO (UBICACIÓN GEOGRÁFICA).....	22
9 PRESUPUESTO REFERENCIAL	25

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA NO. 1 PROBLEMA IDENTIFICADO	4
TABLA NO. 2 PROYECTO PRIORIZADO POR CIUDADANÍA.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
TABLA NO. 3 MATRIZ MARCO LÓGICO	20
TABLA NO. 4 PRESUPUESTO REFERENCIAL	24
TABLA NO. 5 CRONOGRAMA VALORADO POR COMPONENTES Y ACTIVIDADES	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

1. NOMBRE DEL PROYECTO/CONVENIOS.

"CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM"

2. PLAZO DE EJECUCIÓN

El Consultor se compromete a entregar todos los productos en el plazo sesenta días (780) días, que serán contados a partir de la firma del contrato, debiendo entregarse los productos en los tiempos establecidos conforme al cronograma previsto.

3. DIAGNÓSTICO (IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA/ANTECEDENTES/ SITUACIÓN ACTUAL)

3.1 Descripción de la situación actual del sector, área o zona de intervención y de influencia por el desarrollo del proyecto/convenio

El Gobierno Provincial del Guayas ha recibido financiamiento del Banco Mundial para cubrir el costo del PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS FINANCIADO CON RECURSOS DEL PRÉSTAMO BIRF No. 9722-EC, y pretende aplicar parte de lo recaudado para servicios de consultoría.

El transporte desempeña un papel fundamental en el desarrollo de la economía ecuatoriana y abordar los desafíos del sector es clave para promover la igualdad, mejorar el acceso a los mercados y las oportunidades sociales, garantizar la seguridad vial y mejorar el bienestar y la salud general de la población ecuatoriana, especialmente en las zonas rurales.

La tasa de mortalidad de 23 por cada 100.000 habitantes sitúa a Ecuador como el tercer país con la tasa de mortalidad vial más alta de la región, después de Haití y República Dominicana, y 10 veces superior a la de los países europeos con mejores resultados. Del total de fallecidos por siniestros viales en el país, Guayas reporta alrededor del 25 por ciento de muertes, con 556 fallecidos en 2022. Asimismo, el informe Perfiles de País del Fondo Mundial para la Seguridad Vial (GRSF) identificó que el costo para la sociedad de las lesiones graves en carreteras en Ecuador equivale al 5% del PIB (7.000 millones de dólares al año), lo que afecta directamente al presupuesto del país.

Los principales factores que contribuyen a los problemas de seguridad vial incluyen infraestructuras deficientes, mantenimiento inadecuado de vehículos, exceso de velocidad, conducción bajo efectos de alcohol o drogas, uso del teléfono móvil y conducción temeraria. Las condiciones de conducción se agravan durante la temporada de lluvias, con corrimientos de tierras e inundaciones. Aunque hubo una disminución de accidentes de 2017 a 2020, actualmente están en aumento, así, por ejemplo, en el 2022, los accidentes de tránsito aumentaron, siendo el año con mayor mortalidad según el INEC. De las aproximadamente 2.000 muertes anuales, el grupo más afectado fue el de 20 a 29 años. En Guayas, los choques ocurrieron principalmente en motocicletas (28%) y automóviles (27%).

En Ecuador, la red vial se define en la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial para el Transporte Terrestre, identificando lo siguiente:

Red Vial Estatal, Se considera como red vial estatal, cuya competencia está a cargo del gobierno central, al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras. (Art. 5)

Red Vial Regional, Se define como red vial regional, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, al conjunto de vías que unen al menos dos capitales de provincia dentro de una región y que sean descentralizadas de la red vial estatal. (art. 6)

Red Vial Provincial. Se define como red vial provincial, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, al conjunto de vías que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia, no formen parte del inventario de la red vial estatal, regional o cantonal urbana. (art. 7)

Red vial cantonal urbana. Se entiende por red vial cantonal urbana, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos, al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana. Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso

Red Vial Nacional. conjunto de todas las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano que componen el sistema vial nacional. La red vial nacional, en razón de su jurisdicción y competencia, está integrada por la red vial estatal, regional, provincial y cantonal urbana. (art. 4)

A los gobiernos autónomos descentralizados provinciales les corresponde adherirse a las regulaciones nacionales, bajo el mandato de planificar, construir y administrar la red vial provincial,

El GADP-G ha impulsado el Plan de Infraestructura Vial del Guayas (2017), dentro del cual entre sus principales objetivos se encuentra el elevar la calidad del servicio dentro del sistema vial provincial y asegurar su óptima funcionalidad; mejorar la competitividad provincial reduciendo los costos de transporte y los tiempos de viaje; facilitar una mayor accesibilidad y cohesión interna, promoviendo la inclusión social; mitigar el impacto ambiental del sistema vial provincial; y elevar los estándares de seguridad en toda la provincia.

Los recursos limitados, las prioridades gubernamentales cambiantes y la falta de un plan de mantenimiento vial adecuado tienen un impacto directo en la condición de los caminos de la Provincia del Guayas, que pueden mejorarse con la implementación de intervenciones proactivas, como Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (CREMA) y sistemas de gestión de activos viales. Actualmente, el mantenimiento de las vías se realiza en base a las solicitudes de los usuarios. Una vez recibida la solicitud, el equipo técnico del GADP-G realiza inspecciones in situ y las registra en el banco de proyectos, los cuales se socializan con las autoridades locales y se define la prioridad de atención de acuerdo con la disponibilidad de recursos. Este sistema de mantenimiento depende de la información que reciben los usuarios, por lo que no es posible determinar una planificación de recursos a largo plazo para atender a la provincia de manera equitativa.

El “Proyecto de Vías Rurales Resilientes” de la Provincia del Guayas, contribuirá a promover y sostener el crecimiento económico inclusivo en el contexto de una exposición cada vez mayor al cambio climático y los desastres naturales. El Proyecto tiene como objetivo mejorar la conectividad del transporte resiliente y seguro entre centros de población en áreas rurales prioritarias seleccionadas para fomentar su desarrollo económico y social. Así también, responderá a la necesidad de resistir mejor los desafíos climáticos, de manera inclusiva y colaborativa con las comunidades locales.

3.2. Problema identificado

Tabla No. 1 Problema identificado

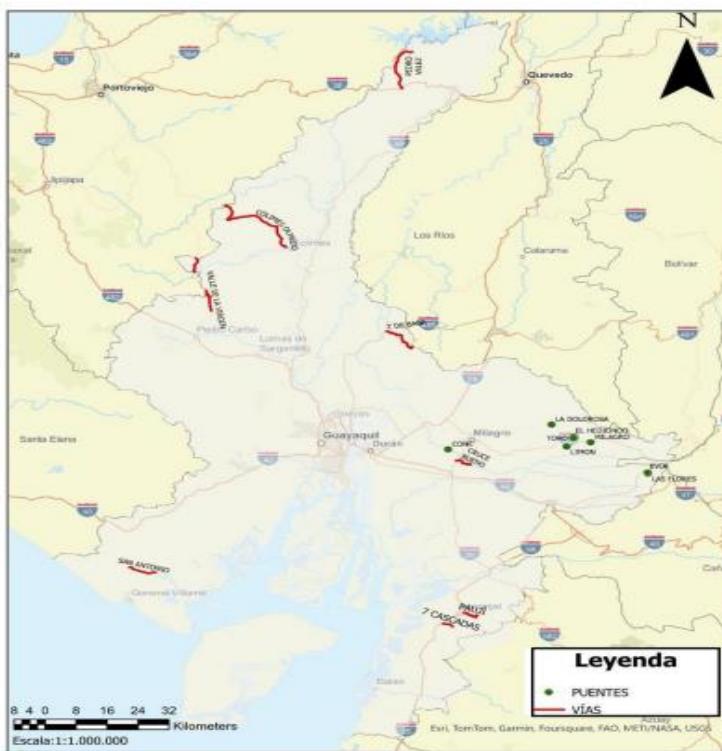
Problema:	<ul style="list-style-type: none"> Los estudios que se encuentran actualmente finalizados no cuentan con Auditorias de seguridad vial, que además deberán ser implementadas en la fase de construcción y fase de operación.
Causas:	<ul style="list-style-type: none"> Para las contrataciones de los estudios finalizados, no se realizaron revisiones de seguridad vial en etapas de diseño, ocasionando problemas en las etapas posteriores, que podrían tener un impacto negativo en la seguridad vial.
Efectos:	<ul style="list-style-type: none"> Falta de identificación de los problemas de seguridad vial de los estudios finalizados.

