

CONTRATO DE OBRA No. 377 DE 2023

OBJETO: “ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE POLICIA EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS - DEPARTAMENTO DEL META”



INFORME JUSTIFICACION DE PRORROGA

ETAPA II – EJECUCIÓN DE OBRA

DICIEMBRE DE 2025

CONTROL DE CAMBIOS	
Objeto del Contrato:	"ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE POLICIA EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS - DEPARTAMENTO DEL META".
Tipo de Documento:	Informe de justificación de prórroga
Etapas:	Ejecución de obra
Versión No.	01
APROBACIÓN	
Nombre:	ING. ALLISON ISABELLA URQUIJO CAMACHO
Cargo:	Representante Legal CONSORCIO POLICIA-ACACIAS 2023
Fecha:	13/12/2025
Firma:	
APROBACIÓN INTERVENTORÍA	
Firma:	

TABLA DE CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN.....	6
2	INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO	7
3	LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO.....	13
4	ASPECTOS TÉCNICOS, FINANCIEROS, ADMINISTRATIVOS LEGALES	14
4.1	AVANCE EN TIEMPO	14
5	ALCANCE DEL PROYECTO.....	14
4.4	PRESUPUESTO DE OBRA	17
4.5	CRONOGRAMA DE OBRA	18
6	DESCRIPCION DEL PROBLEMA.....	20
6.1	CONSIDERACIONES TÉCNICAS.....	20
6.2	CONSIDERACIONES JURIDICAS.....	30
7	ESTADO ACTUAL DE LA OBRA.....	32
7.1	ESTADO DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS DE LA ULTIMA MODIFICACION.....	34
7.1.1	CERRAMIENTO TIPO UNO.....	34
7.1.2	CERRAMIENTO TIPO DOS.....	35
7.1.3	URBANISMO – INSTALACIÓN DE CÉSPED.....	35
7.1.4	URBANISMO – CONTENEDORES DE RAÍCES	36
7.1.5	URBANISMO – SIEMBRA DE OCOBOS.....	37
7.1.6	INSTALACIÓN DE AIRES ACONDICIONADOS.....	37
7.2	DISPONIBILIDAD ACTUAL DE EQUIPOS PREVIAMENTE PENDIENTES	38
7.2.1	ASCENSOR	38
7.2.2	PLANTA ELÉCTRICA.....	39
7.2.3	TRANSFORMADOR.....	40
7.2.4	BOMBA DEL SISTEMA RCI.....	40
8	CONCLUSIONES	41

LISTADO DE TABLAS

<i>Tabla 1 Información general del contrato. Fuente: Propia</i>	<i>7</i>
<i>Tabla 2 Condiciones actualizadas modificatoria No. 1 del contrato. Fuente: Propia</i>	<i>8</i>
<i>Tabla 3 Condiciones actualizadas según ultima modificatoria del contrato. Fuente: Propia</i>	<i>9</i>
<i>Tabla 4 Condiciones hasta ultima acta de suspensión de obra. Fuente: Propia.....</i>	<i>11</i>

LISTADO DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1 Localización geográfica general. Fuente: Propia</i>	<i>13</i>
<i>Ilustración 2 Localización del área a intervenir. Fuente: Propia</i>	<i>13</i>
<i>Ilustración 3 Implantación general del proyecto. Fuente: Propia</i>	<i>16</i>
<i>Ilustración 4 Resumen datos generales del presupuesto de obra. Fuente: Propia</i>	<i>17</i>
<i>Ilustración 5 Resumen balance económico de obra - Modificatoria No. 3. Fuente: Propia</i>	<i>18</i>
<i>Ilustración 6 Resumen balance económico de obra - Modificatoria No. 5. Fuente: Propia</i>	<i>18</i>
<i>Ilustración 7 – Transformador en bodega de proveedor ubicación Bogotá Dc</i>	<i>23</i>
<i>Ilustración 8 – Estado de ruta transversal Sisga</i>	<i>26</i>
<i>Ilustración 9 – Colapso varios puntos de la transversal del Sisga</i>	<i>26</i>
<i>Ilustración 10 – Estado de la Vía UNE - CHIPAQUE.....</i>	<i>28</i>
<i>Ilustración 11 – Derrumbe vía antigua al Llano.....</i>	<i>28</i>
<i>Ilustración 12 – Cerramiento tipo uno.....</i>	<i>34</i>
<i>Ilustración 13 – Cerramiento Tipo 2</i>	<i>35</i>
<i>Ilustración 14 – Instalación de Césped</i>	<i>36</i>
<i>Ilustración 15 – Finalización de Contenedores de Raíces</i>	<i>36</i>
<i>Ilustración 16 – Siembra de Ocobos.....</i>	<i>37</i>

Ilustración 17 instalación de Condensadoras y unidad interior	38
Ilustración 18 instalación de Ascensor	39
Ilustración 19 – Planta Eléctrica	39
Ilustración 20 – Trasformador.....	40
Ilustración 21 – Bomba RCI y Equipo de bombeo Agua potable	40

1 INTRODUCCIÓN

El Municipio de Acacías – Meta, debidamente representado y facultado para la celebración de contratos conforme a lo dispuesto en el Decreto No. 001 del 01 de enero de 2022, Acta de Posesión No. 002 del 04 de enero de 2022 y Decreto No. 257 del 31 de diciembre de 2014, quien para efectos del presente contrato se denomina EL MUNICIPIO, suscribió con la señora ALLISON ISABELLA URQUIJO CAMACHO, identificada con cédula de ciudadanía No. 1.122.143.748 expedida en Acacías – Meta, en su calidad de representante legal del CONSORCIO POLICÍA ACACÍAS 2023, identificado con NIT No. 901.699.813-1, conformado por las empresas BIMCON S.A.S. (NIT 901.253.373-6), con una participación del setenta por ciento (70 %), y OMICRON DEL LLANO S.A.S. (NIT 900.204.854-4), con una participación del treinta por ciento (30 %), el Contrato de Obra No. 377 de 2023, suscrito el día 10 de abril de 2023, derivado del proceso de Licitación Pública modalidad llave en mano No. OCA-LP-002-2023, cuyo objeto es “ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE POLICÍA EN EL MUNICIPIO DE ACACÍAS – DEPARTAMENTO DEL META”.

El presente Informe de Justificación de Prórroga se elabora en el marco de la Etapa II – Ejecución de Obra, con el propósito de exponer de manera técnica, cronológica y objetiva las circunstancias que han afectado el desarrollo normal del cronograma contractual, las cuales no son imputables al contratista y que inciden directamente en la culminación total del objeto contractual dentro del plazo inicialmente pactado.

A la fecha de elaboración del presente informe, la Etapa II cuenta con un valor inicial contratado de ONCE MIL NOVECIENTOS DOCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTIDÓS MIL NOVECIENTOS SESENTA Y CUATRO PESOS M/CTE (\$11.912.622.964), el cual fue ajustado mediante Acta Modificatoria No. 3, incorporando una adición presupuestal por valor de CUATRO MIL OCHENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL CIENTO SETENTA Y UN PESOS CON CUARENTA Y CINCO CENTAVOS (\$4.085.588.171,45), para un valor total actualizado de la Etapa II de DIECISÉIS MIL SEISCIENTOS SESENTA Y UN MILLONES CIENTO TREINTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SIETE PESOS CON CUARENTA Y CINCO CENTAVOS (\$16.661.134.387,45).

En este contexto, el informe tiene como finalidad sustentar la procedencia de la prórroga solicitada, a partir del análisis del avance físico de la obra, el impacto de eventos externos en la ruta crítica del proyecto y la necesidad de garantizar la correcta terminación de las actividades pendientes, preservando los principios de planeación, eficiencia, responsabilidad y equilibrio contractual que rigen la contratación estatal

2 INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO

En el siguiente cuadro se relacionan los aspectos más importantes del contrato de obra:

OBJETO DEL CONTRATO	“ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE POLICIA EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS - DEPARTAMENTO DEL META”
CONTRATO No.	377 DE 2023
CONTRATISTA	CONSORCIO POLICIA – ACACIAS 2023 NIT: 901.699.813-1 R/L ALLISON ISABELLA URQUIJO CAMACHO
VALOR TOTAL INICIAL DEL CONTRATO	\$12.575.546.216,00
VALOR ETAPA I DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$662.923.252,00
FECHA FIRMA DEL CONTRATO	10 DE ABRIL DEL 2023
FECHA ACTA DE INICIO ETAPA I - ESTUDIOS Y DISEÑOS	27 DE ABRIL DEL 2023
PLAZO INICIAL ETAPA I – ESTUDIOS Y DISEÑOS	DOS (02) MESES
FECHA DE TERMINACIÓN ETAPA I – ESTUDIOS Y DISEÑOS	27 DE JUNIO DEL 2023
PORCENTAJE DE EJECUCIÓN ETAPA I – ESTUDIOS Y DISEÑOS	100%
VALOR INICIAL – ETAPA II EJECUCIÓN DE OBRA	\$11.912.622.964,00
FECHA DE INICIO ETAPA II - EJECUCIÓN DE OBRA	11 DE DICIEMBRE DEL 2023
FECHA DE TERMINACIÓN INICIAL ETAPA II - EJECUCIÓN	24 DE MARZO DEL 2024
PLAZO TOTAL INICIAL	DOCE (12) MESES SIN EXCEDER 24 DE MARZO DE 2024
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA	23 DE NOVIEMBRE DEL 2025

