

“CONSULTORÍA DE RESILENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”

ENERO, 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	4
4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO/ CONVENIO	14
5. JUSTIFICACIÓN	14
6. ALCANCE DE LOS SERVICIOS	14
5.1. MARCO NORMATIVO	16
7. VINCULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN	17
6.2 ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	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	18
7 MATRIZ DE MARCO LÓGICO	18
7.1 OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18
7.2 BENEFICIARIOS	18
7.3 METAS E INDICADORES DE RESULTADO	19
7.4 MARCO LÓGICO	19
8 SITIO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO (UBICACIÓN GEOGRÁFICA)	21
9 PRESUPUESTO REFERENCIAL	24
9.1. CRONOGRAMA VALORADO POR COMPONENTES Y ACTIVIDADES	25

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA NO. 1 PROBLEMA IDENTIFICADO	4
TABLA NO. 2 PROYECTO PRIORIZADO POR CIUDADANÍA	16
TABLA NO. 3 MATRIZ MARCO LÓGICO	19
TABLA NO. 4 PRESUPUESTO REFERENCIAL	23
TABLA NO. 5 CRONOGRAMA VALORADO POR COMPONENTES Y ACTIVIDADES	25

1. NOMBRE DEL PROYECTO/CONVENIOS.

“CONSULTORÍA DE RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”

2. PLAZO DE EJECUCIÓN

El Consultor se compromete a entregar todos los productos en el plazo noventa días (90) días, contados desde la notificación por escrito por parte del Administrador de Contrato del inicio de la consultoría. El plazo de ejecución se determinará en días calendario. En el plazo de vigencia del contrato se cuentan todos los días.

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

La Provincia de Guayas en Ecuador, es una zona altamente vulnerable a fenómenos naturales como deslizamientos, inundaciones, terremotos y variaciones climáticas extremas requiere una infraestructura vial rural resiliente para garantizar la conectividad y seguridad de las poblaciones rurales. La mejora de la resiliencia de los caminos rurales es clave para apoyar la movilidad, el acceso a mercados y servicios básicos, y para asegurar la continuidad de las actividades económicas en zonas rurales, especialmente en áreas agrícolas.

La Prefectura del Guayas, a través de la Coordinación de Infraestructura, planifica la intervención de la infraestructura vial de la provincia; desde su etapa de previsión – prevención hasta su implementación para que exista operatividad y conectividad vial efectiva y segura.

La coordinación de los trabajos incluye la definición del tipo de intervención, elaborando estudios y diseños relacionados con construcción y mejoramiento de vías y puentes, con el objetivo de mantener la conectividad y la seguridad vial en la provincia. Sin embargo, la ejecución de estos proyectos enfrenta diversos desafíos, como los impactos por los eventos relacionados al cambio climático creando interrupción de circulación vehicular, lo que, añadido a la falta de inversión en mantenimiento, crecimiento poblacional desorganizado, y modificaciones normativas, entre otras, afecta la continuidad y la calidad de los proyectos.

En respuesta a estos desafíos y dentro del marco del contrato de préstamo con el Banco Mundial para el “PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES”, la Prefectura del Guayas busca contratar una consultoría especializada en resiliencia de proyectos viales para fortalecer la capacidad de sus proyectos en la etapa Preparatoria, incluyendo la evaluación de los diseños definitivos para garantizar que la infraestructura a construirse con el préstamo se adapte a los impactos del cambio climático presentes y futuros así como a las amenazas que representan otros fenómenos naturales.

Para la presente consultoría, se considera como concepto de resiliencia en infraestructura, la prevención, absorción, recuperación y adaptación oportunas y eficientes de las estructuras y funciones esenciales de la infraestructura provincial, que han estado expuestas a peligros. La implementación de la resiliencia en todas las fases de la interrupción debe realizarse mediante la gestión colaborativa del riesgo y la incertidumbre, la evaluación de múltiples peligros y los métodos que abarcan la naturaleza sistémica de la infraestructura nacional.

Finalmente, y luego de que el presente proyecto consta dentro de la Planificación de los proyectos de la Dirección de Estudios y Fiscalización, se procede con la elaboración de la documentación preparatoria.

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 análisis de resiliencia.
Causas:	<ul style="list-style-type: none"> • Para las contrataciones de los estudios finalizados, no se contaba con términos de referencia que incluyera incorporar verificación de criterios de resiliencia en infraestructura vial.
Efectos:	<ul style="list-style-type: none"> • Construcciones ineficientes frente a las condiciones ambientales extremas que se presenten. • Pérdida de oportunidades comerciales. • Aislamiento y dificultades para la comunidad • Dificultad al Desarrollo del turismo.