	<ul style="list-style-type: none"> La falta de las Auditorias en etapa de diseño pueden traer consecuencias en las etapas de construcción teniendo: ausencia de señales de advertencia o demarcaciones viales, los casos en que las alineaciones horizontales y/o verticales no permiten distancias de visibilidad suficientes, los casos en que la calzada es demasiado estrecha y puede dar lugar a salidas de la carretera, los casos en que el deterioro del pavimento de la carretera puede plantear riesgos de seguridad, los casos en que no hay correspondencia entre el entorno de velocidad y el uso de la carretera (en particular, la presencia de usuarios vulnerables de la carretera, peligros en los márgenes de la carretera, deficiencias en el diseño y las instalaciones de las intersecciones, ausencia de instalaciones para peatones, etc.
--	--

3.3. Línea base

Este componente comprende la rehabilitación de 7 vías y la construcción de 8 puentes (6 vehiculares y 2 peatonales) para fortalecer la conectividad resiliente en zonas rurales vulnerables. La iniciativa prioriza el acceso a centros poblados, beneficiando a un amplio sector de la población y estimulando el desarrollo de actividades productivas y turísticas, especialmente en áreas recurrentemente afectadas por inundaciones y en límites provinciales históricamente desatendidos. En la figura 1 se determina la ubicación de las intervenciones.

Figura 1. Mapa de Vías y Puentes



A continuación, se presenta una breve descripción de cada una de las intervenciones de infraestructura que contiene el proyecto:

PUENTE RIO EVIA Y PUENTE LAS FLORES (CANTÓN EL TRIUNFO)

Los puentes se encuentran ubicados en la provincia de GUAYAS, en el cantón El Triunfo. Se construirá dos puentes para unir la vía que conectará a los recintos San Luis y San Joaquín denominados puente EVIA y Las Flores, con los cuales se provee mejorar la productividad del sector y la comercialización de sus productos. Están ubicados de la siguiente forma:

● Puente sobre el Río Evia

Tiene inicio en la coordenada (702.126; 9.752.772) y fin en la coordenada (702.174; 9.752.213). Con 25.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora que une los poblados de Bucay y Naranjito, en una zona que es susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.

Figura 2. Puentes Rio Evia



● Puente sobre el Estero Las Flores

Tiene inicio en la coordenada (702,174; 9.752,213) y fin en la coordenada (702.230; 9.751.799). Con 25.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora que une los poblados de Bucay y Naranjito, en una zona que es susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 2. Puentes Rio Las Flores.

PUENTE EL HEDIONDO, PUENTE MILAGRO, PUENTE EL LIMÓN, PUENTE EL TORO (CANTÓ NARANJITO)

Los 4 puentes se encuentran ubicados en la provincia de GUAYAS, en el cantón Naranjito, en los recintos 5 de octubre y Rosario, distribuidos de la siguiente forma:

• Puente sobre el Estero Milagro

Tiene inicio en la coordenada (687.573; 9.763.050) y fin en la coordenada (687.257; 9.762.527). Con 20.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora que une los poblados de Bucay y Naranjito, en una zona que es susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 3. Puente Estero Milagro.

• Puente sobre el Estero El Hediondo

El puente unirá los recintos de San Francisco y La Primavera, su construcción ayudará a trasladar productos que se producen en la zona de manera eficiente como cacao, caña de azúcar, plátano, entre otros. Además, incentivará al turismo debido a que existen varios sitios turísticos, como, por ejemplo, La Playita del Bosque que viene funcionando hace varios años. El puente beneficiará a alrededor de 9505 habitantes. Tiene inicio en la coordenada (682.734; 9.762.222) y fin en la coordenada (682.676; 9.761.614). Con 20.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende de la vía principal colectora 6 que une los poblados de Bucay y Naranjito. Se debe resaltar que es una zona susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 4. Puente sobre el Estero Hediondo inundado.

• Puente sobre el Estero Limón

Tiene inicio en la coordenada (681.326; 9.761.683) y fin en la coordenada (681.085; 9.761.103). La construcción del puente Limón unirá los recintos San Enrique y San Antonio. Con 30.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora, que une los poblados de Bucay y Naranjito. Se debe resaltar que es una zona susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 5. Puente sobre el Estero Hediondo, Estructura en malas condiciones.

• Puente sobre el Estero Toro

Tiene inicio en la coordenada (682.964; 9.764.559) y fin en la coordenada (682.900; 9.763.915). El puente unirá los recintos Amarrillo y San Francisco. Con 15.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora que une los poblados de Bucay y Naranjito, en una zona que es susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 6. Puente sobre el Estero Toro, Estructura en malas condiciones.

PUENTE PEATONAL CONE (CANTÓN YAGUACHI)

En virtud del actual estado del puente peatonal que une las parroquias Cone (Yaguachi Viejo) del cantón San Jacinto de Yaguachi con Chobo del cantón San Francisco de Milagro, se ha realizado el diseño estructural de la estructura del puente peatonal sobre el río Chimbo en la coordenada (650.516; 9.760.449), de 55.60 m de longitud, con una altura al borde libre o gálibo de 2.00 m. La superestructura del puente está constituida por celosías tipo Warren modificada, de paso inferior, apoyada en cabezales de hormigón armado, con cimentación directa superficial, siguiendo las recomendaciones del estudio geotécnico y de acuerdo con las características resistentes del terreno.

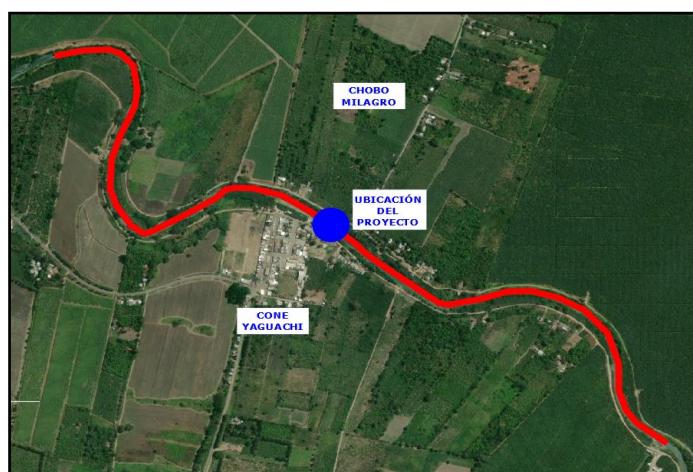


Figura 7. Puente Peatonal sobre el Rio chimbo.