Tabla 1 Información general del contrato. Fuente: Propia

A continuación, se relacionan las condiciones actualizadas a la presente fecha, teniendo en cuenta el acta de modificación No.1 al contrato de obra:

OBJETO DEL CONTRATO	“ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE POLICIA EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS - DEPARTAMENTO DEL META.”
----------------------------	--

No. DE CONTRATO	377 DE 2023
CONTRATISTA	CONSORCIO POLICIA – ACACIAS 2023 NIT: 901.699.813-1 R/L ALLISON ISABELLA URQUIJO CAMACHO
VALOR TOTAL INICIAL DEL CONTRATO	\$12.575.546.216,00
VALOR INICIAL - ETAPA I ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$662.923.252,00
FECHA FIRMA DEL CONTRATO	10 DE ABRIL DEL 2023
PLAZO ETAPA I – ESTUDIOS Y DISEÑOS	DOS (02) MESES
VALOR INICIAL – ETAPA II EJECUCIÓN DE OBRA	\$11.912.622.964,00
FECHA DE INICIO ETAPA II - EJECUCIÓN DE OBRA	11 DE DICIEMBRE DEL 2023
FECHA DE TERMINACIÓN INICIAL ETAPA II - EJECUCIÓN	24 DE MARZO DEL 2024
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 1	12 DE NOVIEMBRE DEL 2024
PLAZO TOTAL INICIAL	DOCE (12) MESES SIN EXCEDER 24 DE MARZO DE 2024
PLAZO TOTAL ACTUALIZADO – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 1	DIECINUEVE (19) MESES Y DIECIOCHO (18) DIAS

Tabla 2 Condiciones actualizadas modificatoria No. 1 del contrato. Fuente: Propia

A continuación, se relacionan las condiciones actualizadas a la presente fecha, teniendo en cuenta el acta de modificación No.3 al contrato de obra:

OBJETO DEL CONTRATO	“ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE POLICIA EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS - DEPARTAMENTO DEL META.”
No. DE CONTRATO	377 DE 2023
CONTRATISTA	CONSORCIO POLICIA – ACACIAS 2023 NIT: 901.699.813-1 R/L ALLISON ISABELLA URQUIJO CAMACHO
VALOR TOTAL INICIAL DEL CONTRATO	\$12.575.546.216,00

VALOR INICIAL - ETAPA I ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$662.923.252,00
FECHA FIRMA DEL CONTRATO	10 DE ABRIL DEL 2023
PLAZO ETAPA I – ESTUDIOS Y DISEÑOS	DOS (02) MESES
VALOR INICIAL – ETAPA II EJECUCIÓN DE OBRA	\$11.912.622.964,00
FECHA DE INICIO ETAPA II - EJECUCIÓN DE OBRA	11 DE DICIEMBRE DEL 2023
FECHA DE TERMINACIÓN INICIAL ETAPA II - EJECUCIÓN	24 DE MARZO DEL 2024
PLAZO TOTAL INICIAL	DOCE (12) MESES SIN EXCEDER 24 DE MARZO DE 2024
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 1	12 DE NOVIEMBRE DEL 2024
PLAZO TOTAL ACTUALIZADO – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 1	DIECINUEVE (19) MESES Y DIECIOCHO (18) DIAS
VALOR ADICIONAL – SEGÚN ACTA MODIFICATORIA No. 3	\$ 4,085,588,171.45
VALOR TOTAL ACTUALIZADO – ETAPA II EJECUCIÓN DE OBRA	\$ 15,998,211,135.45
VALOR TOTAL ACTUALIZADO DEL CONTRATO	\$ 16,661,134,387.45
PLAZO TOTAL ACTUALIZADO – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 3	VEINTE (20) MESES Y DIECIOCHO (18) DIAS
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 2	13 DE DICIEMBRE DEL 2024
PLAZO TOTAL ACTUALIZADO – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 4 (PRORROGA No. 3)	VEINTIUN (21) MESES Y DIECINUEVE (19) DÍAS SIN SUPERAR EL 31 DE JULIO DEL 2025
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 4 (PRORROGA No. 3)	31 DE JULIO DEL 2025

Tabla 3 Condiciones actualizadas según ultima modificatoria del contrato. Fuente: Propia

A continuación, se relacionan las suspensiones dadas hasta la presente fecha al contrato de obra:

FECHA DE ACTA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 1	07 DE DICIEMBRE DEL 2024
FECHA DE REINICIO SEGÚN ACTA DE SUSPENSIÓN DE OBRA No. 1	20 DE ENERO DEL 2025
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA SEGÚN ACTA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 1	26 DE ENERO DEL 2025
FECHA ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 1	20 DE ENERO DEL 2025
FECHA DE REINICIO SEGÚN ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN No. 1	20 DE MARZO DEL 2025
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA SEGÚN ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 1	26 DE MARZO DEL 2025
FECHA ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 2	19 DE MARZO DEL 2025
FECHA DE REINICIO SEGÚN ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN No. 2	20 DE ABRIL DEL 2025
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA SEGÚN ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 2	26 DE ABRIL DEL 2025
FECHA ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 3	18 DE ABRIL DEL 2025
FECHA DE REINICIO SEGÚN ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN No. 3	31 DE MAYO DEL 2025
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA SEGÚN ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 3	5 DE JUNIO DEL 2025
FECHA ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 4	30 DE MAYO DEL 2025
FECHA DE REINICIO SEGÚN ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN No. 4	15 DE JULIO DEL 2025
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA SEGÚN ACTA DE AMPLIACIÓN A LA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 4	20 DE JULIO DEL 2025

FECHA ACTA DE SUSPENSIÓN DE OBRA No. 2	31 DE JULIO DEL 2025
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA SEGÚN ACTA SUSPENSIÓN DE OBRA No. 2	8 DE SEPTIEMBRE DEL 2025

Tabla 4 Condiciones hasta ultima acta de suspensión de obra. Fuente: Propia

A continuación, se relacionan las condiciones actualizadas a la presente fecha, teniendo en cuenta la última acta de modificación No. 7 (prorroga No. 5) al contrato de obra:

OBJETO DEL CONTRATO	“ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE POLICIA EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS - DEPARTAMENTO DEL META.”
No. DE CONTRATO	377 DE 2023
CONTRATISTA	CONSORCIO POLICIA – ACACIAS 2023 NIT: 901.699.813-1 R/L ALLISON ISABELLA URQUIJO CAMACHO
VALOR TOTAL INICIAL DEL CONTRATO	\$12.575.546.216,00
VALOR INICIAL - ETAPA I ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$662.923.252,00
FECHA FIRMA DEL CONTRATO	10 DE ABRIL DEL 2023
PLAZO ETAPA I – ESTUDIOS Y DISEÑOS	DOS (02) MESES
VALOR INICIAL – ETAPA II EJECUCIÓN DE OBRA	\$11.912.622.964,00
FECHA DE INICIO ETAPA II - EJECUCIÓN DE OBRA	11 DE DICIEMBRE DEL 2023
FECHA DE TERMINACIÓN INICIAL ETAPA II - EJECUCIÓN	24 DE MARZO DEL 2024
PLAZO TOTAL INICIAL	DOCE (12) MESES SIN EXCEDER 24 DE MARZO DE 2024
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 1	12 DE NOVIEMBRE DEL 2024
PLAZO TOTAL ACTUALIZADO – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 1	DIECINUEVE (19) MESES Y DIECIOCHO (18) DIAS
VALOR ADICIONAL – SEGÚN ACTA MODIFICATORIA No. 3	\$ 4,085,588,171.45

VALOR TOTAL ACTUALIZADO – ETAPA II EJECUCIÓN DE OBRA	\$ 15,998,211,135.45
VALOR TOTAL ACTUALIZADO DEL CONTRATO	\$ 16,661,134,387.45
PLAZO TOTAL ACTUALIZADO – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 3	VEINTE (20) MESES Y DIECIOCHO (18) DIAS
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 2	13 DE DICIEMBRE DEL 2024
PLAZO TOTAL ACTUALIZADO – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 4 (PRORROGA No. 3)	VEINTIUN (21) MESES Y DIECINUEVE (19) DÍAS SIN SUPERAR EL 31 DE JULIO DEL 2025
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 4 (PRORROGA No. 3)	31 DE JULIO DEL 2025
VALOR TOTAL ACTUALIZADO – ETAPA II EJECUCIÓN DE OBRA SEGÚN ACTA MODIFICATORIA No. 5	\$15,996,484,384.70
VALOR TOTAL ACTUALIZADO DEL CONTRATO	\$16,659,407,636.70
PLAZO TOTAL ACTUALIZADO – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 7 (PRORROGA No. 5)	VEINTICUATRO (24) MESES Y VEINTISEIS (26) DÍAS
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA – SEGÚN PRORROGA ACTA MODIFICATORIA No. 5 (PRORROGA No. 4)	QUINCE (15) DE DICIEMBRE DEL 2025

3 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se localiza en el municipio de Acacias, departamento del Meta, el cual está ubicado en la llanura oriental, zona adyacente al piedemonte de la cordillera oriental, en la región Orinoquía.



