CONTRATO DE INTERVENTORIA N° 3959-2024

Contrato de interventoría No. **3959 de 2024** cuyo objeto es "**INTERVENTORIA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA ATENDER SITIOS CRÍTICOS DE LA RED TERCIARIA A CARGO DE INVIAS, A TRAVES DEL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE, EN VIAS A CARGO DE LA DIRECCION TERRITORIAL META EN EL DEPARTAMENTO DE GUAINIA"**

CONTENIDO

INFORME EJECUTIVO PARA MODIFICATORIA No. 3 DEL CONTRATO DE OBRA

5 DE OCTUBRE DE 2025

JUAN MANUEL CRUZ RODRIGUEZ
REP. LEGAL GONZALEZ CRUZ INGENIEROS SAS
INTERVENTOR

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 3

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 4

2.1 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO 4

2.2 MUNICIPIOS EN LA ZONA DE INFLUENCIA Y BENEFICIOS DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO 6

2.3 INVENTARIO Y ESTADO DE LA VIA 6

2.4 CARACTERISTICAS TECNICAS DEL NUEVO PROYECTO 7

3. INFORMACION CONTRATO DE OBRA 10

3.1 INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO 10

3.2 ACTIVIDADES REALIZADAS ..... **¡Error! Marcador no definido.**

4. JUSTIFICACION DE LA MODIFCATORIA Y PRORROGA 11

4.1 MODIFCATORIA DE CANTIDADES 11

5. CONCLUSIONES 12

REGISTRO FOTOGRAFICO DEL NUEVO SITIO CRITICO 13

1. INTRODUCCIÓN

En el desarrollo de las obras se consideran el control de los recursos disponibles del contrato donde se pretende atender las vías terciarias con el consiguiente bienestar para los usuarios reflejado en la seguridad y comodidad del desplazamiento, para lo cual se adelantarán las obras prioritarias de mejoramiento y mantenimiento, descritas de la siguiente manera:

Controlar y vigilar las actividades del contrato de obra derivado del proceso SA-MC-DT-MET-006-2024, el cual esta formulado por la territorial Meta en la plataforma SECOP II y tiene por objeto **"ATENDER SITIOS CRÍTICOS DE LA RED TERCIARIA A CARGO DE INVIAS, A TRAVES DEL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE, EN VIAS A CARGO DE LA DIRECCION TERRITORIAL META EN EL DEPARTAMENTO DE GUAINIA."**

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Los procesos de atención de obras de prevención de emergencias y/o atención de emergencia por el sistema de monto agotable tienen como objetivo atender las situaciones que puedan generar una emergencia y/o atender las emergencias en las vías terciarias a cargo del Instituto Nacional de Vías, entendiéndose como emergencia cualquier evento ocasionado por sucesos naturales, antrópicos o de alteración del orden público, que interrumpan o pongan en riesgo la continuidad del tránsito por estas vías.

Por lo anterior, se pretende garantizar la atención oportuna de las obras de prevención y/o atención de emergencias viales que se presenten en las vías terciarias, para restituir el libre tránsito vehicular en el menor tiempo posible. La atención de la emergencia será de manera inmediata y oportuna, en un plazo que no supere una (1) hora contada a partir de la ocurrencia del evento, manteniendo las especificaciones técnicas de la vía y facilitando el desplazamiento de los vehículos, bajo condiciones de comodidad y seguridad a los usuarios.

Por lo tanto, con la ejecución y desarrollo de este contrato, la Dirección Territorial Meta busca el cumplimiento de uno de los fines constitucionales del Estado, como es el de darle continuidad al servicio de transporte terrestre y de esta manera evitarles perjuicios a los ciudadanos con ocasión de sus actividades económicas. Por tal razón, se tendrá un monto agotable con la finalidad de que esta territorial atienda en forma oportuna, ágil y eficiente, situaciones de prevención y/o atención de emergencia que se presenten en las vías terciarias correspondientes a la jurisdicción en el Departamento del Guainía

Tras la ola invernal que se presentó durante el presente año y la cual derivo en la suspensión del contrato 3960-2024, desde el 20 de agosto hasta el 9 de septiembre debido al desbordamiento del rio Inírida lo que ocasiono la inundación de gran parte de la vía y por ende la imposibilidad de realización de los trabajos; una vez el nivel del rio descendió con lo cual la premisa era re tomar los trabajos inicialmente planteados, nos encontramos con que una parte de la vía fue afectada de manera critica la vía 88220 Puerto Inírida – El Coco, la cual es de gran importancia en el municipio de Puerto Inírida, ya que no solo es la única vía que comunica a los resguardos Coco Nuevo y Coco Viejo, sino que a su vez sobre ella se localiza el batallón fluvial No. 20 y a su vez están localizados diversos puntos de extracción de material de río en la modalidad de minería de subsistencia, lo que la convierte en una vía altamente transitada no solo por vehículos livianos sino por vehículos de carga tipo camiones y volquetas.