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 (702,126.911; 9.752.772) y fin en la coordenada (702,230.739; 9'751,799.017). 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 (702,228.07; 9752,213) y fin en la coordenada (702,239.08; 9752,085.78). 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 Río Las Flores.

PUENTE MILAGRO, PUENTE EL HEDIONDO, PUENTE EL LIMÓN, PUENTE EL TORO (CANTÓN 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 (687,256.82; 9762,527.66) y fin en la coordenada (687.568.64; 9763,051.55). 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 (682,736.129; 9762233.477) y fin en la coordenada (682,674.095; 9761,584.531). 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 (681,080.677; 9761,099.447) y fin en la coordenada (681,328.362; 9761,682.929). 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 (682,964.884; 9764,551.174) y fin en la coordenada (682,898.402; 9763,916.727). El puente unirá los recintos Amarrillo y San Francisco. Con 15.00 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 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.

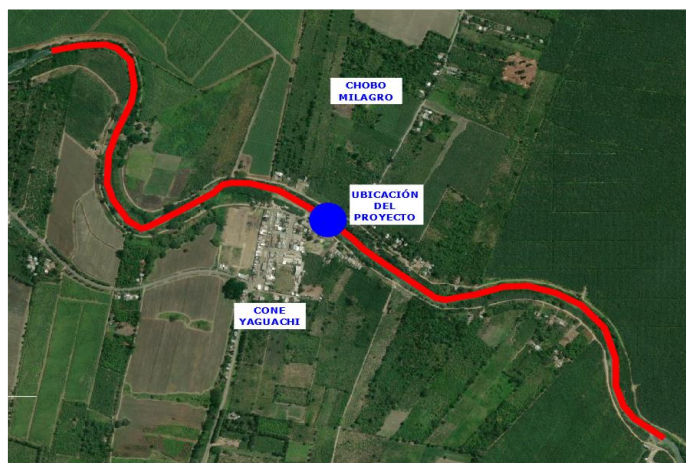


Figura 7. Puente Peatonal sobre el Río chimbo.

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.

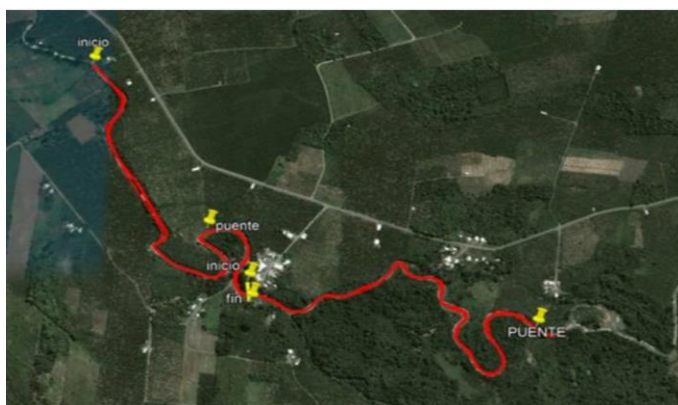
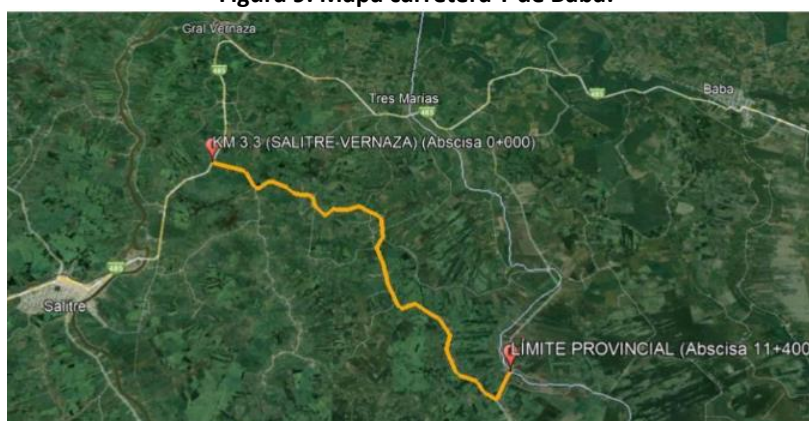


Figura 8. Puente peatonal sobre el Rio chimbo.

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 7 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 (634,576.00; 9800,965.00) y fin en la coordenada (641,243.00; 9795,700.00). 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 (652,639.00; 9756,561.00) y fin en la coordenada (656,252.64; 9755,205.00). 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.