Ilustración 1 Localización geográfica general. Fuente: Propia

La zona en la cual se desarrolla el proyecto se encuentra ubicada en área urbana del Municipio de Acacias, específicamente frente a la plaza de mercado acacias centenaria sobre la carrera 41, en el predio denominado Lote A Escuela Carabineros, en el barrio San Isidro.



Ilustración 2 Localización del área a intervenir. Fuente: Propia

4 ASPECTOS TÉCNICOS, FINANCIEROS, ADMINISTRATIVOS LEGALES

4.1 AVANCE EN TIEMPO

Se relacionan los avances en tiempo teniendo en cuenta el plazo de ejecución para la etapa en la que se encuentra el proyecto ETAPA II – EJECUCIÓN DE OBRA:

PLAZO ACTUALIZADO ETAPA II EJECUCION DE OBRA	FECHA DE REINICIO	FECHA PRESENTE INFORME	FECHA DE TERMINACIÓN ACTUALIZADA	PORCENTAJE DE TIEMPO TRANSCURRIDO
VEINTIDOS (22) MESES Y VEINTISEIS (26) DÍAS	08-09-2025	13-12-2025	15-12-2025	99%

Nota 1: La fecha de inicio relacionada se establece teniendo en cuenta el oficio No. 0622 remitido por la Secretaría de Infraestructura en el ejercicio de sus funciones como supervisión del contrato, mediante el cual autoriza el inicio las actividades de obra; luego del cumplimiento de los requisitos establecidos para dar inicio y previa acta de aprobación por parte del Ministerio del Interior, con fecha del 11 de diciembre del 2023, documento que hace parte del presente informe como anexo.

Nota 2: La fecha de terminación actualizada se establece de conformidad con el acta de suspensión de obra No. 2 al contrato de obra No. 377 de 2023 de fecha 31 de julio del 2025.

5 ALCANCE DEL PROYECTO

El contrato de obra No. 377 de 2023 cuyo objeto es “ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE POLICIA EN EL MUNICIPIO DE ACACIAS - DEPARTAMENTO DEL META”, tiene como alcance de acuerdo a lo contemplado durante la ejecución de la Etapa I – Estudios y Diseños, la construcción de una infraestructura policial categorizada como Distrito de Policía Tipo A con capacidad para 115 funcionarios (103 hombres + 12 mujeres), la cual a su vez se dispuso de conformidad con el “programa arquitectónico y cuadro de áreas mínimas de acuerdo a las instalaciones policiales” estipulado por la Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional – DIRAF, resultando así las siguientes zonas:

Zona Administrativa: Es una estructura de dos niveles, en la cual se encontrarán las diferencias oficinas o dependencias que se requieren para el funcionamiento y operación del Distrito de Policía, así como también se dispondrá de una sala múltiple y zona de oratorio.

Zona Servicios y Celdas: Es una estructura de un nivel en la cual se encuentra las celdas para retenidos, zona de seguridad, bodega de intendencia, cuarto de máquinas y técnico para el componente eléctrico y RCI.

Zona Social: Es una estructura de dos niveles, en la cual se encontrará la cocina, comedor, despensas, lavado de vajillas, zona de ropas, zona de residuos cuarto de aseo, baños sociales para hombres y mujeres, zonas de tv y descanso, sala policafe y cafetería.

Zona Armerillo: Es una estructura de un nivel en la cual se encontrará el almacenamiento del armamento, como también el puesto de trabajo y habitación con baño para el armero.

Zona Alojamientos: Se proyectan 3 bloques para alojamientos colectivos, el primero de ellos para mujeres de un nivel con sus respectivos aparatos sanitarios, los dos restantes contarán con dos niveles y estos son destinados para hombres, de acuerdo a la capacidad para el tipo de instalación policial categorizada.

Zona Apartamento Fiscal: Es una estructura de un nivel con destinación para alojamiento del comandante y familiares al interior del Distrito de Policía.

Garitas y shut de basuras: Se proyecta una estructura de un nivel para la disposición final de los diferentes residuos que se generen en las instalaciones. Por otra parte, se disponen garitas de vigilancia de acuerdo a las especificaciones técnicas correspondientes al tipo de instalación policial categorizada.

Urbanismo y Paisajismo: Dentro del desarrollo de la Etapa I – Estudios y Diseños, se contemplan las áreas construidas descubiertas y obras exteriores tales como andenes, la plaza de formación, parqueadero para vehículos institucionales, visitantes, C.A.I. móvil, camión tipo NPR, motocicletas institucionales y de funcionarios, acceso vehicular, peatonal así mismo se tienen en cuenta las demás circulaciones internas y externas que integran según el diseño arquitectónico y paisajístico del proyecto. Cabe resaltar que, dichas actividades no se tenían contempladas dentro del valor inicial destinado para la Etapa II – Ejecución de obra, sin embargo, se incluyeron dentro del alcance contractual mediante balance económico de mayores y menores cantidades del acta de modificación No. 5 de fecha 8 de septiembre del 2025, siendo así esta su fecha de inicio para su proyección en los avances de obra.

Cerramiento Perimetral¹: Dentro del desarrollo de la Etapa I – Estudios y Diseños, se contemplan dos tipos de construcciones siguiendo las recomendaciones generales para el diseño respecto a los niveles de seguridad para la instalación policial correspondiente donde se indica que deberá ser en ladrillo tolete o bloque macizo espesor de 20 a 25 cm altura 2 metros hasta longitud que se considere o recomiende y el restante se encerrará en cerca viva, donde su principal característica es brindar seguridad a la infraestructura total. Cabe resaltar que, dichas actividades no se tenían contempladas dentro del valor inicial destinado para la Etapa II – Ejecución de obra, sin embargo, se incluyeron dentro del alcance contractual mediante balance económico de mayores y menores cantidades del acta de modificación No. 5 de fecha 8 de septiembre del 2025, siendo así esta su fecha de inicio para su proyección en los avances de obra.



Ilustración 3 Implantación general del proyecto. Fuente: Propia

¹ **Nota:** Teniendo en cuenta el valor total inicial para la Etapa II – Ejecución de obra, este componente y el cerramiento perimetral no podían ser ejecutados puesto que este no contemplaba dichas actividades. Cabe resaltar que, sin embargo, que estas actividades se incluyeron dentro del alcance contractual mediante balance económico de mayores y menores cantidades del acta de modificación No. 5 de fecha 8 de septiembre del 2025, siendo así esta su fecha de inicio para su proyección en los avances de obra.

4.4 PRESUPUESTO DE OBRA

El presupuesto de obra detallado se conforma de los análisis de precios unitarios, los cuales son soportados teniendo en cuenta la Resolución No. 392 de abril 21 del 2023 de la Alcaldía Municipal de Acacías, por medio de la cual se adoptan y actualizan los listados de precios de referencias para la contratación de obras civiles en el Municipio, establecidos por Resolución 100-37-088 de 2023 de la Agencia para la Infraestructura del Meta – AIM. Así mismo, aquellos precios que no están contemplados dentro del listado se soportarán mediante estudio de mercado que a su vez se compone de 3 cotizaciones con precios del mercado.

Como también, dentro de este componente se relacionarán la discriminación del AIU (Administración, Imprevistos y Utilidad) que para el Municipio de Acacías corresponde a un 35%, las memorias de cantidades de obra y especificaciones técnicas de construcción para cada uno de los ítems que hacen parte integral del presupuesto de obra.

Una vez obtenida el acta de aprobación emitida el 28 de agosto del 2023 por parte de la Dirección Administrativa y Financiera – DIRAF, y el acta de aprobación emitida por el Ministerio del Interior el día 20 de noviembre del 2023, los cuales realizan la correspondiente verificación del Anexo 24 B – Entregables mínimos Estudios, Diseños y Construcción Estación de Policía, se obtiene el presupuesto de obra inicial:

(4). VALOR TOTAL DE LA OBRA INCLUIDO A.I.U. DEL 35 %	\$15.823.148.516,13
(5). VALOR TOTAL INTERVENTORIA DE OBRA	\$1.208.099.229,61
(6). PRESUPUESTO PLAN DE MANEJO TRÁNSITO	\$44.230.989,72
(7). PRESUPUESTO PLAN DE MANEJO AMBIENTAL	\$76.502.537,38
(8). COSTO CERTIFICACION RETIE Y RETILAP	\$44.589.391,01
(9). COSTO CERTIFICACION PUNTOS VOZ Y DATOS	\$10.580.523,87
(10). VALOR TOTAL PROYECTO.	\$17.207.151.187,72

Ilustración 4 Resumen datos generales del presupuesto de obra. Fuente: Propia

Por otra parte, de conformidad con la última modificación contractual obtenida mediante el acta modificatoria emitida el 25 de septiembre del 2024 y posterior acta aclaratoria de fecha 8 de octubre del 2024, como también basados en las condiciones aprobadas mediante el acta de aprobación emitida por el Ministerio del Interior el día 20 de noviembre del 2023, los cuales realizan la correspondiente verificación del Anexo 24 B – Entregables mínimos Estudios, Diseños y Construcción Estación de Policía, se obtiene el siguiente presupuesto de obra actualizado:

Valor Fase 1 Consultoria	\$ 662,923,252.00
Valor Fase 2 Construcción de obra	\$ 11,912,622,964.00
Valor Inicial del contrato	\$ 12,575,546,216.00
Valor Mayores Cantidades	\$ 4,180,691,442.90
Valor Menores Cantidades	\$ 95,103,271.45
Valor actualizado Fase 2 Construcción de obra	\$ 15,998,211,135.45
Valor actualizado del contrato	\$ 16,661,134,387.45
Valor Adicional	\$ 4,085,588,171.45
Porcentaje adicionar	32.49%
Saldo a favor del municipio	\$ 0.00

Ilustración 5 Resumen balance económico de obra - Modificatoria No. 3. Fuente: Propia

Finalmente, y de conformidad con la última modificación contractual obtenida mediante el acta modificatoria (balance de mayores y menores cantidades) emitida el 8 de septiembre del 2025, como también basados en las condiciones aprobadas mediante el acta de aprobación emitida por el Ministerio del Interior el día 20 de noviembre del 2023, los cuales realizan la correspondiente verificación del Anexo 24 B – Entregables mínimos Estudios, Diseños y Construcción Estación de Policía, se obtiene el siguiente presupuesto de obra actualizado:

Valor Fase 1 Consultoria	\$ 662,923,252.00
Valor Fase 2 Construcción de obra	\$ 15,996,976,139.05
Valor Inicial del contrato	\$ 16,659,899,391.05
Valor Mayores Cantidades	\$ 1,990,100,571.57
Valor Menores Cantidades	\$ 1,990,592,325.92
Valor actualizado Fase 2 Construcción de obra	\$ 15,996,484,384.70
Valor actualizado del contrato	\$ 16,659,407,636.70
Valor Adicional	-\$ 491,754.35
Porcentaje adicionar	0.00%
Saldo a favor del municipio	\$ 0.00

Ilustración 6 Resumen balance económico de obra - Modificatoria No. 5. Fuente: Propia

4.5 CRONOGRAMA DE OBRA

El cronograma de obra se desarrolla en Microsoft Project, teniendo en cuenta rendimientos, recursos, holguras e hitos de seguridad que permitan determinar el plazo de ejecución lo más cercano a la realidad de la obra. Adicional a ello, se presenta el flujo de caja en el cual se evidencia el comportamiento de los costos a lo largo del tiempo de ejecución de obra proyectado.

Como resultado de dicho cronograma y de conformidad con el acta de modificación No. 1 al contrato de obra, se tiene una prórroga que establece el plazo de ejecución de obra correspondiente a diecisiete (17) meses y dieciocho (18) días con fecha de terminación al 12 de noviembre del 2024.

De conformidad con el acta de modificación No. 3 al contrato, mediante la cual se otorga una adición por valor de **CUATRO MIL OCHENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL CIENTO SETENTA Y UN PESOS CON CUARENTA Y CINCO PESOS MCTE (\$4.085.588.171,45)** correspondiente a las actividades de urbanismo exterior, dotación de closets para alojamientos, muebles para cocina y baño del apartamento fiscal y aires acondicionados para algunas zonas del proyecto, como también se tiene para la ejecución de estas actividades una **PRÓRROGA INICIAL DE UN (1) MES**, por lo tanto se actualiza el cronograma total de obra por lo cual se establece que el nuevo plazo de ejecución de obra corresponde a **DIECIOCHO (18) MESES Y DIECIOCHO (18) DÍAS** con fecha de terminación al 13 de diciembre del 2024.

Por otra parte, con el acta de modificación No. 4 al contrato, mediante la cual se otorga una **PRÓRROGA INICIAL DE UN (11) DÍAS** la cual se tiene para la ejecución de estas actividades, por lo tanto, se actualiza el cronograma total de obra por lo cual se establece que el nuevo plazo de ejecución de obra corresponde a **VIENTIUN (21) MESES Y DIECINUEVE (19) DIAS** con fecha de terminación al 31 de julio del 2025.

Posteriormente, en atención y de conformidad con el acta de modificación No. 5 al contrato suscrita el día 8 de septiembre del 2025, mediante la cual se realiza balance económico por mayores y menores cantidades de obra como también se otorga adición en tiempo (prórroga No. 4) por un término de **DOS (2) MESES Y QUINCE (15) DÍAS** correspondientes para la ejecución de las actividades de urbanismo y paisajismo exterior, aires acondicionados para algunas zonas del proyecto, cerramiento perimetral y demás actividades pendientes por ejecutar. Por lo tanto, se actualiza el cronograma total de obra por lo cual se establece que el nuevo plazo de ejecución de obra corresponde a **VEINTICUATRO (24) MESES Y CUATRO (4) DÍAS** con fecha de terminación al 23 de noviembre del 2025.

Finalmente, en atención y de conformidad con el acta de modificación No. 7 al contrato suscrita el día 23 de noviembre del 2025, mediante la cual se otorga adición en tiempo (prórroga No. 5) por un término de **DOS (2) MESES Y QUINCE (15) DÍAS** correspondientes para la ejecución de las actividades pendientes por ejecutar. Por lo tanto, se actualiza el cronograma total de obra por lo cual se establece que el nuevo plazo de ejecución de

obra corresponde a **VEINTICUATRO (24) MESES Y VEINTISEIS (26) DÍAS** con fecha de terminación al 15 de diciembre del 2025.

6 DESCRICION DEL PROBLEMA

Durante la ejecución del Contrato de Obra No. 377 de 2023, se presentaron hechos externos, imprevisibles e irresistibles, ajenos al control del contratista, que afectaron de manera directa el desarrollo normal del cronograma contractual y la culminación oportuna de las actividades correspondientes a la fase final del proyecto.

En particular, el cierre prolongado del corredor vial Bogotá–Villavicencio, ocasionado por deslizamientos, restricciones operativas y bloqueos oficialmente reportados por las autoridades competentes, generó una imposibilidad material y temporal para el transporte, movilización y entrega de los equipos eléctricos y componentes especializados indispensables para la terminación del sistema de distribución interna, su conexión final y puesta en servicio. Dicha situación constituye un evento de fuerza mayor, en los términos del ordenamiento jurídico aplicable, y no resulta imputable al contratista.

Este hecho alteró de manera directa la ruta crítica del cronograma contractual, obligando a reprogramar las fechas previstas para la instalación, integración y energización de los equipos eléctricos, lo cual impidió ejecutar dentro del plazo inicialmente pactado las actividades posteriores y dependientes, necesarias para la finalización integral del proyecto. En consecuencia, no fue posible adelantar oportunamente los procesos de verificación normativa del sistema eléctrico, por cuanto estos solo pueden gestionarse una vez los equipos se encuentren completamente instalados, energizados y operativos, conforme a la reglamentación técnica vigente.

Es de resaltar que el contratista mantuvo durante toda la ejecución del contrato capacidad técnica, operativa y administrativa suficiente, así como la disponibilidad permanente de recursos humanos, financieros y logísticos para el cumplimiento del objeto contractual. No obstante, la imposibilidad de transporte derivada de la interrupción del principal corredor vial de acceso al municipio generó la reprogramación forzosa de entregas, la suspensión temporal de actividades críticas y la afectación del hito final de obra, configurando un atraso no atribuible al contratista y directamente asociado a circunstancias de fuerza mayor.

6.1 CONSIDERACIONES TÉCNICAS

Es necesario precisar que el contrato estuvo suspendido desde el 7 de diciembre de 2024 hasta el 8 de septiembre del 2025, y conforme a lo establecido por la Ley 80 de 1993 y la jurisprudencia del Consejo de Estado, la suspensión implica la imposibilidad de ejecutar actividades, adquirir obligaciones o adelantar gestiones derivadas del

contrato hasta tanto se levante dicha medida. En ese sentido, no era jurídicamente viable adelantar compras ni órdenes de equipos durante el período de suspensión.

Es necesario dejar establecido que la ejecución del componente eléctrico del proyecto y la programación del proceso de certificación RETIE y RETILAP se vieron afectadas de manera directa y verificable por la alteración en los tiempos de entrega de los equipos, como consecuencia de los cierres totales y parciales presentados en el corredor Bogotá-Villavicencio, vía principal de abastecimiento para el departamento del Meta. De acuerdo con los boletines oficiales emitidos por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y el Ministerio de Transporte, particularmente las actualizaciones del 12 de septiembre y 3 de octubre de 2025, se reportaron cierres en los sectores K58+000 y K64+200, indicando que “el tránsito permanece condicionado y sujeto a autorización en horarios restringidos hasta nueva evaluación técnica”, lo que eliminó la posibilidad de garantizar el transporte seguro y continuo de carga especializada.

Estos documentos confirman que los cierres totales y parciales en la vía Bogotá-Villavicencio fueron hechos oficiales, ajenos por completo a la voluntad del contratista y originados por emergencias naturales y situaciones de orden público que afectaron la infraestructura vial. Estos eventos, plenamente documentados por las autoridades competentes, constituyen circunstancias que incidieron directamente en la movilidad y en la logística de suministro, y cuya ocurrencia fue determinante para las dificultades presentadas en la ejecución del contrato. La existencia de estos comunicados oficiales demuestra que los eventos que afectaron la ejecución del contrato se originaron en fenómenos naturales y emergencias viales incontrolables, lo que evidencia que el contratista no tenía la capacidad de evitarlos ni de impedir sus consecuencias. Por el contrario, las medidas adoptadas por las entidades estatales limitaban de manera objetiva la movilidad, el transporte de carga y los tiempos de circulación.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado, estos hechos se enmarcan dentro de situaciones extraordinarias y ajenas al contratista, que pueden constituir causa eximente de responsabilidad o dar lugar a la aplicación de la teoría de la imprevisión, al tratarse de circunstancias que hicieron excesivamente onerosa o materialmente afectada la ejecución del contrato, sin que ello obedezca a negligencia, omisión o falta de planeación por parte del contratista. Asimismo, se considera que los bloqueos y cierres de la vía pueden ser calificados como un hecho irresistible, como quiera que se evidencia el sustento probatorio que soporta los hechos expuestos en la solicitud, en el cual se identifican los siguientes elementos: la ocurrencia de cierres oficiales, la afectación real a la movilidad, la imposibilidad material de transporte y la ausencia de alternativas técnicamente viables. En concordancia con lo remitido por

parte de la interventoría, se indica que existen boletines y comunicados oficiales emitidos por entidades nacionales —ANI, INVIAS y Ministerio de Transporte— en los cuales se informan los cierres parciales y totales del corredor vial, los cuales se relacionan en el presente oficio como soporte documental.

Con el fin de sustentar de manera objetiva la alteración del cronograma del componente eléctrico, se verificó que las fechas programadas de entrega de los equipos coincidieron directamente con periodos de cierres oficiales, bloqueos o restricciones operativas en la vía Bogotá–Villavicencio, lo cual imposibilitó el transporte continuo y seguro de carga sobredimensionada. Estos eventos fueron ampliamente documentados por la ANI, INVIAS y entes territoriales, y constituyen hechos notorios que afectaron de manera determinante la logística del proyecto

En el caso de los tableros y gabinetes eléctricos, su despacho se realizó el 30 de septiembre de 2025, aprovechando que para esa fecha la vía Bogotá–Villavicencio operaba bajo modalidad tipo semáforo, lo que permitía el tránsito limitado de vehículos de carga menor. Sin embargo, el mismo día del envío se presentaron bloqueos comunitarios en el sector de Guayabetal, generando un cierre total temporal del corredor, tal como fue reportado por medios regionales. Este evento ocasionó un atraso adicional en la llegada de los equipos, retrasando su disponibilidad efectiva en obra. Aunque este retraso fue menor en tiempo respecto a otros equipos, su impacto fue crítico en la secuencia operativa, dado que los tableros y gabinetes son indispensables para ejecutar la conexión interna del sistema eléctrico, las pruebas de continuidad y aislamiento, la habilitación de circuitos, y los protocolos previos de preenergización, etapas que constituyen requisitos esenciales para avanzar hacia la inspección y certificación RETIE y RETILAP. Por tanto, aun tratándose de equipos de menor volumen, la afectación en su fecha de llegada generó un retraso directo en la ruta crítica del componente eléctrico.

Respecto a la planta eléctrica, su entrega estaba prevista para el 28 de octubre de 2025, periodo en el cual persistían restricciones, cierres reversibles y maniobras de regulación vehicular que impedían movilizar equipos que requieren trayecto continuo y sin interrupciones. Aun cuando existía habilitación “tipo semáforo”, el fabricante fue explícito en advertir que no autorizaba el traslado bajo detenciones prolongadas, pues la planta incorpora una base rígida y componentes sensibles que no toleran oscilaciones laterales ni impactos derivados de paradas forzadas. Esto obligó a reprogramar su traslado, logrando su entrega únicamente hasta el 25 de noviembre de 2025, una vez restablecida parcialmente la transitabilidad segura.

En cuanto al ascensor, su despacho desde la ciudad de Bogotá estaba programado para el 11 de noviembre de 2025; sin embargo, en dicha fecha no existían condiciones de tránsito continuo ni seguro sobre el corredor Bogotá–Villavicencio que permitieran su movilización. Según el cuadro oficial la normalización total del tránsito se restableció únicamente hasta el 15/11/2025, acumulando 69 días de cierre y restricción, lo cual hacía imposible transportar un equipo de esta naturaleza. Es importante señalar que, por lineamientos del fabricante, el ascensor no puede ser trasladado bajo detenciones intermitentes, vibraciones excesivas, inclinaciones severas ni maniobras bruscas, al requerir verticalización estable durante todo el recorrido para proteger el sistema de guiado, los rieles estructurales, los contrapesos y los componentes internos. Su traslado por rutas alternas tampoco era viable, dado que ninguna de ellas cumplía con las exigencias geométricas y de continuidad necesarias para este tipo de transporte especializado. Por estas razones técnicas, normativas y de preservación de garantía, el despacho programado no pudo realizarse, obligando a reprogramar su envío hasta que existieran condiciones viales seguras y continuas, lo que impactó la secuencia de instalación y la ruta crítica del componente electromecánico.

En lo relacionado con el transformador y las tres celdas de media tensión asociadas, cuya entrega estaba programada para el 17 de noviembre de 2025, es importante precisar que el proveedor sí contaba con el transformador totalmente fabricado y disponible para despacho, hecho que soportamos con registro fotográfico adjunto. Sin embargo, la entrega no pudo concretarse en la fecha prevista debido a que las celdas de maniobra —equipos no convencionales y fabricados bajo especificación del proyecto— se encontraban en procesos de fabricación, ensamble y validación técnica que no podían ser acelerados ni omitidos.



Ilustración 7 – Transformador en bodega de proveedor ubicación Bogotá Dc

La información oficial suministrada por el proveedor indica que dichas celdas debían superar una serie de pruebas técnicas estrictas, entre ellas:

- Ensayos de descargas parciales, rigidez dieléctrica y resistencia de aislamiento,
- pruebas de hermeticidad del compartimiento aislado,
- Verificación de enclavamientos mecánicos y eléctricos,
- Alineación milimétrica y acople final de barras rígidas y contactos principales,
- Ciclos de calentamiento y estabilización térmica,
- Controles dimensionales exigidos por normas IEC, IEEE, RETIE y NTC 2050.

Estos procedimientos son obligatorios para garantizar la confiabilidad del conjunto, su integridad dieléctrica y el cumplimiento de la garantía del fabricante. En consecuencia, aunque el transformador ya estaba disponible, no podía ser despachado sin las celdas integradas, dado que este tipo de suministro debe entregarse preensamblado y probado como un sistema único, según lineamientos del fabricante, para asegurar continuidad eléctrica, hermeticidad y funcionamiento seguro en operación.

Es por ello que, aun antes de considerar las restricciones propias del corredor Bogotá–Villavicencio, la indisponibilidad temporal de las celdas fue el factor determinante que impidió ejecutar el envío del conjunto en la fecha programada, ya que el proveedor no podía liberar el equipo sin completar los ensayos y certificaciones internas. Esta situación generó un desplazamiento directo en la ruta crítica del componente eléctrico, afectando la programación de pruebas, puesta en servicio y la solicitud de inspección RETIE–RETILAP.

Si bien la situación de la vía Bogotá–Villavicencio constituía una limitación adicional para el transporte, informamos que la imposibilidad de cumplir la fecha programada se originó principalmente en la necesidad de completar los ensayos, ajustes y certificaciones internas de las celdas, procedimientos indispensables para asegurar la integridad técnica del conjunto y su posterior operación.

En lo correspondiente a la bomba RCI, es fundamental precisar que este equipo no hacía parte del alcance contractual original, sino que fue incorporado formalmente al contrato únicamente a partir de la suscripción del Acta Modificatoria del 8 de septiembre de 2025, mediante la cual se adicionaron nuevos ítems y ajustes técnicos al objeto contractual. En consecuencia, solo a partir de dicha fecha existía habilitación jurídica y contractual para iniciar la gestión de adquisición, solicitar cotizaciones, coordinar especificaciones técnicas y tramitar la correspondiente orden de compra ante el proveedor. Cualquier actuación previa habría constituido una gestión sin soporte contractual y por fuera del marco legal del contrato.

Una vez se formalizó la modificación contractual, el contratista emitió la orden de compra de la bomba RCI, la cual ya se encuentra registrada y documentada. De igual manera, el proveedor informó en su última comunicación oficial que el equipo se encuentra en proceso de alistamiento y que su llegada a obra está programada para la semana del 8 de diciembre de 2025, fecha que coincide con el ciclo normal de fabricación, pruebas hidrodinámicas y verificación de parámetros de caudal y presión exigidos para este tipo de sistemas.

Es importante aclarar que, ante la restricción total del corredor Bogotá–Villavicencio, el contratista no permaneció inactivo, sino que analizó de manera inmediata alternativas logísticas de mitigación en coordinación con los proveedores para garantizar el suministro de los equipos críticos. Sin embargo, las rutas alternas identificadas resultaron técnicamente inviables y operativamente inseguras para el transporte de carga especializada. Siendo una de ellas vía denominada “La Transversal del Sisga”, aunque considerada en primera instancia, se encontraba igualmente bajo alerta máxima por riesgo de colapso, presentando deslizamientos activos y fallas estructurales que podían dejar incomunicada la región, lo cual descartó su uso para el traslado de equipos sobredimensionados. De igual forma, la ruta Chipaqué–Une, si bien disponible de manera veredal, no cumple con las condiciones geométricas ni estructurales mínimas para este tipo de operación, al presentar anchos útiles de vía reducidos, curvaturas cerradas, pendientes pronunciadas superiores a los rangos permitidos y ausencia de superficie de rodadura o en mal estado, factores que incrementan el riesgo de volcamiento, desplazamiento lateral y daños irreversibles a equipos como la planta eléctrica, el transformador con sus tres celdas preensambladas, y la bomba RCI, cuya normativa técnica exige transporte en condiciones estables, continuas y sin vibraciones severas.

Ilustración 8 – Estado de ruta transversal Sisga

Fuente 1 El nuevo Oriente – “Cierre total de la vía al Sisga - La Concesión Transversal del Sisga informó que a partir de este jueves 24 de octubre y hasta el 1 de noviembre, se llevará a cabo la instalación de un puente militar a la altura del Túnel”.

Es por lo anterior importante destacar que, el contratista evaluó alternativas logísticas para garantizar el suministro de los equipos esenciales del componente eléctrico (planta, transformador, ascensor y bomba RCI). Sin embargo, dichas rutas resultaron igualmente inviables desde el punto de vista técnico y de seguridad operacional. La Transversal del Sisga, opción utilizada históricamente como vía alterna, se encuentra también bajo restricciones severas. Según el reporte publicado por W Radio “La Transversal del Sisga está en máxima alerta por riesgo de colapso en varios puntos”, se advierte que las fuertes lluvias mantienen la vía en estado crítico, con deslizamientos activos y posible incomunicación entre los Llanos Orientales y el centro del país, situación que impide el tránsito de carga especializada en condiciones seguras.

Ilustración 9 – Colapso varios puntos de la transversal del Sisga

Fuente 2 W Radio “La Transversal del Sisga está en máxima alerta por riesgo de colapso en varios puntos”

Adicionalmente, se analizó la ruta Chipaqué–Une; no obstante, al tratarse de una vía veredal, esta no cuenta con las especificaciones geométricas ni estructurales mínimas para el transporte de equipos sobredimensionados y de alta sensibilidad. Dicho corredor presenta pendientes pronunciadas, radios de giro reducidos, calzada irregular y anchos útiles limitados, lo que incrementa el riesgo de vuelco, daños mecánicos y afectación estructural del aislamiento interno de los equipos, en contravía de las fichas técnicas de fábrica y las exigencias del RETIE y la NTC 2050, que prohíben someter plantas eléctricas, transformadores y sistemas de bombeo RCI a vibraciones severas, impactos o maniobras bruscas.

A lo anterior se suma que, según el medio local Oriente Al Revés, se han presentado episodios recientes en los que “vehículos de carga han quedado atrapados y generando bloqueos durante la semana al intentar llegar a Bogotá por este corredor alternativo ante el grave derrumbe de la vía al Llano”, evidenciando que dicha ruta no solo carece de condiciones técnicas, sino que representa un riesgo operativo real. De igual manera, el mismo medio reportó que existe un “gran peligro para los usuarios de la vía antigua al Llano por derrumbe que ha taponado la calzada, y la comunidad exige a INVIAS la intervención rápida de este corredor”, situación que confirma que el tránsito en este sector es altamente incierto, inestable y sin garantías de continuidad para transporte especializado.

En consecuencia, aun cuando dicha vía fue evaluada como medida de mitigación, no existían condiciones físicas, operativas ni de seguridad que permitieran su utilización sin comprometer la integridad del cargamento, la garantía de los fabricantes ni la responsabilidad contractual del proyecto.

Ilustración 10 – Estado de la Vía UNE - CHIPAQUE



Fuente 3 Medio local Oriente Al Revés “**EN LA VÍA UNE - CHIPAQUE, VEHÍCULOS DE CARGA HAN QUEDADO ATRAPADOS Y GENERADO BLOQUEOS DURANTE LA SEMANA AL INTENTAR LLEGAR A BOGOTÁ POR ESTE CORREDOR ALTERNO ANTE EL GRAVE DERRUMBE DE LA VÍA AL LLANO**”

Ilustración 11 – Derrumbe vía antigua al Llano



Fuente 4 Medio local Oriente Al Revés “**GRAN PELIGRO CORREN LOS USUARIOS DE LA VÍA ANTIGUA AL LLANO POR DERRUMBE QUE HA TAPONADO LA CALZADA, COMUNIDAD EXIGE A INVIAS, LA INTERVENCIÓN RÁPIDA DE ESTE CORREDOR**”

”

En términos de prevención de riesgo, insistir en el uso de estas rutas habría constituido una actuación contraria a las fichas técnicas del fabricante, a las exigencias del RETIE, a los criterios de seguridad industrial y a la conservación de la garantía, motivo por el cual, aun tratándose de alternativas exploradas como medida de mitigación, no existía condición física, operativa ni normativa que permitiera su utilización sin comprometer la integridad del cargamento ni la responsabilidad contractual.

Por estas razones, se confirma que no existían condiciones físicas ni operativas que permitieran garantizar la integridad del cargamento ni la continuidad del transporte. En consecuencia, aun con la búsqueda de alternativas logísticas y la disposición permanente del contratista, no fue técnicamente posible movilizar los equipos requeridos.

Como consecuencia directa e inmediata, se produjo el desplazamiento de la ruta crítica del cronograma, postergando la instalación final del sistema eléctrico y, de manera correlativa, el inicio del proceso de certificación. Es importante precisar que los trámites RETIE y RETILAP únicamente pueden iniciarse cuando exista:

- Instalación completa de tableros, protecciones, puesta a tierra y acometidas
- Ejecución de pruebas de continuidad, aislamiento, resistividad y equipotencialidad
- Sistema energizado y operativo para inspección
- Área disponible sin interferencias constructivas

Adicionalmente, el contratista ya cuenta con contrato suscrito con la empresa certificadora INDICOLSA, en el cual se establece que, una vez el sistema eléctrico se encuentre en condiciones de inspección, el ente certificador dispone de un tiempo mínimo de cuarenta y cinco (45) días hábiles para la emisión del dictamen definitivo, inclusive en el escenario en que no se presenten no conformidades.

Estos tiempos solo comienzan a computarse a partir de la instalación efectiva de los equipos, razón por la cual la alteración en las fechas de entrega —hecho plenamente soportado en comunicados oficiales— generó un desplazamiento directo del hito final del cronograma e impidió iniciar oportunamente el proceso de certificación y conexión definitiva ante la EMSA. En consecuencia, la prórroga solicitada constituye una medida técnicamente indispensable, necesaria para garantizar la culminación correcta del sistema eléctrico, el cumplimiento normativo y la puesta en servicio segura de la infraestructura, sin que exista imputación alguna al contratista.

6.2 CONSIDERACIONES JURIDICAS

a) Fuerza mayor / caso fortuito

- El artículo 64 del Código Civil colombiano define la fuerza mayor o caso fortuito como el “imprevisto que no es posible resistir”.
- En contratación estatal, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sostenido que estos eventos no imputables al contratista pueden justificar la suspensión del contrato, la modificación del plazo o la adopción de medidas que restablezcan el equilibrio.
- En la Sentencia de ejemplar referencia Consejo de Estado, Sección Tercera, exp. 14392 de 2005, se analiza que las condiciones de existencia de fuerza mayor deben valorarse in concreto, es decir, según las circunstancias específicas del evento alegado.

b) Teoría de la imprevisión / restablecimiento del equilibrio

- Cuando ocurre un hecho extraordinario que no fue previsto y que altera sustancialmente las condiciones del contrato, puede aplicarse la teoría de la imprevisión para modificar las condiciones pactadas (como plazo o costos).

G Herrera Abogados & Asociados

- En contratación pública, esto puede implicar prórrogas, ajustes o revisión del precio, para preservar el equilibrio económico del contrato frente a eventos externos.

Colombia Compra Eficiente

c) Suspensión del contrato estatal

- La suspensión del contrato es otro mecanismo: cuando los hechos hacen imposible la ejecución temporal, se puede suspender legalmente la obligación hasta que desaparezca la causa. En ese lapso no corre el plazo contractual (“tiempo se detiene”).

relatoria.colombiacompra.gov.co

- En el Concepto C-495 de 2024, se señala que la suspensión temporal del contrato estatal requiere justificación objetiva (fuerza mayor o caso fortuito) y que, durante la suspensión, no corren los plazos contractuales, de modo que al reanudarse las obligaciones, la fecha de término se desplaza.

relatoria.colombiacompra.gov.co

d) Modificación contractual y prórroga como forma de ajuste

- La prórroga es una modificación consensuada de un elemento accidental del contrato (el plazo). No altera su esencia, siempre que no se convierta en un nuevo contrato distinto.

relatoria.colombiacompra.gov.co

- La Sentencia C-300 de 2012 (Corte Constitucional) reconoce que los contratos estatales pueden modificarse o prorrogarse para asegurar sus fines siempre que la modificación no altere el objeto, se mantenga la competencia y respete principios de igualdad, eficiencia y libre competencia.

Corte Constitucional

- En contratos de obra pública de concesión, la prórroga o adición puede llegar, con soporte técnico y económico, hasta un 60 % del plazo estimado, siempre que tenga relación directa con el objeto inicial.

dadep.gov.co

e) Jurisprudencia sobre prórroga cuando los retrasos son por hechos no imputables

- En la Sentencia 47001-23-33-001-2013-00363-01, la Sala del Consejo de Estado declara que, si los retrasos son ajenos a las partes, es posible modificar bilateralmente el plazo mediante prórrogas o suspensiones.

- En el Fallo 2422 de 2015, se menciona que la prórroga puede acordarse antes del vencimiento del contrato cuando las circunstancias lo ameriten, sin que se configure modificación radical.

Ley 80 de 1993 – Artículo 5:

Establece que los contratistas colaboran con el cumplimiento de fines estatales, pero la entidad debe actuar bajo principios de eficiencia, economía y responsabilidad. Las demoras en trámites administrativos propios rompen ese deber.

Consejo de Estado, Sección Tercera, Exp. 16205 (2006)

Señala que “los retrasos imputables a la administración, como la tardanza en expedir actos administrativos o autorizar modificaciones, constituyen riesgos propios de la entidad contratante y no pueden ser trasladados al contratista”.

Así mismo el Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia Rad. 25000-23-26-000-1998-02417-01 (2011) Reconoció que “la mora administrativa en la entrega de recursos, autorizaciones o decisiones necesarias para la ejecución contractual genera una mayor permanencia en obra, y corresponde a la entidad asumir sus efectos económicos y temporales”.

Una vez establecidos los fundamentos fácticos y técnicos que justifican la modificación solicitada, se procede a valorar desde el aspecto jurídico la procedencia de su realización y para el efecto se tiene en cuenta lo establecido en la Ley 80 de 1993, que en relación con el principio de economía establece que “las reglas y procedimientos constituyen mecanismos de la actividad contractual que buscan servir a los fines estatales, a la adecuada, continua y eficiente prestación de los servicios públicos y a la protección y garantía de los derechos de los administrados”, de tal suerte que los mismos deben interpretarse en beneficio del fin último que se busca con el contrato, y para el efecto es pertinente generar las modificaciones correspondientes.

A consecuencia de las situaciones técnicas antes expuestas, es procedente realizar modificación al contrato en cuanto a la redistribución y asignación propuesta, pues tal como ha sostenido la jurisprudencia nacional, los contratos estatales pueden ser modificados en aras de lograr su finalidad y en búsqueda de la realización de los fines del Estado:

En cuanto al marco jurídico, el Consejo de Estado ha sostenido en providencias como las de Exp. 25000-23-26-000-2002-02149-01 (2014) y Exp. 19001-23-31-000-2001-00536-01 (2013) que los hechos constitutivos de fuerza mayor o caso fortuito no son atribuibles al contratista, y en consecuencia procede el ajuste del plazo contractual para restablecer el equilibrio económico y permitir la correcta ejecución de la obra.

7 ESTADO ACTUAL DE LA OBRA

En atención a lo solicitado por la Entidad, y como complemento a la presente solicitud, se informa el estado actual de ejecución del Contrato de Obra No. 377 de 2023, correspondiente a los estudios, diseño y construcción de la Estación de Policía del municipio de Acacías – Meta, con base en las verificaciones físicas realizadas en sitio y en la revisión integral del avance real del proyecto.

Como resultado de dichas verificaciones, se deja constancia que la obra física del proyecto se encuentra ejecutada en un avance aproximado del noventa y nueve por

ciento (99 %), encontrándose completamente finalizadas las actividades propias de la construcción civil, tales como estructura, cerramientos, arquitectura, acabados, redes hidráulicas, sanitarias y demás componentes constructivos previstos contractualmente.

El porcentaje restante corresponde exclusivamente a actividades técnicas finales, propias de la etapa de cierre del componente electromecánico, las cuales no implican ejecución de obra física adicional, sino procesos de conexión, verificación y puesta en funcionamiento de los sistemas instalados.

Así mismo, es importante informar que los equipos electromecánicos que se encontraban pendientes de suministro ya han sido entregados y se encuentran físicamente en la obra, situación que marca un hito relevante en el avance del proyecto. Entre estos equipos se encuentran el ascensor, la planta eléctrica, el sistema UPS, el transformador y la bomba del sistema RCI, los cuales ya reposan en sitio y se encuentran debidamente recibidos, almacenados y/o en proceso de instalación, según su naturaleza y secuencia técnica.

La llegada de dichos equipos se soporta mediante registro fotográfico anexo, el cual evidencia su presencia en obra y permite verificar de manera objetiva que los mismos ya se encuentran disponibles para continuar con las actividades finales del proyecto. Con la disponibilidad total de estos elementos, el proyecto ha superado la etapa de suministro y se encuentra actualmente en fase de cierre técnico.

En consecuencia, las actividades que restan por ejecutar corresponden únicamente a las pruebas finales de conexión y funcionamiento de los equipos, la energización del sistema eléctrico y el inicio del proceso de inspección y certificación RETIE y RETILAP. Estas etapas son necesarias para garantizar que la infraestructura opere de manera segura, continua y conforme a la normatividad vigente, y hacen parte del proceso normal de finalización de proyectos de esta naturaleza.

Es importante precisar que estas actividades finales no constituyen obra civil pendiente ni representan ampliación del alcance contractual, sino que corresponden a la etapa lógica y obligatoria de validación técnica y normativa previa a la puesta en servicio definitiva de la infraestructura.

Con base en lo anterior, se concluye que el proyecto se encuentra prácticamente culminado, con un avance físico del 99 %, y que su finalización depende únicamente de la ejecución ordenada de las pruebas finales y de los tiempos propios de los procesos de inspección y certificación, los cuales no pueden iniciarse ni concluirse sin la presencia efectiva de los equipos ya recibidos en obra.

7.1 ESTADO DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS DE LA ULTIMA MODIFICACION

Como parte del avance integral del proyecto y en concordancia con el estado actual de ejecución, se informa el estado de las actividades complementarias y de cierre, las cuales hacen parte de los últimos frentes de trabajo asociados a la terminación del proyecto y a su adecuada funcionalidad y presentación final.

7.1.1 CERRAMIENTO TIPO UNO

Las actividades correspondientes al cerramiento tipo uno se encuentra totalmente ejecutadas, habiéndose realizado la instalación completa conforme a las especificaciones técnicas y de diseño aprobadas. Dicho cerramiento cumple su función de delimitación, seguridad y control perimetral del proyecto, encontrándose finalizado y sin actividades pendientes de ejecución.



Ilustración 12 – Cerramiento tipo uno

7.1.2 CERRAMIENTO TIPO DOS

De igual manera, el cerramiento tipo dos se encuentra completamente instalado y terminado, de acuerdo con lo previsto contractualmente. Las actividades asociadas a este componente fueron culminadas en su totalidad, encontrándose actualmente en condiciones óptimas y sin requerir intervenciones adicionales.



Ilustración 13 – Cerramiento Tipo 2

7.1.3 URBANISMO – INSTALACIÓN DE CÉSPED

Las actividades de urbanismo relacionadas con la instalación de césped fueron ejecutadas conforme a la programación establecida. Las áreas verdes previstas dentro del proyecto ya cuentan con cobertura vegetal instalada, encontrándose definidas y conformadas de acuerdo con los lineamientos de diseño paisajístico.



Ilustración 14 – Instalación de Césped

7.1.4 URBANISMO – CONTENEDORES DE RAÍCES

En lo referente a los contenedores de raíces, se informa que estos fueron debidamente instalados como parte de las actividades de urbanismo, garantizando el adecuado desarrollo de la especie arbórea Ocobo y la protección de las superficies y redes cercanas. Esta actividad se encuentra completamente ejecutada y forma parte del cierre paisajístico del proyecto.



Ilustración 15 – Finalización de Contenedores de Raíces

7.1.5 URBANISMO – SIEMBRA DE OCOBOS

La siembra de ocobos contemplada dentro del proyecto ya fue realizada, encontrándose las especies establecidas en los puntos definidos en los diseños. Con esta actividad se da cumplimiento a los criterios ambientales y paisajísticos previstos, contribuyendo a la integración del proyecto con su entorno.



Ilustración 16 – Siembra de Ocobos

7.1.6 INSTALACIÓN DE AIRES ACONDICIONADOS

Las actividades correspondientes a la instalación de los sistemas de aire acondicionado se encuentran ejecutadas, incluyendo la ubicación de equipos, montaje de unidades, canalizaciones y demás elementos asociados. A la fecha, los sistemas se encuentran instalados y listos para la realización de pruebas finales de funcionamiento y ajustes operativos, en concordancia con la fase de cierre técnico del proyecto.





Ilustración 17 instalación de Condensadoras y unidad interior

7.2 DISPONIBILIDAD ACTUAL DE EQUIPOS PREVIAMENTE PENDIENTES

Durante el desarrollo del proyecto, se identificó que algunos equipos electromecánicos requeridos para la culminación del componente técnico se encontraban pendientes de arribo a obra. A la fecha de elaboración del presente informe, se deja constancia que dicha situación ha sido superada, toda vez que los equipos que se encontraban pendientes ya han sido entregados y se encuentran físicamente en la obra, encontrándose disponibles para continuar con las actividades finales del proyecto. A continuación, se describe el estado de cada uno de ellos:

7.2.1 ASCENSOR

El ascensor, que en etapas anteriores se encontraba pendiente de llegada, ya se encuentra en la obra, Su presencia en sitio permitió avanzar en las actividades finales asociadas a montaje, ajustes y pruebas, conforme a los lineamientos técnicos del fabricante y a la programación establecida.



Ilustración 18 instalación de Ascensor

7.2.2 PLANTA ELÉCTRICA

La planta eléctrica, equipo fundamental para el respaldo energético de la edificación, ya fue entregada y se encuentra en obra. Actualmente se encuentra pruebas de funcionamiento y verificación operativa, etapas necesarias para su integración definitiva al sistema eléctrico del proyecto.



Ilustración 19 – Planta Eléctrica

7.2.3 TRANSFORMADOR

El transformador, que previamente se encontraba pendiente de entrega, ya se encuentra físicamente en la obra, encontrándose disponible para su instalación, energización y pruebas correspondientes. Su llegada representa un hito clave para el avance del sistema eléctrico y para la ejecución de las verificaciones finales requeridas.



Ilustración 20 – Transformador

7.2.4 BOMBA DEL SISTEMA RCI

La bomba correspondiente al sistema de red contra incendios (RCI), cuya adquisición y entrega se encontraban en proceso en etapas anteriores, ya fue entregada y se encuentra en la obra. Este equipo se encuentra listo para la realización de las pruebas hidráulicas y de funcionamiento, necesarias para validar la operatividad del sistema.



Ilustración 21 – Bomba RCI y Equipo de bombeo Agua potable

Con el fin de respaldar de manera objetiva lo aquí informado, se anexa registro fotográfico, en el cual se evidencia la presencia de cada uno de los equipos mencionados en la obra.

8 CONCLUSIONES

En atención a los antecedentes técnicos verificados durante la ejecución del Contrato de Obra No. 377 de 2023, se deja constancia que las situaciones que generaron afectación en el cronograma del proyecto obedecieron a hechos externos y no imputables al contratista, asociados principalmente a los cierres oficiales y restricciones operativas del corredor vial Bogotá–Villavicencio, debidamente soportados mediante comunicados emitidos por la ANI, el INVIAS y el Ministerio de Transporte. Dichas circunstancias generaron una imposibilidad real y objetiva para el transporte oportuno de los equipos eléctricos y electromecánicos requeridos, afectando temporalmente la ruta crítica del proyecto y postergando el inicio de las actividades finales del sistema eléctrico y de los procesos de certificación RETIE y RETILAP.

No obstante, de lo anterior es importante resaltar que las condiciones que originaron dicha afectación han sido superadas. A la fecha, los equipos que se encontraban pendientes de entrega —entre ellos el ascensor, la planta eléctrica, el sistema UPS, el transformador y la bomba del sistema RCI— ya han sido entregados y se encuentran físicamente en la obra, situación debidamente soportada mediante registro fotográfico anexo. De igual manera, las actividades de cerramiento (tipo uno y tipo dos), urbanismo y paisajismo, incluyendo instalación de césped, contenedores de raíces y siembra de ocosos, así como la instalación de los sistemas de aire acondicionado, se encuentran ejecutadas, evidenciando que el proyecto ha superado la etapa constructiva.

Como resultado de lo anterior, el proyecto presenta actualmente un avance físico aproximado del noventa y nueve por ciento (99 %), encontrándose en una etapa de cierre técnico, en la cual las actividades restantes corresponden exclusivamente a pruebas finales, conexiones, energización del sistema eléctrico y al desarrollo del proceso de inspección y certificación RETIE y RETILAP, etapas que, por su naturaleza normativa, solo pueden adelantarse una vez los equipos se encuentran completamente instalados y disponibles para inspección.

Al respecto, se precisa que el contratista ya cuenta con contrato suscrito con la empresa certificadora INDICOLSA, la cual establece un término mínimo de cuarenta y cinco (45) días hábiles para la emisión del dictamen definitivo, incluso en escenarios sin no conformidades, además de los tiempos propios de programación de visita inicial y eventuales verificaciones adicionales.

En consecuencia, la prórroga solicitada no obedece a situaciones de inactividad ni a deficiencias en la ejecución contractual, sino que responde a una necesidad estrictamente técnica y normativa, orientada a permitir la culminación ordenada del componente eléctrico, la obtención de las certificaciones obligatorias y la puesta en servicio segura y conforme a la normativa vigente de la infraestructura.

Por lo anterior, y en aplicación de los principios de buena fe, equilibrio económico y colaboración armónica previstos en la Ley 80 de 1993, se considera procedente la ampliación del plazo de ejecución por un término de DOS (2) MESES Y TRECE (13) DÍAS, contados a partir del 15 de diciembre de 2025. Dicha ampliación no modifica el objeto contractual ni implica adición de recursos, y tiene como único propósito garantizar el cierre técnico y normativo del proyecto, en concordancia con la jurisprudencia reiterada del Consejo de Estado, según la cual los retrasos derivados de hechos extraordinarios ajenos al contratista no pueden ser trasladados a su responsabilidad y deben ajustarse mediante una ampliación proporcional del plazo contractual.



ALLISON ISABELLA URQUIJO CAMACHO
R/L CONSORCIO POLICIA-ACACIAS 2023