MUNICIPIO DE UNION PANAMERICANA

INFORME DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN

OBJETO: “MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RIGIDO E ILUMINACIÓN SOLAR EN EL BARRIO VILLA NUEVA SECTOR NAPOLE EN LA ÁNIMAS - MUNICIPIO DE UNIÓN PANAMERICANA – DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ.”

ELABORO:



ING. JORGE HUMBERTO SANCHEZ LLOREDA
INGENIERO CIVIL
ESPECIALISTA EN VIAS Y TRANSPORTE
Septiembre de 2026

1. INTRODUCCIÓN

La señalización vial está diseñada para garantizar seguridad y guiar de manera fluida, ordena y cómoda a los usuarios de las vías, por lo tanto, se constituye en un elemento fundamental inherente de los proyectos viales.

Para el diseño de la señalización vial debe estar fundamentada en los criterios determinados por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) en su Manual de Señalización para garantizar un trabajo técnico y unificado en todo el territorio Nacional.

El diseño de señalización vial del proyecto “MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RIGIDO E ILUMINACIÓN SOLAR EN EL BARRIO VILLA NUEVA SECTOR NAPOLE EN LA ÁNIMAS - MUNICIPIO DE UNIÓN PANAMERICANA – DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ.” se ha realizado bajo un diseño geométrico y reconocimiento de zona del proyecto para garantizar comodidad y mitigar los riesgos de accidente de tránsito.

1.2 ALCANCE

Se plantea hacer una placa de pavimento en concreto sobre una estructura estable de base granular, confinado con bordillos y andenes que garanticen la movilidad; igualmente se deberán construir las obras de drenaje requeridas que garanticen la estabilidad de la obra a lo largo del tiempo. Esta solución garantiza el tránsito vehicular y peatonal en condiciones dignas y adecuadas.

Se pretenden construir (1) tramos de Pavimento en concreto rígido; con una longitud total de 144 metros lineales en el Barrio Villa Nueva – Sector Santander, zona urbana del municipio de Quibdó; con anchos de 5.30 metros; garantizar que las viviendas queden 15 centímetros por debajo del bordillo y evitara las inundaciones por escorrentía, considerando que este municipio es la segunda región más lluviosa del mundo.

Se construirán Andenes a lado y Lado de la Vía al Igual que rampas en las esquinas y loseta táctil en todo el recorrido de los andenes, con la finalidad que garanticen la utilización de personal con movilidad reducida.

Dicho pavimento tendrá señalización vertical y demarcación. Igualmente se realizarán las reparaciones domiciliarias de acueducto y alcantarillado en los sitios donde sea requerido.

Las pendientes longitudinales de diseño garantizan la evacuación de las aguas a las obras hidráulicas programadas.

En cuanto a la conformación de la vía existente, se debe verificar la capacidad de soporte y el módulo de reacción de la subrasante, que deberá ser objeto de una conformación previa para uniformizar la superficie. Esta conformación se logra con escarificado, extensión, conformación y compactación simple. La extendida y compactación de material seleccionado contempla la selección, transporte, disposición, conformación y compactación mecánica de la base granular de acuerdo a los planos de topografía y al diseño del pavimento. La construcción de las placas en concreto hidráulico consiste en la elaboración, transporte, colocación y vibrado de una mezcla de concreto hidráulico; aserrado de juntas, el acabado, el curado y demás actividades necesarias para la correcta construcción del

pavimento, de acuerdo con los alineamientos, cotas, secciones y espesores indicados en los planos del proyecto. La instalación de bordillo en concreto se hará en los sitios y con las dimensiones, alineamientos y cotas indicadas en los planos. Las especificaciones a utilizar corresponden a las establecidas por el INVIAS en su versión vigente