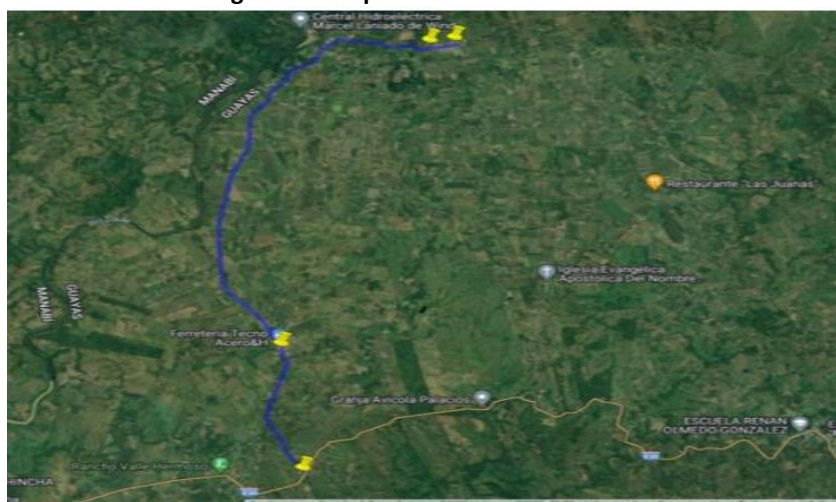
Figura 10. Mapa carretera Cruce Bueno.



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).

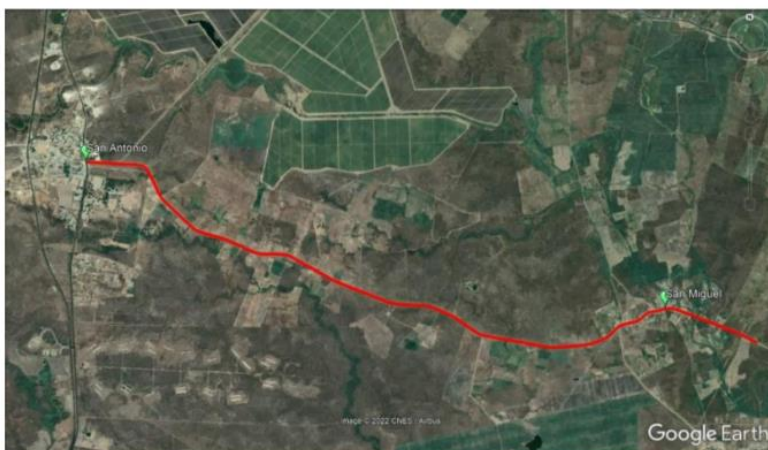
Figura 11. Mapa carretera Pedro Vélez.



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 (574,767.62; 9718,113.79) y fin en la coordenada (568,015.08; 9719,968.06). 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 galibo establecido por estudio hidrológico hidráulico.

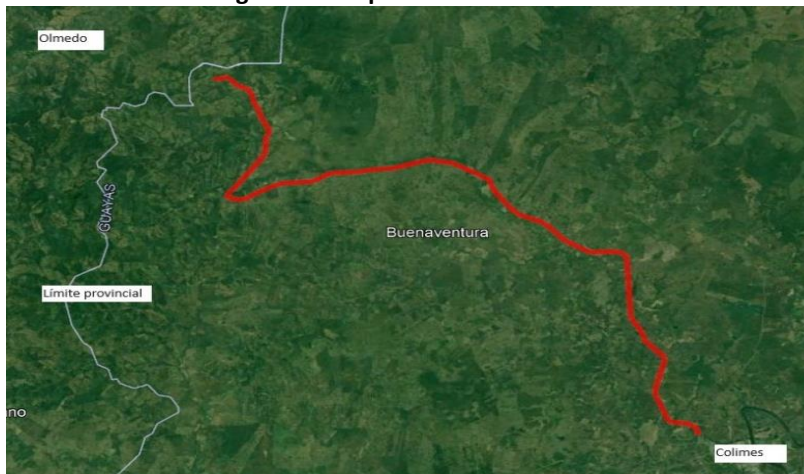
Figura 12. Mapa carretera San Antonio.



REHABILITACIÓN DE LA VÍA COLIMES – OLMEDO

La Vía Colimes – Límite Provincial se encuentra ubicado en el Cantón Colimes, en la de 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; 9829,843.37) y fin en la coordenada (592,913.24; 9844.012,79) 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 carretera Colimes.



