**CCE-DES-FM-17**

**DOCUMENTOS TIPO – OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – Matriz 1 – Experiencia ‒ Anexo 3 – Glosario - Alcance**

La «Matriz 1 – Experiencia»–en adelante Matriz 1– contiene las actividades requeridas para acreditar la experiencia en relación con el objeto a contratar, y define qué tipo de infraestructura debe acogerse a los pliegos tipo, mientras que el «Anexo 3 – Glosario»–en adelante Anexo 3–, contiene las definiciones de los términos usados en los documentos del proceso. Usando los documentos referidos, la entidad estatal puede definir si el objeto a contratar debe emplear los documentos tipo para procesos de contratación de obra pública de infraestructura de transporte.

**DOCUMENTOS TIPO - INFRAESTRUCTURA FLUVIAL Y MARÍTIMA – Tipo de infraestructura de transporte**

La Matriz 1 y el Anexo 3 adoptados por la Resolución No. 240 de 2020 señalan que la infraestructura de transporte se refiere a obras realizadas en: i) vías primarias y secundarias, ii) vías terciarias, iii) infraestructuras marítimas y fluviales, iv) vías primarias, secundarias o terciarias para atención a emergencias diferentes a contratación directa, v) infraestructura férrea, vi) infraestructura vial urbana, vii) puentes y viii) infraestructura aeroportuaria. En esta medida, la Ley 1682 de 2013 y los mencionados documentos hacen referencia a infraestructura fluvial y marítima como parte de la infraestructura de transporte, por lo que es posible que los diferentes tipos de actividades susceptibles de ser desarrolladas a través del contrato de obra, dirigidas a intervenir este tipo de infraestructura, deban ser contratadas aplicando los mencionados documentos tipo. Para constatar esto es necesario establecer si el objeto a contratarse es subsumible dentro de alguna de las actividades contempladas en la Matriz 1 para el respectivo tipo de obra.

**MATRIZ 1 – EXPERIENCIA – ACTIVIDADES A CONTRATAR 3.3. Y 3.4. - OBRAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES – OBRA CIVIL HIDRÁULICA – OBRA CIVIL DE PROTECCIÓN FLUVIAL - Definición**

[…] la actividad a contratar 3.3 trata sobre la contrucción de obras de protección o de encauzamiento en roca u obras de construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas en roca. Por su parte, la actividad 3.4 contempla la construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas. Para establecer el alcance estas actividades es necesario comprender la noción de estructura hidráulica. Estas son entendidas como aquellas «[…] diseñadas por el hombre para propósitos especiales entre los cuales se pueden mencionar: medición de caudal, control de la descarga, mantenimiento de niveles de la superficie libre, disipación de energía, evacuación de caudales de exceso, derivación a plantas de tratamiento, drenajes y alcantarillas» .

Del mismo modo, para determinar a que se refieren las actividades 3.3 y 3.4, son importantes los conceptos de obra civil hidráulica y obra de protección fluvial. Al respecto, el Anexo 3, define la primera como «[…] una obra de ingeniería civil construida, en el cauce de ríos, caños, esteros, cuerpos de agua de origen fluvial o lecho del mar con el objetivo de controlar el agua, con fines de aprovechamiento, encauzamiento o de defensa». Por su parte, la segunda es definida como «[…] una obra civil hidráulica construida con el objetivo de proteger o defender una orilla de un río contra la acción de la erosión por la acción de sus aguas con el propósito de estabilizarlas».

**DIQUES O JARILLONES – Muros de contención – Protección de márgenes fluviales – Noción**

los diques o jarillones son definidos por la Ley 1242 de 1998–«por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones»–. Dicha norma lo define como «[…] un terraplén natural o artificial, normalmente en tierra, paralelo a las márgenes del río, que se utilizan para encauzamientos o para protección contra inundaciones, entre otros» .

 Conforme a esto, es posible concluir que la construcción de «jarillones de contención» a los que se alude en la consulta, está asociada a la protección de márgenes fluviales. Esto ante eventuales desbordamientos de determinados cauces de agua que pueden generar inundaciones en las zonas aledañas, razón por la que, de acuerdo con las especificaciones que se deriven del correspondiente estudio técnico, se puede optar por la construcción de este tipo de estructuras.