PUENTE PEATONAL LA DOLOROSA

El estudio "LA DOLOROSA 2" se localiza en el cantón Simón Bolívar, parroquia Lorenzo de Garaycoa, recinto La Dolorosa 2. Tiene inicio en la coordenada (677.388; 9.768.946) y fin en la coordenada (677.322; 9.768.905). Se ha adoptado una longitud del tablero de 75.00 m, considerando las recomendaciones del informe hidrológico-hidráulico y las condiciones particulares del proyecto, con una altura al borde libre o gálibo de 2.00 m. La superestructura del puente está constituida por celosías tipo Warren modificada, de paso inferior, apoyada en pilas de hormigón armado, con cimentación profunda por medio de pilotes barrenados construidos in situ, siguiendo las recomendaciones del estudio geotécnico y de acuerdo a las características resistentes del terreno. El tablero de pasarela será conformado por un conjunto compuesto entre placa ondulada de galvalum o steel deck y concreto fundido.

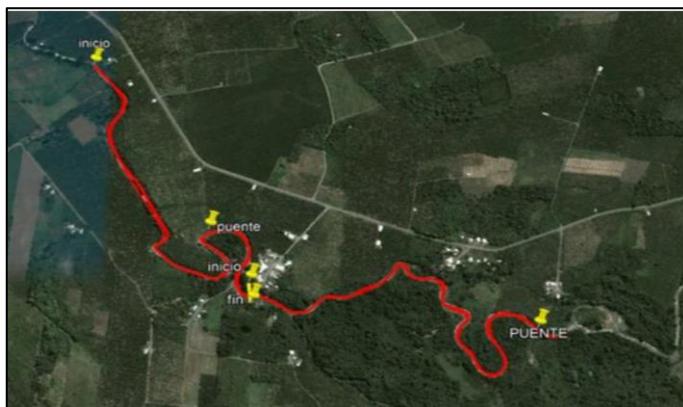
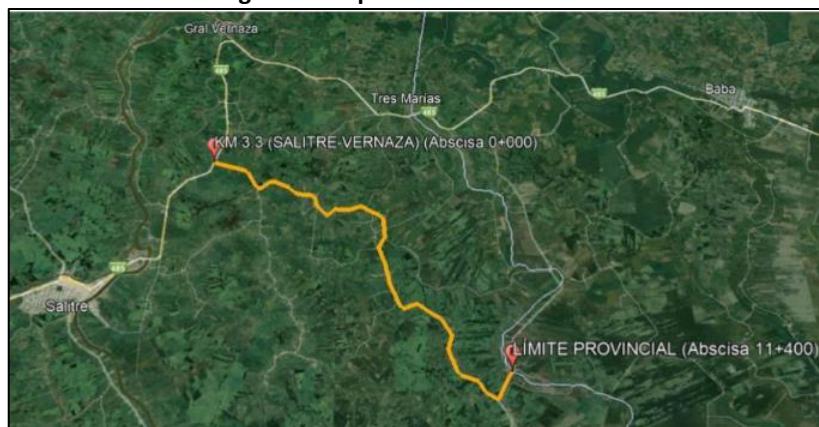


Figura 8. Puente peatonal sobre el Rio chimbo.

REHABILITACIÓN DE LA VÍA KM 3,3 (SALITRE- VERNAZA) - BODEGUITA - T DE BABA - LÍMITE PROVINCIAL

La rehabilitación de la vía KM 3,3 (SALITRE- VERNAZA) - BODEGUITA - T DE BABA -LÍMITE PROVINCIAL, tiene la finalidad de proporcionar una carretera de características adecuadas para conectar a las poblaciones aledañas a la vía con el resto de la red vial del país. Al momento de realizar los estudios y diseños, la vía se encontraba a nivel de lastrado, sin embargo, actualmente se encuentra reconformada con un doble riego en un ancho de 7 metros. El proyecto tiene inicio en la coordenada (634.576; 9.800.965) y fin en la coordenada (641.243; 9.795.700). Con 11.40 kilómetros de longitud, se contemplan dos secciones viales: una sección en zona poblada con 2 carriles de 3.35 metros y 2.10 metros que contempla acera y bordillo, y una sección rural con 2 carriles de 3.35 metros y espaldones de 2.50 metros. El presupuesto referencial del proyecto es de USD 5.371.938

Figura 9. Mapa carretera T de Baba.



REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO

El camino EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, ubicado en el cantón Yaguachi de la Provincia del Guayas, se encuentra actualmente en malas condiciones, conformado por un doble riego de ancho promedio de 6 metros. A lo largo de la vía se presentan numerosos baches y hundimientos, producto de la falta de mantenimiento y un soporte estructural en su pavimento, dificultando el paso de los vehículos, aumentando los tiempos de transporte y costos en mantenimiento vehicular, motivo por el cual es necesario ejecutar su rehabilitación. El proyecto tiene inicio en la coordenada (652.639,32; 9.756.561,48) y fin en la coordenada (656.252,64; 9.755.203,95). Con 5.05 kilómetros de longitud. Se contemplan dos secciones viales: una sección urbana con 2 carriles de 3.35 metros, bordillos cuneta y aceras de 1.40 metros, y una sección rural con 2 carriles de 3.35 metros y espaldones de 1.50 metros.

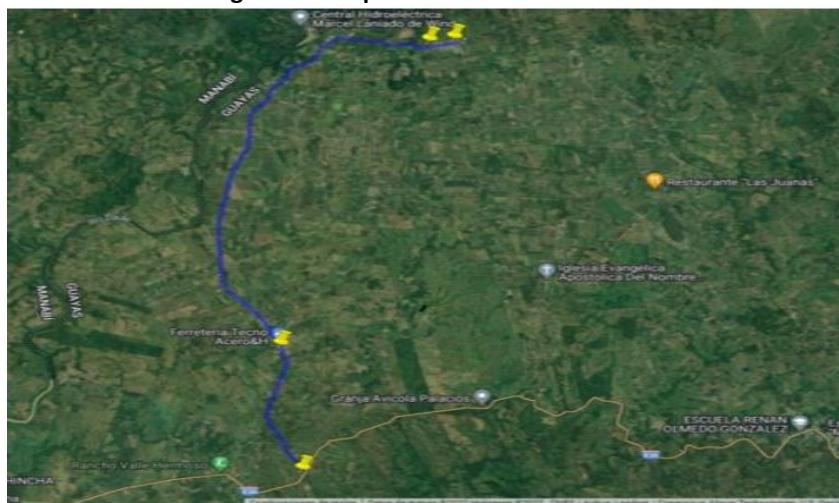
Figura 10. Mapa carretera Cruce Bueno.



REHABILITACIÓN DE LA VÍA E30-PEDRO VELEZ-CARLOS JULIO AROSEMENA

La Vía E30-PEDRO VELEZ-CARLOS JULIO AROSEMENA, se encuentra ubicada en el Cantón EL EMPALME de la Provincia del Guayas, a nivel de una carpeta asfáltica en malas condiciones vehiculares. El proyecto tiene inicio en la coordenada (638.580,031; 9.884.423,03) y fin en la coordenada (641.805,77; 9.897.044,20). Con 16.79 kilómetros de longitud, se contemplan tres secciones viales: una sección rural con 2 carriles de 3.50 metros y espaldones de 1.5 metros, una sección urbana con 2 carriles de 3.10 metros, bordillos cuneta y aceras de 1.5 metros, y otra sección urbana con 2 carriles de 4.00 metros, bordillos cuneta y aceras de 2.00 metros. Se contempla, además, la construcción de dos puentes nuevos: puente Jermud (45 metros) y puente Pedro Vélez (20 metros).