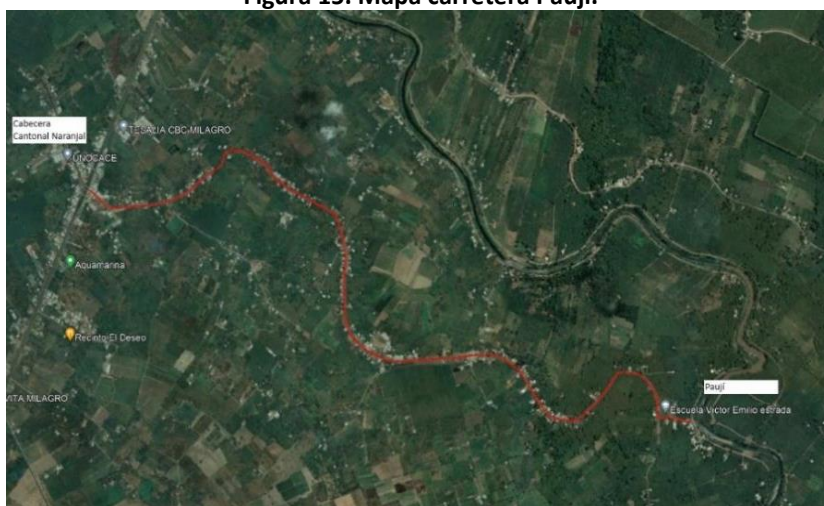
REHABILITACIÓN DE LA VÍA 7 CASCADAS y PAUJÍ

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 (649,203; 9700,556) y fin en la coordenada (651,644; 9699,542). 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; 9704.161) y fin en la coordenada (657.951; 9703.371). 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.



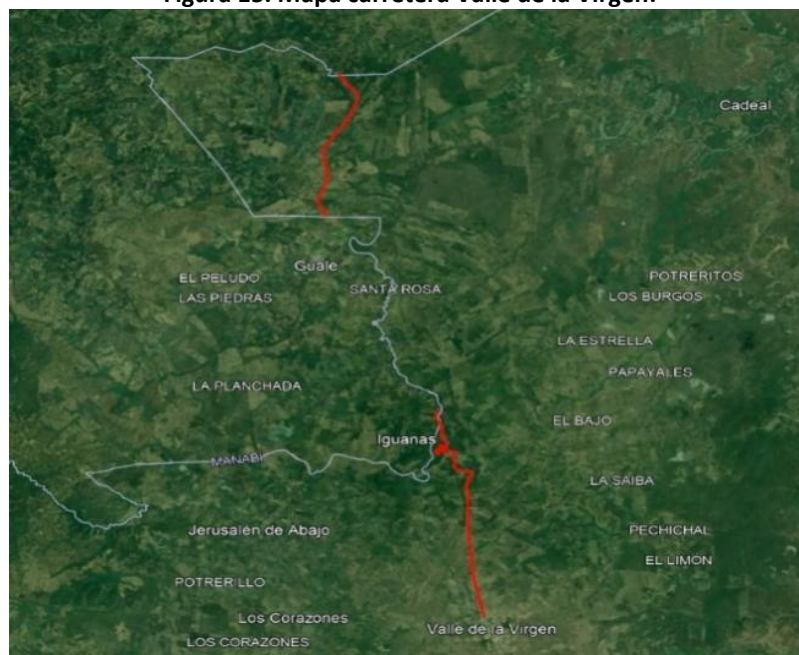
Figura 15. Mapa carretera Pauji.



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 (585298.76; 9825956,44) y termina en la coordenada (584,912.87; 9821346.14), 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 (588,031.07; 9814463,12) y termina en la coordenada (589,160.10; 9808435,97). 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 RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”	ESTUDIOS FINALIZADOS	PARA LOS PROYECTOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO “VÍAS RURALES RESILIENTES” (P504400) ES REQUERIDO EVALUAR EL CUMPLIMIENTO CON CRITERIOS DE RESILIENCIA

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 (MTO) 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 MTO, 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 viarios 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 un análisis de resiliencia, siendo este el principal argumento para su elaboración y con esto garantizar lo siguiente:

- Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- Incrementar la cobertura, calidad e infraestructura del sistema vial, riego y drenaje de la provincia.
- Garantizar a los financistas y demás involucrados que la inversión es estratégica y traerá beneficios a largo plazo.

6. ALCANCE DE LOS SERVICIOS

La consultoría deberá abarcar las siguientes actividades:

Identificación de los riesgos de la infraestructura frente al cambio climático y a las Amenazas naturales:

- Identificar las principales amenazas naturales y riesgos de la infraestructura del Proyecto de Vías Rurales Resilientes en la provincia de Guayas, así como la exposición y vulnerabilidades que pueden afectar a los puentes y vías del proyecto, frente al cambio climático y las amenazas de origen natural pertinentes.

Estrategia para mitigar los impactos de las amenazas identificadas:

- Analizar alternativas de resiliencia que deben considerarse en cada una de las intervenciones previstas para disminuir o mitigar los impactos frente a las amenazas identificadas.