1.3 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

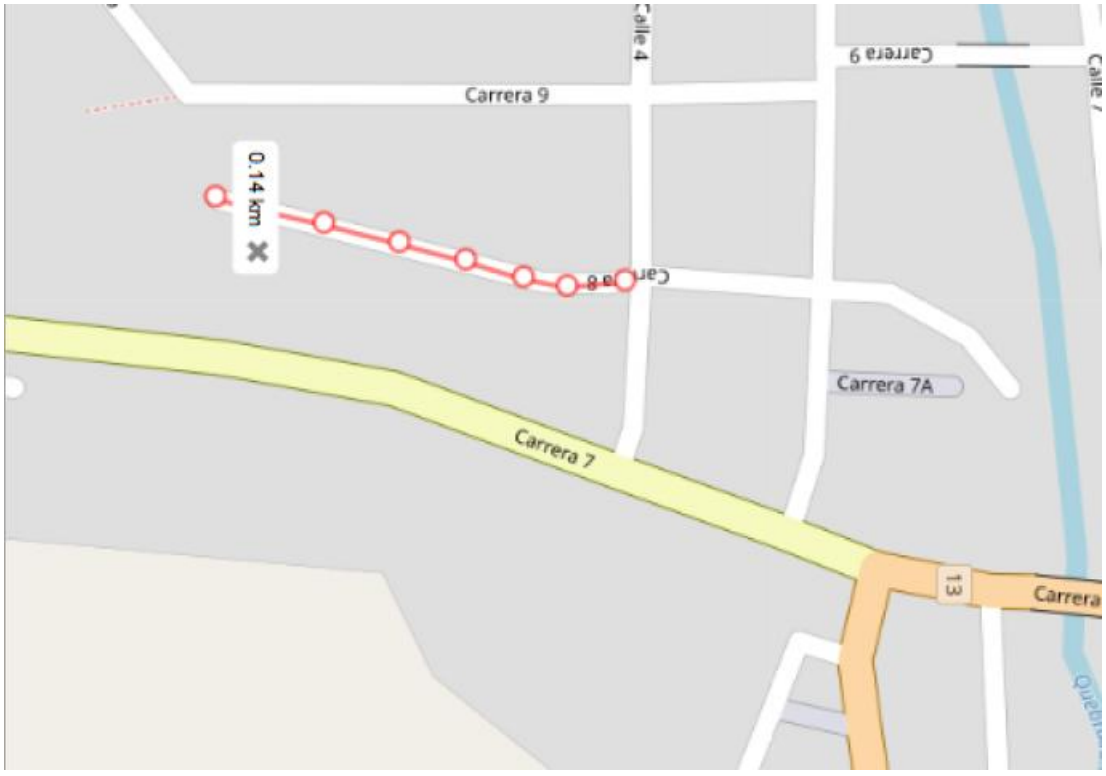


Figura 1. Se referencia la ubicación del sitio general del proyecto (Municipio Unión Panamericana – Barrio Villanueva Sector Nápoles).

2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS

Se realizarán los cortes a la rasante existente, ajustando el perfil a las pendientes recomendadas según el diseño y el tipo de vía. Esta intervención es obligatoria para garantizar el adecuado manejo de la escorrentía y la correcta implantación de la estructura. El corte final dependerá de la estructura requerida en el diseño de pavimento.

2.1 CRITERIOS DE DISEÑO

Para realizar el diseño de esta vía se tuvieron en cuenta los siguientes criterios, conforme al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras:

Tipo de carretera: Vías Urbanas del Barrio Villa Nueva – Sector Napoles.

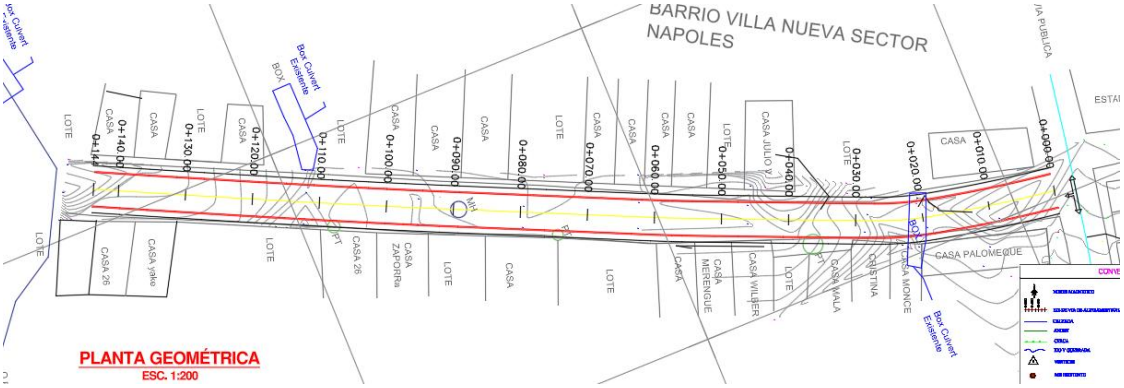


Figura 2. Sectores a Intervenir (Barrio Villanueva – Sector Napoles).

3. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

La señalización horizontal propuesta se basa según el Manual de Señalización vial, a la aplicación de marcas viales, conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se pinten sobre el pavimento, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos.

La finalidad o el objeto de la señalización horizontal es regular el tránsito, la demarcación debe ser uniforme en cuanto a dimensiones, diseños, símbolos, caracteres, colores, frecuencia de uso, circunstancias que se emplea y tipo de material usado.

Las marcas viales o demarcación deben ser reflectivas excepto paso peatonal tipo cebra, o estar debidamente iluminadas.

3.1 COLORES Y LETRAS

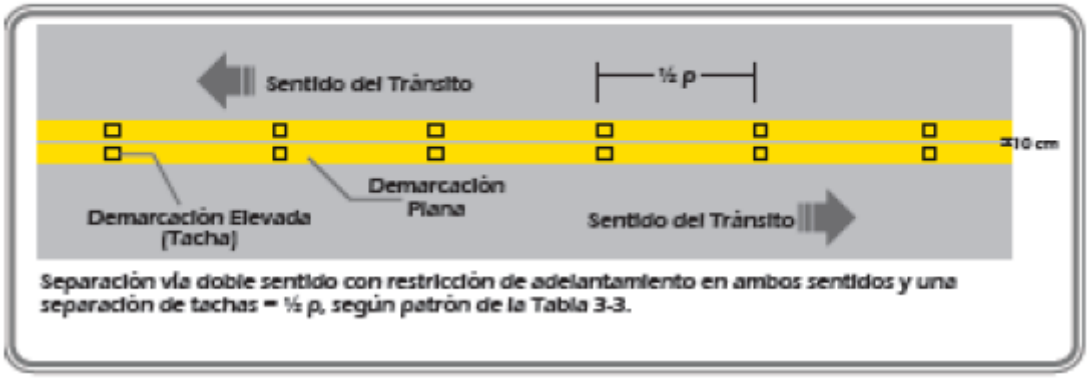
Las líneas horizontales y marcas deben ser blancas o amarillas. Las líneas longitudinales de color amarillo se emplearán para hacer separación entre tránsito de sentido contrario. Las flechas, símbolos y letras serán de color blanco, a excepción de las fechas de doble cabeza utilizadas para la demarcación de carriles de contraflujo.

3.2 LÍNEAS CENTRALES

Se emplearán estas líneas de color amarillo, para indicar el eje de una calzada con tránsito en los dos sentidos. La pintura se realizará con pintura de tráfico reflectorizada con micro esferas de vidrio.

Las líneas centrales estarán conformadas por una línea de 12 cm, como mínimo, con una relación de longitudes entre segmento y espacio de tres a cinco.

Figura 1. Línea central. Tomado del manual de Señalización Vial-INVÍAS

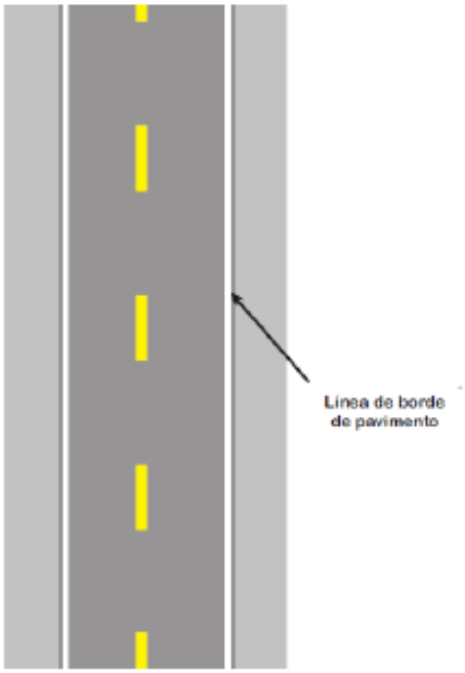


- Longitud de segmento pintado: 3.0 m
- Longitud de segmento sin pintar: 5.0 m

3.3 LÍNEAS DE BORDE PAVIMENTO

Esta línea separa la berma del carril de circulación, indicando el borde exterior del pavimento, estará formada por una línea blanca continua de 12 cm de ancho.

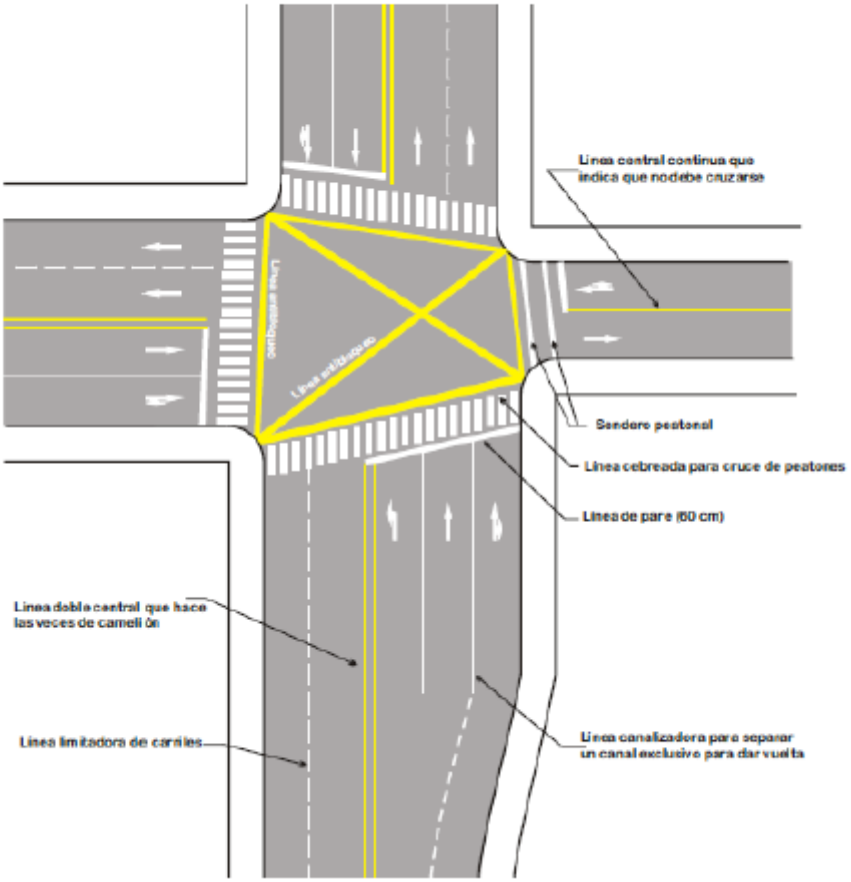
Figura 2. Línea de borde de pavimento. Tomado del Manual de Señalización Vial-INVÍAS



3.4 DEMARCACIÓN DE CANALIZACIÓN

Las demarcaciones de canalización se harán con líneas blancas continuas de 15 cm de ancho, como mínimo. Esta línea por su anchura, es un valioso medio de regulación del tránsito, para canalizarlo o encarrilarlo y disminuir los cambios de carril.

Figura 3. Secciones típicas para una intersección. Tomado del Manual de Señalización Vial-INVÍAS.



3.5 FLECHAS

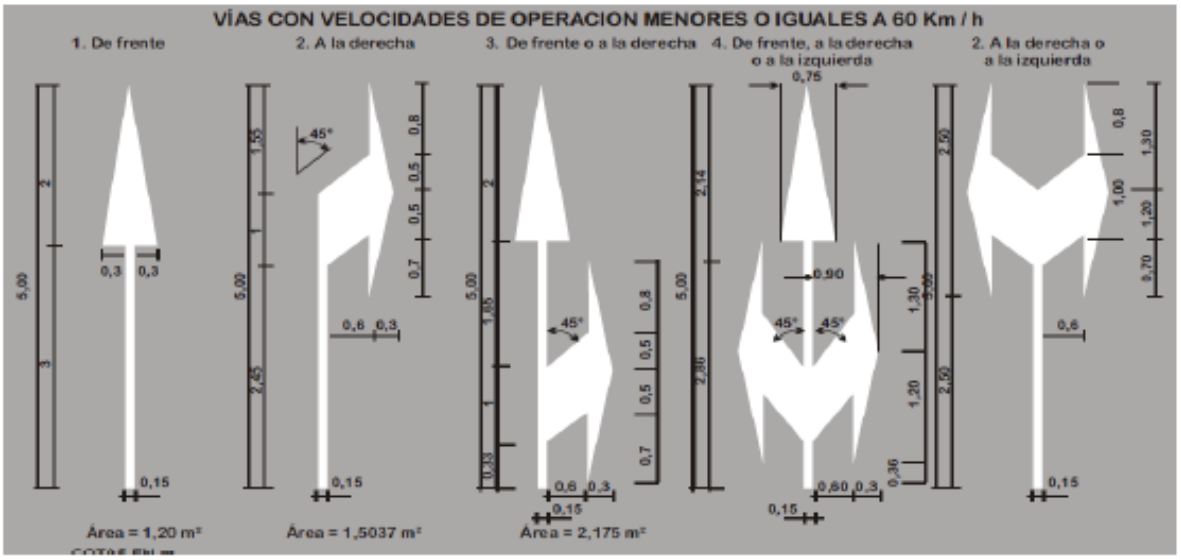
Son marcas en el pavimento con forma de saeta denominadas flechas que indican sentidos de circulación del tránsito y se utilizarán como sean de reglamentación del conductor.

Estas marcas deberán repetirse anticipadamente sobre el carril exclusivo de giro, para prevenir y ayudar a los conductores a seleccionar el carril adecuado, antes de alcanzar la línea de pare. El espaciamiento será de 20 cm aproximadamente entre cada mensaje.

En las intersecciones con calles de un solo sentido, las flechas se colocarán siempre 2 m, aproximadamente, antes de la línea de pare o en el inicio de contraflujo.

Los carriles que puedan ser utilizados para seguir de frente o girar simultáneamente, se marcarán antes de llegar a la intersección con flechas combinadas recta y curva.

Figura 4. Flechas en el pavimento. Tomado del Manual de Señalización Vial-INVÍAS.



3.6 DEMARCACIÓN DE UNA LÍNEA DE PARE

Esta demarcación deberá usarse para indicar el sitio de para de vehículos anterior a una señal de tránsito o un semáforo, que reglamenta su detención antes de entrar a una intersección. Su color será blanco.

Estará ubicada antes de la demarcación de pasos peatonales, cuando estos existan, a una distancia de 120 cm. Se hará empleando una franja blanca continua de 60 cm de ancho, que se extenderá a través de todos los carriles de aproximación que tenga el mismo sentido del tránsito.

4. SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Las señales verticales son placas fijadas en postes o estructuras instaladas sobre la vía o adyacentes a ella, que mediante símbolos o leyendas determinadas cumplen la función de prevenir a los usuarios sobre la existencia de peligros y su naturaleza, reglamentar las prohibiciones o restricciones respecto del uso de las vías, así como brindar la información necesaria para guiar a los usuarios de las mismas.

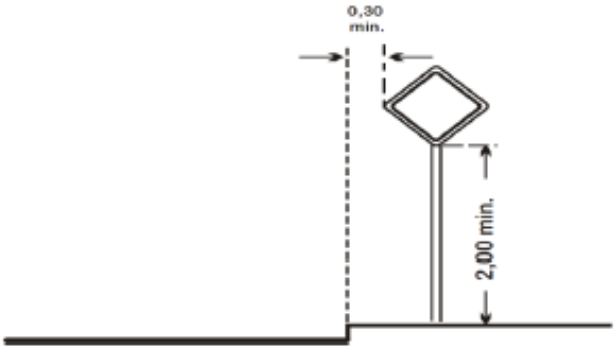
Las señales deben ubicarse acorde con lo establecido en el manual de señalización vial 2015, deberán ser legibles para los usuarios, para permitir una pronta y adecuada reacción del conductor aun cuando éste se acerque a la señal a alta velocidad. Esto implica que los dispositivos cuenten con buena visibilidad, tamaño de letras adecuado, leyenda corta, símbolos y formas exigidas.

Para garantizar la visibilidad de las señales y lograr la misma forma y color tanto en el día como en la noche, los dispositivos para la regulación del tránsito deben ser elaborados preferiblemente con materiales reflectivos o estar convenientemente iluminados. La reflectividad se consigue fabricando los dispositivos con materiales adecuados que reflejen las luces de los vehículos, sin deslumbrar al conductor (Material retro reflectante Tipo I o de características superiores, que cumpla con las coordenadas cromáticas en términos del Sistema Colorimétrico Standard y las demás especificaciones fijadas en la norma técnica colombiana NTC 4739).

4.1 UBICACIÓN LATERAL

Todas las señales se colocarán al lado derecho de la vía, teniendo en cuenta el sentido de circulación del tránsito, de forma tal que el plano frontal de la señal y el eje de la vía formen un ángulo comprendido entre 85 y 90 grados, con el fin de permitir una óptima visibilidad al usuario.

Figura 5 Ubicación lateral de las señales verticales. Tomado del Manual de Señalización Vial-INVÍAS.



4.2 ALTURA

Para la zona rural, la altura de la señal medida desde su extremo inferior hasta la cota del borde de la berma cuneta no debe ser menor de 2.0 m. Las señales elevadas se colocan sobre estructuras adecuadas en forma tal que presenten una altura libre mínima de 5.0 m, sobre el punto más alto de la rasante de la vía.

4.3 TABLEROS DE LAS SEÑALES

Los tableros de las señales verticales serán elaborados en lámina de acero galvanizado, aluminio o poliéster reforzado con fibra de vidrio.

Los mensajes de las señales serán elaborados sobre lámina retro reflectivas que cumplan con los requisitos fijados en la norma técnica colombiana NTC 4739 y adheridos a la lámina metálica cumpliendo con las especificaciones fijadas en la misma norma.

Las dimensiones de los tableros de las señales verticales son las indicadas en la tabla 2.2 (tabla 1) tomada del Manual de Señalización Vial – INVÍAS. Se escogerá el tamaño del tablero en función del tipo de infraestructura sobre la cual se instale.

Tabla 1. Dimensiones de los tableros de las señales verticales, dimensiones (cm).

Tipo de señal	Vías urbanas principales o de menor jerarquía y carreteras con ancho de coronas menor de 6 m	Vías urbanas de jerarquía superior a las principales y carreteras con ancho de corona entre 6 y 9 m	Autopistas y carreteras con ancho de corona entre 9 y 12 m	Carreteras con cuatro o más carriles con o sin separador
Preventivas	Cuadrado de 60 x 60 cm	Cuadrado de 75 x 75 cm	Cuadrado de 90 x 90 cm	Cuadrado de 120 x 120 cm
Preventiva SP-40	Rectángulo de 90 x 30 cm	Rectángulo de 120 x 40 cm	Rectángulo de 150 x 50 cm	Rectángulo de 180 x 60 cm
Reglamentarias	Círculo de 60 cm de diámetro	Círculo de 75 cm de diámetro	Círculo de 90 de diámetro	Círculo de 120 de diámetro
Reglamentaria SR-01	Octágono con altura de 60 cm	Octágono con altura de 75 cm	Octágono con altura de 90 cm	Octágono con altura de 120 cm
Reglamentaria SR-02	Triángulo equilátero 75 cm de lado	Triángulo equilátero 90 cm de lado	Triángulo equilátero 120 cm de lado	Triángulo equilátero 150 cm de lado
Informativas	Rectángulo de 50 x 60 cm	Rectángulo de 60 x 75 cm	Rectángulo de 72 x 90	Rectángulo de 100 x 120 cm
Informativas de identificación	Escudos de 60 cm de altura y 60 cm de ancho	Escudos de 75 cm de altura y 75 cm de ancho	Escudos de 90 cm de altura y 90 cm de ancho	Escudos de 120 cm de altura y 120 cm de ancho
Informativas de destino y de información en ruta	Rectángulo: ancho y altura dependen del texto	Rectángulo: ancho y altura dependen del texto	Rectángulo: ancho y altura dependen del texto	Rectángulo: ancho y altura dependen del texto
Informativas turísticas	Cuadrado de 60 cm de lado	Cuadrado de 75 cm de lado	Cuadrado de 90 cm de lado	Cuadrado de 120 cm de lado

Tomado del Manual de Señalización Vial – INVÍAS

4.4 ESTRUCTURAS DE SOPORTE DE LAS SEÑALES

Los postes de las señales serán fabricados en ángulo de acero, de acuerdo con las especificaciones fijadas en el Capítulo 8. También pueden ser fabricados en tubo galvanizado de 2” de diámetro y 2 mm de espesor.

Tabla 2 Dimensiones de los elementos que conforman el poste de soporte y los tableros de las señales verticales (cm)

TIPO DE SEÑAL	Dimensiones internas en soportes y tableros, de acuerdo con la figura 2.2											
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l
SP o SR	280,0	5,0	26,5	26,5	5,00	2,0	24,5	3,0	54,0	15,0		60,0
SI (gral. y serv.)	270,0	5,0	26,5	21,5	5,00	2,0	24,5	3,0	54,0	15,0	50,0	60,0
SI (ident. y turíst.)	270,0	5,0	26,5	26,5	5,00	2,0	24,5	3,0	54,0	15,0		60,0
Delineador	240,0	5,0	26,5	21,5	5,00	2,0	24,5	3,0	54,0	15,0	50,0	60,0
SP o SR	290,0	5,0	34,0	34,0	5,00	3,0	31,0	4,0	67,0	15,0		75,0
SI	275,0	5,0	34,0	26,5	5,00	3,0	31,0	4,0	67,0	15,0	60,0	75,0
SI (ident. y turíst.)	275,0	5,0	34,0	34,05	5,00	3,0	31,0	4,0	67,0	15,0		75,0
Delineador	245,0	5,0	34,0	26,5	5,00	3,0	31,0	4,0	67,0	15,0	60,0	75,0
SP o SR	300,0	5,0	41,5	41,5	5,00	4,0	37,5	5,0	80,0	15,0		90,0
SI	285,0	5,0	41,5	32,5	5,00	4,0	37,5	5,0	80,0	15,0	72,0	90,0
SI (ident. y turíst.)	285,0	5,0	41,5	41,5	5,00	4,0	3,75	5,0	80,0	15,0		90,0
Delineador	255,0	5,0	41,5	32,5	5,00	4,0	37,5	5,0	80,0	15,0	72,0	90,0
SP o SR	320,0	5,0	56,5	55,9	6,25	5,0	51,5	6,0	108,0	15,0		120,0
SI	300,0	5,0	56,5	45,9	6,25	5,0	51,5	6,0	108,0	15,0	100,0	120,0
SI (ident. y turíst.)	300,0	5,0	56,5	55,9	6,25	5,0	5,15	6,0	108,0	15,0		120,0
Delineador	270,0	5,0	56,5	45,9	6,25	5,0	51,5	6,0	108,0	15,0	100,0	120,0

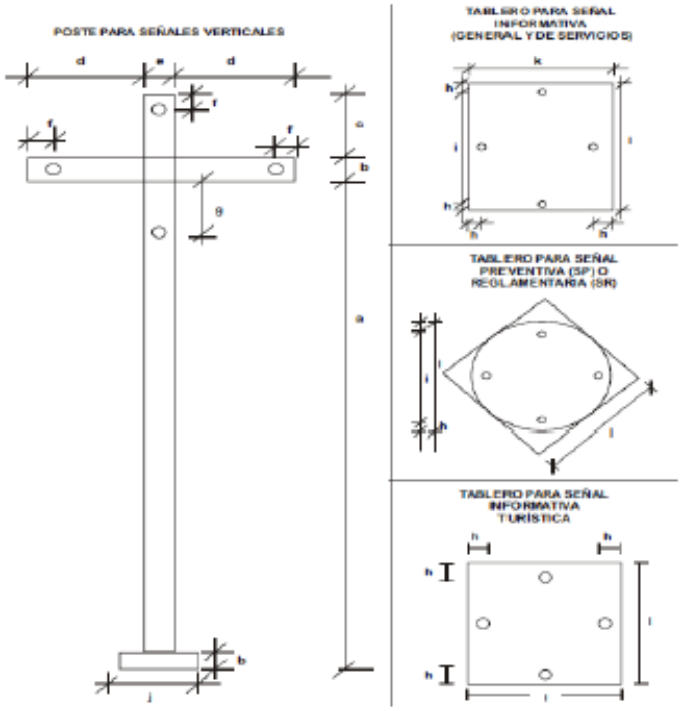
Tomado del Manual de Señalización Vial-INVÍAS

El poste (a, c) y los brazos de soporte (d) no deberán tener traslapos ni añadiduras. Todo elemento soldado al poste, deberá estar apoyado en sus dos caras.

En señales dobles se adosará en la parte superior del poste una cruceta, sin añadiduras, cuyo elemento vertical deberá tener una longitud que garantice una separación entre tableros de 5 cm.

El calibre mínimo del ángulo correspondiente al elemento vertical del poste (letras a y c) será ¼ de pulgada. Para los elementos horizontales (letras d y j) será de 1/8” de pulgada.

Figura 6. Dimensiones internas de postes y tableros. Tomado del Manual de Señalización Vial-INVÍAS.



4.5 SEÑALES REGLAMENTARIAS

Tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso, estas señales se usan con el código SR. La señal de

pare se ubicará en el sitio mismo a partir del cual empieza aplicarse la reglamentación o prohibición descrita en la señal.



Esta señal se empleará para notificar al conductor que debe detener completamente el vehículo y sólo reanudar la marcha cuando pueda hacerlo en condiciones que eviten totalmente la posibilidad de accidente, especialmente en los siguientes casos:

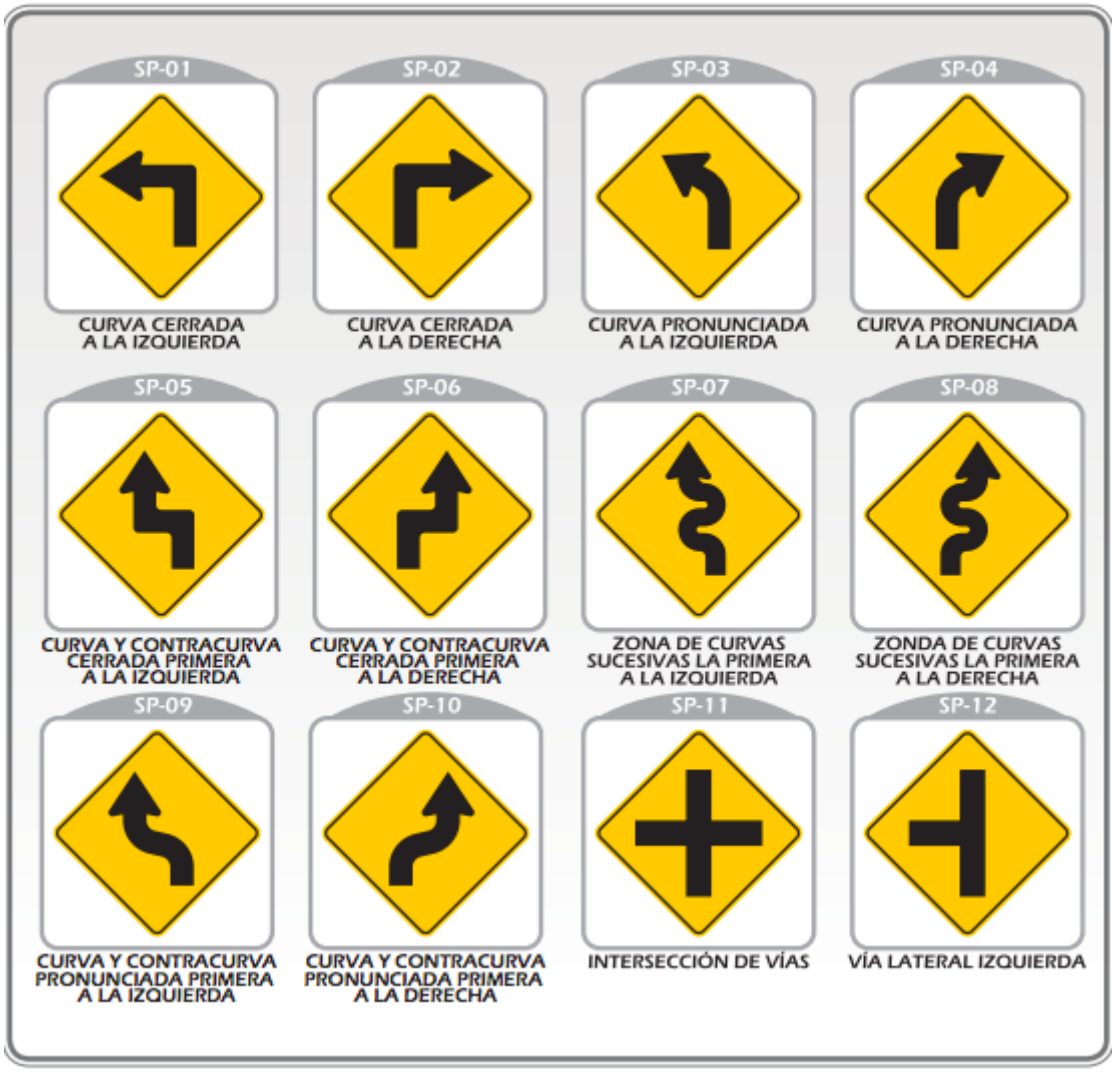
1) En la intersección con una vía de mayor jerarquía.
2) En el cruce a nivel de una calle o carretera con un ferrocarril.
3) En la intersección de una calle con una carretera.
4) En la intersección de dos vías, en la cual la prelación de paso no está definida.
5) En los retenes de tránsito, policía, aduana, etc. y en las estaciones de peaje y de pesaje.
6) En cualquier tipo de intersección donde la combinación de altas velocidades, distancia de visibilidad restringida, registro de accidentes, etc., hace necesario detener el vehículo completamente para evitar accidentes.

4.5 SEÑALES PREVENTIVAS

Las señales preventivas tienen como propósito advertir a los usuarios de la vía la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal.

Estas señales ayudan a que los conductores tomen las precauciones del caso, ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia

seguridad, la del resto de los vehículos. Su empleo debe reducirse al mínimo posible, dado que el uso innecesario de ellas para prevenir peligros aparentes tiende a disminuir el respeto y obediencia a todas las señales.



Esta señal se emplea para advertir al conductor la proximidad de un resalto en la superficie de la calzada instalado con el propósito de controlar velocidades excesivas en la vía.

4.6 SEÑALES INFORMATIVAS

Las señales informativas tienen como propósito orientar y guiar a los usuarios del sistema vial, entregándoles la información necesaria para que puedan llegar a sus destinos de la forma más segura, simple y directa posible.

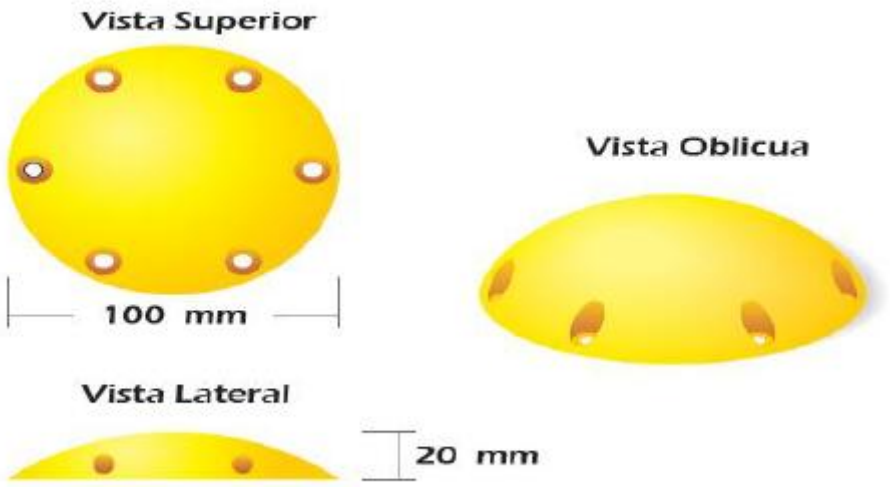


Informan sobre destinos importantes a los que es posible acceder al tomar una salida, así como los códigos o nombres de las vías que conducen a ellos y fundamentalmente, la dirección de la salida, lo que indica a los conductores el tipo de maniobra requerida para abandonar la vía o continuar en ella.

4.7 DELINEADORES DE PISO ELEVADOS

Los delineadores de piso elevados son dispositivos que a su vez obran como demarcaciones elevadas.

ESTOPEROLES



El estoperol tiene forma de botón. Se fabrica en materiales de alta resistencia, cerámicos o de caucho prensado, esmaltado, o similar, lo cual permite obtener un producto duro de superficie brillante, con una alta resistencia mecánica al impacto y al desgaste por fricción.

Se utilizan para la conformación de reductores de velocidad o bandas sonoras siempre y cuando se acompañen con elementos retro reflectivos como demarcaciones planas.

Se utilizará señalización horizontal:
- Línea de centro: A lo largo de la vía (color amarillo).
- Línea de borde: A lo largo de la vía (color blanco).

Se utilizará señalización vertical:
- Señalización Reglamentaria
- Señalización Preventiva
- Señalización Informativa

5. ESQUEMAS DE SEÑALIZACIÓN.

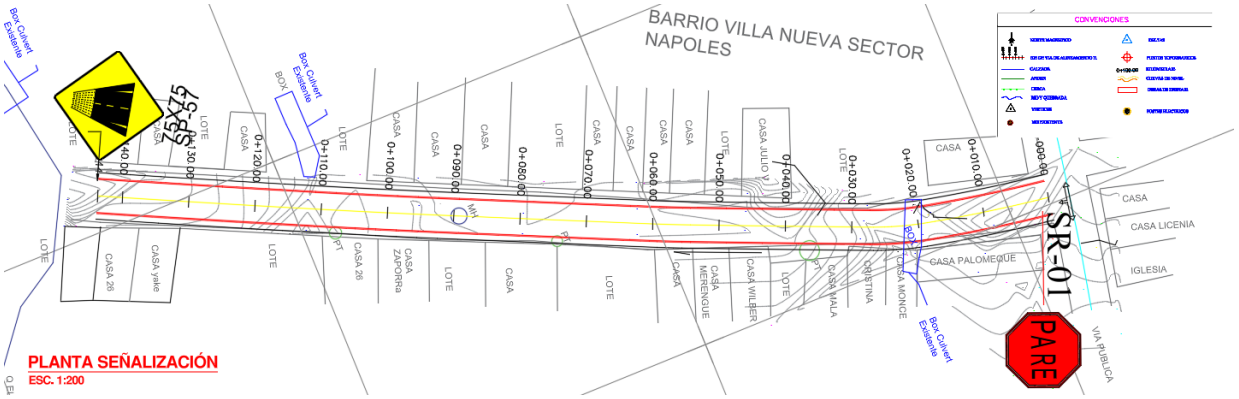


Figura 3. Planta General de Señalización.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Se plantea el diseño de señalización para la construcción de Pavimento Rígido Urbano en el Barrio Villanueva Sector Nápoles Municipio de Unión Panamericana, con una longitud total de 144 metros lineales.
- Las modificaciones que surjan en la fase de construcción deben ser consultadas con el diseñador geométrico quien podrá evaluar y garantizar el funcionamiento de unas nuevas condiciones geométricas.



ING. JORGE HUMBERTO SANCHEZ LLOREDA
INGENIERO CIVIL
ESPECIALISTA EN VIAS Y TRANSPORTE
Septiembre de 2026

MEMORIAL DE RESPONSABILIDAD

Yo, **JORGE HUMBERTO SANCHEZ LLOREDA**, Identificado con la cédula de ciudadanía **No. 80167372**, de profesión Ingeniero Civil, Especialista en Vías y Transporte, con matrícula profesional **M.P. 05202300935**, **CERTIFICO** que realice **DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN** para el proyecto denominado: "**MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RIGIDO E ILUMINACIÓN SOLAR EN EL BARRIO VILLA NUEVA SECTOR NAPOLE EN LA ÁNIMAS - MUNICIPIO DE UNIÓN PANAMERICANA – DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ**", de propiedad del Municipio de Quibdó - Chocó.

Aclaro que me responsabilizo por los Estudios, siempre y cuando en la Construcción se sigan textual y cabalmente las recomendaciones y las Directrices Técnicas hechas por el Suscrito.

Se expide la presente a solicitud del interesado, a los 02 días del mes de Septiembre del 2026.

Atentamente.



ING. JORGE HUMBERTO SANCHEZ LLOREDA
INGENIERO CIVIL
ESPECIALISTA EN VIAS Y TRANSPORTE
Septiembre de 2026



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 80.167.372
SANCHEZ LLOREDA

APELLIDOS
JORGE HUMBERTO

NOMBRES

REPUBLICA DE COLOMBIA

FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO 28-MAY-1978
AGUACHICA
(CESAR)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.82 ESTATURA
O+ G.S. RH
M SEXO

13-ENE-2000 BOGOTA D.C
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

INDICE DERECHO

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

A-1700100-00384608-M-0080167372-20120628 0030331151A 1 1831911114


REPUBLICA DE COLOMBIA

CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERIA

COPNIA

MATRÍCULA PROFESIONAL No.
05202-300935 ANT
INGENIERO CIVIL

DE FECHA 23/04/2015
JORGE HUMBERTO
SANCHEZ LLOREDA
C.C. 80167372
UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DEL
CHOCO "DIEGO LUIS CORDOBA"

PRESIDENTE DEL CONSEJO

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL

LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

TENIENDO EN CUENTA QUE

Jorge Humberto Sanchez Lloreda

C.C. 80.167.372 de Bogotá D.C

CUMPLIÓ SATISFACTORIAMENTE TODOS LOS REQUISITOS REGLAMENTARIOS DEL PROGRAMA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO LE CONFIERE EL TÍTULO DE

Especialista en Vias y Transporte

EN LA CIUDAD DE Medellín, a los 08 días del mes de abril de 2016

DECANATURA DE FACULTAD

RECTORÍA

SECRETARÍA GENERAL

REGISTRO No. 2236, Folio 50 del Libro de Diplomas No. 2

DE LA SEDE DE Medellín FACULTAD DE Minas

44091

REPÚBLICA DE COLOMBIA
COPNIA
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería

Certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios
CVAD-2025-4021204

CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍA
COPNIA

EL DIRECTOR GENERAL

CERTIFICA:

1. Que JORGE HUMBERTO SANCHEZ LLOREDA, identificado(a) con CEDULA DE CIUDADANIA 80167372, se encuentra inscrito(a) en el Registro Profesional Nacional que lleva esta entidad, en la profesión de INGENIERIA CIVIL con MATRICULA PROFESIONAL 05202-300935 desde el 23 de Abril de 2015, otorgado(a) mediante Resolución Nacional 432.

2. Que el(la) MATRICULA PROFESIONAL es la autorización que expide el Estado para que el titular ejerza su profesión en todo el territorio de la República de Colombia, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 842 de 2003.

3. Que el(la) referido(a) MATRICULA PROFESIONAL se encuentra **VIGENTE**

4. Que el profesional no tiene antecedentes disciplinarios ético-profesionales.

5. Que la presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los veinte y dos (22) días del mes de Octubre del año dos mil veinticinco (2025).

Rubén Dario Ochoa Arbeláez

Firma del titular (*)

(*)Con el fin de verificar que el titular autoriza su participación en procesos estatales de selección de contratistas. La falta de firma del titular no invalida el Certificado
El presente es un documento público expedido electrónicamente con firma digital que garantiza su plena validez jurídica y probatoria según lo establecido en la Ley 527 de 1999. Para verificar la firma digital, consulte las propiedades del documento original en formato .pdf.
Para verificar la integridad e inalterabilidad del presente documento consulte en el sitio web https://tramites.copnia.gov.co/Copnia_Microsite/CertificateOfGoodStanding/CertificateOfGoodStandingStart indicado el número del certificado que se encuentra en la esquina superior derecha de este documento.