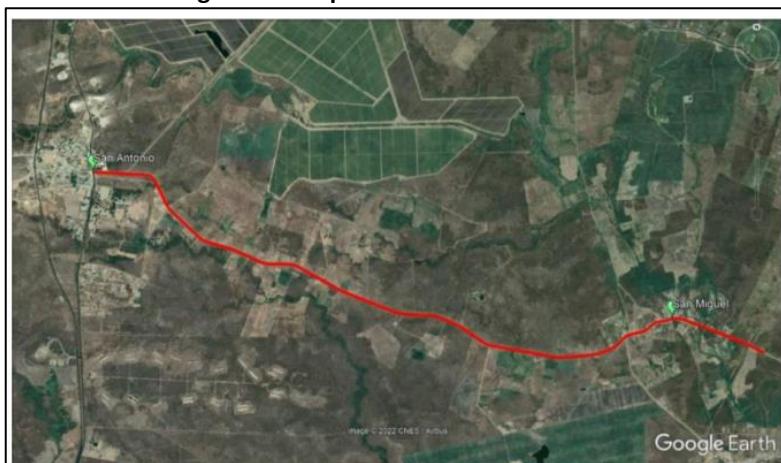
Figura 11. Mapa carretera Pedro Vélez.



REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO – SAN MIGUEL

El proyecto se encuentra ubicado en la Provincia del Guayas, en los Cantones Guayaquil y Playas, tiene su inicio en la Comuna San Antonio, se desarrolla con un rumbo SURESTE, avanzando a lo largo de la vía hasta llegar al sector conocido como San Miguel por una vía existente de condiciones regulares. El proyecto tiene inicio en la coordenada (568.015; 9.719.968) y fin en la coordenada (574.758; 9.718.123). Con 7.5 kilómetros de longitud, se contemplan dos secciones viales: una sección urbana con 2 carriles de 3.35 metros, bordillos, cuneta y aceras existentes, y una sección rural con 2 carriles de 3.35 metros y espaldones de 2.00 metros. Se contempla, además, la construcción de un puente nuevo sobre el estero El Morro (50 metros) ya que el puente actual se encuentra en malas condiciones, especialmente el tablero está seriamente deteriorado, ya que podría colapsar totalmente, poniendo en peligro a la gente del lugar, además de que no cumple con el gálibo establecido por estudio hidrológico hidráulico.

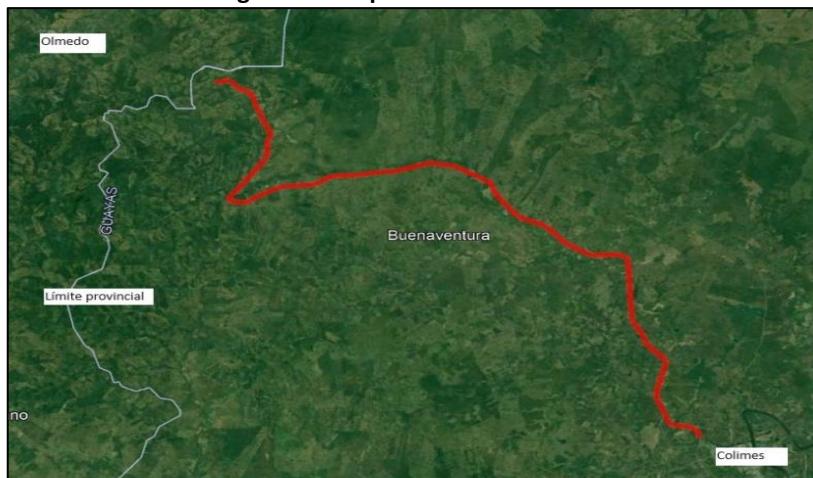
Figura 12. Mapa carretera San Antonio.



REHABILITACIÓN DE LA VÍA COLIMES – OLMEDO

La Vía Colimes – Límite Provincial se encuentra ubicado en el Cantón Colimes, en la Provincia del Guayas, nace en las afueras de la cabecera Cantonal de Colimes, recorriendo a lo largo de la vía con una longitud de 29.162 Km. a nivel de una carpeta asfáltica en malas condiciones vehiculares. El proyecto tiene inicio en la coordenada (608.541,43; 9.829.843,37) y fin en la coordenada (592.913,24; 9.844.012,79) y contempla una sección vial con 2 carriles de 3.50 metros y espaldones de 2.00 metros. El perfil longitudinal de vía existente fue diseñado nuevamente en función de las cotas de inundación, que especifica el estudio hidráulico; así mismo, se determinó que los puentes existentes se encuentran en buen estado, por lo que se contempla únicamente el mantenimiento de los mismos, además de la colocación de una alcantarilla superluz.

Figura 13. Mapa carretero Colimes.



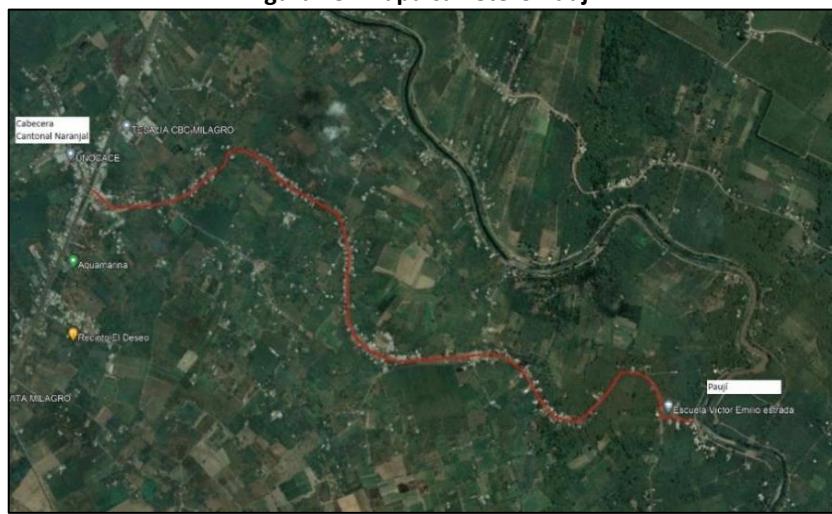
REHABILITACIÓN DE LA VÍA 7 CASCADAS y PAUJÍ

Este proyecto contempla la rehabilitación del camino de acceso al centro turístico 7 Cascadas, y el camino Naranjal-Paují, ambos ubicados en el cantón Naranjal de la Provincia del Guayas. El camino ACCESO AL CENTRO TURÍSTICO 7 CASCADAS se encuentra actualmente en malas condiciones, dificultando el paso de los vehículos, aumentando los tiempos de transporte y costos en mantenimiento vehicular, motivo por el cual es necesario ejecutar su rehabilitación. Tiene inicio en la coordenada (649.205; 9.700.554) y fin en la coordenada (651.653; 9.699.529). Con 2.8 kilómetros de longitud, se contempla una sección vial con 2 carriles de 3.00 metros y espaldones de 1.50 metros. Además, se prevé la colocación de una alcantarilla superluz. El camino NARANJAL - PAUJÍ se encuentra actualmente en malas condiciones, dificultando el paso de los vehículos, aumentando los tiempos de transporte y costos en mantenimiento vehicular, motivo por el cual es necesario ejecutar su rehabilitación. Tiene inicio en la coordenada (655.125; 9.704.161) y fin en la coordenada (657.951; 9.703.371). Con 3.5 kilómetros de longitud se contempla una sección vial con 2 carriles de 3.00 metros y espaldones de 1.50 metros.

Figura 14. Mapa carretera 7 Cascadas.