Revisión de los diseños existentes:

- Realizar un diagnóstico de cumplimiento de criterios de resiliencia de los diseños actuales de las intervenciones viales, y puentes: (i) evaluando la capacidad de resiliencia de la infraestructura; y (ii) proponer soluciones que cumplan con las condiciones técnicas necesarias para mitigar o adaptarse a los efectos del cambio climático y sus impactos y consideran las amenazas de origen natural. Como resultado de esta actividad, el consultor definirá cuales estudios sí incorporan consideraciones de resiliencia en respuesta a los potenciales impactos identificados en la actividad previa; y cuales estudios o diseños necesitan ser revisados para incorporar consideraciones de resiliencia que actualmente no lo hacen.

Propuesta Técnica – Económica:

Para aquellos casos en los que los diseños existentes no incorporen las soluciones de resiliencia necesarias, el consultor realizará la evaluación de necesidades, y evaluación comparativa (técnico-económico) de las diferentes propuestas de resiliencias posibles, mediante una memoria descriptiva que incorpore:

- (i) necesidades identificadas por intervención; (ii) definición de potenciales impactos y presupuesto preliminar para cada una de las distintas propuestas de revisión/intervenciones por proyecto. (iii) evaluación técnica-económica comparativa que incorpore cada opción por proyecto; (iv) recomendación de la mejor solución como resultado de la evaluación previa; y (v) priorización de las medidas recomendadas en un escenario de restricción presupuestaria. Estas propuestas cumplirán con las consideraciones de un proyecto resiliente.
- Memoria descriptiva de los Diseños, Memoria Técnica – Planos, Base de Datos, Especificaciones Técnicas, presupuesto, y demás elementos de los proyectos actuales con la verificación del cumplimiento de la normativa vigente.
- Memoria descriptiva de Diseños, Memoria Técnica – Planos, Base de Datos, Especificaciones Técnicas, presupuesto, y demás elementos de los proyectos actuales con la verificación de que cumplan como proyectos resilientes.
- Memoria descriptiva y de comparación de todos los elementos que fueron estudiados en los proyectos y cuál sería la alternativa a nivel de diseño y presupuesto para que cumplan como proyectos resilientes.

Finalmente se justifica el presente estudio de consultoría por cuanto la Subdirección de Planificación de Estudios y Proyectos **no cuenta** con suficiente personal técnico especializado en diseño de infraestructura resilientes en cada área y el personal con el que cuenta la dirección no podría dedicarse al 100% a esta actividad.

Tabla No. 2 Proyecto priorizado por ciudadanía

Descripción	SI (X)	NO (X)	Observación
¿El proyecto fue priorizado por la ciudadanía durante el evento correspondiente al presupuesto participativo?		(X)	
¿El proyecto estuvo incluido en el banco de proyectos presentado a la ciudadanía durante el evento correspondiente al presupuesto participativo?		(X)	

5.1. Marco normativo

Como lo establece la Constitución de la República de Ecuador, una de las competencias exclusivas que tienen los GAD Provinciales es planificar, construir y mantener el sistema vial del ámbito provincial que no incluya las zonas urbanas a excepción de un convenio, así mismo, fomentar las actividades productivas. Por ello y con los antecedentes ya descritos se requiere generar los “CONSULTORÍA DE RESILENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”

Considerando que la posterior ejecución del proyecto, permitirá 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 dar seguridad al transeúnte y mejorar el desarrollo socio-económico de los habitantes en las zonas de influencia de los distintos cantones de la Provincia del Guayas.

Revisando la base de datos de los estudios realizados por esta Dirección y de acuerdo al estado actual de los sectores, se constató que, hasta la presente fecha, existen estudios finalizados de 8 Rehabilitaciones Viales y 7 puentes (6 vehiculares y 2 peatonales), en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Prefectura del Guayas, emitido bajo RESOLUCIÓN Nro. PG-MAV-001-2024, de fecha 15 de Enero del 2024, en el cual le otorga a la Dirección de Estudios y Fiscalización, se le asigna las atribuciones y responsabilidades:

- Dirigir, organizar, desarrollar, gestionar, implementar, controlar y evaluar planes, programas, proyectos, diseños, estudios, presupuestos, procesos, metodologías y procedimientos de fiscalización de obras viales, civiles e hidráulicas y su mantenimiento, por modalidad de contrato o administración directa.
- Elaborar el Plan Operativo Anual y Plan Anual de Contratación Pública de la Dirección conforme la normativa existente, las políticas institucionales y observando la priorización de proyectos.

Luego de realizar la actualización de los estudios con criterios resilientes se podrá abastecer a la población del cantón Guayaquil, con los estudios Resilientes que permitirá construir una obra que resista las condiciones ambientales extremas, mejorando la economía de los cantones de la provincia del Guayas.