2.1 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

PUERTO INIRIDA – GUAINIA

El municipio de Inírida, limita por el norte con las inspecciones de Arrecifal y Sapuara, por el sur con el corregimiento de Puerto Colombia y Sejal, por el oriente con el corregimiento de Cacahual y la República Bolivariana de Venezuela y por el occidente con los corregimientos de Morichal y Barranco Minas.

Por otra parte, el casco urbano de la ciudad de Inírida, limita al Norte con el Resguardo indígena de Coayare, el Coco y el río Inírida de por medio; por el sur con el Resguardo de Almidón la Ceiba; por el Oriente con los Resguardos Puinave Curripaco de los ríos Inírida y Atabapo y con el resguardo Coayare el Coco; y por el occidente con el río Inírida.

Extensión total: 17.000 km2
Extensión área urbana: 1.000 km2
Extensión área rural: 15.000 km2
Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 100
Temperatura media: 25 °C
Distancia de referencia: 600 km a Villavicencio.



Ilustración 1. Localización Zona de Intervención vía Puerto Inírida – El Coco

2.2 MUNICIPIOS EN LA ZONA DE INFLUENCIA Y BENEFICIOS DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

PUERTO INIRIDA – GUAINIA

El territorio municipal cuenta con una gama variada de suelos, que va desde los más drenados de los planos aluviales de los grandes ríos y sus tributarios hasta aquellos con drenaje excesivo de las superficies de denudación, de origen ígneo metamórfico sedimentario o de las estructuras rocosas. Posee texturas finas y medias, pero para nuestro caso lo más predominante son las arenas. Desde el punto de vista del relieve hay suelos completamente planos, plano cóncavos, ondulados y quebrados; su grado de desarrollo es muy heterogéneo, encontrándose desde muy evolucionados hasta los de escaso desarrollo como sucede en los paisajes de origen aluvial en los depósitos arenosos del Departamento.

El suelo está constituido por materiales minerales y orgánicos importantes para sostenimiento de la vegetación, su pobreza en elementos minerales se manifiesta por el alto grado de acidez, la baja saturación de bases, la ausencia de calcio, magnesio y potasio intercambiables, la significativa pobreza de fósforo aprovechable y los altos contenidos de aluminio intercambiable. La arcilla predominante es la caolinita y presentan una notable deficiencia de materia orgánica. La situación descrita anteriormente indica que la nutrición vegetal depende principalmente de la fase orgánica del suelo, estableciéndose un ciclo directo de nutrientes, en tal forma que las plantas obtienen su alimento de la capa hojarasca y otros residuos orgánicos en descomposición a través de raíces alimentadoras y hongos de micorriza.

El Municipio de Inírida tiene relaciones socioeconómicas con el Departamento del Guainía como sitio de confluencia de los servicios departamentales, y corregimientos e inspecciones no municipales, con Villavicencio capital del Departamento del Meta y con Bogotá – Distrito Capital de la República de Colombia. Con los Puertos de San Felipe y Santa Rita en el Vichada y con San Fernando de Atabapo y Puerto Ayacucho en la República Bolivariana de Venezuela. Regionalmente hace parte de la Orinoquía y la Amazonía.

El Municipio se desarrolla en el contexto departamental de aproximadamente 30.000 habitantes con población indígena de aproximadamente el 80%, concluyendo que el gran volumen de la población no indígena está situado en Inírida como único municipio en el Departamento del Guainía. Las principales actividades son la minería, pesca, agricultura.

2.3 INVENTARIO Y ESTADO DE LA VIA

VIA PUERTO INIRIDA – EL COCO

En el marco de la ejecución del contrato de obra N.º 3960-2024, cuyo objeto es la intervención en la vía Puerto Inírida – Coco Nuevo, se han presentado múltiples afectaciones derivadas de fenómenos climáticos adversos y condiciones no previstas en la etapa de planeación, lo que ha impactado de forma directa el desarrollo normal del proyecto.