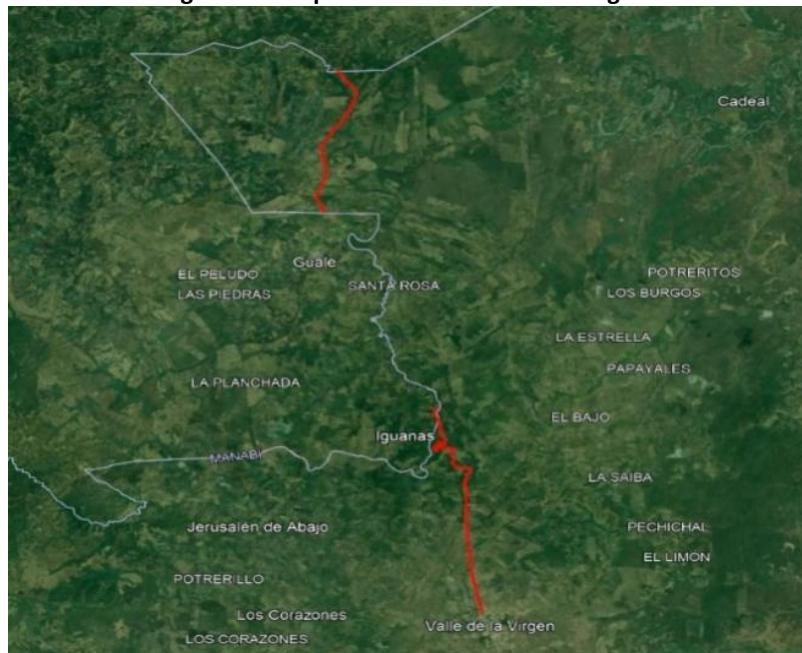
Figura 15. Mapa carretero Paují.



REHABILITACIÓN DE LA VÍA TRAMO 1: VALLE DE LA VIRGEN – LÍMITE PROVINCIAL Y TRAMO 2: VÍA LÍMITE PROVINCIAL – LAS MURAS – LÍMITE PROVINCIAL

El proyecto se encuentra en la provincia del Guayas, con una extensión total aproximada de 12.88 km. Se divide en Tramo 1: Valle De La Virgen – Límite Provincial y Tramo 2: Vía Límite Provincial – Las Muras – Límite Provincial, los cuales están ubicados en los cantones Pedro Carbo y Colimes respectivamente. El Tramo 1 inicia en la coordenada (589.160; 9.808.436) y termina en la coordenada (588.031; 9.814.463), teniendo una extensión aproximada de 7.64 km. Tiene una calzada tipo lastre y en la actualidad se encuentra en mal estado. En este tramo se determinó la necesidad de construir el puente Las Naranjas (20 metros). El Tramo 2 tiene una longitud de 5.24 km e inicia en la coordenada (584.913; 9.821.346) y termina en la coordenada (585.296; 9.825.972). Tiene una calzada tipo lastre y en la actualidad se encuentra en mal estado. En este tramo se destaca la presencia de los puentes Sector Dos Bandas (35 metros) y Sector London (11.65 metros), los cuales serán construidos nuevamente.

Figura 15. Mapa carretera Valle de la Virgen.



Los estudios y diseños de las 7 vías y 8 puentes están finalizados y no cuentan con criterios verificados de cumplimiento de resiliencia, condición que se requiere como parte del Proyecto “Vías Rurales Resilientes” (P504400), financiado con recursos del préstamo BIRF No. 9722-EC.

PROVINCIA	PROYECTO	ESTADO ACTUAL	ESTADO REQUERIDO
GUAYAS	“CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”	ESTUDIOS FINALIZADOS	NO EXISTE EXISTEN AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL DE LOS PROYECTOS.

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO/ CONVENIO

El transporte desempeña un papel fundamental en el desarrollo de la economía ecuatoriana, y abordar los retos del sector es clave para promover la igualdad, mejorar el acceso a los mercados y las oportunidades sociales, garantizar la seguridad vial y mejorar el bienestar general y la salud de la población ecuatoriana, especialmente en las zonas rurales.

Guayas, una de las 24 provincias de Ecuador, se destaca como un centro económico, agrícola e industrial vital, el mayor contribuyente a la economía de Ecuador, representando el 30% del PIB del país; sin embargo, enfrenta riesgos debido a desastres naturales que afectan su conectividad.

De los 15.900 km² de superficie total de la provincia, el 58,8% es susceptible de sufrir inundaciones de 10 pulgadas, mientras que un 93,5% se caracteriza por una alta peligrosidad sísmica. Estas inundaciones tienen un impacto significativo en la población, causando desplazamientos temporales, daños a las infraestructuras, pérdidas económicas y riesgos para la salud pública. En la temporada invernal de 2024, 7.000 personas se han visto afectadas y 2.047 viviendas han sufrido daños debido a las lluvias hasta el mes de junio.

En Ecuador, los GADs Provinciales son responsables del sistema vial provincial¹, adhiriéndose a la normativa nacional, poseen el mandato de planificar, construir y administrar la red vial provincial, mientras que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) supervisa el sector del transporte nacional. El GADP-G ha impulsado el Plan Vial del Guayas (2017). Los objetivos principales del Plan Vial son elevar la calidad del servicio dentro del sistema vial provincial; garantizar su óptima funcionalidad; mejorar la competitividad provincial mediante la reducción de los costos de transporte y la reducción de los tiempos de viaje; facilitar una mayor accesibilidad y cohesión interna, promoviendo así la inclusión social; mitigar el impacto ambiental del sistema vial provincial; y elevar los estándares de seguridad en toda la provincia.

La red vial de Guayas abarca 7.302,06 km, de las cuales 882,49 km (12.09%) corresponde a la red estatal, responsabilidad del MTOP, y 6.419,57 km pertenece al sistema vial provincial a cargo del GADP-G. Además, cuenta con 249 puentes; sin embargo, se están deteriorando debido a las limitadas inversiones, la falta de una gestión adecuada de los activos viales y el aumento de los fenómenos del cambio climático. El estado de las carreteras de la red provincial se clasifica del siguiente modo: 22% en buen estado (1.410,95 km), 66% de las carreteras en estado regular (4.246,33 km) y 12% en mal estado (762,30 km). El estado de la red de carreteras de la provincia ha suscitado preocupación debido a su deterioro. Esta situación se ha visto agravada por las fuertes lluvias de la temporada de invierno 2022-2023. Este deterioro está estrechamente correlacionado con una inversión y un mantenimiento inadecuados de las infraestructuras de transporte, falta de consideración de aspectos de resiliencia en los diseños y obras tradicionales, así como falta de un sistema de gestión de activos viales en el GADP-G.

5. JUSTIFICACIÓN

La elaboración de esta consultoría es de crucial importancia debido a que los estudios que se encuentran actualmente finalizados no cuentan con Auditorías de Seguridad Vial, siendo este el principal argumento para su elaboración y con esto garantizar lo siguiente:

- Destacar las deficiencias técnicas y ofrecer opciones para mejorar los protocolos actuales de las vías y puentes a través de una serie de actividades.
- Documentos detallando los problemas de seguridad Vial identificados y las recomendaciones prácticas y factibles para abordar cada problema de seguridad vial, así como la justificación de las medidas.
- Informar sobre los hallazgos y recomendaciones, que pueden incluir bocetos o dibujos para explicar mejor las soluciones propuestas.

¹ Resolución CNC - 009 - 2014. Otras leyes y códigos que complementan esta resolución son: Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) de 2010, y Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial para el Transporte Terrestre de 2017.

- revisión de todos los estándares, normas y directrices de diseño, operación, mantenimiento, desvío de tráfico, construcción de las vías y puentes, que podrían tener un impacto en la seguridad vial;
- informe detallado de las conclusiones en materia de seguridad vial, incluidas sus recomendaciones y costos operativos.

5.1. Marco normativo

Constitución de la República de Ecuador R.O. N° 449 – octubre 20, 2008

Art. 238.- (...) Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional (...)"

Art. 263.- Los gobiernos provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley: numeral 2. **Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.**

Código Orgánico De Organización Territorial, COOTAD

Art. 41.- Funciones. - Son funciones del gobierno autónomo descentralizado provincial las siguientes: (...)

e) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y, en dicho marco prestar los servicios públicos, construir la obra pública provincial, fomentar las actividades provinciales productivas, así como las de vialidad, gestión ambiental, riego, desarrollo agropecuario y otras que le sean expresamente delegadas o descentralizadas, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad.

Art. 42.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado provincial. - Los gobiernos autónomos descentralizados provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que se determinen: (...)

b) Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas;

Art. 176.- Recursos provenientes de financiamiento. - Constituyen fuentes adicionales de ingresos, los recursos de financiamiento que podrán obtener los gobiernos autónomos descentralizados, a través de la captación del ahorro interno o externo, para financiar prioritariamente proyectos de inversión (...).

Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCP)

Art. 3.- Contratos financiados con préstamos y cooperación internacional. - En las contrataciones que se financien, previo convenio, con fondos provenientes de organismos multilaterales de crédito de los cuales el Ecuador sea miembro, o, en las contrataciones que se financien con fondos reembolsables o no reembolsables provenientes de financiamiento de gobierno a gobierno; u organismos internacionales de cooperación, se observará lo acordado en los respectivos convenios.

Lo no previsto en dichos convenios se regirá por las disposiciones de esta Ley.

Convenio de Préstamo Nro. 9722-EC, suscrito el 03 de diciembre de 2024, entre el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas y el Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento – BIRF.

Normativa legal a aplicarse: Regulaciones de Adquisiciones del Banco Mundial, Manual Operativo del Proyecto (MOP), Políticas, y normas establecidas para el efecto.

Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas.

Aprobado mediante Resolución Nro. PG-MAV-001-2024, de fecha 15 de enero del 2024 que determina:

Art. 5.- Objetivos Estratégicos Institucionales:

- Fomentar el uso de tecnologías y la innovación en la gestión pública para mejorar la eficacia, eficiencia y transparencia en los procesos administrativos y de servicio al ciudadano.
- Fomentar la eficiencia operativa y administrativa de la institución a través de la implementación de buenas prácticas de gestión y el fortalecimiento de capacidades internas.
- Impulsar la modernización y ampliación de infraestructuras fundamentales como caminos vecinales, riego y drenaje, tecnológicas para garantizar un entorno propicio para el desarrollo económico y social.
- Optimizar la calidad y eficiencia de los servicios públicos proporcionados a los ciudadanos, garantizando su accesibilidad y transparencia.

Art. 12.- Estructura Descriptiva. – De conformidad al índice estructural establecido en el artículo 10, se describe las atribuciones, responsabilidades, gestiones internas y productos y servicios entregables según corresponda de las unidades administrativas de la estructura institucional, de conformidad al siguiente esquema:

6. VINCULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN

6.1 Alineación con los objetivos de desarrollo sostenible

CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES.

No Aplica

6.2 Alineación con el Plan Nacional de Desarrollo vigente

Objetivo 9: Propender la construcción de un Estado eficiente, transparente orientado al bienestar social. Política 9.8 Fomentar la integridad pública y la lucha contra la corrupción en coordinación interinstitucional efectiva entre todas las funciones del Estado.

Estrategias

- a. Realizar procesos permanentes de control de recursos.
- b. Promover la obtención de una planificación financiera exitosa.
- c. Establecer mecanismos de control de ejecución de recursos.
- d. Garantizar la eficiencia y eficacia de utilización de recursos para la inversión pública de proyectos financiados por organismos multilaterales.

6.3 Alineación con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) vigente

No Aplica

6.4 Alineación con el Plan de Trabajo de la Máxima Autoridad Provincial

No Aplica

7.1 MATRIZ DCE MARCO LOGICO

a. Objetivo general o propósito. -

El objetivo principal de este servicio de consultoría es contratar a una empresa consultora cualificada y con experiencia para preparar evaluaciones técnicas de seguridad vial, realizar estudios y difundir los resultados

para mejorar la seguridad vial en las vías y puentes del proyecto sobre medidas de seguridad que salven vidas. Este enfoque garantiza que la seguridad vial se gestione sistemáticamente en todas las fases como parte del **PROYECTO BM-P504400 "VÍAS RURALES RESILIENTES" DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS FINANCIADO CON RECURSOS DEL PRÉSTAMO BIRF No. IBRD 9722-EC.**

b. Objetivos específicos o componentes.

Los objetivos específicos de esta consultoría son los siguientes:

- Realizar auditorías de seguridad vial en tres fases críticas del proyecto:
 - **Fase de diseño:** Evaluar los diseños finales de las Rehabilitaciones viales y puentes para identificar las deficiencias y omisiones en los diseños que pueda comprometer la seguridad de los usuarios de la vía (vehículos, camiones, buses, peatones, ciclistas, motociclistas). Esto incluye analizar elementos de diseño como las distancias de visibilidad, la geometría de la calzada y las instalaciones peatonales para garantizar que cumplen las normas de seguridad y las mejores prácticas.

En esta es necesario que el consultor realice inspecciones de seguridad vial de la situación vial actual de cada uno de los proyectos diseñados (7 rehabilitaciones viales y 8 puentes), y verificar el estado actual en que se encuentran.

- **Fase de construcción:** Supervisar y evaluar la seguridad vial durante la fase de construcción, para minimizar el número de fallecidos y lesionados graves que se puedan presentar en el proyecto con especial énfasis en aquellos que puedan involucrar usuarios vulnerables. Esto implica revisar la aplicación de los Planes de Gestión del Tránsito, garantizar que todas las partes interesadas comunican y respetan las medidas de seguridad, y evaluar el impacto, inconvenientes que se susciten durante las actividades de construcción y la seguridad del tráfico.
- **Fase operativa:** Llevar a cabo auditorías entre 3 y 6 meses después de la puesta en operación de cada proyecto para evaluar la seguridad de las vías y puentes en condiciones reales. El objetivo de esta fase es evaluar los siniestros viales o incidentes que puedan haberse producido, analizar los patrones de tráfico e identificar los problemas relacionados con la infraestructura que no se abordaron durante las fases de diseño o construcción. Los resultados de esta auditoría serán cruciales para seguir mejorando la seguridad.

7.2 Beneficiarios

Directos:

Mediante el uso de la base de datos de los Estudio Finalizado los beneficiarios directos que dieron como resultado.

REHABILITACIONDE VIAS	DIRECTOS (Habitantes)
T DE BABA	67,198
CRUCE BUENO	14,877
PREDO VELEZ	45,471
COLIMENS -OLMEDO	20,339
7 CASCADAS - PAUJI	10,880
VALLE DE LA VIRGEN	11,663
SAN ANTONIO	17,726

PUENTES	DIRECTOS (Habitantes)
EVIA	1,443
LAS FLORES	1,443
HEDIONDO	2,742
MILAGRO	957
LIMON	331
TORO	2,576
CONE (PEATONAL)	12,173
DOLOROSA (PEATONAL)	245

Indirectos:

Mediante el uso de la base de datos de los Estudio Finalizado los beneficiarios directos que dieron como resultado.

REHABILITACIONDE VIAS	INDIRECTOS (Habitantes)
T DE BABA	92,941
CRUCE BUENO	80,205
PREDO VELEZ	26,784
COLIMENS -OLMEDO	
7 CASCADAS - PAUJI	
VALLE DE LA VIRGEN	
SAN ANTONIO	46,954

PUENTES	INDIRECTOS (Habitantes)
EVIA	13,084
LAS FLORES	13,084
HEDIONDO	6,763
MILAGRO	8,548
LIMON	9,174
TORO	41,593
CONE (PEATONAL)	17,318
DOLOROSA (PEATONAL)	10,898

7.3 Metas e indicadores de resultado

META
Contratar “CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”, en la provincia del Guayas, en un plazo de 780 días

Fórmula del indicador:

Indicador de
gestión

productos entregados
“CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL
PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”

Número de productos entregados

“CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL
PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”

7.4 Marco Lógico

Tabla No. 2 Matriz Marco Lógico

Resumen Narrativo de Objetivos	Metas e Indicadores Verificables Objetivamente	Medios de Verificación	Supuestos
“CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”	Realizar Auditorías de seguridad vial de las intervenciones viales, y puentes evaluando: (i) Fase de Diseños Finalizados (ii) Fase de construcción (iii) Fase de operación.	Información aprobada de los estudios cargados en la plataforma step	
PROPSÓITO (u Objetivo General): Contratar “CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”, para realizar evaluaciones técnicas de seguridad vial, realizar estudios y difundir los resultados para mejorar la seguridad vial en las vías y puentes del proyecto sobre medidas de seguridad que salven vidas.	Entrega de las conclusiones y recomendaciones evaluando (i) Fase de Diseños finalizados (ii) Fase de construcción (iii) Fase de operación, de los 7 proyectos viales y 8 puentes (6 vehiculares y 2 peatonales).	El medio de verificación será el Oficio de Aprobación de la consultoría para la “CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”, suscrito por parte del Administrador a entera satisfacción.	Uno de los supuestos a considerar es que, en el tiempo de ejecución del proyecto, exista retrasos por eventos no contemplados, lo que afectaría de forma directa a el levantamiento de información, por lo que en este caso no se logaría cumplir la entrega del estudio en los tiempos establecidos.
COMPONENTES (resultados u objetivos específicos): <ul style="list-style-type: none"> Realizar la “CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM” en 3 fases críticas del proyecto. Reducir el número de heridos graves y muertes en las vías y puentes contratando “CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES 	Entrega de las conclusiones y recomendaciones evaluando (i) Fase de Diseños finalizados (ii) Fase de construcción (iii) Fase de operación, de los 7 proyectos viales y 8 puentes (6 vehiculares y 2 peatonales).	El medio de verificación de la “CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400”, será el Oficio de Aprobación de los Productos por parte del Administrador del Contrato, de contar con todos los productos debidamente aprobados a entera satisfacción.	El equipo de Profesionales Técnicos de la Institución, no estén de acuerdo con los estudios o productos entregados por parte del Contratista, por lo que solicite correcciones lo que ocasione la devolución de los productos.

RESILIENTES P504400 BM".			
ACTIVIDADES: Auditorias de Seguridad vial de las (7 rehabilitaciones viales y 8 puentes), que forman parte del EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM". .	Entrega del Producto Final, el que deberá contar con un informe correspondientes de acuerdo a los trabajos que deben ser realizados para dar por aprobada cada una de las fases: (i) Fase de diseños finalizados (ii) Fase de construcción (iii) Fase de operación	Informe de Aprobación de Administrador.	El equipo de Profesionales Técnicos de la Institución, no estén de acuerdo con los estudios o productos entregados por parte del Contratista, por lo que solicite correcciones lo que ocasione la devolución de los productos.

8 SITIO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO (UBICACIÓN GEOGRÁFICA)

La ubicación del nuevo de los, cuyas coordenadas geográficas son:

CÓDIGO	NOMBRE	ABREVIACIÓN	LONGITUD (KM)	COORDENADAS GEOGRAFICAS			
SUBCOMPONENTE 1.A. Construcción y Rehabilitación de Vías				89,75	COMIENZO		
					Latitud	Longitud	Latitud
1.1	Rehabilitación de la vía km 3.3 Salitre-Vernaza-Bodeguita-T de Baba-Límite provincial, Salitre.	T DE BABA	11,40	1°50'52,45"S	79°43'48,48"O	1°48'1,16"S	79°47'24,35"O
1.2	Rehabilitación de la vía El Deseo - La Inmaculada - Cruce Bueno, localizada en el cantón Yaguachi.	CRUCE BUENO	5,05	2°12'50,64"S	79°35'41,63"O	2°12'6,55"S	79°37'38,62"O
1.3	Rehabilitación de la vía E30 - Pedro Vélez - Carlos Julio Arosemena, localizada en El Empalme.	PEDRO VELEZ	16,70	0°55'52,47"S	79°43'32,04"O	1° 2'43,48"S	79°45'16,23"O
1.4	Rehabilitación de la vía San Antonio - San Miguel, en el cantón Guayaquil y Playas	SAN ANTONIO	7,50	2°33'0,43"S	80°19'38,77"O	2°32'0,15"S	80°23'17,46"O
1.5	Rehabilitación de la vía Colimes - Olmedo en el cantón Colimes	COLIMES OLMEDO	30	1°32'21,24"S	80° 1'27,35"O	1°24'40,00"S	80° 9'53,25"O
1.6	Rehabilitación de la vía 7 Cascadas y Pauji, en el cantón Naranjal	7 CASCADAS	6,30	2°43'3,66"S	79°38'8,60"O	2°42'30,39"S	79°39'27,87"O
		PAUJI		2°40'58,25"S	79°34'44,88"O	2°40'32,63"S	79°36'16,41"O
1.7	Rehabilitación de la vía Valle de la Virgen – Límite provincial y Las Muras - Límite provincial, localizada en los cantones Pedro Carbo y Colimes	VALLE DE LA VIRGEN I	12,80	1°34'27,62"S	80°13'59,53"O	1°36'58,28"S	80°14'11,87"O
		VALLE DE LA VIRGEN II		1°40'42,40"S	80°12'30,87"O	1°43'58,67"S	80°11'54,25"O
CÓDIGO	NOMBRE	ABREAVIACIÓN	LONGITUD (m)	TPDA 2022 (VEH/DIA)	COORDENADAS GEOGRAFICAS		
SUBCOMPONENTE 1.B. Construcción y Rehabilitación de Puentes en zonas rurales				265	1.348	COMIENZO	
						Latitud	Longitud
2.1	Construcción del puente sobre el río Evia, en el cantón El Triunfo	PUENTE EVIA	25	176	2°14'26,02"S	79°10'55,46"O	2°14'8,16"S
2.2	Construcción del puente sobre el río Las Flores en el cantón El Triunfo	PUENTE LAS FLORES	25	177	2°14'39,85"S	79°10'53,49"O	2°14'26,02"S
2.3	Construcción del puente sobre el Estero El Hediondo en el cantón Naranjito	PUENTE EL HEDIONDO	20	255	2° 9'1,32"S	79°21'24,80"O	2° 9'20,95"S
2.4	Construcción del puente sobre el arroyo Milagro, en el cantón Naranjito	PUENTE MILAGRO	20	296	2° 8'34,12"S	79°18'48,36"O	2° 8'51,21"S
2.5	Construcción del puente El Limón, en el cantón Naranjito	PUENTE LIMÓN	30	242	2° 9'19,08"S	79°22'10,32"O	2° 9'37,65"S
2.6	Construcción del puente sobre el arroyo Toro, en el cantón Naranjito	PUENTE EL TORO	15	202	2° 7'45,60"S	79°21'17,43"O	2° 8'6,11"S
2.7	Construcción de un puente peatonal sobre el río Chimbo, en los sectores Cone	PUENTE CONE	55	-	2°10'1,39"S	79°38'49,02"O	2° 9'59,96"S
2.8	Construcción de puente peatonal en La Dolorosa 2, cantón Simón Bolívar	PUENTE LA DOLOROSA	75	-	2° 5'22,53"S	79°24'18,01"O	2° 5'23,84"S

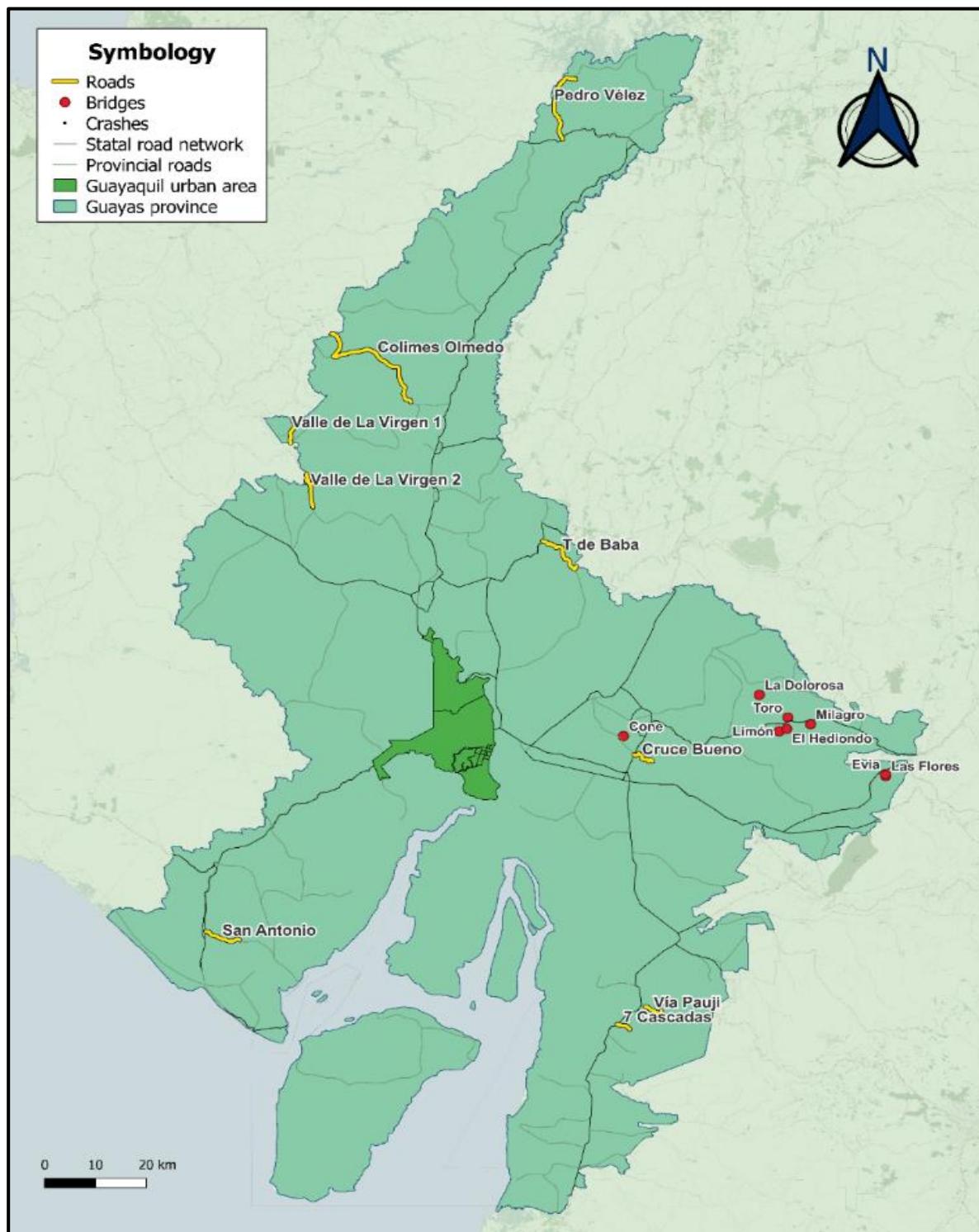


Ilustración 1: Mapa de carreteras Y Puentes

Tabla No. 3 Presupuesto referencial

NOMBRE	UBICACIÓN	MONTO
REHABILITACIÓN DE LA VÍA KM 3,3 SALITRE-VERNAZA-BODEGUITA-T DE BABA-LÍMITE PROVINCIAL, UBICADA EN EL CANTÓN SALITRE DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	SALITRE	\$4.546.230,61
REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, UBICADA EN EL CANTÓN YAGUACHI DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	YAGUACHI	\$2.171.217,91
REHABILITACIÓN DE LA VÍA CONEXIÓN E30 - PEDRO VÉLEZ - CARLOS JULIO AROSEMANA, UBICADA EN EL CANTÓN EL EMPALME DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	EMPALME	\$13.058.260,21
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS DE LA VÍAS DE ACCESO A LOS CENTROS TURÍSTICOS 7 CASCADAS Y PAUJI, EN EL CANTÓN NARANJAL DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	NARANJAL	\$4.070.478,28
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA REHABILITACION Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES - LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	COLIMES	\$30.000.000,00
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA REHABILITACIÓN DE LA VIA VALLE DE LA VIRGEN - LIMITE PROVINCIAL Y LIMITE PROVINCIAL - LAS MURAS - LIMITE PROVINCIAL, UBICADAS EN LOS CANTONES PEDRO CARBO Y COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	PEDRO CARBO / COLIMES	\$12.205.680,66
ESTUDIO Y DISEÑO DEFINITIVO DE LA VIA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	PLAYAS	\$6.022.734,82
MONTO TOTAL		\$72.074.602,49

NOMBRE	CANTON	CANTON
CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RIO EVIA, EN EL CANTÓN EL TRIUNFO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS, UBICADO/A EN LA/S PROVINCIA/S GUAYAS CANTÓN/ES EL TRIUNFO	TRIUNFO	\$530.446,06
CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RIO LAS FLORES EN EL CANTÓN EL TRIUNFO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS, UBICADO/A EN LA/S PROVINCIA/S GUAYAS CANTÓN/ES EL TRIUNFO	TRIUNFO	\$511.020,86
CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL ESTERO EL HEDIONDO EN EL CANTÓN NARANJITO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS, UBICADO/A EN LA/S PROVINCIA/S GUAYAS CANTÓN/ES NARANJITO	NARANJITO	\$449.968,34
CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL ESTERO MILAGRO, DEL CANTÓN NARANJITO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS, UBICADO/A EN LA/S PROVINCIA/S GUAYAS CANTÓN/ES NARANJITO	NARANJITO	\$452.339,76
CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE EL LIMÓN, EN EL CANTÓN NARANJITO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS, UBICADO/A EN LA/S PROVINCIA/S GUAYAS CANTÓN/ES NARANJITO	NARANJITO	\$530.198,11

CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL ESTERO TORO, EN EL CANTÓN NARANJITO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS, UBICADO/A EN LA/S PROVINCIA/S GUAYAS CANTÓN/ES NARANJITO	NARANJITO	\$442.636,61
CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE PEATONAL SOBRE EL RÍO CHIMBO, EN LOS SECTORES CONE - CHOBO, DE LOS CANTONES YAGUACHI Y MILAGRO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS, UBICADO/A EN LA/S PROVINCIA/S GUAYAS CANTÓN/ES SAN JACINTO DE YAGUACHI MILAGRO	YAGUACHI / MILAGRO	\$724.451,27
CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE PEATONAL EN EL RECINTO LA DOLOROSA 2, PARROQUIA LORENZO DE GARAICOA, EN EL CANTÓN SIMÓN BOLIVAR DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	SIMON BOLIVAR	\$999.555,34
MONTO TOTAL		\$4.640.616,35

9 PRESUPUESTO REFERENCIAL

NOMBRE DEL PROYECTO	MONTO REFERENCIAL
“CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”	El valor se encuentra detallado en el anexo 1 de este documento

“La Unidad Ejecutora de Proyecto Banco Mundial P504400, certifica que el monto es el establecido en el POA del presente periodo fiscal.”

Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:
Ing. Alberto Jarrín Maldonado ESPECIALISTA HIDRÁULICO UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400	Ing. Juan Carlos Pérez P. ESPECIALISTA DE PLANIFICACION, MONITOREO, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN UEP BM-P504400	Ing. Esthela Criollo Pallazhco JEFA DE LA UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400