Para el desarrollo del proyecto se ha considerado la siguiente base legal del **COOTAD**;

Artículo 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; y

Artículo 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.

Los proyectos deberán ser diseñados considerando las Normas de Diseño Geométrico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), con el fin de mejorar las condiciones de seguridad y de operatividad de las vías, tratando de conservar el eje actual de la vía y lo posible de minimizar los movimientos de tierras, la necesidad de expropiaciones y los costos operativos de los usuarios de los caminos y carreteras.

7. VINCULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN

6.1 Alineación con el Plan Nacional de Desarrollo vigente

Con relación al Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024 - 2025 este proyecto se alinea con el objetivo número 8:

Eje de Infraestructura Energía y Medio ambiente

Objetivo 8: Impulsar la conectividad como ente de desarrollo y crecimiento económico sostenible.

Política 8.2 Optimizar las infraestructuras construidas, capacidades instaladas y de gestión del transporte multimodal, para una movilización nacional e internacional de personas, bienes y mercancías de manera sostenible, oportuna y segura.

Estrategias

- a. Promover procesos permanentes de formación y control, bajo una cultura de movilidad segura para reducir la siniestralidad a nivel nacional.
- c. Promover un modelo de gestión sostenible que permita mantener el buen estado de la infraestructura y la calidad de los servicios de transporte multimodal, optimizando la capacidad instalada en función de las necesidades ciudadanas y del mercado, a través de proyectos públicos y privados.

6.2 Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

El proyecto se alinea al objetivo 9 de desarrollo sostenible:

Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.

Meta 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

Indicador 9.1.1: Proporción de la población rural que vive a menos de 2 km de una carretera transitable todo el año.

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

Programa: Mejoramiento vial en diferentes sectores de la Provincia del Guayas.

Objetivo Estratégico: Incrementar la cobertura, calidad e infraestructura del sistema vial., riego y drenaje de la Provincia.

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

El proyecto contribuirá al cumplimiento de los objetivos estratégicos del Plan de Trabajo de la Prefecta y Vice Prefecto de la Provincia del Guayas 2023-2027 con los siguientes objetivos específicos:

- Mejorar y ampliar los caminos vecinales y la red vial provincial.
- Incrementar la competitividad local de los destinos turísticos.

7 MATRIZ DE MARCO LÓGICO

7.1 Objetivo general y objetivos específicos

a. Objetivo general o propósito. -

El objetivo de la consultoría es evaluar el cumplimiento de criterios de resiliencia en el análisis de amenazas naturales y vulnerabilidad de la infraestructura al cambio climático, para los estudios realizados para la construcción y de vías y puentes en el área rural de la provincia del Guayas, que forman parte del Proyecto “Vías Rurales Resilientes” (P504400); y, en los casos que aplique, es decir para aquellos proyectos que no cumplan con los criterios de resiliencia, el consultor propondrá las medidas técnicas y de gestión que incorporen estos criterios, a fin de garantizar la sostenibilidad de la infraestructura y su accesibilidad a largo plazo.

b. Objetivos específicos o componentes.

- Validar y evaluar los diseños de las vías y puentes que forman parte del “Proyecto de Vías Rurales Resilientes” para el cumplimiento de criterios de resiliencia en el análisis de amenazas naturales y exposición y vulnerabilidad al cambio climático.
- Proponer y/o validar las medidas técnicas y de gestión que incorporen criterios resilientes, a fin de garantizar la sostenibilidad de la infraestructura y su accesibilidad a largo plazo.

7.2 Beneficiarios

REHABILITACIONDE VIAS	DIRECTOS (Habitantes)	INDIRECTOS (Habitantes)
T DE BABA	3,505	4,985
CRUCE BUENO	4,110	80,205
PREDO VELEZ	45,471	26,784
COLIMES -OLMEDO	2,198	5,023
7 CASCADAS - PAUJI	8,335	39,839
VALLE DE LA VIRGEN	1,556	3,161
SAN ANTONIO	2,314	3,074

PUENTES	DIRECTOS (Habitantes)	INDIRECTOS (Habitantes)
EVIA	1,490	11,400
LAS FLORES	1,490	11,400
HEDIONDO	2,742	6,763
MILAGRO	957	8,548
LIMON	331	9,174
TORO	2,576	41,593
CONE (PEATONAL)	12,173	17,318
DOLOROSA (PEATONAL)	245	10,898

7.3 Metas e indicadores de resultado

META
Contratar "CONSULTORÍA DE RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM", en la provincia del Guayas, en un plazo de 90 días

Fórmula del indicador:

$$X = \frac{\text{Número de productos entregados en la "CONSULTORÍA DE RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM"}{\text{Número de productos programados a contratar en la "CONSULTORÍA DE RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM"}}$$