De acuerdo con lo anterior, la construcción de jarillones de contención se encuentra comprendida dentro la noción de obra civil hidráulica. Esto comoquiera que el jarillón sirve de muro de contención o de protección de márgenes fluviales, constituyendo una estructura hidráulica, conforme se menciona en las actividades 3.3 y 3.4 de la Matriz 1 de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – versión 3. Los diques o jarillones se definen como un terraplén natural o artificial, normalmente en tierra, paralelo a las márgenes del río, que se utilizan para encauzamientos o para protección contra inundaciones, entre otros. Los de muros de contención o de protección de márgenes fluviales tienen como objetivo proteger el cauce del agua, y las zonas aledañas a través de estas estructuras, según se derive de un estudio técnico que requiera dicha necesidad. Esta definición se encuentra dentro de lo entendido como «obra civil hidráulica». En la medida que los muros de contención o de protección de márgenes fluviales son estructuras hidráulicas, si el objeto del contrato referido en su petición se encuentra relacionado con la construcción, rehabilitación, mejoramiento o mantenimiento de estas últimas, es obligatorio aplicar los documentos tipo.

Bogotá, 07 Julio 2021 

Señora

**Laura Vanessa Vega Barrios**

Turbaco, Bolívar

 **Concepto C – 322 de 2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:**   | DOCUMENTOS TIPO – OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE– Matriz 1 – Experiencia ‒ Anexo 3 – Glosario – Alcance / DOCUMENTOS TIPO - INFRAESTRUCTURA FLUVIAL Y MARÍTIMA – Tipo de infraestructura de transporte / MATRIZ 1 – EXPERIENCIA – ACTIVIDADES A CONTRATAR 3.3. Y 3.4. - OBRAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES – OBRA CIVIL HIDRÁULICA – OBRA CIVIL DE PROTECCIÓN FLUVIAL - Definición / OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – Anexo 3-Glosario / DIQUES O JARILLONES – Muros de contención – Protección de márgenes fluviales – Noción |
| **Radicación:**  | Respuesta a consulta # P20210520004369 |

Estimada señora Vega,

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente responde su consulta del 20 de mayo de 2021, en ejercicio de la competencia otorgada por el numeral 8 del artículo 11 y el numeral 5 del artículo 3 del Decreto Ley 4170 de 2011.

1. **Problema planteado**

Usted realiza la siguiente pregunta: «Solicito se aclare si ante la contratación de obras como jarillones de contención las entidades están obligadas a la aplicación del pliego tipo versión 3 de infraestructura de transporte».

1. **Consideraciones**

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente se ha referido al alcance y ámbito de aplicación de los documentos tipo para obras de infraestructura de transporte, entre otros, en los conceptos C-645 del 6 de noviembre de 2020, C-673 del 11 de noviembre de 2020, C-692 del 27 de noviembre de 2020, C-778 del 18 de enero de 2021, C-021 del 22 de febrero de 2021, C-200 del 14 de mayo de 2021, C-231 del 24 de mayo de 2021, entre otros[[1]](#footnote-1). Particularmente, respecto de algunos tipos de obra asociados infraestructura de transporte marítima y fluvial, se pronunció esta Agencia en los conceptos C-286 de 26 de mayo de 2020 y C-091 de 23 de marzo de 2021. Las tesis desarrolladas en estos conceptos se reiteran a continuación y se complementan en lo pertinente.

* 1. **Documentos tipo para obras de infraestructura de transporte**

Por la relevancia económica y el impacto que tienen a nivel nacional los proyectos de obra en el sector transporte, el Gobierno Nacional, en vigencia del artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, por el cual se adicionó el parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, inició la implementación gradual de documentos tipo que son obligatorios para la contratación de las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación Pública y adoptó los documentos tipo para procesos de licitación, selección abreviada y mínima cuantía de obra pública que adelanta el mencionado sector. Estos documentos fueron implementados y desarrollados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente por medio de las Resoluciones 1798 de 1 de abril de 2019, la Resolución 044 de 2020 de 14 de febrero de 2020 y la Resolución 094 del 21 de mayo de 2020.

Con fundamento en el artículo 1° de la Ley 2022 de 2020, Colombia Compra Eficiente continuó la implementación de estos documentos tipo del sector transporte y adoptó los de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte y, además, modificó los documentos tipo adoptados con anterioridad, incorporando buenas prácticas contractuales con ocasión a la experiencia que se ha tenido en su implementación. Es así como estos documentos tipo fueron modificados y adoptados mediante la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2021, la Resolución 241 del 27 de noviembre de 2021 y la Resolución 256 del 11 de diciembre de 2021, respectivamente.

En consecuencia, a la fecha son aplicables los siguientes documentos tipo, cuya aplicación es obligatoria, cuando una entidad sometida al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, tenga la necesidad de seleccionar un contratista para la ejecución de una obra de infraestructura de transporte: *i)* Documentos tipo para licitación de obra pública de infraestructura de transporte –versión 3–, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 1 de enero de 2021; *ii)* Documentos tipo para procesos de selección abreviada de menor cuantía de infraestructura de transporte –versión 2–, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 1 de enero de 2021; *iii)* Documentos tipo para procesos de mínima cuantía de infraestructura de transporte, obligatorios para los procesos cuya invitación pública se haya publicado a partir del 10 de junio de 2020 y *iv)* Documentos tipo para procesos de concurso de méritos para contratar la interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 1 de enero de 2021.

* 1. **Tipos de infraestructura de transporte regulados en los Documentos tipo a partir de la «Matriz 1 – Experiencia»**

Los documentos tipo establecen las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación de carácter obligatorio para las entidades estatales sometidas al Estatuto General de la Contratación Pública que adelanten procesos de selección regidos por éstos para obras de infraestructura de transporte.

La «Matriz 1 – Experiencia»–en adelante Matriz 1– contiene las actividades requeridas para acreditar la experiencia en relación con el objeto a contratar, y define qué tipo de infraestructura debe acogerse a los pliegos tipo, mientras que el «Anexo 3 – Glosario»–en adelante Anexo 3–, contiene las definiciones de los términos usados en los documentos del proceso. Usando los documentos referidos, la entidad estatal puede definir si el objeto a contratar debe emplear los documentos tipo para procesos de contratación de obra pública de infraestructura de transporte.

En los documentos tipo de obra pública de infraestructura de transporte, de acuerdo con las condiciones fijadas en los «Documentos Base», la acreditación del requisito habilitante de experiencia se aborda desde distintos criterios. Especialmente, se destaca que los contratos presentados por los proponentes deben corresponder a la actividad o actividades de experiencia general y específica que la entidad exija en el pliego de condiciones de acuerdo con los parámetros señalados en la Matriz 1.

La Matriz mencionada es el documento que estandariza las condiciones de experiencia general y/o experiencia específica que deben requerir las entidades estatales de acuerdo con: i) el tipo de obra de infraestructura de transporte, ii) la actividad a contratar y iii) la cuantía del proceso de contratación. Dicha Matriz 1 está constituida por ocho (8) tipos de obras de infraestructura de transporte, identificadas con un número y su descripción, los cuales son: 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias, 3) obras marítimas y fluviales, 4) obras en vías primarias o secundarias o terciarias para atención de emergencias diferentes a contratación directa, 5) obras férreas, 6) obras de infraestructura vial urbana, 7) obras en puentes y 8) obras aeroportuarias. Éstos determinan el marco de aplicación de los documentos tipo, dado que comprenden todas aquellas actividades que constituyen obra pública de infraestructura de transporte y que han sido objeto de estandarización.

Con respecto a la actividad a contratar, la Matriz 1 establece qué actividades corresponden a cada uno de los tipos de infraestructura enumerados, con el fin de que la entidad identifique aquellas en las cuales puede encuadrarse de mejor forma el objeto que pretende ejecutar y determinar los requisitos de experiencia exigibles.

Por último, el documento establece los rangos dentro de los cuales se debe identificar el presupuesto del proceso de contratación. Estos abarcan las cuantías mínimas y máximas que son frecuentes en los procesos de contratación de obra pública de infraestructura de transporte, y son resultado de las exigencias señaladas en la Ley 1882 de 2018 y 2022 de 2020, conforme a las cuales las condiciones habilitantes fijadas en los documentos tipo deben tener en cuenta la naturaleza y cuantía del tipo de intervención.

Conforme a lo anterior, la Matriz 1, en el marco de la aplicación de los documentos tipo de infraestructura de transporte, cumple una doble función. Por un lado, sirve para estandarizar las condiciones de experiencia, conforme al parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007. De otro lado, dicha matriz permite determinar el ámbito de aplicación de los documentos tipo respecto de objetos contractuales asociados, ya que son las actividades descritas en esta las que, obligatoriamente, deben contratarse aplicando documentos tipo.

De esta manera, para saber si una obra pública debe contratarse aplicando documentos tipo, la entidad debe verificar los que se hayan expedido para la modalidad de selección en la que debe celebrarse el proceso, subsumiendo el objeto a contratarse en los tipos de infraestructura a contratarse. Si la obra se encuadra materialmente dentro de alguno de los tipos de obra y actividades señaladas en la Matriz 1, se tendrán que aplicar los documentos tipo, mientras que en el caso contrario no será forzosa su aplicación.

**2.2.1. Las obras de protección hidráulica en los documentos tipo de infraestructura de transporte: Diques, jarillones y muros de contención**

Teniendo en cuenta que en la consulta se indaga en torno si es o no obligatoria la aplicación de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – versión 3, es necesario analizar si este tipo de actividad se encuentra dentro del ámbito de aplicación de dichos documentos. Al realizar tal análisis es necesario atenerse a lo dispuesto en numeral 1.10 del «Documento Base» de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – versión 3, el cual establece, respecto de la terminología empleada en estos documentos tipo, que «[…] a menos que expresamente se estipule de otra manera, los términos deben entenderse de acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, la Ley 1682 de 2013 y el Anexo 3 – Glosario».

 La Ley 1682 de 2013 reguló los proyectos de infraestructura de transporte. En el artículo 2°, se definió la infraestructura de transporte como un «[…] sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado […]». Respecto a la conformación del sistema de infraestructura de transporte, el artículo 4° de la citada ley dispone:

Artículo 4°. Integración de la infraestructura de transporte. La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:

[…]

4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a estos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico, sin perjuicio de su connotación como elementos de la soberanía y seguridad del Estado.

5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras

 La Matriz 1 y el Anexo 3 adoptados por la Resolución No. 240 de 2020 señalan que la infraestructura de transporte se refiere a obras realizadas en: i) vías primarias y secundarias, ii) vías terciarias, iii) infraestructuras marítimas y fluviales, iv) vías primarias, secundarias o terciarias para atención a emergencias diferentes a contratación directa, v) infraestructura férrea, vi) infraestructura vial urbana, vii) puentes y viii) infraestructura aeroportuaria. En esta medida, la Ley 1682 de 2013 y los mencionados documentos hacen referencia a infraestructura fluvial y marítima como parte de la infraestructura de transporte, por lo que es posible que los diferentes tipos de actividades susceptibles de ser desarrolladas a través del contrato de obra, dirigidas a intervenir este tipo de infraestructura, deban ser contratadas aplicando los mencionados documentos tipo. Para constatar esto es necesario establecer si el objeto a contratarse es subsumible dentro de alguna de las actividades contempladas en la Matriz 1 para el respectivo tipo de obra.

 La Matriz 1, como se explicó, se compone por ocho (8) tipos de obra de infraestructura de transporte identificadas con un número y su descripción. El tipo de obra tres (3) de infraestructura de transporte corresponde a: «3. OBRAS MARITIMAS Y FLUVIALES» y se subdivide en trece (13) actividades a contratar así:

3.1. Obra de dragado en canales de acceso a puertos marítimos; 3.2. Obra de dragado en ríos; *3.3. Obras complementarias a canales de acceso marítimo, a canales navegables fluviales, obras de protección o de encauzamiento en roca u obras de construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas en roca; 3.4. obras de construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas*; 3.5. contratos de señalización fluvial; 3.6. destronque y limpieza fluvial; 3.7. Mantenimiento de muelle a través de dragado y obras de protección; 3.8. Construcciones muelles flotantes; 3.9. Construcción muelles en concreto; 3.10. Mantenimiento de muelles flotantes; 3.11. Mantenimiento de muelles en concreto; 3.12. mantenimiento administración organización y operación de la infraestructura portuaria metálico o flotantes; y, 3.13 mantenimiento administración organización y operación de la infraestructura portuaria en concreto (énfasis fuera de texto)

 Como se aprecia, la actividad a contratar 3.3 trata sobre la contrucción de obras de protección o de encauzamiento en roca u obras de construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas en roca. Por su parte, la actividad 3.4 contempla la construcción o rehabilitación, o mejoramiento o mantenimiento de estructuras hidráulicas.

 Para establecer el alcance estas actividades es necesario comprender la noción de *estructura hidráulica*. Estas son entendidas como aquellas «[…] diseñadas por el hombre para propósitos especiales entre los cuales se pueden mencionar: medición de caudal, control de la descarga, mantenimiento de niveles de la superficie libre, disipación de energía, evacuación de caudales de exceso, derivación a plantas de tratamiento, drenajes y alcantarillas»[[2]](#footnote-2).

 Del mismo modo, para determinar a que se refieren las actividades 3.3 y 3.4, son importantes los conceptos de *obra civil hidráulica* y *obra de protección fluvial*. Al respecto, el Anexo 3, define la primera como «[…] una obra de ingeniería civil construida, en el cauce de ríos, caños, esteros, cuerpos de agua de origen fluvial o lecho del mar con el objetivo de controlar el agua, con fines de aprovechamiento, encauzamiento o de defensa». Por su parte, la segunda es definida como «[…] una obra civil hidráulica construida con el objetivo de proteger o defender una orilla de un río contra la acción de la erosión por la acción de sus aguas con el propósito de estabilizarlas».

 Ahora bien, los diques o jarillones son definidos por la Ley 1242 de 1998–*«por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones»–.* Dicha norma lo define como «[…] un terraplén natural o artificial, normalmente en tierra, paralelo a las márgenes del río, que se utilizan para encauzamientos o para protección contra inundaciones, entre otros»[[3]](#footnote-3).

 Conforme a esto, es posible concluir que la construcción de *«jarillones de contención»* a los que se alude en la consulta, está asociada a la protección de márgenes fluviales. Esto ante eventuales desbordamientos de determinados cauces de agua que pueden generar inundaciones en las zonas aledañas, razón por la que, de acuerdo con las especificaciones que se deriven del correspondiente estudio técnico, se puede optar por la construcción de este tipo de estructuras.

 De acuerdo con lo anterior, la construcción de jarillones de contención se encuentra comprendida dentro la noción de obra civil hidráulica. Esto comoquiera que el jarillón sirve de muro de contención o de protección de márgenes fluviales, constituyendo una estructura hidráulica, conforme se menciona en las actividades 3.3 y 3.4 de la Matriz 1 de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – versión 3. Las especificaciones del jarillón a construirse determinarán conforme a cuál de las dos actividades debe contratarse.

 Tratándose de una obra complementaria de algún canal de acceso marítimo o un canal navegable fluvial, o de una obra de protección o encauzamiento en roca, deberá aplicarse la actividad 3.3. Por el contrario, si se trata de una actividad relacionada con la construcción, rehabilitación, mejoramiento o mantenimiento de una estructura hidráulica –no necesariamente en roca–, aplica la actividad 3.4.

 Sin perjuicio del anterior análisis, corresponde a la entidad estatal, en el marco de la formulación del respectivo proyecto y la planeación contractual que se haga del mismo, con base en las especificaciones técnicas de la obra, determinar si la actividad a contratarse efectivamente es subsumible dentro de alguno de los tipos de infraestructura establecidos en la Matriz 1, para lo que son importantes las anteriores consideraciones. En ese sentido, si la entidad estatal encuentra que técnicamente, lo que pretende contratar se adecua a alguna de las actividades y tipos de infraestructura señalados en dicha Matriz 1, obligatoriamente, tendrá que aplicar los documentos tipo de infraestructura de transporte.

**3. Respuesta**

Solicito se aclare si ante la contratación de obras como jarillones de contención las entidades están obligadas a la aplicación del pliego tipo versión 3 de infraestructura de transporte.

En virtud de lo dispuesto por el parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, modificado por la Ley 2022 de 2020, los documentos tipo de obra pública de infraestructura de transporte expedidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente– son obligatorios para las entidades estatales regidas por el Estatuto de Contratación de la Administración Pública. Conforme a lo expuesto, el ámbito de aplicación de estos documentos está determinado por el tipo de infraestructura de transporte y actividades contemplados en la «Matriz 1 – Experiencia», de tal manera que, si el objeto a contratar encaja dentro de estos, las entidades deben aplicar, forzosamente, los respectivos documentos tipo.

 Revisada la «Matriz 1 – Experiencia» de los documentos tipo adoptados por esta Agencia a través de la Resolución No. 240 de 2020, se advierte que esta contempla, dentro del tipo de infraestructura «3. OBRAS MARITIMAS Y FLUVIALES», las actividades «3.3. OBRAS COMPLEMENTARIAS A CANALES DE ACCESO MARITIMO, A CANALES NAVEGABLES FLUVIALES, OBRAS DE PROTECCION O DE ENCAUZAMIENTO EN ROCA U OBRAS DE CONSTRUCCIÓN O REHABILITACION, O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO DE ESTRUCTURAS HIDRAULICAS EN ROCA» y «3.4 OBRAS DE CONSTRUCCION O REHABILITACION, O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO DE ESTRUCTURAS HIDRAULICAS». Esto significa que las entidades estatales regidas por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública obligatoriamente deben contratar este tipo de actividades aplicando los documentos tipo de infraestructura de transporte.

De otra parte, conforme a lo expuesto, los diques o jarillones hacen parte de la infraestructura de transporte, de acuerdo con los numerales 4 y 5 del artículo 4 de la Ley 1682 de 2013. En consecuencia, la entidad estatal que deba adelantar un proceso de contratación para la construcción del jarillón debe acudir a los documentos tipo de infraestructura de transporte, en el entendido que la intervención de este tipo de infraestructura puede significar el desarrollo de alguna de las señaladas actividades. No obstante, corresponde a la entidad estatal, según las características específicas de la obra, determinar dentro de cuál de las actividades señaladas se encuadra el objeto a contratar. De ser subsumible dentro de estas, o alguna de las otras actividades señaladas en la «Matriz 1 – Experiencia», obligatoriamente, deberán aplicarse los documentos tipo de infraestructura de transporte.

Este concepto tiene el alcance previsto en el artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,



|  |  |
| --- | --- |
| Elaboró: | Felipe Bastidas ParedesContratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Revisó: | Alejandro Sarmiento CantilloGestor T1-11 Subdirección de Gestión ContractualKarlo Fernández CalaGestor T1-15 de la Dirección General |
| Aprobó: | Jorge Augusto Tirado NavarroSubdirector de Gestión Contractual ACPN – CCE |

1. Esta Agencia también se refirió al ámbito de aplicación de los documentos tipo en los conceptos C-102 del 18 de marzo de 2020, C-163 del 31 de marzo de 2020, C-169 del 6 de abril de 2020, C-188 del 13 de abril de 2020, C-263 del 20 de mayo de 2020, C-341 del 22 de mayo de 2020, C-286 del 26 de mayo de 2020, C-332 del 26 de mayo de 2020, C-338 del 4 de junio de 2020, C-342 del 9 de junio de 2020, C-404 del 12 de junio de 2020, C-351 del 16 de junio de 2020, C-422 del 3 de junio de 2020, C-405 del 6 de julio de 2020, C-421 del 15 de julio de 2020, C-429 del 24 de julio de 2020, C-466 del 24 de julio de 2020, C-502 del 29 de julio de 2020, C-391 del 10 de agosto de 2020, C-548 del 21 de agosto de 2020, C-591 del 31 de agosto de 2020, C-597 del 14 de septiembre de 2020, C-615 del 2 de octubre de 2020, C-622 del 2 de octubre de 2020 y C-640 del 2 de octubre de 2020. [↑](#footnote-ref-1)
2. DUARTE AGUDELO, Carlos Arturo. Introducción a la Hidráulica de Canales. Tercera Edición. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. [↑](#footnote-ref-2)
3. Artículo 4. [↑](#footnote-ref-3)