Inicialmente, el contrato contaba con un plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2024. Sin embargo, la temporada invernal obligó a realizar recorridos técnicos para identificar sitios críticos, analizar alternativas de intervención y ajustar el presupuesto. Adicionalmente, las dificultades logísticas propias de la región, como la limitada disponibilidad de materiales en ciertos periodos del año, llevaron a la suspensión del contrato entre el 10 de diciembre de 2024 y el 21 de abril de 2025.

Posteriormente, mediante prórroga, el plazo fue ampliado hasta el 20 de agosto de 2025. No obstante, nuevas afectaciones derivadas del incremento del nivel del río Inírida **especialmente durante los meses de julio y agosto,** limitaron las labores constructivas, lo que llevó a la suspensión N.º 2 del contrato, desde el 20 de agosto hasta el 19 de septiembre de 2025. Este fenómeno impactó de manera directa la vía en varios puntos, particularmente en zonas cercanas al afluente, dificultando el cumplimiento del cronograma originalmente reprogramado.

Una vez los niveles de inundación bajaron, se evidenció una gran afectación en la vía 88220 Puerto Inírida – El Coco, esto ocurrió en inmediaciones al batallón fluvial de Infantería de Marina (zona de las alcantarillas). Este tramo es de alta prioridad estratégica para el municipio, ya que:

- Es la única vía de acceso hacia los resguardos indígenas Coco Nuevo y Coco Viejo.
- Sobre ella se encuentra ubicado el Batallón Fluvial de Infantería de Marina N.º 20.
- Es una vía de tránsito intensivo, utilizada por vehículos de carga pesada vinculados a actividades de minería de subsistencia.
-

La afectación severa de esta sección de la vía comprometió, no solo la conectividad regional, sino también aspectos de seguridad y economía local, por lo cual se hizo imperativo su atención prioritaria dentro del contrato vigente.

2.4 CARACTERISTICAS TECNICAS DE LA MODIFICATORIA No. 3

VIA PUERTO INIRIDA – EL COCO

Como planteamiento para solucionar la emergencia se determinó la construcción de un muro en concreto reforzado de longitud 50 a cada lado de la via, para su confinamiento y el reemplazo de aproximadamente 15 losas fracturadas para la rehabilitación total de la zona

Teniendo en cuenta lo anterior, y conforme al seguimiento técnico y programático de la interventoría, se considera justificada la solicitud de una nueva modificatoria contractual, con el fin de:

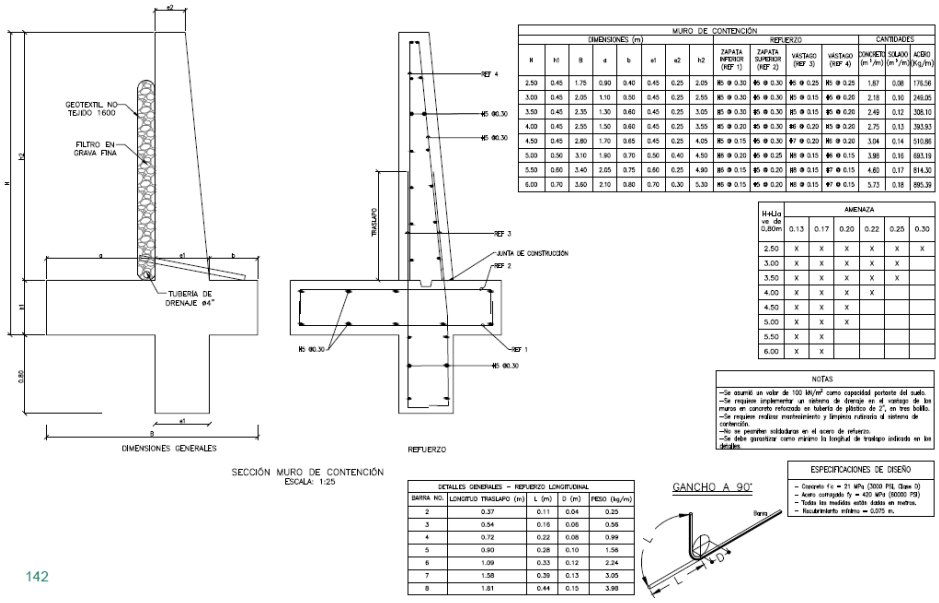
1. **Solucionar de inmediato la emergencia** en la vía 88220 Puerto Inírida – El Coco, con la respectiva asignación de actividades, recursos y tiempos requeridos.

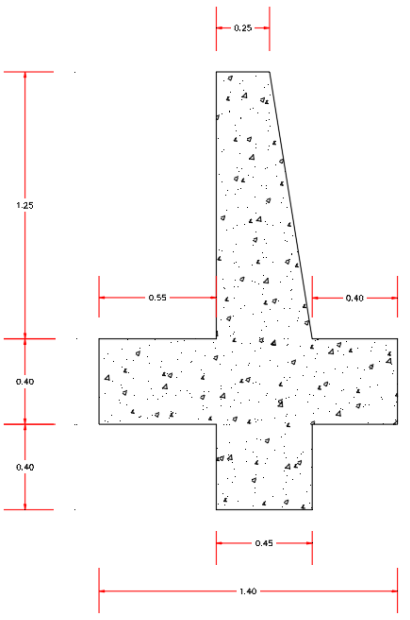
2. **Elaboración de un diseño de mezcla** dadas las condiciones especiales que tiene la región en cuanto al escasez de materiales pétreos, se realizó mediante pruebas de

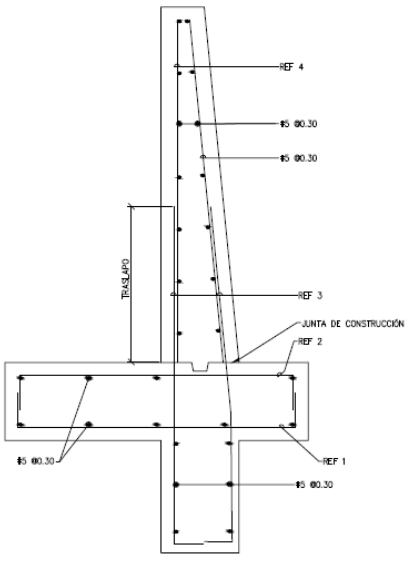
laboratorio un nuevo diseño de mezcla en este caso para la construcción de un muro de contención en concreto reforzado de resistencia 210 kg/cm2 (3000 psi).

3. **Diseño estructural base** para definir el diseño estructural del muro mencionado se tomo como base la cartilla de Obras menores de drenaje y estructuras viales del programa Colombia Rural elaborada por el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías y la Universidad de Medellín

La interventoría recomienda formalizar esta modificatoria con base en estudios técnicos actualizados, balances financieros y cronograma revisado, asegurando la trazabilidad y justificación técnica de todos los cambios propuestos.







Ahora bien, la obra propuesta genera la inclusión de un item no previsto que es la construcción del muro en concreto reforzado utilizando la gravilla de la región, y dada esta inclusión se deben hacer ajustes en el alcance previamente establecido para poder mantener un balance económico del contrato.

Con base en la Prorroga No. 2 del 19 de septiembre de 2025 se tenia

TRAMOS A INTERVENIR

ELEMENTO	ABSC. INICIAL	ABSC. FINAL	LONG TRAMO (m)	ANCHO (M)	LONG A INTERVENIR (m)
Tramo 1	K6+318	K7+000	682.00	7.00	28.00
Tramo 2	K5+884	K6+318	434.00	7.00	63.00
Tramo 3	K5+188	K5+884	696.00	7.00	14.00
Tramo 4	K4+202	K5+188	986.00	7.00	9100
Puntos Aislados	K3+000	K7+000		7.00	35.00

Con el objeto de balancear económicamente el contrato e incorporar las nuevas actividades se propone en la Modificatoria No. 3

TRAMOS A INTERVENIR

ELEMENTO	ABSC. INICIAL	ABSC. FINAL	LONG TRAMO (m)	ANCHO (M)	LONG A INTERVENIR (m)
Tramo 1	K6+318	K7+000	682.00	7.00	
Tramo 2	K5+884	K6+318	434.00	7.00	
Tramo 3	K5+188	K5+884	696.00	7.00	35.00
Tramo 4	K4+202	K5+188	986.00	7.00	9100
Puntos Aislados	K3+000	K7+000		7.00	35.00

Por lo tanto, se solicita la no intervención de los tramos 1 y 2, y en su lugar aumentar la intervención en el tramo 3 (sector donde se está presentado la emergencia) con la construcción de un muro de contención que confine la vía y la reconstrucción de aproximadamente 15 placas que se encuentran destruidas

3. INFORMACION CONTRATO DE OBRA

3.1 INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO

CONTRATO OBRA N°	**3960de 2024**

INFORMACIÓN BASICA DEL CONVENIO DE OBRA	
OBJETO CONTRATO:	ATENDER SITIOS CRÍTICOS DE LA RED TERCIARIA A CARGO DE INVIAS, A TRAVES DEL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE, EN VIAS A CARGO DE LA DIRECCION TERRITORIAL META EN EL DEPARTAMENTO DE GUAINIA
VALOR DEL CONTRATO:	$ 726´966.579,99
VALOR ADICIONAL:	$ 0
VALOR TOTAL:	$ 726´966.579,99
CONTRATISTA:	VIDA NUEVA ARQUITECTURA E INGENIERIA
NIT	805030308-1
CORREO ELECTRONICO:	Fvidanueva1@gmail.com

TIEMPO DE EJECUCIÓN ACTUAL DEL CONTRATO	
FECHA DE INICIACIÓN:	08-10-2024
FECHA DE TERMINACION INICIAL	31-12-2024
FECHA DE SUSPENSION No1	10-12-2024
FECHA DE REINICIO	21-04-2025
MODIFICATORIA No. 1PRORROGA No. 1	3 MESES 5 DIAS 21-04-2025
NUEVA FECHA DE TERMINACION	20-08-2025
FECHA DE SUSPENSION No.2	20-08-2025
FECHA DE REINICIO	19-09-2025
MODIFICATORIA No. 2 PRORROGA No. 2	1 MES 12 DIAS 19-09-2025
NUEVA FECHA DE TERMINACION	31-10-2025

4. JUSTIFICACION DE LA MODIFCATORIA No.3

4.1 MODIFCATORIA DE CANTIDADES

Se presenta a continuación las variaciones planteadas

Sitios de Intervención:

ELEMENTO	ABSC. INICIAL	ABSC. FINAL	LONG TRAMO (m)	ANCHO (M)	LONG A INTERVENIR (m)
Tramo 1	K 6+318	K 7+000	682.00	7.00	
Tramo 2	K 5+884	K 6+318	434.00	7.00	
Tramo 3	K 5+188	K 5+884	696.00	7.00	35.00
Tramo 4	K 4+202	K 5+188	986.00	7.00	91.00
Puntos Aislados	K 3+000	K 7+000		7.00	35.00
Muro					100.00

PRESUPUESTO AJUSTADO				
DESCRIPCION	UND.	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
DEMOLICIÓN DE ESTRUCTURAS	m3	135.24	$ 278,371.00	$ 37,646,894.04
PAVIMENTO DE CONCRETO HIDRÁULICO CON MIXTO DE LA ZONA, INCLUYE BARRAS AMARRE Y PASADORES	m3	236.67	$ 1,219,503.00	$ 288,619,775.01
ACERO DE REFUERZO fy = 4200 Mpa	kg	9,812.09	$ 12,380.00	$ 121,473,674.20
RELLENOS PARA ESTRUCTURA CON MATERIAL DE LA REGION	m3	356.75	$ 317,303.00	$ 113,197,845.25
EXCAVACIONES VARIAS SIN CLASIFICAR	m3	383.18	$ 39,495.00	$ 15,133,694.10
CONCRETO PARA MURO DE CONTENCION CON MATERIAL TIPO GRAVILLA DE LA ZONA	m3	120.00	$ 1,206,808.00	$ 144,816,960.00
Ajuste				$ 803,829.40
		SUBTOTAL		$ 721,692,672.00
		IVA SOBRE UTILIDAD		$ 5,273,907.99
		TOTAL		$ 726,966,579.99

5. CONCLUSIONES

Se adelantarían obras únicamente en los tramos 3 y 4, se descartarían para el alcance del presente proyecto la intervención en los tramos 1 y 2.

En el tramo 3, en el sector de las alcantarillas en cercanías de la base fluvial de la infantería de marina se propone la construcción de un muro de 50m por cada lado de la vía con el objeto de confinar y proteger la vía de futuras avenidas del rio; con la respectiva re construcción de las losas en este sector.

En consecuencia, se establece la intervención de un total de 92 dovelas de 3.5 m x 3.5 m ajustadas a las condiciones técnicas reales, garantizando así la estabilidad y durabilidad del proyecto en función de las nuevas exigencias detectadas en sitio.

Se construirá un muro en concreto reforzado de 50m por cada lado (para un total de 100ml) de aproximadamente 1.65 ml de altura incluida la zarpa con el objeto de contener el material soporte de las losas de la vía.

REGISTRO FOTOGRAFICO DEL NUEVO SITIO CRITICO