7.4 Marco Lógico

Tabla No. 3 Matriz Marco Lógico

Resumen Narrativo de Objetivos	Metas e Indicadores Verificables Objetivamente	Medios de Verificación	Supuestos
"CONSULTORÍA DE RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM"	Realizar un diagnóstico de la resiliencia de los diseños actuales de las intervenciones viales, y puentes: (i) evaluando la capacidad de resiliencia de la infraestructura; y (ii) proponer soluciones que cumplan con las condiciones técnicas necesarias para mitigar o adaptarse a los efectos del cambio climático y sus impactos y consideran las amenazas de origen natural	Información aprobada de los estudios cargados en la plataforma step	
PROPÓSITO (u Objetivo General): Contratar "CONSULTORÍA DE RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM", para contribuir al desarrollo integral y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la provincia.	Entrega y Aprobación de la actualización de los Estudios y Diseños Definitivos de ingeniería con criterios de resiliencia, que sirvan como base para la construcción 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 RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: 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 al levantamiento de información, por lo que en este caso no se lograría cumplir la entrega del estudio en los tiempos establecidos.
COMPONENTES (resultados u objetivos específicos): <ul style="list-style-type: none"> Contratar la ejecución de la "CONSULTORÍA DE RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES 	Estudios entregados en los tiempos establecidos en el Termino de Referencia.	El medio de verificación de la consultoría para los "CONSULTORÍA DE RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM", será el Oficio de Aprobación de los	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

<p>RESILIENTES P504400 BM".</p> <ul style="list-style-type: none"> Beneficiar a los pobladores de los sectores con la contratación de la "CONSULTORÍA DE RESILENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM". 		<p>Productos por parte del Administrador del Contrato, de contar con todos los productos debidamente aprobados a entera satisfacción.</p>	<p>ocasiona la devolución de los productos.</p>
<p>ACTIVIDADES:</p> <p>Actualización de estudios con criterio de resiliencia: Verificación de indicadores, para que los estudios cumplan con criterios resilientes.</p>	<p>Entrega del Producto Final, el que deberá contar con un informe final de la consultora.</p>	<p>Informe de Aprobación de Administrador.</p>	<p>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 ocasiona la devolución de los productos.</p>

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			
				COMIENZO		FIN	
				Latitud	Longitud	Latitud	Longitud
SUBCOMPONENTE 1.A. Construcción y Rehabilitación de Vías			89,75				
1.1	Rehabilitación de la vía km 3.3 Salitre-Vernaza-Bodeguita-T de Baba-Limite 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 – Limite provincial y Las Muras - Limite 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

CODIGO	NOMBRE	ABREVIACIÓN	LONGITUD (m)	TPDA 2022 (VEH/DIA)	COORDENADAS GEOGRAFICAS			
					COMIENZO		FIN	
					Latitud	Longitud	Latitud	Longitud
SUBCOMPONENTE 1.B. Construcción y Rehabilitación de Puentes en zonas rurales			265	1.348				
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	79°10'56,89"O
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	79°10'55,46"O
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	79°21'26,64"O
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	79°18'58,44"O
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	79°22'18,10"O
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	79°21'19,54"O
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	79°38'47,42"O
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	79°24'20,13"O

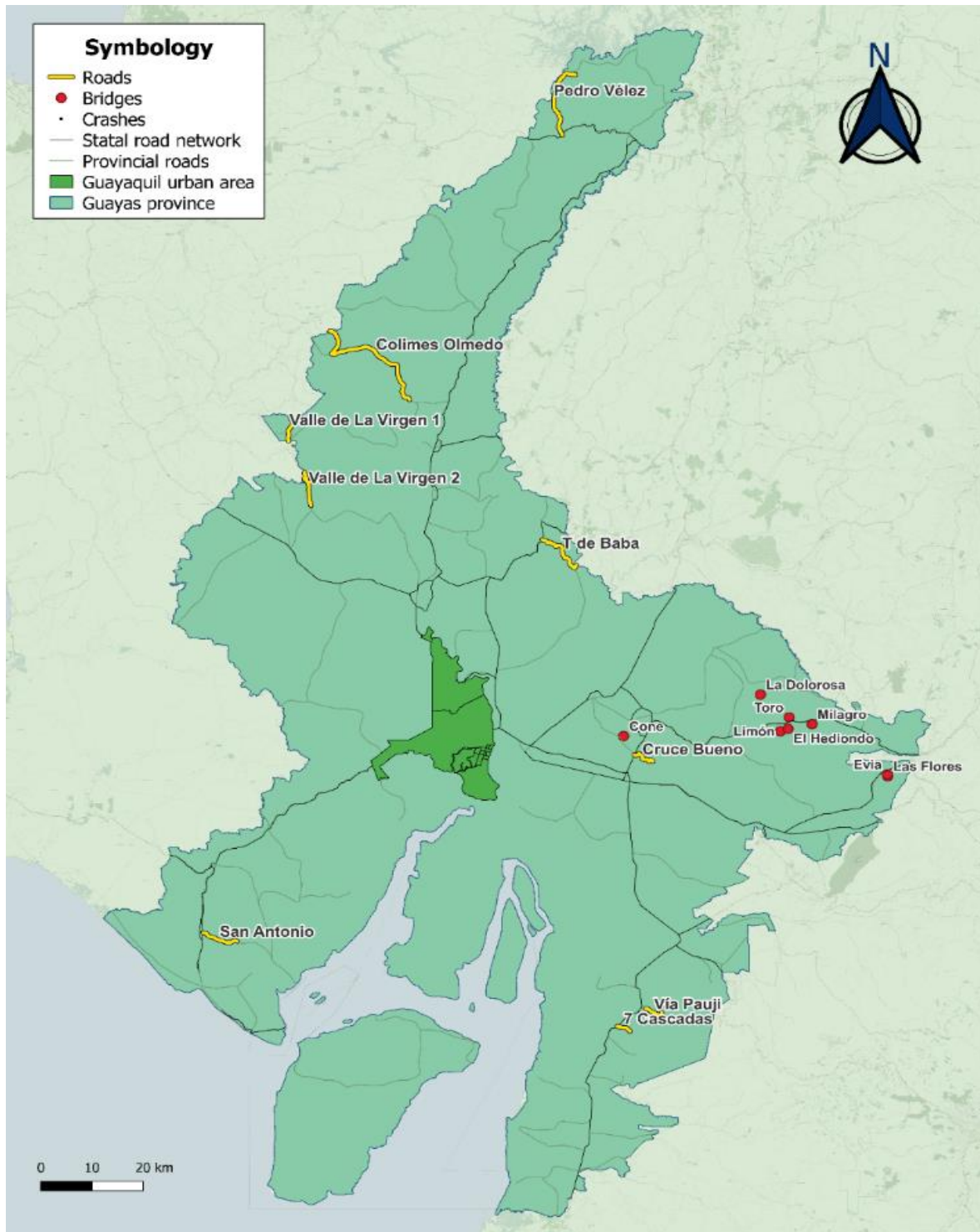


Ilustración 1: Mapa de carreteras Y Puentes

Tabla No. 4 Presupuesto referencial

OBRAS VIALES	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 AROSEMENA, UBICADA EN EL CANTÓN EL EMPALME DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	EMPALME	\$13.058.260,21
REHABILITACION DE LA VÍAS DE ACCESO A LOS CENTROS TURISTICOS 7 CASCADAS Y PAUJI, EN EL CANTÓN NARANJAL DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	NARANJAL	\$3.988.265,97
REHABILITACION Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES - LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	COLIMES	\$24.879.162,68
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
REHABILITACIÓN DE LA VIA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	GUAYAQUIL/ PLAYAS	\$6.022.734,82
MONTO TOTAL		\$66.871.552,86

OBRAS DE INTERCOMUNICACIÓN PUENTES	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	\$530.446,09
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	\$528.490,90
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	\$806.583,85
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		\$4.808.603,25

9 PRESUPUESTO REFERENCIAL

NOMBRE DEL PROYECTO	MONTO REFERENCIAL
"CONSULTORÍA DE RESILIENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM"	\$180.000,00 MÁS IVA

9.1. Cronograma valorado por componentes y actividades

Tabla No. 5 Cronograma valorado por componentes y actividades

Descripción	Partida presupuestaria	Tipo de gasto (Corriente/Inversión)	AÑO 1					Total, Proyecto
			Enero	Febrero	Marzo	Abril	Total año	
C3 "CONSULTORÍA DE RESILENCIA DE PROYECTOS VIALES, ESTUDIO DE VÍAS Y PUENTES: VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM"	0	INVERSION	-	\$ 60.000,00	\$ 60.000,00	\$ 60.000,00	\$ 180.000,00	\$180.000,00
Total			-	-	-	-	\$ 180.000,00	\$180.000,00

Atentamente,

Ing. Javier Cárdenas Chilán
Director de Estudios y Fiscalización
GOBIERNO PROVINCIAL DEL GUAYAS

Acción	Servidor- Cargo	Firma
Elaborado por:	ING. LISSETTE ALBÁN GÓMEZ RESPONSABLE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS	
Revisado por:	ING. GABRIEL MOREIRA CHOCHO SUBDIRECTOR DE PLANIFICACIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS	