**“URGENCIA MANIFIESTA PARA LA ATENCIÓN DE LA EMERGENCIA VIAL REGISTRADA EN LA RUTA NACIONAL 6208 SECTOR ZARANDAS (LANDÁZURI – BARBOSA) TRANSVERSAL DEL CARARE ENTRE LOS PR26+0000 AL PR31+0000.”**

## CAPÍTULO I INFORMACIÓN GENERAL

### 1.1. ANTECEDENTES

El Instituto Nacional de Vías - INVIAS, es un establecimiento público del orden nacional adscrito al Ministerio de Transporte, creado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, habiéndose modificado su estructura mediante el Decreto 1292 del 14 de octubre de 2021, señalando como objeto del INVIAS “La ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima y sus infraestructuras conexas o relacionadas, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte”.

Asimismo, la Constitución Política de Colombia en su Artículo 2 prevé como fines del Estado: “servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación (...)”.

El Instituto Nacional de Vías, a través de la Resolución Número 2695 de 26 de julio del 2022, actualizó el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres el cual fue adoptado mediante Resolución No. 1978 de 2020 toda vez que como parte integral del SNGRD, a través del Ministerio de Transporte y articulado con la Política Pública y el Plan Nacional de Gestión del Riesgo de desastres de Colombia, promueve el desarrollo de los procesos de ley en su Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (PGRD), lo cual se constituye en una herramienta que define los objetivos y orienta los programas, acciones y responsables, mediante las que se ejecutan los procesos de conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y manejo de desastres en el marco de la planificación del desarrollo institucional. Para el proceso de formulación del PGRD del INVÍAS, durante el segundo semestre del año 2018 se consolidaron los resultados de las iniciativas y propuestas de los funcionarios y personal de apoyo que hacen parte de las diversas dependencias del INVÍAS, tanto en planta central como en las direcciones territoriales de la institución. Se contó con el aporte de representantes sectoriales, autoridades ambientales, sectores académicos y actores sociales con quienes se ha interactuado a través del desarrollo de las iniciativas del INVÍAS para la incorporación de la gestión del riesgo en su quehacer institucional, y de instituciones del país que contribuyeron con sus aportes en procesos de fortalecimiento institucional. Para la actualización del PGRD del INVÍAS adoptado mediante Resolución 1978 de 2020, la Subdirección de Gestión del Riesgo realizó mesas de trabajo con las coordinaciones de conocimiento, manejo y reducción donde se desarrollaron discusiones técnicas con profesionales temáticos durante el primer semestre del año 2022.

La urgencia manifiesta, como mecanismo contractual excepcional, está regulada en los artículos 42 y 43 de la Ley 80 de 1993, así:

Artículo 42. De la Urgencia Manifiesta. Existe urgencia manifiesta cuando la continuidad del servicio exige el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro, cuando se presenten situaciones relacionadas con los Estados de Excepción; cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y, en general cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección o concurso públicos.

La urgencia manifiesta se declara mediante acto administrativo motivado.

Parágrafo. - Con el fin de atender las necesidades y los gastos propios de la urgencia manifiesta, se podrán hacer los traslados presupuéstales internos que se requieran dentro del presupuesto del organismo o entidad estatal correspondiente (...)

Artículo 43. Del Control de la Contratación de Urgencia. Inmediatamente después de celebrados los contratos originados en la urgencia manifiesta, éstos y el acto administrativo que la declaró, junto con el expediente contentivo de los antecedentes administrativos, de la actuación y de las pruebas de los hechos, se enviará al funcionario u organismo que

ejerza el control fiscal en la respectiva entidad, el cual deberá pronunciarse dentro de los dos (2) meses siguientes sobre los hechos y circunstancias que determinaron tal declaración. Si fuere procedente, dicho funcionario u organismo solicitará al jefe inmediato del servidor público que celebró los referidos contratos o a la autoridad competente, según el caso, la iniciación de la correspondiente investigación disciplinaria y dispondrá el envío del asunto a los funcionarios competentes para el conocimiento de las otras acciones. El uso indebido de la contratación de urgencia será causal de mala conducta.

Lo previsto en este artículo se entenderá sin perjuicio de otros mecanismos de control que señale el reglamento para garantizar la adecuada y correcta utilización de la contratación de urgencia."

Por su parte, el legislador en la Ley 1150 de 2007 artículo 2, consagró la urgencia manifiesta, como causal de contratación directa y el Decreto Reglamentario 1082 de 2015, sobre su declaratoria, estipuló:

"Artículo 2,2.1.2.1.4.2. Declaración de urgencia manifiesta. Si la causal de contratación directa es la urgencia manifiesta, el acto administrativo que la declare hará las veces del acto administrativo de justificación, y en este caso la Entidad Estatal no está obligada a elaborar estudios y documentos previos."

Las disposiciones antes señaladas, establecen que puede configurarse la urgencia manifiesta como causal de contratación directa, cuando la entidad pública requiera garantizar la continuidad del servicio y ello, exija el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro o cuando trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre, que demanden actuaciones inmediatas y, en general cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección o concursos públicos; lo cual debe ser comunicado al organismo de control fiscal para lo de su competencia.

La urgencia manifiesta ha sido objeto de múltiples pronunciamientos judiciales, entre los cuales se destaca el emitido por el Consejo de Estado en la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo mediante Sentencia No. 34425 del 07 de febrero de 2011, con ponencia del Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, el cual sostuvo:

"2.2. La Ley 80 de 1993, artículos 41 a 43 incorporó la figura de la urgencia manifiesta como una modalidad de contratación directa. Se trata entonces de un mecanismo excepcional, diseñado con el único propósito de otorgarle instrumentos efectivos a las entidades estatales para celebrar los contratos necesarios, con el fin de enfrentar situaciones de crisis, cuando dichos contratos, debido a circunstancias de conflicto o crisis, es del todo imposible celebrarlos a través de la licitación pública o la contratación directa. Es decir, cuando la Administración no cuenta con el plazo indispensable para adelantar un procedimiento ordinario de escogencia de contratistas.

La urgencia manifiesta procede en aquellos eventos en los cuales puede suscitarse la necesidad de remediar o evitar males presentes o futuros pero inminentes, provocados bien sea en virtud de los estados de excepción, o por la paralización de los servicios públicos, o provenientes de situaciones de calamidad o hechos constitutivos de fuerza mayor o desastres, o cualquier otra circunstancia similar que tampoco dé espera en su solución, de tal manera que resulte inconveniente el trámite del proceso licitatorio de selección de contratistas reglado en el estatuto contractual, por cuanto implica el agotamiento de una serie de etapas que se toman su tiempo y hacen más o menos largo el lapso para adjudicar el respectivo contrato, circunstancia que, frente a una situación de urgencia obviamente resulta entorpecedora, porque la solución en estas condiciones, puede llegar tardíamente, cuando ya se haya producido o agravado el daño".

Mediante la Circular Conjunta No 014 de 2011, la Contraloría General de la República, la Auditoría General de la República y la Procuraduría General de la Nación, instaron a los jefes o representantes legales y a los ordenadores del gasto de las diferentes entidades públicas a nivel nacional, a tener en consideración al momento de expedir cualquier declaratoria de urgencia manifiesta, entre otros, los siguientes parámetros que a continuación se exponen:

"(...)

Verificar que los hechos y circunstancias que se pretenden atender o resolver con la declaratoria de urgencia manifiesta, se adecúen a una de las causales señaladas para el efecto en la Ley 80 de 1993 artículo 42.

Confrontar los hechos, el procedimiento de contratación que se emplearía ordinariamente para resolverlos o atenderlos y los tiempos de gestión que implicaría adelantar el procedimiento de contratación correspondiente, frente a la inmediatez que exige la satisfacción del interés general.

Declarar la urgencia manifiesta, elaborando el acto administrativo correspondiente.

(...)

En este último punto, la Circular realiza una serie de recomendaciones frente a acciones que se deben ejecutar por parte de la entidad pública, con posterioridad a la firma del acto administrativo de declaratoria de urgencia manifiesta.

De acuerdo con los anteriores fundamentos legales, a continuación, se precisan los argumentos que justifican la imperiosa necesidad de declarar la urgencia manifiesta en el evento que nos ocupa.

Que el día 30 de octubre de 2025, el municipio de Vélez Santander *declaró la situación de calamidad pública debido a la ola invernal y la creciente súbita del rio Páez y sus afluentes*.

El día 20 de noviembre de 2025, el Instituto Nacional de Vías, mediante Resolución No. 5012 de 2025, declara la ***"Urgencia Manifiesta para la atención de la emergencia vial registrada en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000."***

### 1.2. JUSTIFICACIÓN DE LA DECLARATORIA DE URGENCIA MANIFIESTA

"(…)

#### I. CONTEXTO HIDROMETEOROLÓGICO SEGÚN EL DECRETO 1372 DE 2024:

#### 1.1. Generalidades para la declaratoria de situación de desastre en el territorio nacional:

De acuerdo con el Decreto 1372 del 13 de noviembre de 2024, el territorio nacional se encontraba afectado por una situación de desastre de carácter nacional, derivada de condiciones climáticas extremas y una variabilidad atmosférica que había generado, hasta esa fecha, impactos graves y generalizados en gran parte del país.

Que según los informes del IDEAM citados en dicho decreto, el país atravesaba un periodo marcado por variaciones extremas en las precipitaciones, resultado de varios fenómenos atmosféricos, incluyendo la alta probabilidad de ocurrencia de la fase La Niña. En efecto, el referido decreto recoge que el Informe de Predicción Climática del IDEAM del 18 de octubre de 2024 proyectó una probabilidad del 71% de ocurrencia de la fase La Niña para el trimestre octubre–diciembre de 2024, señalando además que dicho fenómeno podría prolongarse durante el primer trimestre de 2025 con una probabilidad del 60%, incluso alcanzando su fase de madurez entre noviembre de 2024 y enero de 2025 con una probabilidad del 75%.

Que, conforme al mismo decreto, la situación climática de 2024 estuvo marcada por anomalías significativas en las precipitaciones, predisponiendo los suelos a mayores niveles de humedad y riesgo de deslizamientos, pérdida de banca, erosión y afectación a la infraestructura vial, especialmente en zonas rurales y de alta pendiente.

También recoge que durante 2024 un registró un número extraordinario de emergencias, reportadas por la Sala de Crisis de la UNGRD, incluyendo vendavales, inundaciones, movimientos en masa, crecientes súbitas y afectaciones graves a vías, viviendas, puentes y servicios públicos en 952 municipios del país, evidenciando un incremento notable de la vulnerabilidad territorial.

Que conforme al Decreto 1372, estas condiciones climáticas extremas evidenciaron un comportamiento meteorológico altamente variable y adverso, caracterizado por la combinación de la Zona de Convergencia Intertropical (ZCIT), ondas del este, vaguadas, ciclones tropicales, corrientes en chorro, sistemas de alta presión y frentes fríos, los cuales incidieron de manera directa en la generación de lluvias intensas y persistentes.

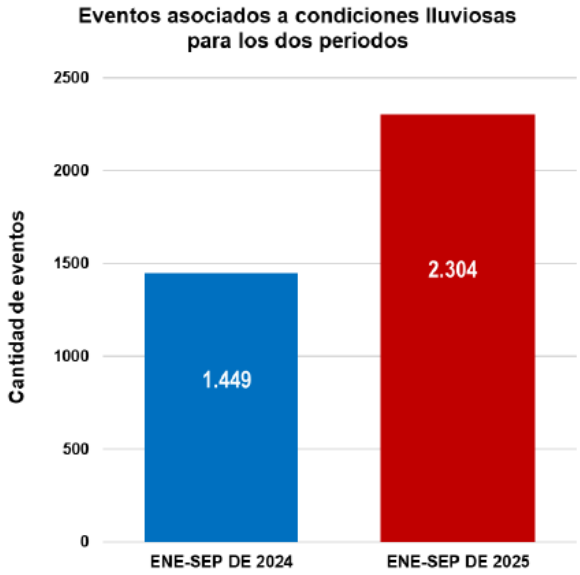
Que, en consecuencia, el Decreto 1372 de 2024 estableció que el país enfrentaba un dinamismo creciente de emergencias, con tendencia a modificarse, agravarse, reproducirse en otros territorios o perpetuarse, y con claras limitaciones en la capacidad de respuesta de numerosas entidades territoriales.

Que, además, el decreto concluyó que las condiciones climáticas observadas en 2024 incrementarían la probabilidad de ocurrencia e intensificación de eventos adversos durante el año 2025, dada la persistencia prevista de la fase La Niña hasta por lo menos el primer trimestre de ese año, con lo cual se configuraba un escenario de riesgo elevado para diversas regiones del país.

### 1.2. Consideraciones técnicas del Consejo Nacional de Gestión de Riesgo de Desastre para la ampliación de la declaratoria de desastre nacional:

Mediante Sesión Extraordinaria del Consejo Nacional para la Gestión del Riesgo realizada el 11 de noviembre del 2025 los miembros definieron como objetivo de esta "*Analizar y someter a consideración la **emisión de concepto previo para la prórroga del Decreto 1372 de 2024**, mediante el cual se declaró la Situación de Desastre Nacional. Asimismo, presentar los resultados de los Planes de Acción Específicos asociados a los Decretos 020 y 037 de 2024 y las respectivas solicitudes de retorno a la normalidad; socializar y aprobar la **Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias (ENRE)** y la **Estrategia Nacional de Recuperación Resiliente y Adaptada al Cambio Climático con Enfoque Comunitario (ENRRACCEC)**; y exponer las implicaciones de la **Sentencia T-246 de 2023** sobre el funcionamiento del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres – SNGRD".*

Que, según el acta, el Director General de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres informó al Consejo que *"las condiciones que dieron origen a la declaratoria se mantienen, pues la variabilidad climática persiste con los mismos impactos registrados hace un año"*, y que el país *"se encuentra aún en un escenario de incidencia de la variabilidad climática, con condiciones excesivas de lluvia en el corto plazo"*, de acuerdo con la presentación técnica realizada durante la sesión, según evidenció en la siguiente gráfica[1]:




De la lectura integral del Acta de la Sesión Extraordinaria del Consejo Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres del 11 de noviembre de 2025, se evidencia que las afectaciones hidrometeorológicas que motivaron la declaratoria de desastre nacional mediante el Decreto 1372 de 2024 no solo se mantuvieron durante todo el año 2025, sino que se intensificaron en múltiples regiones del país.

El Consejo registró expresamente que, entre noviembre de 2024 y agosto de 2025, los mapas del IDEAM mostraron *"una tendencia a exceso de precipitación durante los últimos doce meses"* y que en varias zonas del país las lluvias superaron entre el *"60, 70 u 80% la condición normal"*, lo cual constituye un escenario de alta saturación de suelos, incremento de inestabilidad geotécnica y mayor probabilidad de movimientos en masa.

Así mismo, en la sesión se expuso que en *"el año en curso se ha presentado una excesiva cantidad de lluvias"* y que el país se encontraba *"aún en un escenario de incidencia de la variabilidad climática, con condiciones excesivas de lluvia en el corto plazo"*. Esta afirmación fue reforzada por el equipo técnico del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo, al advertir que persisten condiciones de saturación y exposición elevada en amplias zonas del territorio nacional.

Estas manifestaciones oficiales demuestran que, al momento del evento ocurrido el 30 de octubre de 2025 en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, ya

[1] Sesión Extraordinaria del Consejo Nacional para la Gestión del Riesgo del 11 de noviembre del 2025.

estaba plenamente vigente el escenario de variabilidad climática extrema descrito por el Decreto 1372 de 2024 y ratificado por el Consejo Nacional en noviembre de 2025. La propia acta señala que *"las condiciones que dieron origen a la declaratoria se mantienen"*, afirmación que permite concluir, con suficiencia fáctica y jurídica, que la emergencia de en la Ruta Nacional 6208 se enmarca en el mismo fenómeno nacional que motivó el estado de desastre.

En consecuencia, la obstrucción total de la Ruta nacional 6208 por el movimiento en masa registrado en octubre de 2025 constituye un hecho coherente con las dinámicas climáticas extraordinarias: excesos de precipitación, saturación de suelos y recurrencia de deslizamientos- documentadas oficialmente por el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo. Por lo tanto, considera la Subdirección de Gestión del Riesgo del INVIAS que la emergencia de la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000se encuentra cubierta por la vigencia y alcances de la Situación de Desastre Nacional declarada mediante el Decreto 1372 de 2024, en tanto, deriva de las mismas condiciones hidrometeorológicas que el Consejo Nacional confirmó como persistentes y agravadas durante 2025.

Tal afirmación cuenta plenamente con respaldo técnico, de acuerdo con lo consagrado en la mencionada acta como consideraciones fácticas expuestas para la prórroga del decreto desastre nacional, pues se dejó constancia expresa de la siguiente manera:

> *"Continuó la palabra el Ministerio de Transporte, expresando un concepto favorable a la prórroga, subrayando la necesidad de insistir en el fortalecimiento presupuestal. Explicó que la infraestructura vial es esencial para el bienestar y la conectividad, y que la falta de recursos expone a los territorios a un mayor aislamiento.*
>
> ***Indicó que los $202.000 millones contemplados en la asignación presentada por la UNGRD son importantes, pero insuficientes frente a la magnitud de las afectaciones actuales. Mencionó la crisis en la Transversal del Carare (Santander), donde tres kilómetros de vía nacional se encuentran intransitables**, obligando a buscar una ruta alternativa completamente nueva para garantizar la conectividad con el centro del país."*[2]

Que esta referencia directa del Consejo Nacional confirma que, al momento de la sesión, y por ende durante el periodo inmediatamente anterior, dentro del cual ocurrió el evento del 30 de octubre de 2025 en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, en el Departamento de Santander se encontraba afectado por las mismas condiciones hidrometeorológicas y geotécnicas que fundamentaron la declaratoria de Situación de Desastre Nacional mediante el Decreto 1372 de 2024.

En consecuencia, la emergencia presentada en la Ruta Nacional 6208 no constituye un hecho aislado, sino que se enmarca dentro del mismo contexto de saturación de suelos, excesos de precipitación y afectaciones viales reconocidas por el Consejo Nacional como vigentes en todo el territorio nacional -incluido Santander- al momento de emitir el concepto previo favorable para la prórroga del Decreto 1372 de 2024, por lo cual, la emergencia del corredor Landázuri - Vélez - Barbosa queda plenamente comprendida dentro del ámbito temporal y material de la Situación de Desastre Nacional.

### *1.3.* Decreto 1372 de 2024 *"Por el cual se prorroga la Situación de Desastre Nacional declarada mediante el Decreto 1372 de 2024, con ocasión de los fenómenos de variabilidad climática que han afectado gravemente al país"*

Del desarrollo de la sesión extraordinaria del Consejo Nacional, por votación unánime, se dio favorabilidad para la prórroga del Decreto 1372 de 2024.

Que en consecuencia a situación de desastre declarada mediante el Decreto 1372 de 2024 fue prorrogada por el Gobierno Nacional a través del Decreto 1193 del 12 de noviembre de 2025, en atención a las evidencias presentadas por la Sala de Crisis Nacional de la UNGRD, las cuales dan cuenta de un incremento sustancial en los eventos asociados a la variabilidad climática durante el año 2025, en comparación con el 2024. En efecto, el número total de eventos pasó de 1.758 en 2024 a 2.793 en 2025, lo que representa un incremento del 59 %. Asimismo, se registraron 165 personas fallecidas, 208 heridas, 241.567 familias afectadas y 842.622 personas afectadas, cifras que reflejan un aumento aproximado del 32 % respecto del periodo inmediatamente anterior.

Que, adicionalmente, se evidenció una marcada heterogeneidad en los regímenes de lluvias del país, caracterizada por la coexistencia de zonas con precipitaciones excesivas y otras con periodos de sequía, situación que, combinada con los fenómenos meteorológicos y la variabilidad climática, exacerba la ocurrencia de emergencias por causas de origen hidrometeorológico, incrementando el riesgo y la afectación sobre las comunidades y la infraestructura nacional.

[2] Sesión Extraordinaria del Consejo Nacional para la Gestión del Riesgo del 11 de noviembre del 2025, pág. 13 de 16

## I.I IDENTIFICACIÓN DE LA VÍA.

El sector forma parte del corredor vial primario que conecta Landázuri con Barbosa, y constituye un enlace estratégico entre la zona del Magdalena Medio y el valle del río Suárez. Geográficamente, el sitio se encuentra en la subcuenca alta del río Quiratá, el cual nace en las laderas del sinclinal y fluye en dirección general norte–sur, contribuyendo a la saturación del terreno.

El tramo presenta un relieve característico de la región andina, compuesto por montañas de altas pendientes y valles profundos de tipo intramontano, lo que genera condiciones de inestabilidad asociadas a procesos erosivos y movimientos en masa.

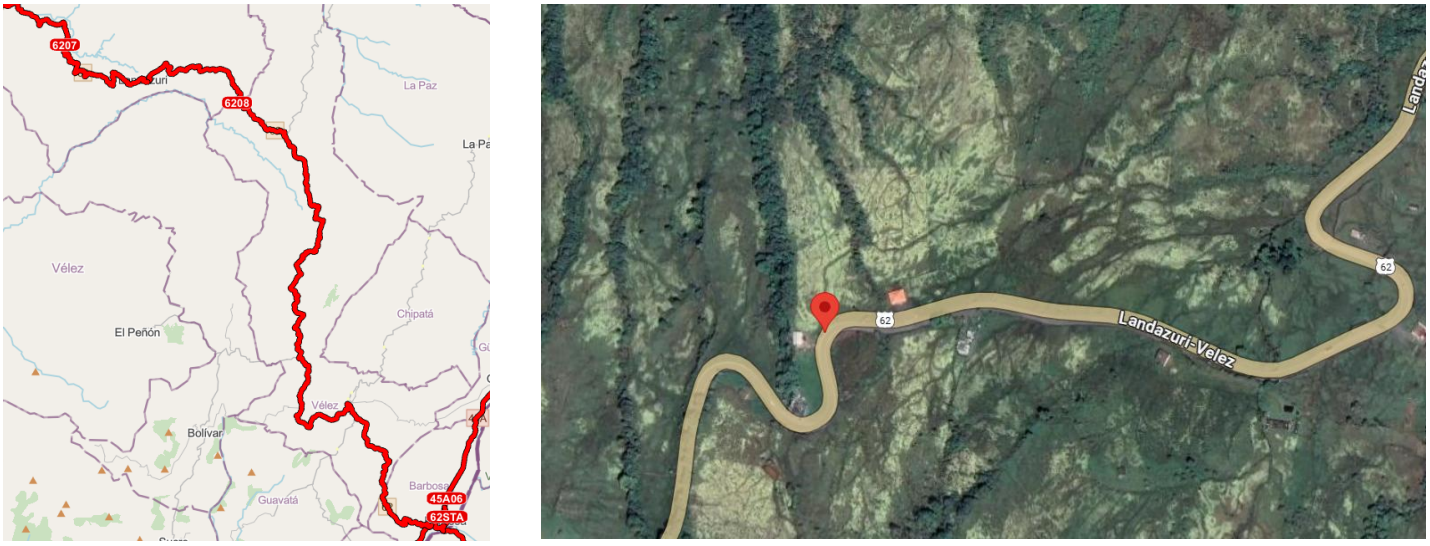



**Ilustración 1. Ubicación general de la vía Landázuri, jurisdicción de los Departamentos de Santander. (Fuente Hermes – Google Maps).**

Por esta ruta se accede al sector de Zarandas, un punto estratégico de la Ruta Nacional 6208 ( Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare, el cual atraviesa una zona de topografía fuertemente quebrada y de alta pendiente.

- Inicio del tramo: en el municipio de Landázuri, a una altitud aproximada de 680 m s. n. m., dentro del valle medio del río Carare.
- Ascenso: el corredor asciende gradualmente por cerca de 20 km hacia el sector de Zarandas, alcanzando cotas cercanas a los 1 250 m s. n. m., con tramos de fuerte pendiente, curvas cerradas y laderas inestables cubiertas por vegetación densa.
- Descenso: desde el punto alto de Zarandas, la vía desciende hacia el valle del río Suárez y el municipio de Vélez, a unos 1 000 m s. n. m., atravesando zonas rurales con presencia de suelos arcillosos saturados, fallas locales y drenajes naturales que inciden en la estabilidad del terreno.

A lo largo del recorrido se observan sectores con pérdida de banca, erosión lateral y deslizamientos activos o reactivados, producto de la alta pluviosidad, la geología de formaciones arcillosas y la inadecuada canalización de aguas superficiales.

## II. CONTEXTO FÁCTICO Y RESPUESTA INSTITUCIONAL ANTE LA EMERGENCIA

1. El 28 de octubre de 2025, mediante boletín No. 301, el IDEAM registró alerta naranja por eventos hidrológicos y movimientos en masa en la vía 6208 Landázuri–Barbosa, así

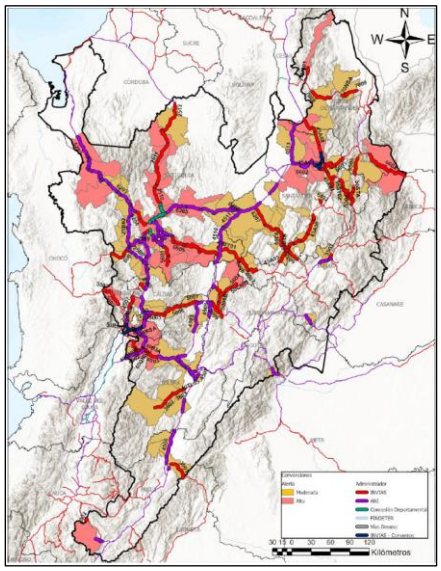



Ilustración 2. Mapa de la región Andina en relación con los corredores viales con alerta naranja para movimientos en masa. (El círculo en color negro corresponde a la vía 6208)

| Alerta | Zona Hidrográfica | Subzona o Cuenca Hidrográfica | Descripción de la alerta hidrológica |
|---|---|---|---|
| ⚠ | Medio Magdalena | Cuenca del río San Bartolo | Crecientes súbitas en la cuenca del río San Bartolo, especialmente en sus aportantes de la cuenca Media-Baja, estar atentos en los ríos Vegachi, Regla, La Cruz y El Volcán, las quebradas La Gallinera y La Malena, entre otros. Especial atención en los municipios de Yolombó, Vegachi, Maceo y Puerto Berrío (Antioquia). **Nota:** Crecientes súbitas de la quebrada Malena en la vereda Malena del municipio de Puerto Berrío – Antioquia (22/10/2025). |
| ⚠ | Medio Magdalena | Cuenca del río Cimitarra | Probabilidad de crecientes súbitas en el río Cimitarra y sus afluentes, especial atención en los municipios de Cantagallo (Bolívar), Yondó y Remedios (Antioquia). |
| ⚠ | Medio Magdalena | Directos al medio Magdalena entre los ríos Seco y Negro (md) | Probabilidad de crecientes súbitas en los aportantes directos al Medio Magdalena entre los ríos Seco y Negro. Especial atención en el municipio de Puerto Salgar (Cundinamarca). |
| ⚠ | Medio Magdalena | Cuenca del río Negro | Crecientes súbitas del río Negro y sus aportantes, se recomienda especial atención en los ríos Bunque, Contador, Guaguaqui, Las Cañas, Moras, Negro, Tobia, Villeta, y las quebradas Agua Clara, Amarilla, Furatena, Honduras, La Chorrera, La Negra, La Papaya, Las Margaritas, Reyes y Retama. Especial atención en los municipios de Caparrapí, Guaduas, La Peña, La Vega, Nimaima, Pacho, Quebradanegra, San Francisco, Sasaima, Supatá, Tobia, Útica, Villeta, Villagómez y Yacopí (Cundinamarca). |
| ⚠ | Medio Magdalena | Directos al Magdalena Medio entre ríos Negro y Carare | Probabilidad de crecientes súbitas en los directos al Medio Magdalena entre los ríos Negro y Carare, especialmente en los ríos Guaguaqui y Ermitaño, y el caño Loco. Se recomienda especial atención en el municipio de Puerto Boyacá (Boyacá). |

***Ilustración 3.*** Alerta Hidrológica del 28 de octubre de 2025. Fuente: IDEAM.

| ALERTA | SITIOS PARA LOS CUALES SE GENERA LA ALERTA |
|---|---|
| ⚠ | ANTIOQUIA : Caucasia, San José De La Montaña, Yondó.<br>BOYACÁ : Almeida, Aquitania, Arcabuco, Chita, Covarachía, El Espino, Maripí, Pauna, Pisba, San Luis De Gaceno, Sotaquirá.<br>CALDAS : Aranzazu, La Dorada, Manzanares, Marquetalia, Marulanda, Riosucio, Villamaría, Viterbo.<br>CUNDINAMARCA : Beltrán, El Peñón, Girardot, Guataquí, La Mesa, La Palma, La Vega, Nariño, Nilo, Pandi, Paratebueno, Puerto Salgar, Pulí, San Juan De Rioseco, Venecia, Zipacón.<br>HUILA : Acevedo, Baraya, Isnos, La Argentina, Saladoblanco.<br>NORTE DE SANTANDER : Bucarasica, Hacarí, La Playa, Mutiscua, Ocaña, San Calixto, Silos.<br>RISARALDA : Apía, Belén De Umbría, La Celia, Quinchía, Santuario.<br>SANTANDER : Albania, Aratoca, Barichara, California, Carcasí, Cerrito, Curití, Florián, Hato, Macaravita, Mogotes, Onzaga, Puerto Parra, San Joaquín, San Miguel, Santa Bárbara, Socorro, Suratá, Valle De San José.<br>TOLIMA : Carmen De Apicalá, Cunday, Falan, Flandes, Guamo, Honda, Icononzo, Melgar, Natagaima, Palocabildo, Piedras, Prado, Santa Isabel, Suárez, Venadillo, Villarrica. |

***Ilustración 4.*** Alerta deslizamiento del 28 de octubre de 2025. Fuente: IDEAM.

2. Dicha alerta se mantuvo en el Reporte No. 303 del 30 de octubre de 2025. Es importante destacar que, la amenaza comenzó a materializarse de forma progresiva desde el 27 de octubre de los corrientes, alcanzando punto crítico entre la noche del 29 y la madrugada del 30 de octubre, cuando se produjo el movimiento en masa de gran magnitud con destrucción total de tramo vial en el sector Zarandas (Ruta 6208, entre aprox. PR 27+0000 y PR 29+0500).

| Alerta | Zona Hidrográfica | Subzona o Cuenca Hidrográfica | Descripción de la alerta hidrológica |
|---|---|---|---|
| ⚠ | Medio Magdalena | Cuenca del río San Bartolo | Crecientes súbitas en la cuenca del río San Bartolo, especialmente en sus aportantes de la cuenca Media-Baja, estar atentos en los ríos Vegachi, Regla, La Cruz y El Volcán, las quebradas La Gallinera y La Malena, entre otros. Especial atención en los municipios de Yolombó, Vegachi, Maceo y Puerto Berrío (Antioquia). **Nota:** Crecientes súbitas de la quebrada Malena en la vereda Malena del municipio de Puerto Berrío – Antioquia (22/10/2025). |
| ⚠ | Medio Magdalena | Cuenca del río Cimitarra | Probabilidad de crecientes súbitas en el río Cimitarra y sus afluentes, especial atención en los municipios de Cantagallo (Bolívar), Yondó y Remedios (Antioquia). |
| ⚠ | Medio Magdalena | Directos al medio Magdalena entre los ríos Seco y Negro (md) | Probabilidad de crecientes súbitas en los aportantes directos al Medio Magdalena entre los ríos Seco y Negro. Especial atención en el municipio de Puerto Salgar (Cundinamarca). |
| ⚠ | Medio Magdalena | Cuenca del río Negro | Crecientes súbitas del río Negro y sus aportantes, se recomienda especial atención en los ríos Bunque, Contador, Guaguaqui, Las Cañas, Moras, Negro, Tobia, Villeta, y las quebradas Agua Clara, Amarilla, Furatena, Honduras, La Chorrera, La Negra, La Papaya, Las Margaritas, Reyes y Retama. Especial atención en los municipios de Caparrapí, Guaduas, La Peña, La Vega, Nimaima, Pacho, Quebradanegra, San Francisco, Sasaima, Supatá, Tobia, Útica, Villeta, Villagómez y Yacopí (Cundinamarca). |
| ⚠ | Medio Magdalena | Directos al Magdalena Medio entre ríos Negro y Carare | Probabilidad de crecientes súbitas en los directos al Medio Magdalena entre los ríos Negro y Carare, especialmente en los ríos Guaguaqui y Ermitaño, y el caño Loco. Se recomienda especial atención en el municipio de Puerto Boyacá (Boyacá). |

***Ilustración 5.*** Alerta Hidrológica del 30 de octubre de 2025. Fuente: IDEAM.

| ALERTA | SITIOS PARA LOS CUALES SE GENERA LA ALERTA |
|---|---|
| ⚠ | ANTIOQUIA : Alejandría, Carolina, Dabeiba, Gómez Plata, Mutatá, San Carlos, San Rafael, San Roque, Tarazá, Urrao, Valdivia, Yolombó.<br>BOYACÁ : Cubará.<br>CALDAS : Norcasia, Samaná, Victoria.<br>CUNDINAMARCA : Medina.<br>HUILA : San Agustín.<br>NORTE DE SANTANDER : El Tarra, Sardinata, Teorama, Tibú, Toledo.<br>SANTANDER : Contratación, Mogotes, Sabana de Torres, Simacota, Zapatoca.<br>TOLIMA : San Sebastián de Mariquita. |
| ⚠ | ANTIOQUIA : Abejorral, Angostura, Anorí, Apartadó, Argelia, Barbosa, Bello, Briceño, Cocorná, Copacabana, Cáceres, Donmatías, Ebéjico, El Carmen de Viboral, Fredonia, Frontino, Girardota, Granada, Guarne, Ituango, Maceo, Medellín, Murindó, Nariño, Puerto Berrío, Puerto Nare, Puerto Triunfo, Remedios, San Francisco, San Luis, San Pedro de Los Milagros, Santo Domingo, Sonsón, Sopetrán, Vegachí, Yalí.<br>BOYACÁ : Campohermoso, Chinavita, La Victoria, Otanche, Puerto Boyacá, Quípama, Ramiriquí, San José de Pare, San Luis de Gaceno, Santa María, Zetaquira.<br>CALDAS : Anserma, Filadelfia, La Dorada, Marquetalia, Pensilvania.<br>CUNDINAMARCA : Guaduas, Paratebueno, Ubalá, Yacopí.<br>HUILA : Aipe, Neiva.<br>NORTE DE SANTANDER : Convención, El Carmen, Hacarí, Ocaña, San Calixto, Pamplona.<br>QUINDÍO : Salento.<br>RISARALDA : Santa Rosa de Cabal.<br>SANTANDER : Betulia, Bolívar, Bucaramanga, Cimitarra, Concepción, El Peñón, Enciso, Girón, La Paz, Landázuri, Lebrija, San Vicente de Chucurí, Sucre, Vélez.<br>TOLIMA : Ataco, Carmen de Apicalá, Cunday, Honda, Icononzo, Melgar, Planadas, Prado, Purificación, San Luis, Suárez, Villarrica. |

***Ilustración 6.*** Alerta deslizamiento del 30 de octubre de 2025. Fuente: IDEAM.

3. El 30 de octubre de 2025 se presentó un movimiento en masa de gran magnitud en el sector Zarandas de la Transversal del Carare (Ruta 6208 – Landázuri – Barbosa), que afectó de manera significativa la infraestructura vial nacional en el tramo comprendido entre los PR 26+0000 y 31+0000 de la vía 6208. Este evento generó restricciones severas en la transitabilidad entre los municipios de Landázuri y Vélez, ocasionando la pérdida total de la banca vial, trazado vial existente y la interrupción del paso vehicular, con impactos directos sobre el acceso a bienes y servicios esenciales de la comunidad tales como salud, abastecimiento y educación.

4. La emergencia se presentó en el marco de la temporada de lluvias del segundo semestre de 2025, caracterizada por una saturación elevada de los suelos y múltiples afectaciones a la red vial nacional. Sin embargo, las condiciones de remoción en masa que se desencadenaron en el sector Zarandas superaron los patrones normales de inestabilidad geotécnica propios de la región, al tratarse de un colapso progresivo de gran magnitud que no había sido reportado ni previsto en las inspecciones ordinarias de mantenimiento. Estas condiciones geotécnicas

extremas superaron los umbrales usuales de saturación y estabilidad registrados para la zona, lo que evidencia el carácter excepcional del fenómeno.

5. La Dirección Territorial Santander del Instituto Nacional de Vías – INVIAS reportó la emergencia a través de su contrato de interventoría No. 3283 de 2024, cuyo objeto es *"INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, AMBIENTAL, SOCIAL Y JURÍDICA DE LA OPERACIÓN VIAL DE LA RUTA 45A, TRAMO 45A04, ZIPAQUIRÁ – UBATÉ; TRAMO 45A05, UBATE - CHIQUINQUIRA PR 0+000 AL PR 42+530 INCLUYENDO LOS TRAMOS 45ACNB, 45ACND Y 45ACNC (SECTOR 1); GESTIÓN VIAL INTEGRAL DE RUTA 45A, TRAMO 45A05, CHIQUINQUIRA – PUENTE NACIONAL PR 42+530 AL PR 89+340 INCLUYENDO EL TRAMO 45ABYB; TRAMO 45A06, PUENTE NACIONAL – SAN GIL ; TRAMO 45A07, SAN GIL - BUCARAMANGA; TRAMO 45AST08, FLORIDABLANCA - PALENQUE ; TRAMO 45A08, RIO NEGRO – SAN ALBERTO PR 18+000 AL PR 93+654 (SECTOR 2) Y MANTENIMIENTO VIAL DE LA RUTA 62, TRAMO 6207 CRUCE PUERTO ARAUJO – LANDÁZURI; TRAMO 6208, LANDAZURI – BARBOSA; TRAMO 6209, BARBOSA – TUNJA, INCLUYENDO EL TRAMO 62STA (SECTOR 3).";* quienes verificaron la magnitud de la afectación y la necesidad de realizar una evaluación técnica inmediata.

6. Asimismo, diversos medios de comunicación locales y regionales difundieron imágenes y reportes del colapso de la banca y de la imposibilidad de tránsito vehicular, lo que evidenció la gravedad y el carácter sobreviniente del evento.

7. Como consecuencia directa del movimiento en masa ocurrido el 30 de octubre de 2025 y de las condiciones de inestabilidad que comprometieron la seguridad de los usuarios, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, mediante Resolución No. 04692 del 1° de noviembre de 2025, ordenó el cierre total de la vía Landázuri – Barbosa, Ruta Nacional 6208, entre los PR 26+0000 y 31+0000, en el Departamento de Santander.

8. La decisión se sustentó en los informes técnicos y memorandos remitidos por la Dirección Territorial Santander, los cuales describieron la existencia de un movimiento en masa activo y progresivo en el sector Zarandas, el cual comprometía la estabilidad de la vía y representaba riesgo para los usuarios y las comunidades aledañas.

9. El informe de interventoría titulado *"Ruta 6208"* incluyó registro fotográfico de la afectación y advirtió que el fenómeno de remoción en masa afectaba la continuidad de la vía existente, recomendando el cierre total del tramo entre los PR 26+0000 y 31+0000 como medida inmediata de seguridad.

10. La resolución de cierre dispuso que el cierre se mantendría hasta tanto se adelanten y concluyan las obras que permitan superar la condición de emergencia y garantizar la seguridad vial y se acompañó de la sugerencia de rutas alternas de carácter provisional, entre ellas el recorrido Landázuri – Cimitarra – Puerto Araujo – Troncal del Magdalena – Cruce La Fortuna – Lebrija – Bucaramanga – RN 45A, el cual incrementa el tiempo de desplazamiento en aproximadamente ocho (8) 04692 respecto al tránsito habitual. No obstante, tales alternativas no garantizan la continuidad funcional del servicio público de transporte ni sustituyen la conectividad de la Transversal del Carare, lo que reafirma el carácter extraordinario, sobreviniente y de urgencia de la situación

11. Ante la magnitud de los hechos, el Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres (CMGRD) del municipio de Vélez, Santander, sesionó para analizar los impactos ocasionados por los eventos ocurridos en las veredas aledañas a la ruta 62 Vélez–Landázuri, que dejaron como resultado la pérdida total de banca en varios tramos de la vía transversal del Carare, el colapso de una torre de energía de alta tensión y la incomunicación de aproximadamente dieciocho (18) veredas pertenecientes a los municipios de Vélez y Landázuri.

12. En dicha sesión, el CMGRD, mediante Acta No. 013 del 30 de octubre de 2025, emitió concepto previo favorable para la declaratoria de calamidad pública, considerando la gravedad de la situación y los riesgos inminentes que amenazaban la integridad de la población y la continuidad de la conectividad regional.

13. Con fundamento en la anterior recomendación, el alcalde Municipal de Vélez expidió el Decreto No. 0117 del 30 de octubre de 2025, mediante el cual se declaró la situación de calamidad pública en el municipio, al evidenciarse la necesidad urgente de adoptar medidas de intervención, prevención y mitigación orientadas a restablecer la movilidad, proteger la vida y bienes de los habitantes, y atender las afectaciones derivadas de la emergencia.

14. El decreto dispuso además la elaboración y ejecución de un Plan de Acción Específico (PAE) para la rehabilitación y recuperación de las áreas afectadas, orientado al restablecimiento de la movilidad y la funcionalidad del corredor vial comprometido, así como la coordinación interinstitucional entre el municipio, el INVIAS y las demás entidades competentes, bajo el principio de precaución, complementariedad y concurrencia. Finalmente, el acta del CMGRD y el PAE fueron incorporados como parte integral del acto administrativo que formalizó la declaratoria.

15. Conforme al Formato Consolidado de Evaluación de Daños y Análisis de Necesidades – EDAN, se estableció que el evento correspondió a un movimiento en masa de gran magnitud, con un área afectada aproximada de 250 hectáreas, ubicado entre las coordenadas 6°7’39.342” N - 73°41’27.774” W / 6°6'36.528" N – 73°41'56.898" W, en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000. El documento calificó el evento como activo, señalando la existencia de riesgo de nuevos desprendimientos, pérdida de banca vial y afectaciones sobre accesos rurales y drenajes.
16. El EDAN registró la pérdida total de la vía en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, a la altura de la vereda La Hélida, con cierre total de la carretera nacional. Como necesidades prioritarias, se indicó el restablecimiento de la vía principal, la generación y mantenimiento de rutas alternas, así como la utilización de maquinaria amarilla, volquetas, pasos provisionales y señalización para garantizar el acceso a las comunidades afectadas.
17. El informe también reportó la afectación de 40 familias (160 personas) y la interrupción de servicios básicos esenciales como energía eléctrica, acueducto y saneamiento básico, derivadas de la obstrucción de la vía y los deslizamientos en la zona.
18. Este diagnóstico sirvió como insumo técnico base para la formulación del Plan de Acción Específico (PAE) y fundamentó la asignación de responsabilidades al INVIAS dentro de las líneas FRT16, FRT17 y FAR2 del plan, referidas a la evaluación de daños, rehabilitación de vías nacionales y ejecución de obras de arte necesarias para la conectividad del territorio.
19. Es así como, en cumplimiento del Decreto No. 117 del 30 de octubre de 2025, mediante el cual se declaró la calamidad pública en el municipio de Vélez, se estructuró y aprobó el Plan de Acción Específico (PAE) para la atención, rehabilitación y recuperación temprana de las zonas afectadas por los deslizamientos y pérdida de banca ocurridos en las veredas aledañas a laRuta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000. El documento, adoptado en sesión del Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres (CMGRD), definió una hoja de ruta de carácter obligatorio para todas las entidades públicas y privadas involucradas en la atención de la emergencia.
20. Dentro de las líneas de intervención, según se extrae del texto del PAE del CMGRD asignó al Instituto Nacional de Vías – INVIAS responsabilidades específicas en las fases de rehabilitación y recuperación temprana, orientadas a:

    - *Gestiones para el restablecimiento del tránsito vehicular en las vías principales (FRT16).*
    - *La habilitación de vías alternas y limpieza del material deslizado, con el fin de restablecer la comunicación terrestre entre Vélez y Landázuri (FRT17).*
    - Dentro del componente de infraestructura vial, se dispuso que la Secretaría de Planeación y el CMGRD debían gestionar ante el Instituto Nacional de Vías – INVIAS la ejecución de acciones orientadas a:
        - Las acciones de estabilización de taludes y control de erosión (FRT22), así como en la ejecución de obras de intervención y construcción de obras de arte para restablecer la conectividad (FAR2), en articulación con la Administración Municipal y el Ministerio de Transporte[3].

## III. SITUACIÓN DE CALAMIDAD DECRETADA POR ENTES TERRITORIALES.

El 30 de octubre de 2025, mediante el Decreto No. 0117 el Municipio de Vélez (Santander) declaró la situación de calamidad pública en su territorio, como respuesta a la emergencia generada por el movimiento en masa ocurrido en el sector Zarandas de la ruta nacional 6208 (Landázuri – Barbosa), el cual ocasionó la pérdida total de la banca vial entre los PR 26+0000 y 31+0000, graves afectaciones en la infraestructura de la Transversal del Carare y la incomunicación de aproximadamente dieciocho (18) veredas de los municipios de Vélez y Landázuri.

La declaratoria se fundamentó en el informe técnico presentado por el Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres (CMGRD) durante la sesión extraordinaria del mismo 30 de octubre de 2025, según consta en el Acta No. 013, en la cual se verificó la magnitud de las afectaciones y la necesidad de adoptar medidas urgentes de intervención. En esa

[3] PAE del Consejo Municipal del Gestión del Riesgo de Vélez - Santander, según acta del 30 de octubre del 2025

sesión se emitió concepto previo favorable para la declaratoria, en atención a la amenaza inminente sobre la vida, la integridad y la movilidad de la población.

El Decreto 0117 de 2025 reconoció la afectación severa de la red vial municipal y nacional como consecuencia del evento geotécnico, y ordenó la adopción inmediata de medidas extraordinarias de respuesta, incluyendo la elaboración y ejecución de un Plan de Acción Específico (PAE) para la rehabilitación y recuperación de las zonas afectadas, así como la articulación interinstitucional con entidades del orden departamental y nacional, entre ellas el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, el Ministerio de Transporte y la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres – UNGRD.

Desde el punto de vista jurídico, el Decreto Municipal No. 0117 de 2025 constituye un acto administrativo previo a la declaratoria de urgencia manifiesta, conforme a lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 55 de la Ley 1523 de 2012. Dicho acto acredita la existencia de una situación excepcional, sobreviniente e imprevisible, que demanda intervención inmediata por parte de las autoridades competentes, activando los principios de subsidiariedad, concurrencia y complementariedad del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SNGRD).

En consecuencia, el Decreto No. 0117 de 2025 no solo representa la respuesta jurídica inicial a la emergencia, sino que constituye el fundamento fáctico que acredita la existencia de una emergencia para la actuación posterior del INVIAS, en su condición de entidad nacional competente sobre la red vial primaria, para adoptar medidas de intervención directa que permitan conjurar los efectos del desastre y restablecer la conectividad segura la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000.

## IV. CONCEPTO CONTRATISTA DE INTERVENTORÍA Y LA ADMINISTRACIÓN DE MANTENIMIENTO VIAL

En desarrollo del seguimiento técnico a las vías nacionales a cargo de la Dirección Territorial Santander, el Contratista de Interventoría Velnec S.A., mediante el contrato No. 3283 de 2024, elaboró un informe fechado el 30 de octubre de 2025, en el cual reportó la ocurrencia de un movimiento en masa de gran magnitud entre los PR 27+000 y PR 29+000 de la Ruta Nacional 6208 (Landázuri – Barbosa), que afectó la totalidad de la banca vial y ocasionó el cierre total del corredor, dejando incomunicados los municipios de Landázuri y Vélez.

El documento técnico describió la pérdida completa de la estructura de la vía y los riesgos asociados a la estabilidad del terreno, señalando que la emergencia comprometía no solo la infraestructura vial sino también la seguridad de los ciudadanos que transitan por la zona. En consecuencia, la interventoría solicitó la pronta intervención del INVIAS para evaluar la situación y determinar las acciones inmediatas a seguir.

Posteriormente, el Administrador Vial Grupo 3 Lote 2 (Consorcio SMA Ingenieros), en cumplimiento del Contrato 2016 de 2024, presentó informe complementario fechado el 6 de noviembre de 2025, en el que confirmó que el movimiento en masa comprometió aproximadamente 300 hectáreas y provocó daños irreparables en la estructura de la vía, afectando el pavimento, los muros de contención, las alcantarillas y demás obras de drenaje. El documento precisa que el terreno continúa desplazándose hacia la ladera inferior del río Quirata, asociado a una falla geológica activa, lo que mantiene la inestabilidad general del sector.

Este reporte también deja constancia de que el contratista participó junto con la comisión técnica del INVIAS, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), la Gobernación de Santander y la Alcaldía de Vélez, en la visita de campo en la que se verificó la magnitud del daño, corroborando la pérdida total de la banca y el cierre definitivo del corredor.

En conclusión, los informes de la interventoría y del administrador vial constituyen el soporte técnico inmediato y directo que fundamentó la solicitud elevada por la Dirección Territorial Santander a la Dirección Técnica y de Estructuración del INVIAS, la cual derivó en la expedición de la Resolución No. 04692 del 1° de noviembre de 2025, mediante la cual se ordenó el cierre total de la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, hasta tanto se superen las condiciones de emergencia.

Documento que hace parte de este acto administrativo.

## V. CONCEPTOS DE LA DIRECCIÓN TERRITORIAL SANTANDER

Con posterioridad al reporte de la emergencia de La Dirección Territorial Santander del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, el cual se hizo a través de su contrato de interventoría No. 3283 de 2024, el 6 de noviembre de 2025, la Dirección Territorial Santander del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, por intermedio de memorando No. 2025I-VSAN-088961, con alcance

2025I-VSAN-089946: el cual se remite el informe técnico y jurídico elaborado por el ingeniero Carlos Hernando Cardozo Tabares y suscrito por la Directora Territorial (E), ingeniera Liliana Ivonne Orjuela Díaz, presentó ante la Subdirección de Gestión del Riesgo el informe de emergencia por cierre total de la Ruta Nacional 6208 (Landázuri – Barbosa), solicitando el análisis técnico-jurídico para la eventual declaratoria de urgencia manifiesta.

El documento describe que la emergencia se originó el 30 de octubre de 2025, a causa de un movimiento en masa de gran magnitud ocurrido entre los PR 27+300 y PR 29+400, el cual provocó la pérdida total de la banca, afectando aproximadamente 300 hectáreas en jurisdicción del municipio de Vélez, Santander, e impidiendo completamente la comunicación terrestre entre Landázuri y Vélez.

La Dirección Territorial Santander (DTSAN) precisó que la información fue reportada por el Consorcio SMA Infraestructura (AMV G3 L2), contratista de la Administración Vial Grupo 3 Lote 2, y anexó el Informe No. 141-INV-450-2263, junto con registro fotográfico de los daños. El análisis técnico concluyó que la remoción en masa mantiene la incomunicación y representa un alto riesgo de agravamiento del daño y de afectación a la seguridad vial.

En el aspecto contractual, la DTSAN explicó que el Contrato No. 2016 de 2024 (Consultoría de Administración Vial – AMV G3 L2) no tiene alcance para la ejecución de obras de emergencia, por cuanto su objeto se limita a la gestión, supervisión y reporte técnico-operativo. De esta forma, las acciones de remoción de material, mitigación y recuperación funcional del corredor vial se encuentran por fuera de las capacidades contractuales vigentes, lo que imposibilita atender el evento con los instrumentos existentes.

En consecuencia, la Dirección Territorial Santander remitió la documentación a la Subdirección de Gestión del Riesgo mediante el memorando No. 2025I-VSAN-088961 del 6 de noviembre de 2025, solicitando de manera formal que se priorizara la atención de la emergencia y se adelantara el trámite administrativo y contractual correspondiente para la ejecución de las obras necesarias y mitigación del riesgo, conforme a las competencias de la Subdirección.

El informe territorial concluye que el cierre total de la Ruta Nacional 6208 entre los PR 27+300 y PR 29+400 configura una situación de fuerza mayor que amenaza la continuidad del servicio público esencial de transporte y compromete la seguridad de los usuarios, requiriendo intervención inmediata mediante un procedimiento contractual excepcional.

Estos conceptos de la Dirección Territorial Santander constituyen el soporte técnico y administrativo que da origen a la actuación del Nivel Central del INVIAS y sustentan la procedencia de la declaratoria de urgencia manifiesta para atender el evento de movimiento en masa ocurrido en el sector Zarandas de la Ruta Nacional 6208.

Igualmente, mediante memorando 2025I-VSAN-089946, como alcance al radicado No. 2025I-VSAN-088961, la Dirección Territorial Santander informó que no cuenta con contratos de monto agotable vigentes que permitan la destinación de recursos para la atención inmediata de la emergencia en la Ruta Nacional 6208, precisando que la magnitud de la afectación y la inversión requerida superan la capacidad presupuestal y contractual de la Territorial**.**

El documento reitera que la atención de la emergencia en la Transversal del Carare está fuera del alcance operativo y financiero de los instrumentos bajo su supervisión, y solicita priorizar la intervención del Nivel Central, proponiendo como mecanismo idóneo la declaratoria de urgencia manifiesta para habilitar la contratación directa de las obras necesarias y garantizar la seguridad vial y la continuidad del servicio público de transporte.

Documento que hace parte integran de este acto administrativo.

## VI. ANALISIS DE LOS CONTRATOS EXISTENTES EN EL ÁREA

De conformidad con lo previsto en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993, uno de los requisitos esenciales para la procedencia de la urgencia manifiesta es demostrar que la situación no puede ser atendida a través de los procedimientos ordinarios de contratación ni mediante instrumentos contractuales ya existentes. Para sustentar esta condición, es necesario realizar una verificación técnica, jurídica y presupuestal tanto de los contratos vigentes en el área directamente afectada como de aquellos que se encuentren en el área de influencia.

Esta revisión encuentra además fundamento en el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012, que impone a las entidades públicas la obligación de identificar los recursos disponibles y las capacidades contractuales existentes en las zonas afectadas y su entorno, con el fin de articular una respuesta eficaz frente a situaciones de emergencia, desastre o calamidad pública.

En cumplimiento de dicho marco normativo, y conforme al procedimiento MRPI-PR-1 “Atención de Emergencias” del Instituto Nacional de Vías, la Subdirección de Gestión del Riesgo inició el trámite previsto en su numeral 6, consistente en

la verificación de la existencia y alcance de contratos en ejecución que pudieran atender la emergencia. En desarrollo de este procedimiento, se elevaron las siguientes consultas oficiales:

i. Mediante memorando No. 2025I-VBOG-088825 del 6 de noviembre de 2025 la Subdirección de Gestión del Riesgo, solicitó información a la la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales sobre contratos de obra o interventoría vigentes en el área de afectación (Ruta Nacional 6208, PR 26+0000 a 31+0000). Como respuesta esta Subdirección, con memorando No. 2025I-VBOG-090546 del 11 de noviembre de 2025, informó que tenía un contrato de obra en el área de influencia, tal como se indicará en el numeral 6.2.

ii. Mediante memorando No. 2025I-VBOG-089192 del 7 de noviembre de 2025, la Subdirección de Gestión del Riesgo solicitó a la Subdirección de Vías Regionales información sobre contratos de obra o interventoría vigentes en el área de afectación (Ruta Nacional 6208, PR 26+0000 a 31+0000) y en su área de influencia. Mediante respuesta 2025I-VBOG-089426, esta Subdirección manifestó que "*Verificadas las bases de datos de esta dependencia, se evidencia que la Subdirección de Vías Regionales NO ostenta la calidad de ordenación del gasto en contratos adjudicados, celebrados o en ejecución, de obra e interventoría, en el área de influencia afectación (artículo 84 de la Ley 1523 del 2012) donde ocurrió la emergencia - Ruta Nacional 6208, sector Zarandas – Transversal del Carare"*

iii. Mediante memorando No. 2025I-VBOG-092406 del 18 de noviembre de 2025, la SGR con la finalidad de identificar contratos en curso que pudieran cubrir el corredor Landázuri–Barbosa o sus zonas adyacentes, elevó requerimiento a la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras Nacionales, quien, a través de memorando 2025I-VBOG-092551; informó que existían dos contratos de obra en el área de intervención y uno en el área de influencia, tal como se señalará en los numerales 6.1. y 6.2.

Estas solicitudes de información constituyen el insumo esencial para el análisis de procedencia de la urgencia manifiesta, ya que permiten establecer si el INVIAS cuenta o no con contratos vigentes con alcance técnico, financiero y jurídico suficiente para ejecutar obras de mitigación y restablecimiento en el sector afectado.

El presente capítulo se desarrollará en los apartados (6.1) Contratos identificados en el área de afectación directa y (6.2) Contratos identificados en el área de influencia, una vez se reciban las respuestas formales de las subdirecciones requeridas.

### 6.1 Contratos identificados en el área de afectación:

En el área directamente impactada por la emergencia ocurrida en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras (SGIC), mediante memorando 2025I-VBOG-092551 del 18 de noviembre de 2025, identificó la existencia de dos (2) contratos de obra vigentes en el área de afectación directa, los contratos No. 3226-2024 y 1636-2025, y sus respectivas interventorías Nos. 3283-2024 y 1708-2025.

No obstante, dicha Subdirección, en su calidad de unidad ejecutora, descartó expresamente los contratos antes descritos para atender a situación de emergencia, por las siguientes razones:

(..)

*"…Respecto a los contratos en el área de afectación:*

- ✓ *El Contrato de Obra 3226 de 2024, suscrito con la **UNIÓN TEMPORAL VIAL DEL NORTE**, se encuentra financiado con los rubros C-2401-0600-41 el cual es de destinación específica de inversión para la Ruta Nacional 45A – Troncal Central, y por el rubro C-2401-0600-95 el cual es de destinación específica de inversión para la Ruta Nacional 62 – Transversal del Carare, cuyo objeto es "OPERACIÓN VIAL DE LA RUTA 45A, TRAMO 45A04, ZIPAQUIRÁ – UBATÉ; TRAMO 45A05, UBATE - CHIQUINQUIRA PR 0+000 AL PR 42+530 INCLUYENDO LOS TRAMOS 45ACNB, 45ACND Y 45ACNC (SECTOR 1); GESTIÓN VIAL INTEGRAL DE RUTA 45A, TRAMO 45A05, CHIQUINQUIRA – PUENTE NACIONAL PR 42+530 AL PR 89+340 INCLUYENDO EL TRAMO 45ABYB; TRAMO 45A06, PUENTE NACIONAL – SAN GIL ; TRAMO 45A07, SAN GIL - BUCARAMANGA; TRAMO 45AST08, FLORIDABLANCA - PALENQUE ; TRAMO 45A08, RIO NEGRO – SAN ALBERTO PR 18+000 AL PR 93+654 (SECTOR 2) Y MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN, ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS Y OBRAS DE EMERGENCIA DE LA RUTA 62, TRAMO 6207 CRUCE PUERTO ARAUJO – LANDÁZURI; TRAMO 6208, LANDAZURI – BARBOSA; TRAMO 6209, BARBOSA – TUNJA, INCLUYENDO EL TRAMO 62STA (SECTOR 3)."*

- ✓ *El Contrato de Obra 1636 de 2025, suscrito con el **CONSORCIO TRANSVERSAL DEL MAGDALENA MEDIO**, se encuentra financiado con el rubro C-2401-0600-95 el cual es de destinación específica de inversión para la Ruta Nacional 62 – Transversal del Carare, y su objeto es "MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS DE LA RUTA NACIONAL 62 – TRANSVERSAL DEL CARARE, TRAMO 6027 CRUCE PUERTO ARAUJO – LANDÁZURI; TRAMO 6208, LANDÁZURI – BARBOSA; TRAMO 6209, BARBOSA - TUNJA".*

*Respecto del contrato en el área de influencia:*

- ✓ *El Contrato de Obra 1506 de 2025, suscrito con el **CONSORCIO GESTION INCOFEM 3**, se encuentra financiado con el rubro C-2401-0600-41, el cual es destinación específica de inversión para la Ruta Nacional 45A – Troncal Central, y su objeto es "OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACIÓN VIAL DE LA RUTA 45A, TRAMO 45A04, ZIPAQUIRÁ – UBATÉ; TRAMO 45A05, UBATE - CHIQUINQUIRA PR 0+000 AL PR 42+530 INCLUYENDO LOS TRAMOS 45ACNB, 45ACND Y 45ACNC (SECTOR 1); GESTIÓN VIAL INTEGRAL DE RUTA 45A, TRAMO 45A05, CHIQUINQUIRA – PUENTE NACIONAL PR 42+530 AL PR 89+340 INCLUYENDO EL TRAMO 45ABYB; TRAMO 45A06, PUENTE NACIONAL – SAN GIL INCLUYENDO EL TRAMO 62STA; TRAMO 45A07, SAN GIL - BUCARAMANGA; TRAMO 45AST08, FLORIDABLANCA - PALENQUE; TRAMO 45A08, RIO NEGRO – SAN ALBERTO PR 18+000 AL PR 93+654 (SECTOR 2)".*

*(…)*

**6.1.1 Contrato de obra No. 3226 de 2024:**

*Resulta importante destacar que el valor inicial del contrato es de $30.288.786.212 y se han realizado adiciones por valor de $16.563.457.572, equivalente al 50% del valor inicial, alcanzando así el límite legal previsto en el parágrafo artículo 40 de la Ley 80 de 1993. En consecuencia, no resulta jurídicamente viable efectuar nuevas adiciones que permitan ampliar su alcance técnico o financiero.*

*Específicamente para la Ruta Nacional 62, se cuenta con un valor total de inversión de $20.093.385.896, de los cuales se han ejecutado $15.187.668.020, quedando un saldo del $4.905.717.876 para terminar las obras programadas, acorde a los documentos que hacen parte de la justificación para la prórroga No. 4 del Contrato de Obra 3226 de 2024, en los cuales estableció que:*

*"(…)*

*La Subdirección de Gestión Integral de Carreteras, una vez efectuado el análisis del requerimiento solicitado por la UNION TEMPORAL VIAL DEL NORTE y avalado por la firma interventora VELNEC S.A., y con base en la documentación soporte allegada con la petición correspondiente a la prórroga N°4 y modificación N°4, considera justificada y viable conceder la prórroga por dos (2) meses a partir de la fecha de vencimiento actual del contrato, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2025; así mismo, el supervisor, en el marco de sus competencias, considera procedente la solicitud de prórroga y modificación del contrato 3226 de 2024.*

*Igualmente, teniendo en cuenta las actividades adicionales que fueron expuestas por parte de la UNION TEMPORAL VIAL DEL NORTE y avalado por la firma interventora VELNEC S.A., no imputables al contratista, se considera viable la redistribución de recurso, a fin de poder terminara las obras que se mencionan a continuación, las cuales se encuentran en ejecución:*

*(…)*

***RUTA 62 - TRANSVERSAL DEL CARARE***

- ✓ ***Ruta 6207 - PR31+440 al PR31+649:** Implementación de la solución del sector crítico en el Municipio de Cimitarra: se fundirá concreto para la terminación de la implementación de la solución del sector crítico.*
- ✓ ***Ruta 6207 - PR54+030 al PR54+070:** Reconstrucción de las vigas y tablero del puente sobre la Quebrada Seca en el Municipio de Landázuri: demolición de vigas, instalación de varillas de reforzamiento y fundida de vigas y tablero.*

- ✓ ***Ruta 62STA - PR00+000 AL PR02+000:*** *Reconstrucción de alcantarilla, conexión de filtros y construcción de cunetas, así como la terminación del mantenimiento periódico y la señalización y demarcación, en la variante del Municipio de Barbosa.*

***NOTA:*** *Es importante indicar que, con la prórroga solicitada, el contrato de obra 3226 de 2024 realizará únicamente las actividades descritas anteriormente para la Ruta Nacional 62; por lo tanto, la atención de emergencias, remoción de derrumbes, atención de sitios críticos, otras obras de ingeniería, sostenibilidad, atención de puentes, mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico distinto a los sectores mencionados anteriormente, serán atendidos por el contrato de obra No. 1636 de 2025.*

*(…)"*

*Cabe indicar que las obras mencionadas anteriormente, se encuentra en ejecución y cuentan con el siguiente avance:*

- ✓ ***Ruta 6207 - PR31+440 al PR31+649:*** *Avance del 50%.*
- ✓ ***Ruta 6207 - PR54+030 al PR54+070:*** *Avance del 20%.*
- ✓ ***Ruta 62STA - PR00+000 AL PR02+000:*** *Avance del 70%.*

### 6.1.2 Contrato de obra 1636 de 2025:

*El contrato dio inicio el site (07) de noviembre de 2025 y su fecha de terminación es el 31 de diciembre de 2025; sin embargo, si bien el contrato tiene dentro de su objeto la posibilidad de atender emergencias y se encuentra localizado en el corredor donde ocurrió el evento del 30 de octubre de 2025, ello no implica per se que sea un mecanismo idóneo, suficiente o disponible para asumir la magnitud de la emergencia presentada en el municipio de Landázuri.*

*En primer lugar, el contrato inició el 7 de noviembre de 2025 y tiene como fecha de terminación el 31 de diciembre del mismo año, lo cual supone un plazo extremadamente reducido y una programación orientada a ejecutar actividades ordinarias de mantenimiento periódico, remoción de derrumbes y atención de puntos críticos previamente identificados en su plan de trabajo.*

*Al momento de la ocurrencia del evento, el contratista se encontraba en fase inicial de despliegue operativo, organizando frentes y movilizando recursos para las actividades regulares, lo que limita de manera significativa su disponibilidad inmediata para asumir obras extraordinarias.*

*En segundo lugar, la 'atención de emergencias, prevista en el objeto contractual, se refiere a intervenciones puntuales y de alcance limitado, típicamente orientadas a remoción de derrumbes menores, reconformación básica de calzada o atención preliminar de sitios críticos que no impliquen grandes volúmenes de obra, ni intervenciones de estabilización de taludes a gran escala.*

*La emergencia del 30 de octubre de 2025 exige acciones de mayor envergadura -incluyendo obras de protección, reconstrucción de plataforma, estabilización estructural del talud y manejo masivo de materiales- que superan el alcance técnico y presupuestal previsto en este contrato.*

*En tercer lugar, la disponibilidad presupuestal y operativa del contrato debe destinarse a las actividades estructuradas en su objeto y plan de trabajo, sin perjuicio de que pueda atender emergencias menores dentro del mismo corredor.*

*Adicionalmente, al realizar una adición por el valor legal máximo permitido en el parágrafo artículo 40 de la Ley 80 de 1993, el contrato quedaría con un valor total de $11.029.085.845, el cual, teniendo en cuenta la magnitud de la emergencia, sería insuficiente para atenderla y adicionalmente no sería posible dar cumplimiento al objeto y alcance del contrato, el cual corresponde a la atención de la Ruta Nacional 62, la cual tiene una longitud de 200 km.*

**Consideraciones finales:**

*La magnitud del evento de Landázuri requiere una movilización inmediata y sostenida de maquinaria pesada, personal especializado y equipos adicionales que ningún de los contratos enunciados tiene la capacidad administrativa y técnica para atender la emergencia presentada.*

*El perfil de los profesionales solicitados en los procesos licitatorios que dieron origen a los contratos mencionados, no cuenta con los requisitos de experiencia general, específica y formación académica para atender una emergencia de la magnitud presentada.*

*Adicionalmente, según lo informado por la Subdirección de Gestión del Riesgo y, la visita técnica realizada por esta Subdirección, las condiciones actuales del sector y las afectaciones presentadas en la estructura de la vía y el suelo de soporte entre los PR PR 27+330 y 29+133 de la RN 6208, en jurisdicción del Municipio de Vélez, obligan a generar un paso alterno que sirva de variante, garantizando la operación en condiciones seguras, restituyendo la transitabilidad del sector; intervención que implica la elaboración de los estudios y diseños pertinentes, los cuales garantizarán, que en el desarrollo de las actividades para restituir la transitabilidad, no se generen desconfinamientos en zonas susceptibles de movimientos en masa; actividades que exceden el alcance técnico, presupuestal y operativo de los contratos referidos.*

*En consecuencia, aunque el contrato de obra 3226 de 2024 y el contrato de obra 1636 de 2025 se encuentra en el área de influencia y contiene cláusulas de atención de emergencias, no constituyen un mecanismo idóneo ni suficiente para atender la emergencia del 30 de octubre de 2025, debido a las limitaciones técnicas, administrativas, financieras y operativas de su objeto y la magnitud de las obras requeridas."*

*(…)*

(Subrayado fuera del texto)

Con base en el análisis detallado de los contratos de obra vigentes en laRuta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, se concluye que ninguno de ellos cuenta con la capacidad técnica, operativa, administrativa ni presupuestal suficiente para atender las obras extraordinarias derivadas del movimiento en masa ocurrido el 30 de octubre de 2025.

El contrato 3226 de 2024, además de haber alcanzado el límite legal de adición previsto en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, presenta antecedentes de dificultades en la ejecución y limitaciones en la movilización de recursos, lo cual restringe su posibilidad de respuesta inmediata ante una emergencia de gran magnitud. Por su parte, el contrato 1636 de 2025, aunque contempla en su objeto la atención de emergencias, inició su ejecución apenas el 7 de noviembre de 2025, cuenta con un plazo contractual reducido y una programación enfocada en actividades ordinarias de mantenimiento, lo que impide destinar sus recursos y capacidades a intervenciones extraordinarias.

Las obras requeridas para restablecer la conectividad en el sector afectado, entre ellas la estabilización estructural de taludes, la recuperación y rehabilitación de la plataforma vial existente y las intervenciones necesarias para asegurar la continuidad funcional del corredor, demandan una capacidad técnica, logística y financiera que supera ampliamente el alcance de los contratos en curso. En consecuencia, y considerando que la magnitud del evento exige una respuesta inmediata y coordinada, no existen mecanismos contractuales ordinarios que permitan atender adecuadamente la emergencia presentada en el municipio de Landázuri, por lo que resulta procedente recomendar la declaratoria de Urgencia Manifiesta por parte del Instituto Nacional de Vías, conforme a lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993.

### 6.2 Contratos identificados en el área de influencia:

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012, y en el marco del análisis de la imposibilidad de acudir a medios ordinarios para atender la emergencia vial generada en la ruta 6208, como se indicó previamente se solicitó a las subdirecciones del INVIAS información sobre los contratos vigentes en el área de influencia de los hechos.

- **Subdirección de Gestión Integral de Carreteras:**

Tal como se señaló en el numeral anterior, en el área directamente impactada por la emergencia ocurrida en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras (SGIC), mediante memorando No. 2025I-VBOG-092551 del 18 de noviembre de 2025, reportó un (1) contrato de obra adicional, junto con su interventoría, en el área de influencia -los contratos de obra No. 1506-2025 y de interventoría No. 1580-2025, correspondientes a la operación y mantenimiento integral de la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas y la Ruta 45A.

No obstante, dicha Subdirección, mediante memorando 2025I-VBOG-092551, en su calidad de unidad ejecutora, descartó expresamente el contrato antes descrito para atender a situación de emergencia, por las siguientes razones:

> *"Teniendo en cuenta lo anterior, se procede enunciar solamente las generalidades de los contratos de obra 3226 de 2024 y 1636 de 2025, máxime cuando el* ***Contrato de Obra 1506 de 2025*** *tiene fecha de terminación del 31 de diciembre de 2025 y se encuentra* ***financiado con recursos del C-2401-0600-41, el cual es destinación específica de inversión para la Ruta Nacional 45A – Troncal Central****, teniendo que adelantar el Servicio de Atención al Usuario (SAU) y el mantenimiento periódico, así como la atención de emergencias y de puntos críticos de la Ruta Nacional 45A, entre el Municipio de Zipaquirá (Cundinamarca) hasta el Municipio de San Alberto (Cesar), pasando por los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander, Norte de Santander y Cesar, en una longitud de 515 km, lo que implica que el* ***CONSORCIO GESTION INCOFEM 3****, vea limitada de forma sustancial su capacidad técnica y logística para incrementar y movilizar maquinaria, equipos y personal en condiciones de inmediatez.*
>
> *(subraya fuera del texto)*

En consecuencia, aunque el Contrato de Obra 1506 de 2025 se encuentra en el área de influencia del evento, su objeto contractual, la destinación específica de sus recursos y la amplia extensión territorial que atiende -superior a 500 km en varios departamentos- restringen de manera significativa su capacidad operativa para movilizar personal y maquinaria hacia el sector afectado. Por tanto, este contrato no constituye un instrumento disponible ni adecuado para atender la emergencia presentada en el municipio de Landázuri, dado que su ejecución está orientada a la operación y mantenimiento ordinario de la Ruta Nacional 45A, sin posibilidad real de redireccionar recursos hacia la Ruta Nacional 6208 ni asumir intervenciones extraordinarias dentro del marco legal y presupuestal vigente.

- **Subdirección de Modernización de Carreteras:**

En respuesta, la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales, mediante memorando No. 2025I-VBOG-090546 del 11 de noviembre de 2025, informó que no cuenta con contratos en ejecución dentro del área de afectación directa de la emergencia ocurrida en el corredor vial 6208, tramo Landázuri – Vélez, correspondiente a la Transversal del Carare.

No obstante, indicó la existencia de un contrato vigente en el área de influencia, identificado como Contrato de obra No. 0989 de 2021, suscrito con el Consorcio MHC 063 (conformado por MHC Ingeniería y Construcción de Obras Civiles S.A.S. y Mario Huertas Cotes), cuyo objeto corresponde al "Mejoramiento mediante la construcción, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible de la Ruta de los Comuneros (Zipaquirá – Barbosa – Bucaramanga; Girón – Piedecuesta)", en el marco del programa de obra pública *"Vías para la Legalidad y la Reactivación – Visión 2030"*.

Si bien este contrato tiene cobertura parcial en el departamento de Santander, su alcance geográfico no incluye el tramo Landázuri – Vélez, ni los puntos críticos comprendidos entre los PR 26+000 y PR 31+000 donde se produjo el movimiento en masa. Además, la Subdirección precisó que actualmente el contratista ejecuta actividades de mantenimiento previamente programadas por valor de $3.500 millones, que deben culminarse dentro de la presente vigencia (hasta el 3 de diciembre de 2025), y que la interventoría únicamente dispone de $350 millones para el seguimiento del contrato hasta el 31 de diciembre de 2025.

En consecuencia, la Subdirección dejó constancia expresa de que no se cuenta con recursos disponibles para atender la emergencia, ni con cobertura técnica o logística suficiente para realizar intervenciones inmediatas en el corredor Landázuri – Vélez.

Aun si el contrato contempla actividades de mantenimiento o atención de puntos críticos, dicha facultad solo puede ejercerse dentro de los límites del objeto contractual y con recursos efectivamente disponibles. En tal sentido, intervenir en la zona afectada de la Ruta 6208 excedería los alcances legales y contractuales del proyecto, comprometiendo los principios de planeación, legalidad y destinación específica del gasto público.

Por tanto, se concluye que el contrato No. 0989 de 2021 no puede ser utilizado legal, técnica ni financieramente para conjurar la emergencia evidenciada en el tramo Landázuri – Vélez, por cuanto no cumple con los requisitos materiales, presupuestales ni geográficos exigidos para ello.

### 6.3 Apreciaciones técnico-jurídicas frente a los contratos identificados en el área de afectación e influencia de la Subdirección de Gestión del Riesgo:

Según se extrae del concepto técnico del Subdirector de Gestión del Riesgo del 18 de noviembre del 2025, se tiene que:

***(...)***

- *De acuerdo con la definición de los alcances técnicos, jurídicos y presupuestales de los contratos viales presentes en el área de influencia del sitio de emergencia entre los PR26+000 y PR31+000 de la ruta 6208, que hace parte de la Transversal del Carare, entre los municipios de Landázuri y Barbosa en contraste con los alcances requeridos para la solución de la atención de emergencia en esta zona, que involucra una paso alterno con una longitud cercana o superior a 4km, no es posible solventarlos, dada la magnitud, complejidad y presupuestos requeridos para tal fin.*

  *Los contratos existentes están enfocados en atenciones menores en los corredores viales, cuya logística, personal y recursos, son muy limitados frente a las necesidades de intervención en la zona, la cual requiere profesionales especializados de alta experiencia, así como la estructura técnica y financiera que soporte el desarrollo de un proyecto de cerca de $180.000.000.000 de pesos.*

  *Teniendo en cuenta los aspectos referenciados, no es viable adelantar la atención de la emergencia en la zona, bajo los contratos existentes que tienen relación con el corredor vial en referencia.*

- *El evento de remoción en masa ocurrido en el sector Zarandas de la Transversal del Carare generó la pérdida total de la banca y afectaciones de la calzada, involucrando aproximadamente 5 km de la vía y comprometiendo un área cercana a las 300 hectáreas. Actualmente, no existe conectividad vial en el tramo afectado, debido a que la infraestructura fue destruida y los movimientos en masa continúan activos, impidiendo el tránsito vehicular y la ejecución segura de obras en el sitio.*

  *El análisis técnico evidencia que la rehabilitación in situ de la vía no resulta viable, dada la magnitud y extensión de este proceso, las condiciones geológicas y geotécnicas del terreno, y la alta susceptibilidad a la saturación y reactivación de los deslizamientos. Las medidas de estabilización requerirían una intervención prolongada, altamente costosa y sin garantía de estabilidad a largo plazo, considerando además la posible influencia de condiciones de licuefacción sísmica y la complejidad hidrogeológica del sector.*

  *En consecuencia, el tramo afectado debe considerarse totalmente inhabilitado, y las acciones de atención deben orientarse hacia la evaluación de trazados alternos o soluciones viales que permitan restablecer la conectividad regional con criterios de estabilidad y sostenibilidad técnica.*

  *Teniendo en cuenta los aspectos referenciados, es necesario contar con un paso alterno que garantice el paso seguro y bajo los estándares requeridos a nivel de servicio, para este corredor vial de primer orden. En este sentido, la solución que se considera más acertada desde el punto de vista técnico y económico, corresponde con disponer y/o generar un paso alterno por el costado occidental de montaña que configura el flanco occidental del movimiento en masa, lo que permite ofrecer una solución vial sin influencia del deslizamiento presente, el cual esta activo y su área de acción su puede incrementar en los próximos días o semanas.*

  *Desde el punto de vista geológico, en este sector están presentes calizas fracturadas de la formación Tablazo en contrapendiente estructural, las cuales en principio, presenten condiciones más favorables de estabilidad frente a emplear el corredor vial en el otro flanco de la montaña, el cual como se ha referenciado, podría ver influenciada su estabilidad por la dinámica del movimiento en masa objeto de emergencia. Bajo este contexto, el paso alterno definido deberá permitir contar con las mejores condiciones de estabilidad en el área de interés, lo cual es de suma importancia ante una solución, dada la magnitud del área afectada por la emergencia.*

- *Con el objeto de garantizar de forma segura y apropiada el servicio de transporte en corto plazo entre las veredas y municipios afectados por la pérdida completa de la banca y afectaciones de la calzada en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas ( Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare, entre los PR26+000 y PR31+000, se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos:*

  - *Adelantar los estudios geológicos y geomorfológicos que permitan optimizar el paso alterno en el costado occidental de la montaña que configura el flanco occidental del movimiento en masa, de tal manera que*

*este trazado se ajuste u optimice en terrenos sin influencia del actual proceso de remoción en masa, limitando al máximo el paso por sectores inestables o potencialmente inestables.*

- *En el paso alterno, es necesario definir las obras que garanticen el tránsito seguro de vehículos y personas, mientras se adelantan los estudios y diseños de detalle, así como las obras definitivas que se precisen bajo estos soportes técnicos.*

*(…)*

Se puede concluir entonces que el mecanismo que satisface la necesidad de cumplir los fines de la contratación estatal y, en particular, acometer de manera inmediata las obras y servicios indispensables para conjurar y mitigar los riesgos generados por la emergencia actual, es la figura de la urgencia manifiesta. Este instrumento permite atender de forma inmediata los siniestros que hoy afectan a la comunidad de Landázuri y garantizar la recuperación mínima de la transitabilidad y la seguridad del corredor vial.

Se concluye que la figura de la urgencia manifiesta resulta procedente para la contratación de la obra definitiva requerida en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, en tanto que, dicha intervención constituye la única alternativa técnica capaz de restablecer la transitabilidad segura y conjurar los riesgos actuales generados por el movimiento en masa ocurrido el 30 de octubre de 2025.

Por lo anterior, la necesidad inmediata recae no en la ejecución instantánea de la obra cuyo desarrollo implica etapas técnicas propias de una solución permanente, sino en la decisión urgente de contratarla para evitar la prolongación del aislamiento, la agravación del daño, la continuidad del riesgo geotécnico y la afectación de la seguridad vial y de la población. La urgencia manifiesta se activa, entonces, porque el Estado debe adoptar de manera inmediata las medidas necesarias para conjurar la situación; y en este caso, la única medida técnicamente posible es la ejecución directa de la obra definitiva.

En consecuencia, la urgencia manifiesta permite adelantar, con carácter excepcional, la contratación de la solución estructural requerida para restablecer la conectividad del corredor, dada su condición indispensable, impostergable y estrictamente necesaria para enfrentar la emergencia actual y proteger a la comunidad de Vélez y los municipios de influencia.

## *VII. CONCEPTO DE LA SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN DEL RIESGO.*

El Subdirector de Gestión del Riesgo mediante concepto técnico puesto en conocimiento de la Dirección General del Instituto, mediante memorando interno 2025I-VBOG-092731, bajo los siguientes parámetros técnicos y jurídicos:

*(…)*

### *4. "ANTECEDENTES*

### *4.1. Puntos de emergencia reportados en la Ruta Nacional 6208*

*A lo largo del corredor vial Ruta 6208, Landázuri – Barbosa Transversal del Carare , se han identificado históricamente algunos sectores con afectaciones asociadas a procesos de inestabilidad geotécnica, denotando una alta susceptibilidad a proceso de remoción en masa. Estos puntos críticos fueron registrados y reportados dentro de las actividades de atención de emergencias viales por parte del INVIAS y corresponden a los identificados con los números 624, 626 y 711, entre los PR 0 +0000 al PR 16 +0100 los cuales se presentan georreferenciados sobre la vía como se puede identificar en la siguiente ilustración.*



***Ilustración 7. Movimiento en masa (ID: 624): PR 0 +0620 a PR 0 +0630***

*Este evento se presenta el 24 de diciembre del año 2023 asociado a un deslizamiento traslacional por saturación de materiales no consolidados durante altos periodos de escorrentía, el cual se extiende sobre la vía y conlleva a un cierre parcial con reducción de carriles.*



***Ilustración 8. Movimiento en masa registrado el 24 de diciembre de 2023.***
***(Fuente: Tomado de INFORME INDIVIDUAL EMERGENCIAS MMDTSantander202312231604).***

### *4.1.2. Movimiento en masa (ID: 626): PR 15 +0900 a PR 15 +0930*

*Este evento se presenta el 26 de diciembre del año 2023 asociado a un deslizamiento rotacional por saturación de materiales no consolidados durante altos periodos de escorrentía, dentro de los antecedentes de este sitio se ha considerado un movimiento en masa activo recurrente, lo que conllevó al cierre total de la vía.*



***Ilustración 9. Movimiento en masa registrado el 26 de diciembre de 2023.***

***(Fuente: Tomado de INFORME INDIVIDUAL EMERGENCIAS MMDTSantander202312231604).***

### *4.1.3. Movimiento en masa (ID: 711): PR 16 +0100 a PR 15 +0150*

*Este evento se presenta el 27 de abril del año 2024 asociado a un flujo de detritos, condicionado por procesos erosivos lo que a su vez genera la saturación de materiales no consolidados durante altos periodos de escorrentía; como medidas de atención de emergencia fue necesario el cierre total de la vía para el retiro del material con maquinaria.*

## *5. GEOLOGÍA REGIONAL*

*El sector comprendido entre los PR 29+133 y PR 27+330 de la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas ( Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare , se ubica en el flanco oriental de la Cordillera Oriental, dentro del denominado Bloque Santander. Esta región, caracterizada por una compleja configuración tectónica, presenta unidades litológicas del Cretácico correspondientes a las formaciones Rosablanca, Paja y Tablazo, compuestas por lutitas, limolitas y areniscas finas con intercalaciones arcillosas de alta plasticidad. Dichos materiales muestran alto grado de fracturamiento y meteorización, reduciendo su resistencia al corte y favoreciendo la ocurrencia de procesos de inestabilidad y erosión. En este contexto geológico–geomorfológico, se analizará el comportamiento climático registrado durante los últimos 15 días, atendiendo a su posible relación con los procesos de remoción en masa observados en el corredor.*

*La estratigrafía se extrae por medio del trabajo realizado por el Servicio Geológico Colombiano (SGC) en el año 2008 titulado "CARTOGRAFÍA GEOLÓGICA Y MUESTREO GEOQUÍMICO, ESC 1:100.000 DE LA PLANCHA 150 – CIMITARRA" (Ilustración 10).*

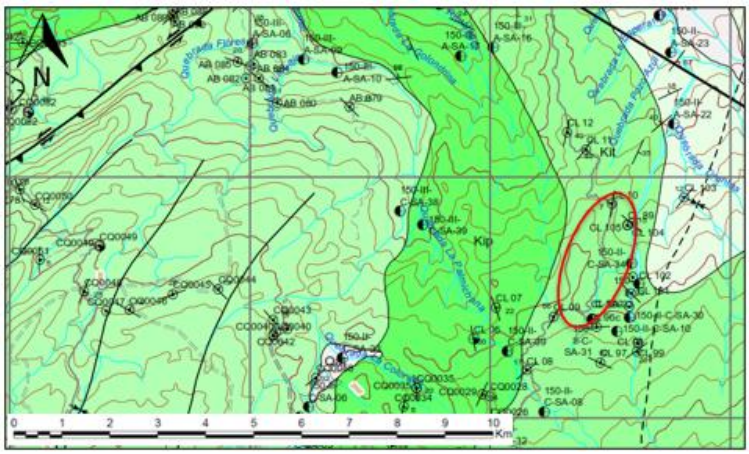



*Ilustración 10. Mapa geológico, círculo rojo en la imagen ubicación de la zona de emergencia entre PR26+0000 y PR31+0000, Landázuri - Barbosa (SGC,2008)*

| *Unidad / Formación* | *Edad (aprox.)* | *Litología principal* | *Características geotécnicas* |
|---|---|---|---|
| *Formación Rosablanca* | *Cretácico Inferior (Valanginiano–Hauteriviano)* | *Calizas grises compactas, intercaladas con margas y arcillolitas.* | *Roca competente, pero puede presentar fracturamiento y disolución kárstica. Baja susceptibilidad a movimientos de masa.* |
| *Formación Paja* | *Cretácico Inferior (Aptiano–Albiano)* | *Lutitas y limolitas gris oscuras a verdosas, con intercalaciones delgadas de areniscas finas.* | *Material de baja resistencia, alta plasticidad y susceptibilidad a la meteorización y saturación. Genera deslizamientos rotacionales.* |
| *Formación Tablazo* | *Cretácico Medio (Cenomaniano)* | *Areniscas cuarzosas grises y amarillentas, con cemento silíceo y niveles limosos.* | *Roca medianamente competente, fracturada; actúa como capa permeable. Favorece deslizamientos por contacto con lutitas subyacentes.* |
| *Depósitos coluvio-aluviales recientes* | *Holoceno* | *Mezclas de arcillas, arenas, fragmentos de roca y material orgánico, derivados de la meteorización de las formaciones subyacentes.* | *Material incoherente, alta porosidad y saturación; origen de movimientos tipo flujo y reptación.* |

### *6. GEOLOGÍA ESTRUCTURAL*

*El noroccidente suramericano presenta una amplia zona de deformación evidenciada en los andes colombianos que corresponde al bloque Andino (Kellogg et al., 1985) generado por la convergencia de las placas Caribe, Nazca y Sur América y del Bloque Panamá-Chocó, último bloque en acrecionarse al continente generando así la "Orogenia Andina" (Duque-Caro, 1990) (Acosta, L. & Quintero, J., 2014)*

*Respecto a Suramérica, la placa del Caribe tiene un movimiento en dirección SE a una velocidad de 20 mm/año y la placa Nazca que subduce la placa suramericana tiene una velocidad de 53 a 60 mm/año (Trenkamp et al., 2002; Cortés y Angelier, 2005, Colmenares y Zoback, 2011). En el Bloque Norte de Los Andes, existen al menos dos grandes dominios de régimen de esfuerzos con orientaciones diferentes. Ego et al., (1996) determinan que al sur de la latitud 5°N el tensor de esfuerzos presenta máxima compresión en dirección E-W, mientras que, al norte de esta latitud, la compresión máxima tiene un rumbo NW-SE (en Acosta, L. & Quintero, J., 2014).*

*Esta región comprende las estructuras localizadas en los valles de Cesar y Ranchería y la Serranía de Perijá, al SE del borde suroriental de la Sierra Nevada de Santa Marta, dentro de las Planchas 14, 21, 27, 34, 40. Las estructuras del frente noroccidental de la Serranía de Perijá muestran trazas curvas con sus mayores arqueamientos orientados hacia el NW, extremadamente sinuosas y entrelazadas o dispuestas en escalones.*

*En lo referente a la geología estructural de la plancha 150 – Cimitarra, se evidencia una configuración predominantemente compresiva, diferenciada en dos provincias estructurales. La primera, ubicada al oriente, corresponde a la denominada provincia cordillerana, la cual alberga las estructuras regionales de mayor relevancia. Su límite occidental está definido por el trazo principal de la falla de La Salina. La segunda provincia se asocia al cinturón de pliegues y cabalgamientos del piedemonte occidental de la cordillera Oriental, localizado al occidente de dicha falla.*

*Además del lineamiento principal, se identifican estructuras de carácter local y regional, entre las que destacan las fallas de Cimitarra y Landázuri. Asimismo, se reconocen estructuras plegadas relevantes, representadas principalmente por los anticlinales de Los Cobardes y Landázuri, que constituyen elementos sobresalientes dentro del área de estudio (SGC, 2018).*

- ***Sistema de fallas de Landázuri***

*Este sistema es paralelo al SFS, presenta un rumbo SSW-NNE, posee una vergencia occidental, esta estructura se considera típica cordillerana que afecta rocas Cretáceas, en zonas donde afecta rocas de las formaciones La Luna y Simití se presenta una alta susceptibilidad a la ocurrencia de movimientos en masa, ya sea por el grado de fracturamiento que presenta el material o por el desplazamiento de este. Este lineamiento limita en sus flancos occidentales con importantes estructuras como el sinclinal Vélez y el anticlinal de Los Medios.*

- ***Falla de San Cayetano***

*Posee rumbo SSW – NNE subparalelo a los cabalgamientos anteriormente mencionados. Se trata de una estructura con poco desplazamiento vertical y una importante componente de rumbo con desplazamiento lateral izquierdo en rocas del Cretáceo inferior. Afecta directamente el anticlinal de Los Medios en el área norte cercana a su cabeceo, al oriente de la población de Landázuri implicando rocas de las formaciones Rosablanca, Paja, Tablazo y Simití.*

*Principales estructuras plegadas*

- ***Anticlinorio de Los Cobardes***

*Estructura regional localizada principalmente en el costado oriental de la plancha, es abierta de gran amplitud y longitud de onda, en general es simétrica, posee un rumbo estructural de N55°W, el núcleo se encuentra constituido en superficie por rocas calcáreas de la Formación Rosablanca, el flanco occidental se constituye por rocas de las formaciones Paja, Tablazo y Simití, el flanco oriental está afectado por acción de la falla de Suarez (SGC. 2018).*

- ***Sinclinal de Vélez***

*Esta estructura se extiende desde el sur del municipio de Vélez hasta el norte del municipio de la Paz. Presenta variaciones en el rumbo, pero en general es NE, acorde con el tren estructural de la cordillera. Es un pliegue abierto con plano axial vertical, gran longitud de onda y amplitud, y un cabeceo de 2,5° hacia N47,8°E (SGC, 2018).*

## *7. GEOMORFOLOGÍA REGIONAL*

*La geomorfología se extrae por medio del trabajo realizado por el Servicio Geológico Colombiano (SGC) y la Universidad Pedagógica y tecnológica de Colombia (Uptc) en el año 2018 titulado "MEMORIA EXPLICATIVA DEL MAPA GEOMORFOLÓGICO APLICADO A MOVIMIENTOS EN MASA ESC 1:100.000. PLANCHA 150 – CIMITARRA (**¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**).*

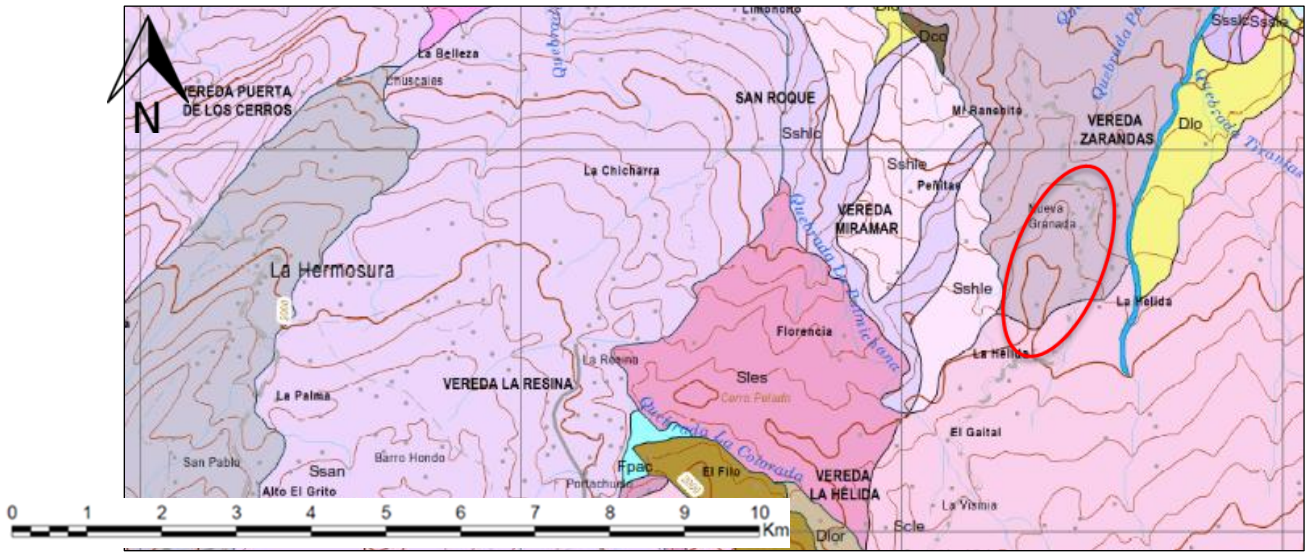



***Ilustración 11.. Mapa geomorfológico, círculo rojo en la imagen ubicación de la zona de emergencia entre PR27+0000 y PR29+0500, Landázuri - Barbosa (SGC,2018)***

### *7.1.1 Ladera ondulada (Dlo)*

*Se presenta como una superficie inclinada con índices de pendiente variables desde muy inclinada a muy abrupta (11° - 30°), la forma de esta ladera está ligada a la composición litológica de la unidad y de su afectación por procesos geomorfológicos. Litológicamente se desarrolla sobre rocas de las formaciones Paja (Kip), se compone principalmente por una secuencia monótona de capas finas a medias de lodolitas calcáreas, intercaladas con arenitas de cuarzo, calcáreas, presenta abundantes concreciones calcáreas, laminadas de yeso y niveles fosilíferos, Simití (Kis), se compone por una secuencia espesa de lodolitas silíceas de color negro, presenta frecuentes concreciones calcáreas y niveles fosilíferos, con intercalaciones de arenitas de cuarzo (SGC, 2018).*

#### *7.1.2 Sierra homoclinal (Ssh)*

*Está definida por una secuencia de estratos o capas apilados e inclinados (> 35°) en una misma dirección, con laderas de longitud larga a extremadamente larga, con pendientes muy abruptas a escarpadas con rangos que oscilan entre los 20° y 40°, el patrón de drenaje característico es de subdendrítico a subparalelo. La génesis de esta unidad está relacionada con procesos tectónicos, se presentan procesos erosivos en alto grado, lo que contribuye al desarrollo de procesos de inestabilidad.*

#### *7.1.3 Ladera estructural de cuesta (Scle)*

*Se presenta como una superficie con estratos dispuestos a favor de la pendiente, cuya inclinación puede variar entre 11°-15°, de longitud moderadamente larga a extremadamente larga, relacionada a una estructura de cuesta y alturas que van desde los 500 a 1.000 m. Presenta un drenaje paralelo a subparalelo. La unidad se desarrolla sobre rocas Cretácicas de la Formación Tablazo (Kit).*

#### *7.1.4 Ladera estructural de sierra homoclinal (Sshle)*

*Superficie inclinada, generalmente denudada, definida por la inclinación de los estratos en favor de la pendiente del terreno, de longitud muy larga de hasta 1.800 m, de formas convexa a recta y con pendientes muy inclinadas a escarpadas, con rangos que oscilan entre los 15° y 33°, el patrón de drenaje característico es de subdendrítico a subparalelo. Se asocian localmente con procesos denudacionales, cuyo origen está relacionado con actividad tectónica, procesos de fallamiento intenso, y meteorización intensa.*

#### *7.1.5 Cauce aluvial (Fca)*

*Se representa como un canal de forma irregular excavado por erosión de las corrientes de los ríos Carare, Horta, Guayabito, Quiratá, Blanco, Opón y las quebradas Aventadero, El Ropero y san Lorenzo, dentro de macizos rocosos y sedimentos aluviales. Persisten por grandes distancias. Los cauces rectos se restringen a valles en forma de V, generalmente relacionados al control estructural de fallas, presenta pendientes planas a inclinadas con rangos que oscilan entre los 5° y 10°. La unidad se desarrolla principalmente sobre materiales de depósitos Aluviales Recientes (Qal), originados por acumulaciones de arenas y gravas, producto del transporte activo de los diferentes tipos de canales de los ríos.*

## *8 HIPÓTESIS DETONANTE SISMO*

*La presencia de estancamientos y espejos de agua en el cuerpo del movimiento en masa (Ilustración 12) evidencia un elevado grado de saturación tanto del suelo como del subsuelo, lo que sugiere condiciones de inestabilidad persistente. A partir de esta observación, se plantea la hipótesis de que, además de la precipitación intensa como principal factor detonante, la actividad sísmica reciente en la región podría haber contribuido al desencadenamiento o aceleración del proceso de falla.*

*El área de estudio se encuentra en una zona sísmicamente activa, próxima al Nido Sísmico de Bucaramanga–Los Santos, reconocido como uno de los focos sísmicos más importantes del mundo. De acuerdo con la información del Servicio Geológico Colombiano (SGC), entre el 22 y el 30 de octubre de 2025 se registraron al menos 12 eventos sísmicos en la región, incluyendo uno con epicentro en el municipio de Landázuri (Ilustración 13). Aunque las magnitudes reportadas fueron menores a 4.0 Mw (escala de Richter), su recurrencia y proximidad pueden haber inducido vibraciones suficientes para modificar el equilibrio tensional en los suelos saturados del sector.*



***Ilustración 12. Cuerpos o espejos de agua en los diversos movimientos en masa.***

*En este contexto, es técnicamente posible que las vibraciones sísmicas repetitivas hayan generado procesos de licuefacción parcial o pérdida de rigidez estructural en los suelos transportados y residuales del área, los cuales se caracterizan por su baja consolidación y presencia de planos de debilidad en el contacto suelo–roca. La licuefacción ocurre cuando la presión intersticial inducida por las ondas sísmicas se incrementa hasta igualar la presión efectiva del suelo, ocasionando una pérdida súbita de resistencia al corte y un comportamiento similar al de un fluido.*

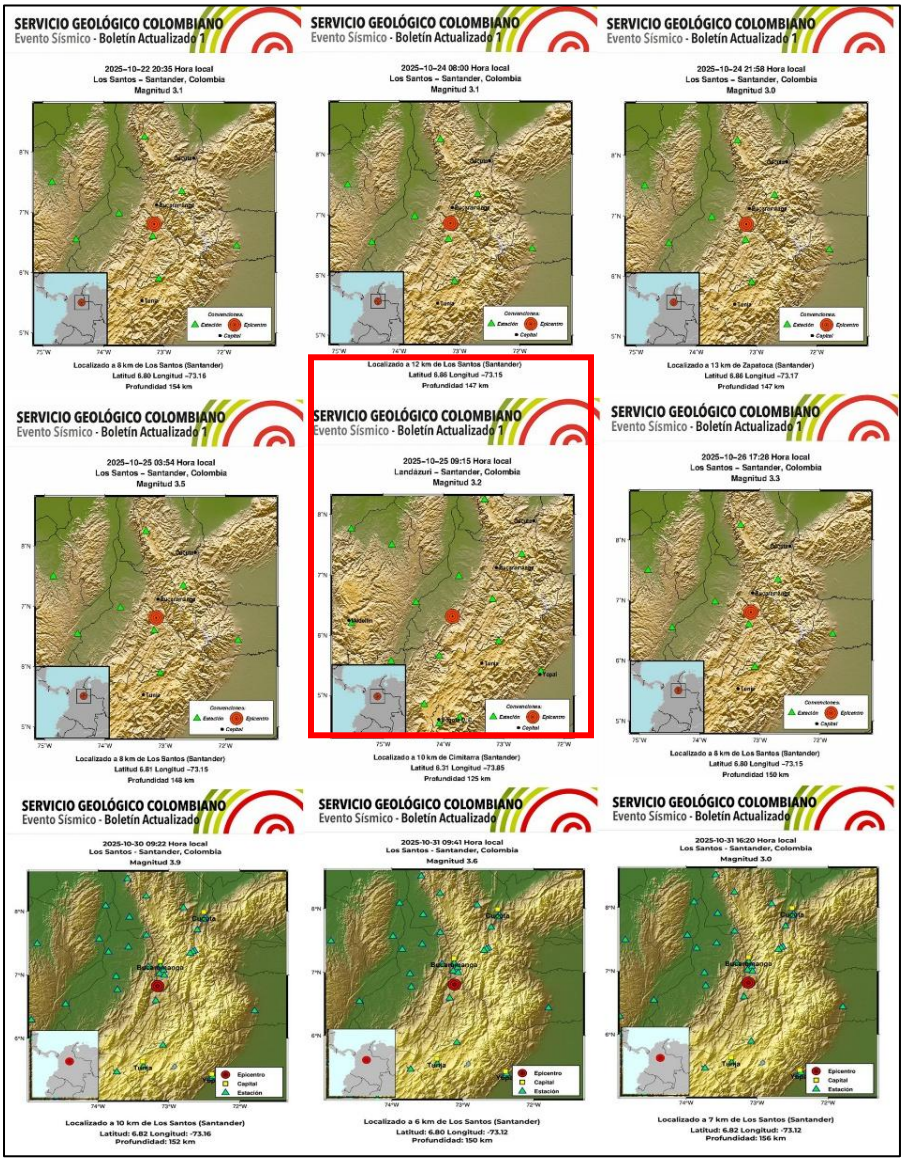



***Ilustración 13. Conjunto de sismos anteriores a los diversos movimientos en masa, nótese en el recuadro rojo el sismo con epicentro en Landázuri el día 25 de octubre de 2025***

***Fuente: SGC, 2025***

*En suelos saturados, blandos y sueltos, este fenómeno puede desencadenar desplazamientos súbitos, flujos o reactivación de masas inestables, especialmente cuando existen condiciones previas de saturación prolongada por lluvias y drenaje deficiente. Por tanto, la coincidencia temporal entre los eventos sísmicos y el colapso registrado refuerza la hipótesis de que el sismo actuó como detonante complementario, facilitando el deslizamiento traslacional sobre el contacto suelo–roca en un terreno ya predispuesto por factores hidrológicos y estructurales.*

## *9 AMENAZA RELATIVA POR MOVIMIENTOS EN MASA*

*Según la zonificación de amenaza por movimientos en masa de la plancha 150- Cimitarra, escala 1:100.000 (SGC - IDEAM, 2016), el área de afectación se encuentra dentro de la categoría de amenaza alta por movimientos en masa (Ilustración 14).*

*Dentro de la amenaza alta a movimientos en masa se encuentran diferentes sectores de la plancha, abarcando parte de la zona rural de todos los municipios de esta, entre los que se destacan Cimitarra, Landázuri, La Paz, Santa Helena del Opón, El Peñón, Bolívar, Vélez y La Paz (Santander).*

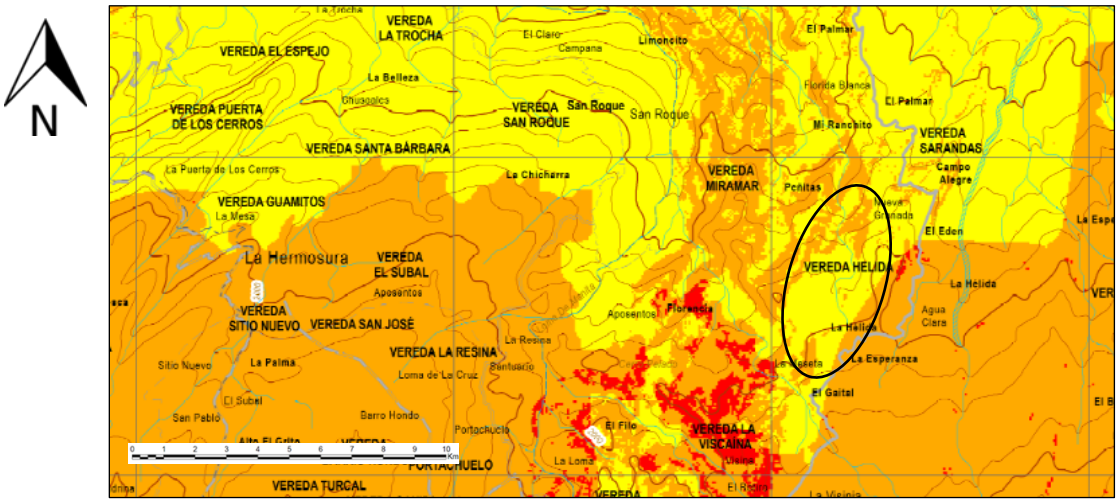



***Ilustración 14. Mapa de amenaza relativa por movimientos en masa escala 1:100.000, plancha 150- Cimitarra. El círculo negro indica la ubicación de la zona de emergencia entre PR26+0000 y PR31+0000, Landázuri - Barbosa (SGC,2016)***

*En los municipios de Landázuri (veredas Quebraditas, San Fernando, Pedregales, Santa Bárbara y La Victoria), Vélez (veredas Altamira, San Pedro y San Ignacio sobre las laderas que encañonan los ríos Quiratá y Opón), La Paz (veredas Trochas, Compañía y La Mantellina sobre la ladera oriental del río Quiratá y ladera occidental del río Oponcito). Estas regiones presentan predominio de rocas blandas (arcillolitas y lutitas) de las formaciones Umir y Simití, rocas intermedias (areniscas intercaladas con lutitas) de la formación Lisama, las cuales se encuentran afectadas tectónicamente dando lugar a pliegues regionales como el sinclinal de Armas y los anticlinales de Landázuri y Vélez, que son limitados por la falla de Landázuri y algunos lineamientos locales. Es de anotar que dichos materiales pueden presentar grados de fracturamiento considerables que pueden disminuir en ciertos sectores la resistencia de estos. Además de esto, hay que considerar los factores detonantes en esta región, que en el caso de lluvia máxima diaria presenta valores entre 100 – 150 mm, con valores de precipitación promedio anual que oscilan entre 3001 – 7000 mm/año en zonas con climas cálidos muy húmedos y mayores a 7001 mm/año en sectores con climas templados pluviales. Así mismo se denota la influencia del factor sismo con valores de aceleración máxima horizontal a nivel de roca entre 200 – 300 cm/seg². Por tal motivo, se considera que estos sectores pueden desarrollar movimientos en masa del tipo deslizamientos traslacionales, flujos y caídas de bloques en las zonas de mayor pendiente sobre macizos rocosos fracturados, así como procesos erosivos asociados a la acción pluvial (SGC- IDEAM, 2016).*

## *10 ALERTAS HIDROLÓGICAS Y LOS PRONÓSTICOS DE AMENAZAS POR MOVIMIENTOS EN MASA EN VÍAS DE PRIMER ORDEN NACIONAL*

*Con relación a los reportes diarios de alertas hidrológicas y los pronósticos de amenazas por movimientos en masa en los corredores viales, elaborados por la Subdirección de Gestión del Riesgo del Instituto Nacional de Vías, dichos informes se generan con base en los análisis técnicos realizados diariamente por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM). Los cuales son remitidos diariamente a las distintas direcciones territoriales y a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, así como distintos agentes del sector Transporte y que tienen en su haber alertas ante fenómenos detonados por lluvias intensas o acumuladas, para que dichas direcciones a través de las cooperativas, las Administraciones de Mantenimiento Vial, contratos de obra y autoridades locales generen cierres preventivos ya sean parciales o totales, en concordancia con la Ley 1523 de 2012 y teniendo en cuenta lo dispuesto en la Resolución No 04042 de 30 de septiembre de 2025 donde se señala que:*

*" (…) Por medio del cual se amplía por tercera vez el plazo de vigencia de la Resolución 00221 de 4 de febrero de 2025 – 'Por medio de la cual se toman algunas medidas sobre tránsito vehicular en las vías del sistema nacional de carreteras a cargo de la nación (…) Que el día 17 de julio de 2006, el Ministerio de Transporte, la Dirección General de la Policía Nacional y el Instituto Nacional de Vías, suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 1056 de 2006, cuyo objeto es: "AUNAR ESFUERZOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN,OPERACIÓN, EJECUCIÓN Y CONTROL DEL PROGRAMA DE*

*SEGURIDAD EN CARRETERAS NACIONALES, QUE BUSCA COADYUVAR EN LA DEFENSA Y GARANTÍA DEL DERECHO A LA LIBRE MOVILIZACIÓN Y SEGURA CIRCULACIÓN DE LAS PERSONAS POR LAS CARRETERAS QUE INTEGRAN LA RED VIAL NACIONAL (…)Que mediante memorando 2025I-VBOG-073369 del 23 de septiembre de 2025 la Subdirección de Gestión del Riesgo del INVIAS, solicitó la ampliación de la vigencia de lo dispuesto en la Resolución 00221 de 2025, hasta el 31 de diciembre de 2025. Esta solicitud se fundamenta en las proyecciones contenidas en el "Boletín de Predicción Climática y Recomendación Sectorial" elaborado por el IDEAM en el mes de septiembre de 2025, en el cual se prevé la persistencia de condiciones de alta pluviosidad en distintas zonas del territorio nacional durante los próximos meses (…) Que la Subdirección de Gestión del Riesgo informa que, en el marco de la mencionada Resolución 00221 de 2025, prorrogada mediante las Resoluciones 01443 de 2025 y 02380 de 2025; se continúan atendiendo múltiples emergencias asociadas a eventos climáticos y geológicos. Así mismo, señala que recientemente se ha registrado un incremento en la actividad sísmica, la cual ha generado fenómenos de remoción en masa y la aparición de grietas en la infraestructura vial nacional, aumentando el riesgo sobre la operación segura de los corredores (…) Que a través de memorando No. 2025I-VBOG-075467 del 30 de septiembre de 2025, la Subdirección de Reglamentación Técnica e Innovación, emite concepto de viabilidad a la solicitud presentada por la Subdirección de Gestión de Riesgo del INVIAS, para ampliar la vigencia de la Resolución 00221 de 4 de febrero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2025 (…) Que, para garantizar la seguridad de los usuarios en el sector mencionado, se hace necesario tomar medidas preventivas en la vía y se considera procedente autorizar el cierre en los sectores atendiendo las competencias.*

*Además, dentro de las recomendaciones, se tiene que todos los directores territoriales deben estar atentos a las alertas tempranas emitidas por los organismos de emergencia y a los posibles eventos desencadenantes de emergencias en las vías a su cargo como lo muestra la Ilustración 15, y se señala que es importante tomar medidas de precaución en zonas de ladera y alta pendiente, especialmente durante y después de fuertes precipitaciones.*

*Si se observa cualquier indicio de deslizamiento, como grietas en el suelo, movimientos de tierra o cambios en el caudal de los ríos, se debe tomar las medidas de precaución necesarias con el fin de prevenir pérdidas humanas y materiales.*

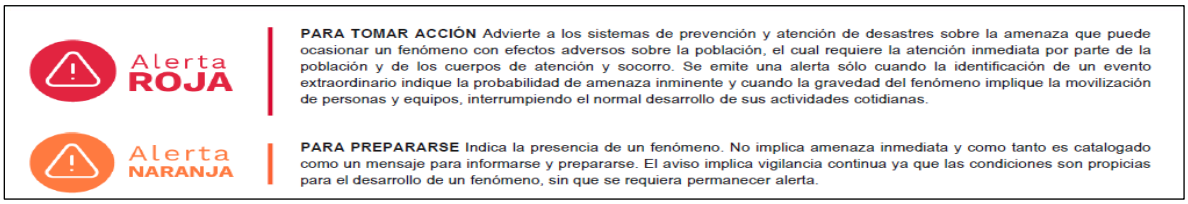



***Ilustración 15. Tipos de alertas tomadas en cuenta para la toma de decisiones en las regiones.***

*A continuación, se presentan los reportes diarios de alertas asociados a los días del 17 al 30 de octubre de 2025 y tabla resumen de alertas hidrológicas para la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas ( Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare*

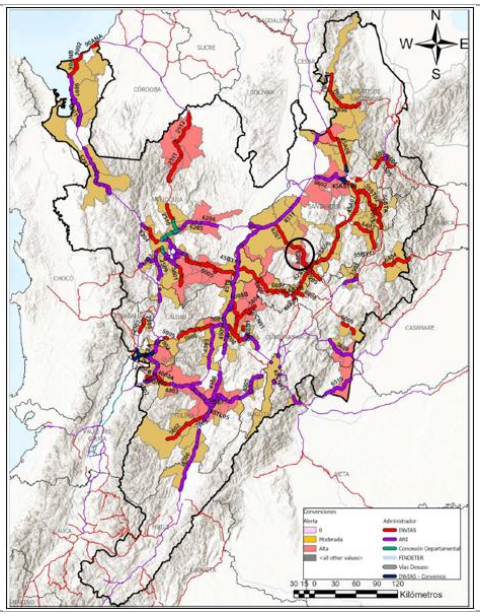



*Ilustración 16. Mapa de la región Andina para movimientos en masa. (El círculo en color negro corresponde a la vía 6208) – 17 de octubre de 2025*

| REGIÓN ANDINA | | |
|---|---|---|
| COD_VIA | TRAMO | SECTOR |
| | | Palenque - La Cemento |
| 45TL10 | Alternas a la Troncal del Magdalena | Cruce Ruta 45 (Los Arbolitos) - Cruce Ruta 40 (Terminal) |
| 45TLA | Troncal del Magdalena | Variante El Guamo |
| 45TLB | Alternas a la Troncal del Magdalena | Variante Espinal |
| 45TLG | Transversal Buenaventura - Villavicencio - Puerto Carreño | Variante de Girardot (Intersección San Rafael - El Paso) |
| 6205 | Transversal Tribuga - Arauca | Barbosa - Cisneros |
| 6205 | Transversal Tribuga - Arauca | Paso Nacional por Barbosa |
| 6205 | Transversal Tribuga - Arauca | Hatillo - Barbosa |
| 6206 | Transversal Tribuga - Arauca | Cisneros - Alto de Dolores |
| 6208 | Transversal del Carare | Landázuri - Barbosa |
| 6510 | Troncal Villagarzon - Saravena | Villavicencio - Barranca de Upía |
| 6602 | Transversal Tribuga - Arauca | Cruce Ruta 45 (La Fortuna) - Lebrija |
| | | Lebrija - Palenque |
| 66ST02 | Transversal Tribuga - Arauca | Te de Aeropuerto - Aeropuerto |

*Ilustración 17. Tomado del Reporte diario de alertas No 290 para el 17 de octubre de 2025, Fuente: Invías, 2025*

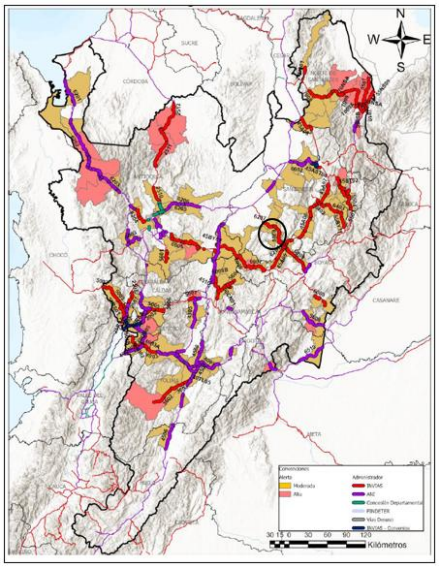



*Ilustración 18. Mapa de la región Andina para movimientos en masa. (El círculo en color negro corresponde a la vía 6208) – 18 de octubre de 2025*

| REGIÓN ANDINA | | |
|---|---|---|
| COD_VIA | TRAMO | SECTOR |
| 6007 | Transversal Puerto Boyaca - Monterrey | Río Minero - Chiquinquirá |
| 6009 | Transversal Puerto Boyaca - Monterrey | Tunja - Páez |
| 60AN03 | Por Definir | Por Definir |
| 6201 | Troncal de Uraba | Turbo - Chigorodó |
| 6202 | Troncal de Uraba | Chigorodó - El Tigre |
| 6203 | Troncal de Uraba | Cañasgordas - Santafé de Antioquia |
| | | Rubicón - Santafé de Antioquia |
| 6204 | Troncal de Uraba | Santafé de Antioquia - Puente Aurra |
| | | Puente Aurra - Medellín |
| 6205 | Transversal Tribuga - Arauca | Paso Nacional por Barbosa |
| | | Hatillo - Barbosa |
| | | Barbosa - Cisneros |
| | | Paso Nacional por Cisneros |
| 6206 | Transversal Tribuga - Arauca | Cisneros - Alto de Dolores |
| 6207 | Transversal del Carare | Cruce Puerto Araujo - Landázuri |
| 6208 | Transversal del Carare | Landázuri - Barbosa |
| 6209 | Transversal del Carare | Barbosa - Tunja |
| 62ANE | Troncal de Uraba | Variante de Currulao |

*Ilustración 19. Tomado del Reporte diario de alertas No 291 para el 18 de octubre de 2025*

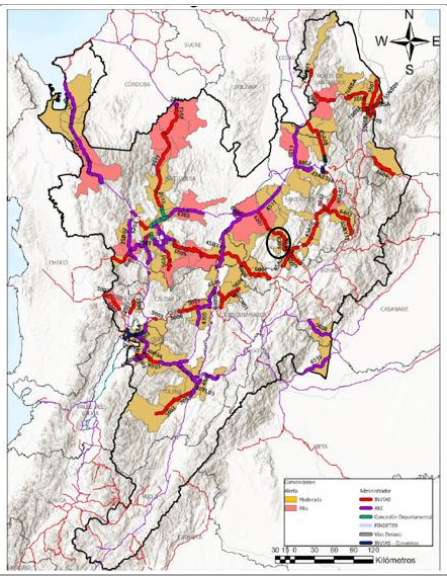



*Ilustración 20. Mapa de la región Andina para movimientos en masa. (El círculo en color negro corresponde a la vía 6208) – 20 de octubre de 2025*

| REGIÓN ANDINA | | |
|---|---|---|
| COD_VIA | TRAMO | SECTOR |
| 5505B | ANILLO VIAL OCCIDENTAL DE CÚCUTA | Anillo Vial de Occidente |
| 5507 | Troncal Central del Norte | Nueva Terminal de Cúcuta |
| | | Nueva Terminal de Cúcuta - Puente Internacional Pedro de Hevia |
| 55BY11 | Transversal San Gil - Mogotes - La Rosita | Límites Departamento de Boyacá - Onzaga |
| 55NS09 | Conexión Colombia - Venezuela | Cúcuta (Redoma El Salado) - La China |
| 55NSA | Alternas a la Troncal Central del Norte | Glorieta K8 - Redoma el Salado |
| 6007 | Transversal Puerto Boyaca - Monterrey | Otanche - Río Minero |
| | | Río Minero - Chiquinquirá |
| 60AN03 | Por Definir | Por Definir |
| 6201 | Troncal de Uraba | Turbo - Chigorodó |
| 6202 | Troncal de Uraba | Chigorodó - El Tigre |
| 6204 | Troncal de Urabá | Puente Aurra - Medellín |
| | | Santafé de Antioquia - Puente Aurra |
| 6205 | Transversal Tribuga - Arauca | Hatillo - Barbosa |
| | | Paso Nacional por Barbosa |
| | | Paso Nacional por Cisneros |
| 6208 | Transversal del Carare | Landázuri - Barbosa |

*Ilustración 21. Tomado del Reporte diario de alertas No 293 para el 20 de octubre de 2025*

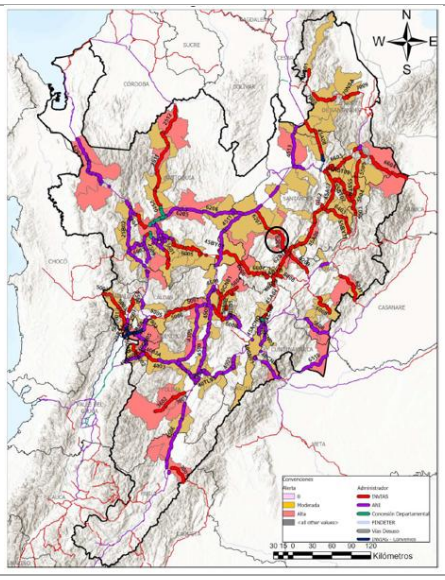



*Ilustración 22. Mapa de la región Andina para movimientos en masa. (El círculo en color negro corresponde a la vía 6208) – 25 de octubre de 2025*

| REGIÓN ANDINA | | |
|---|---|---|
| COD_VIA | TRAMO | SECTOR |
| | | Mariquita - Honda (Puente Luis Ignacio Andrade) |
| | | Fresno - Mariquita |
| 5504 | Troncal Central del Norte | La Palmera - Presidente |
| 55ST02 | Conexiones Troncal Central - Troncal Central del Norte | Málaga - Los Curos |
| 5601 | Circuito Medellín - Valle de Rionegro | La Unión - Sonsón |
| | | Medellín - Glorieta Las Palmas |
| 5604 | Circuito de las Provincias de Rionegro y Bajo Magdalena | Yacopí - La Palma |
| 5608 | Conexión Troncal Central del Norte - Troncal Villagarzon - Saravena | Guateque - El Secreto |
| 6206 | Transversal Tribuga - Arauca | Cisneros - Alto de Dolores |
| 6208 | Transversal del Carare | Landázuri - Barbosa |
| 6209 | Transversal del Carare | Barbosa - Tunja |
| 6211 | Accesos a Yopal | El Crucero - Aguazul |
| 62STA | Troncal Central | Variante de Barbosa |
| 6510 | Troncal Villagarzon - Saravena | Villavicencio - Barranca de Upía |
| 6604 | Transversal Tribuga - Arauca | La Lejía - Saravena |

*Ilustración 23. Tomado del Reporte diario de alertas No 298 para el 25 de octubre de 2025*

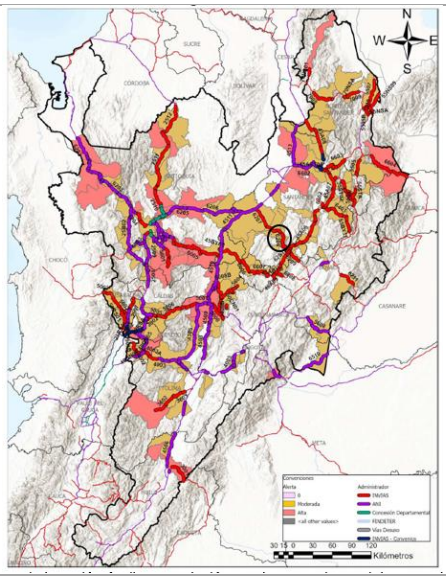



***Ilustración 24. Mapa de la región Andina para movimientos en masa. (El círculo en color negro corresponde a la vía 6208) – 26 de octubre de 2025***

| REGIÓN ANDINA | | |
|---|---|---|
| COD_VIA | TRAMO | SECTOR |
| 55NSA | Alternas a la Troncal Central del Norte | Glorieta K8 - Redoma el Salado |
| 55ST02 | Málaga - Los Curos | 55ST02 |
| 55STA | Troncal Central del Norte | Variante de Concepción |
| 5601 | Circuito Medellin - Valle de Rionegro | Medellín - Glorieta Las Palmas |
| 5604 | Circuito de las Provincias de Rionegro y Bajo Magdalena | Yacopí - La Palma |
| 6204 | Troncal de Urabá | Puente Aurra - Medellín |
| 6206 | Transversal Tribuga - Arauca | Cisneros - Puerto Berrío (Incluye el Puente sobre el Río Magdalena) |
| | | Paso Nacional por Puerto Berrío (Incluye el Puente sobre el Río Magdalena) |
| | | Puerto Olaya - Cruce Ruta 45 |
| | | Puerto Olaya - Cruce Ruta 45 (Intersección) |
| 6207 | Transversal del Carare | Cruce Puerto Araujo - Landázuri |
| 6208 | Transversal del Carare | Landázuri - Barbosa |
| 6209 | Transversal del Carare | Barbosa - Tunja |
| 6211 | Accesos a Yopal | El Crucero - Aguazul |

***Ilustración 25. Tomado del Reporte diario de alertas No 299 para el 26 de octubre de 2025***

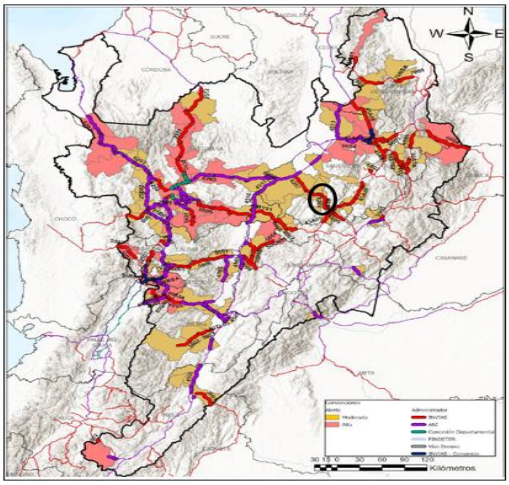



***Ilustración 26. Mapa de la región Andina para movimientos en masa. (El círculo en color negro corresponde a la vía 6208) – 28 de octubre de 2025***

| REGIÓN ANDINA | | |
|---|---|---|
| COD_VIA | TRAMO | SECTOR |
| 5505 | Troncal Central del Norte | Presidente - Pamplona |
| 55ST02 | Málaga - Los Curos | 55ST02 |
| | Conexiones Troncal Central - Troncal Central del Norte | Málaga - Los Curos |
| 55STA | Troncal Central del Norte | Variante de Concepción |
| 5608 | Conexión Troncal Central del Norte - Troncal Villagarzon - Saravena | Guateque - El Secreto |
| 6005 | Transversal Medellin - Bogotá | Santuario - Peaje Cocorna |
| 6006 | Transversal Puerto Boyaca - Monterrey | Cruce Ruta 45 (Dos y Medio) - Otanche |
| 6007 | Transversal Puerto Boyaca - Monterrey | Otanche - Río Minero |
| 6203 | Troncal de Uraba | Cañasgordas - Santafé de Antioquia |
| | | Rubicón - Santafé de Antioquia |
| 6206 | Transversal Tribuga - Arauca | Paso Nacional por Puerto Berrío (Incluye el Puente sobre el Río Magdalena) |
| | | Cisneros - Puerto Berrío (Incluye el Puente sobre el Río Magdalena) |
| | | Puerto Olaya - Cruce Ruta 45 (Intersección) |
| | | Puerto Olaya - Cruce Ruta 45 |
| 6207 | Transversal del Carare | Cruce Puerto Araujo - Landázuri |
| 6208 | Transversal del Carare | Landázuri - Barbosa |
| 6209 | Transversal del Carare | Barbosa - Tunja |

***Ilustración 27. Tomado del Reporte diario de alertas No 301 para el 28 de octubre de 2025***

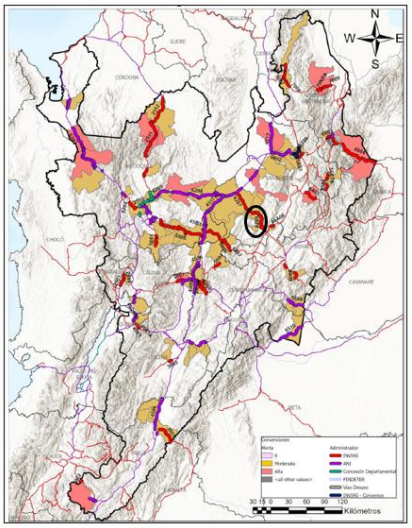



***Ilustración 28. Mapa de la región Andina para movimientos en masa. (El círculo en color negro corresponde a la vía 6208) – 30 de octubre de 2025***

| REGIÓN ANDINA | | |
|---|---|---|
| COD VIA | TRAMO | SECTOR |
| | | Santuario - Peaje Cocorna |
| 6006 | Transversal Puerto Boyaca - Monterrey | Cruce Ruta 45 (Dos y Medio) - Otanche |
| 6007 | Transversal Puerto Boyaca - Monterrey | Otanche - Río Minero |
| 6009 | Transversal Puerto Boyaca - Monterrey | Tunja - Páez |
| 60AN03 | Por Definir | Por Definir |
| 6201 | Troncal de Uraba | Turbo - Chigorodó |
| 6204 | Troncal de Uraba | Santafé de Antioquia - Puente Aurra |
| | | Puente Aurra - Medellín |
| 6205 | Transversal Tribuga - Arauca | Paso Nacional por Barbosa |
| | | Hatillo - Barbosa |
| 6206 | Transversal Tribuga - Arauca | Puerto Olaya - Cruce Ruta 45 |
| | | Puerto Olaya - Cruce Ruta 45 (Intersección) |
| | | Paso Nacional por Puerto Berrío (Incluye el Puente sobre el Río Magdalena) |
| | | Cisneros - Puerto Berrío (Incluye el Puente sobre el Río Magdalena) |
| 6207 | Transversal del Carare | Cruce Puerto Araujo - Landázuri |
| 6208 | Transversal del Carare | Landázuri - Barbosa |

***Ilustración 29. Tomado del Reporte diario de alertas No 303 para el 30 de octubre de 2025***

*Considerando lo anterior, en las siguientes tablas se presenta el resumen y variación de alertas de condiciones climáticas durante el periodo evaluado del 17 al 30 de octubre de 2025:*

| Corredor Vial | ALERTA | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 17 de octubre | 18 de octubre | 19 de octubre | 20 de octubre | 21 de octubre | 22 de octubre | 23 de octubre |
| 6208 | Alta | Moderada | Moderada | Moderada | Moderada | Alta | Alta |

| Corredor Vial | ALERTA | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 24 de octubre | 25 de octubre | 26 de octubre | 27 de octubre | 28 de octubre | 29 de octubre | 30 de octubre |
| 6208 | Alta | Alta | Moderada | Moderada | Moderada | Moderada | Moderada |

*De acuerdo con los niveles de alerta reportados, se presentaron condiciones de lluvia asociadas a un nivel de alerta alto, previo a la ocurrencia del movimiento en masa en la zona, lo que permite relacionarlo como un posible factor contribuyendo o detonante de los procesos de remoción en masa materializados.*

## *11 VISITAS DE INSPECCIÓN*

*Durante los días 30 y 31 de octubre de 2025 se realizó una visita técnica de inspección en la zona afectada, por parte de personal adscrito a la Subdirección de Gestión del Riesgo,*

*Posteriormente, los días 04 y 05 de noviembre, se llevaron a cabo visitas de inspección y seguimiento técnico en el sector, bajo un enfoque de gestión del riesgo orientado al conocimiento y caracterización de las condiciones inestables del terreno. Estas actividades tuvieron como finalidad identificar posibles efectos adicionales en el área de influencia, tales como la obstrucción de quebradas, susceptibles de generar avalanchas o avenidas torrenciales.*



***Ilustración 30. Afectación PR29+0000 (imagen) y las afectaciones entre el PR27+0000 al PR28+0000 (Vídeo código QR)***

*Durante los recorridos se efectuó el registro fotográfico detallado de las zonas comprometidas, identificándose deformaciones estructurales en la calzada, pérdida de soporte en el terraplén, presencia de superficies de ruptura activas y evidencia de saturación en los materiales que conforman la ladera.*

*Lo observado en campo permite sustentar técnicamente que el evento responde a un proceso de solifluxión. La solifluxión se define como un proceso de* ***flujo lento de materiales saturados*** *sobre pendientes suaves a moderadas, común en zonas de montaña con alta humedad y suelos de baja o con pérdida de cohesión, se forman en la superficie capas más sueltas y porosas que yacen sobre terreno arcilloso relativamente impermeable.*




***Ilustración 31. Encharcamientos y acumulación de agua superficial – Visita 04 y 05 de noviembre***







***Ilustración 32. Perdida de sección y desplazamientos en infraestructura vial – Visita 04 y 05 de noviembre***




***Ilustración 33. Movimiento Compresivo Complejo – Visita 04 y 05 de noviembre***

*La magnitud catastrófica, no solo por la energía liberada y el volumen de material desplazado, sino por las transformaciones profundas en el paisaje y la infraestructura. El evento ha generado:*

- *Destrucción total de más de tres kilómetros de vía pavimentada, dejando incomunicadas a las comunidades de Vélez y Landázuri.*
- *Colapso completo de una torre de energía de alta tensión y afectación estructural de otras dos, que han quedado inclinadas y requieren desmontaje y reubicación.*
- *Interrupción total de la red eléctrica, con cables reventados y suspensión del servicio. Actualmente se realiza el retiro de infraestructura y rediseño del trazado hacia zonas con condiciones geotécnicas más favorables. Al momento de la visita y recorrido de esta se realizan trabajos de desmonte y recolección de cable por parte de contratista de la empresa de energía de Santander ESSA.*
- *Afectación de viviendas, que han sido abandonadas temporalmente por sus habitantes ante el riesgo latente.*
- *Presencia de ganado vacuno en la zona, lo que requiere seguimiento por posibles implicaciones en seguridad.*
- *Alteración notoria del paisaje, con deformaciones masivas, pérdida de cobertura vegetal, exposición de planos estructurales. Se observa agrietamiento de gran tamaño en todo el cuerpo del deslizamiento, alineado con el sentido de la pendiente. Esta condición, común en eventos de remoción en masa, evidencia la redistribución de materiales y las tensiones internas generadas por el desplazamiento. Las grietas siguen patrones longitudinales, lo que sugiere deformaciones progresivas y posibles zonas de debilidad estructural que deben ser monitoreadas.*

*El comportamiento de movimientos de remoción en masa, escorrentía superficial y pérdida de estabilidad en laderas a lo largo del área afectada se considera técnicamente improcedente abordar las afectaciones desde un enfoque fragmentado por puntos. Por el contrario, se recomienda adoptar como un corredor geotécnico inestable (Unidad Geomorfológica Integral), entendido como una unidad de análisis que abarca la totalidad del área asociada a la vía, desde la divisoria superior (cresta hasta la cota más baja (intersección con la quebrada).*




***Ilustración 34. Se aprecia Limite estructural en la parte superior en amarillo talud casi vertical en sentido de la pendiente, en la parte inferior la quebrada. En color rojo la vía y sentido del deslizamiento.***

*Este conjunto de afectaciones configura un escenario de riesgo geológico por causas naturales, con implicaciones funcionales, sociales y ambientales que ameritan la declaratoria de urgencia manifiesta para la atención prioritaria del área afectada.*

*Uno de los propósitos fundamentales de la inspección técnica fue verificar la posible acumulación o represamiento de aguas en sectores de media y baja ladera, con el fin de establecer alertas tempranas ante la eventual ocurrencia de avalanchas súbitas.*

*A partir del recorrido en terreno, se pudo establecer que el movimiento de masa ha alcanzado un estado de equilibrio relativo en la parte media-baja de la pendiente, condicionado por la estructura geológica del sector y la redistribución de materiales. No se evidencian represamientos significativos de aguas superficiales; por el contrario, se observa que las aguas brotan y continúan su flujo a través de la masa desplazada y por la pendiente, sin generar acumulaciones críticas.*

*Esta condición hidrológica actual reduce temporalmente el riesgo de avenidas torrenciales, aunque se recomienda mantener un monitoreo constante, especialmente si llegase a presentarse lluvias en la zona que logren cambios en la dinámica del flujo y posibles obstrucciones en la parte baja llegando a la quebrada que puedan alterar el equilibrio observado.*




***Ilustración 35. Obstrucción en quebrada***



***Ilustración 36. Parte inferior del proceso donde se identifica flujo constante de la quebrada.***

## *12 CONDICIONES DE AFECTACIÓN*

*El análisis realizado por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), a través de la SGR, determina que el tramo comprendido entre los PR 26+000 y PR 31+000de laRuta Nacional 6208 Sector Zarandas ( Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare , presenta una afectación directa por movimiento en masa tipo deslizamiento y pérdida de banca, clasificándose dentro de la categoría de amenaza alta a muy alta.*



### A. Afectación infraestructura vial

| Elemento afectado | Cantidad | Descripción del daño | PR o ubicación exacta | Observaciones |
|---|---|---|---|---|
| *Vía* | *5km* | *Pérdida Total de la banca y afectaciones de la calzada* | *26+0000 al 31+0000* | *Movimiento de gran magnitud, incluye obras hidráulicas, muros de contención y debas obras sobre la vía* |

*De acuerdo a la información en campo se encuentran afectadas las viviendas de la zona, de alrededor de 33 viviendas*

### B. Afectación a la Comunidad

*Aislamiento total de las comunidades y comunicación Vélez – Landazuri.*

### C. Afectación Humana.

*Estos datos son tomados de fuentes de entidades oficiales como de la UNGRD y del PMU de la emergencia.*

| Afectación | Cantidad | Observaciones |
|---|---|---|
| *Víctimas mortales* | *ND* | |
| *Desaparecidos* | *ND* | |
| *Heridos* | *ND* | |

### D. Afectación a la Operación Vial

*Describir cómo el evento ha afectado la movilidad y el nivel de servicio de la vía.*

| Nivel de afectación | Definición *(Marcar con una X)* | |
|---|---|---|
| *Cierre total* | *Vía completamente bloqueada, sin paso para ningún tipo de vehículo.* | ***X*** |
| **Descripción complementaria** | **Cierre total incluye peatones** | |

## *13 ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN*

*Para el restablecimiento de la transitabilidad y dadas las condiciones actuales del sector y la afectación presentada en la estructura de la vía y el suelo de soporte en el tramo de la RN 6208, en jurisdicción de los Municipios de Landázuri y Vélez, teniendo en cuanta la magnitud y extensión del proceso de inestabilidad, se ha definido como la mejor opción una alternativa asociada con la generación de un paso alterno que garantice la conectividad de la ruta nacional 6208 entre los PR 26+0000 y PR 31+0000, permitiendo la operación en condiciones seguras, restituyendo la transitabilidad del sector, para poder solucionar la emergencia y dar tránsito a los vehículos que circulan por esta ruta, y con una estructura que permita soportar las cargas relacionadas a una vía nacional, minimizando el riesgo por movimientos en masa y contribuyendo a la atención efectiva de la emergencia, como se muestra a continuación:*

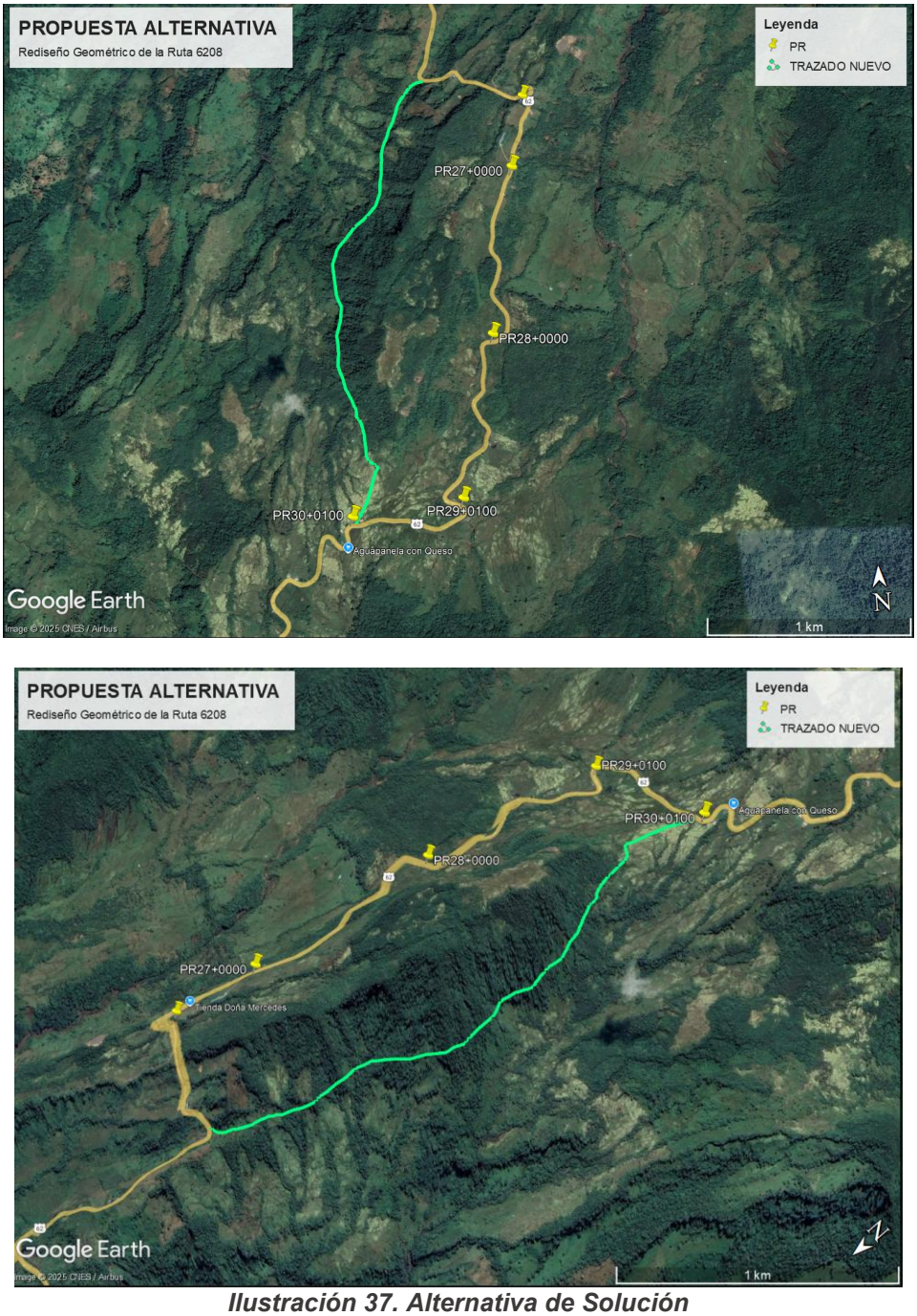



***Ilustración 37. Alternativa de Solución***

## *14 PLAN DE ACCIÓN*

*El Plan de Acción establece las actividades prioritarias para restablecer la transitabilidad y mitigar riesgos residuales, asegurando la protección de la vida, la integridad de los usuarios y la infraestructura vial.*

*Este plan debe elaborarse con base en la evaluación técnica preliminar, la magnitud del evento y la disponibilidad de recursos.*

***Priorización de acciones***

*Clasificar las actividades de acuerdo con su nivel de urgencia:*

| ***Nivel*** | ***Definición*** | ***Nivel de prioridades en colores*** |
|---|---|---|
| *Crítico* | *Acciones que deben ejecutarse de inmediato para salvaguardar vidas y evitar el colapso de la vía.* | |
| *Alta prioridad* | *Acciones necesarias para restablecer la conectividad parcial y controlar riesgos.* | |
| *Media prioridad* | *Actividades de estabilización y protección de la infraestructura a mediano plazo.* | |
| *Baja prioridad* | *Obras complementarias o preventivas de largo plazo.* | |

Para la implementación del paso alterno, se deben implementar tres fases fundamentales, así:

- ✓ **Fase 1:** Atención inmediata realizando estabilizaciones temporales de taludes, drenajes provisionales y apertura de vía de servicio que permita el transporte de maquinaria, equipos y materiales de construcción.
- ✓ **Fase 2:** Habilitación del tránsito en condiciones mínimas de seguridad para vehículos hasta C2 con restricción de carga.
- ✓ **Fase 3:** Adecuación definitiva del paso alterno, realizando actividades finales de mejoramiento de la superficie, obras definitivas de contención y estabilidad de taludes, obras definitivas para el manejo hidráulico y seguridad vial.

Para la ejecución de las fases descritas anteriormente, se debe tener en cuenta y, sin limitarse a ellas, las siguientes actividades:

- ✓ **Estructura del pavimiento:** Mejoramiento de subrasante, extensión y compactación de material granular seleccionado y extensión y compactación de concreto asfáltico o hidráulico, según sea el caso.
- ✓ **Obras hidráulicas:** Mejoramiento y/o restitución de obras existentes, así como el manejo de las aguas lluvias y de escorrentía superficiales y subsuperficiales.
- ✓ **Señalización y seguridad vial:** Se debe implementar señales verticales, barreras de protección, demarcación y marcas viales.
- ✓ **Obras de contención y de protección de taludes:** En caso de requerirse, se deben ejecutar obras de estabilización de taludes y control contra la erosión y los fenómenos metamórficos.

*Todas las actividades relacionadas, se deben realizar acorde a lo estipulado en las Especificaciones y Normas Técnicas del INVIAS, ICPC, CCP-14 y la NSR-10.*

***Estimación preliminar de costos***

*El presupuesto que se presenta a continuación corresponde de manera preliminar a la estimación de las actividades y cantidades de obra que se requieren para la apertura del paso alterno planteado, por lo cual podrá ser ajustado según los estudios a que haya lugar, no obstante, los diseños junto con las actividades de obra definirán el valor económico final y deben ser realizados de manera paralela, garantizando la restitución del tráfico para vehículos hasta C2 con restricción de*

*carga e implementación de la solución definitiva con un valor inicialmente estimado de: CIENTO SETENTA Y NUEVE MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y TRES MILLONES SETECIENTOS OCHO MIL SETECIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE (179.873.708.781,00)*

| ***ACTIVIDAD*** | ***VALOR*** |
|---|---|
| *Generación de paso alterno*<br>*(Incluye estudios, diseños, obra e interventoría)* | *$179.873.708.781,00* |
| ***TOTAL SOLUCIÓN DEFINITIVA*** | *$179.873.708.781,00* |

*Advierte la Subdirección de Gestión del Riesgo que, de conformidad con lo establecido en el Procedimiento de Atención de Emergencias, el concepto técnico presentado a la Dirección General que sustenta la motivación del presente acto administrativo conlleva de manera inicial, estimativa, preliminar, aproximado un valor económico para la atención de la emergencia teniendo en cuenta las situaciones fácticas de orden técnico y la alternativa de la solución propuesta. Empero, solo la realización de estudios y diseños de detalle enmarcados en la magnitud de la emergencia presentada definirán con certeza el valor total de las obras a ejecutar.*

## *15 CONCLUSIONES*

- *El evento corresponde a un movimiento en masa de tipo traslacional regional en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas ( Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare , desarrollado a lo largo del contacto suelo–roca de la Formación Tablazo donde se identifican planos de debilidad estructural coincidentes con el buzamiento de los estratos en favor de la pendiente, con desprendimientos de otras tipologías a nivel interno dentro del gran cuerpo del movimiento en masa, incluye algunos rotacionales y comportamiento de flujos en sitios donde existe mayor saturación.*
- *Los suelos residuales y transportados poco consolidados actuaron como el cuerpo móvil, desplazándose sobre una superficie basal lisa y saturada, lo que facilitó el deslizamiento.*
- *La estructura sinclinal del área, al concentrar los mayores espesores de suelo en el eje del valle, incrementa la vulnerabilidad natural ante procesos de remoción en masa, especialmente en sectores con pendientes moderadas a fuertes. La morfología sinclinal condiciona la disposición de los estratos y la dirección de buzamiento en favor de la pendiente, reduciendo la fricción natural entre capas y facilitando el deslizamiento cuando se presentan condiciones de sobrepresión por agua.*
- *Se evidencia erosión interna (piping o tubificación), reflejada en hundimientos, surgencias y flujos subterráneos desorganizados, lo cual debilitó la base del talud y promovió el desconfinamiento del suelo.*
- *La ausencia de cobertura vegetal protectora y el cambio en el uso del suelo (cultivos, pastos y deforestación parcial) facilitaron la infiltración directa del agua de lluvia, aumentando las presiones intersticiales y favoreciendo la reactivación de antiguas zonas de falla o fractura.*
- *En conjunto, estos factores indican una inestabilidad hidrológica crónica, que no solo afecta la vía sino también el entorno agrícola y habitacional adyacente.*
- *Aunque se plantea únicamente como una hipótesis, es posible que la recurrencia y proximidad de sismos de baja magnitud (<4.0 Mw), en conjunto con la saturación de los materiales, hayan generado vibraciones cíclicas que propiciaron un estado crítico de presiones de poro, favoreciendo la licuefacción parcial de capas arenosas y limo-arenosas dentro del cuerpo del deslizamiento. Este fenómeno de licuefacción sísmica secundaria habría contribuido a la pérdida repentina de rigidez en la masa de suelo, actuando como detonante complementario del movimiento en masa principal. Si bien esta interpretación se mantiene como una hipótesis preliminar, las condiciones de susceptibilidad a licuefacción deben ser analizadas y consideradas en el diseño de la alternativa propuesta, dada la posible interacción entre saturación extrema y actividad sísmica menor en la zona.*
- *La Formación Tablazo, aunque compuesta por rocas competentes (areniscas, calizas y lodolitas), presenta superficies de meteorización diferencial y planos de discontinuidad que actúan como interfaces de ruptura.*

- *El colapso del tramo vial responde a un proceso multicausal y sinérgico, donde confluyen factores geológicos, hidrológicos, sísmicos y antrópicos.*
- *El detonante principal fue la saturación extrema del terreno por lluvias y drenaje deficiente; sin embargo, la actividad sísmica reciente (hipótesis) y la estructura del sinclinal actuaron como factores agravantes y desencadenantes secundarios.*

(…)

Expuesto lo anterior, y con base en el informe de visita de campo realizado por los funcionarios y contratistas de la Subdirección de Gestión del Riesgo (SGR) del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, emitió concepto técnico en el cual delimitó la urgencia manifiesta exclusivamente al tramo de la Ruta Nacional 6208 comprendido entre los PR 26+0000 y PR 31+0000, correspondiente al sector Landázuri – Vélez (Santander).

Es igualmente importante destacar que, el 18 de noviembre de 2025 se realizó una sala de crisis en el INVIAS con participación de sus direcciones técnicas, jurídicas y territoriales del Instituto, de acuerdo con lo contemplado en el paso 11 del procedimiento interno de atención de emergencias en la infraestructura de transporte identificado con el código MRPI-PR-1 versión 2. En dicha sesión se viabilizó la procedencia de declarar la urgencia manifiesta en la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, con base en la existencia de una situación extraordinaria e imprevisible, la necesidad inmediata de intervención, la imposibilidad de atención con contratos vigentes y la conexidad directa entre los hechos y la contratación requerida.

Documento que hace parte integral de este acto administrativo.

## *VIII. MECANISMO IDÓNEO PARA CONJURAR LOS EFECTOS DE LA EMERGENCIA.*

Es preciso señalar que, las acciones a ejecutar por parte del INVIAS, en el marco de sus competencias, se soportan en los principios de moralidad, economía y celeridad, para garantizar que, en la infraestructura de transporte referida, el servicio público que ella representa se preste en condiciones de seguridad y conectividad.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta la situación presentada, se procede a analizar la viabilidad de la aplicación de la figura de urgencia manifiesta y su alcance, así:

La urgencia manifiesta, como mecanismo contractual excepcional, está regulada en los artículos 42 y 43 de la Ley 80 de 1993, así:

> *"Artículo 42. De la Urgencia Manifiesta. Existe urgencia manifiesta cuando la continuidad del servicio exige el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro, cuando se presenten situaciones relacionadas con los Estados de Excepción; cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y, en general cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección o concurso públicos.*
>
> *La urgencia manifiesta se declara mediante acto administrativo motivado.*
>
> *Parágrafo. - Con el fin de atender las necesidades y los gastos propios de la urgencia manifiesta, se podrán hacer los traslados presupuestales internos que se requieran dentro del presupuesto del organismo o entidad estatal correspondiente (…)*
>
> *Artículo 43. Del Control de la Contratación de Urgencia. Inmediatamente después de celebrados los contratos originados en la urgencia manifiesta, éstos y el acto administrativo que la declaró, junto con el expediente contentivo de los antecedentes administrativos, de la actuación y de las pruebas de los hechos, se enviará al funcionario u organismo que ejerza el control fiscal en la respectiva entidad, el cual deberá pronunciarse dentro de los dos (2) meses siguientes sobre los hechos y circunstancias que determinaron tal declaración. Si fuere procedente, dicho funcionario u organismo solicitará al jefe inmediato del servidor público que celebró los referidos contratos o a la autoridad competente, según el caso, la iniciación de la correspondiente investigación disciplinaria y dispondrá el envío del asunto a los funcionarios competentes para el conocimiento de las otras acciones. El uso indebido de la contratación de urgencia será causal de mala conducta.*
>
> *Lo previsto en este artículo se entenderá sin perjuicio de otros mecanismos de control que señale el reglamento para garantizar la adecuada y correcta utilización de la contratación de urgencia."*

Por su parte, el legislador en la Ley 1150 de 2007 artículo 2, consagró la urgencia manifiesta, como causal de contratación directa, así:

> *"ARTÍCULO 2o. DE LAS MODALIDADES DE SELECCIÓN. La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas: (…)*
>
> *4. Contratación directa. La modalidad de selección de contratación directa solamente procederá en los siguientes casos:*
>
> *a) Urgencia manifiesta;(…)"*

En concordancia, el Decreto Reglamentario 1082 de 2015, sobre su declaratoria, estipuló:

> *"Artículo 2.2.1.2.1.4.2. Declaración de urgencia manifiesta. Si la causal de contratación directa es la urgencia manifiesta, el acto administrativo que la declare hará las veces del acto administrativo de justificación, y en este caso la Entidad Estatal no está obligada a elaborar estudios y documentos previos."*

Las disposiciones antes señaladas, establecen que puede configurarse la urgencia manifiesta como causal de contratación directa, cuando la entidad pública requiera garantizar la continuidad del servicio y ello, exija el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro o cuando trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre, que demanden actuaciones inmediatas y, en general cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los modalidades de selección; lo cual, debe ser comunicado al organismo de control fiscal para lo de su competencia.

La urgencia manifiesta ha sido objeto de múltiples pronunciamientos judiciales, entre los cuales se destacan los siguientes:

- Consejo de Estado en la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo a través de radicado No. 14275 del año 2006 con ponencia del Dr. Ramiro Saavedra Becerra:

  *"(…) La urgencia manifiesta* ***no está instituida exclusivamente para solucionar eventos calamitosos o desastre anteriores o concomitantes al acto que la declara****, esto es, con una finalidad curativa.* ***También contiene una finalidad preventiva.***

  *(…)*

  ***Sería el caso de las situaciones que indican que, de no haberse una obra de manera rápida, se presentará una calamidad o un desastre.*** *Sería absurdo y contrario a toda lógica que el ordenamiento no permitiera hacer nada para evitar una anomalía y esperar a que suceda para ahí legitimar el uso de la figura. Por su puesto que, en este caso, como todo lo que concierne a la urgencia manifiesta, e****l requerimiento de las obras, bienes o servicios debe ser evidente, particularmente en el inmediato futuro para evitar la situación calamitosa que se pretenda conjurar****.(…)"* (Se resalta y subraya).

- Consejo de Estado en la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo mediante Sentencia No. 34425 del 07 de febrero de 2011, con ponencia del Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa:

  *"2.2. La Ley 80 de 1993, artículos 41 a 43 incorporó la figura de la urgencia manifiesta como una modalidad de contratación directa. Se trata entonces de un mecanismo excepcional, diseñado con* ***el único propósito de otorgarle instrumentos efectivos a las entidades estatales para celebrar los contratos necesarios****, con el fin de enfrentar situaciones de crisis, cuando dichos contratos, en razón de circunstancias de conflicto o crisis, es del todo imposible celebrarlos a través de la licitación pública o la contratación directa. Es decir, cuando la Administración no cuenta con el plazo indispensable para adelantar un procedimiento ordinario de escogencia de contratistas.*

  *La urgencia manifiesta procede en aquellos eventos en los cuales* ***puede suscitarse la necesidad de remediar o evitar males presentes o futuros pero inminentes,*** *provocados bien sea en virtud de los estados de excepción,* ***o por la paralización de los servicios públicos, o provenientes de situaciones de calamidad o hechos constitutivos de fuerza mayor o desastres,*** *o cualquier otra circunstancia similar que tampoco dé espera en su solución, de tal manera que resulte inconveniente el trámite del proceso licitatorio de selección de contratistas reglado en el estatuto contractual, por cuanto implica el agotamiento de una serie de etapas que se toman su tiempo y hacen más o menos largo el lapso para adjudicar el respectivo contrato, circunstancia que, frente a una*

*situación de urgencia obviamente resulta entorpecedora, porque **la solución en estas condiciones, puede llegar tardíamente, cuando ya se haya producido o agravado el daño**".* (Negrilla y subrayado fuera de texto)

- Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Penal - SP038-2023 Radicación 56014 CUI: 15693600021820120001501, 15 de febrero de 2023 con ponencia de Myriam Ávila Roldán.

  *"(…) Una simple transcripción de la norma pone en evidencia que **la imprevisibilidad y la irresistibilidad, en sí mismos, no son factores definitorios de la urgencia manifiesta**, sino criterios ajenos a la figura, según su definición legal.*

  *(…)*

  *Que en uno u otro evento se pueda o no imputar responsabilidad a las autoridades, es asunto diverso, mas, de cara a la teleología de la urgencia manifiesta, **lo pertinente es determinar si se requiere atender una situación de crisis con prontitud y celeridad, en la medida en que su solución no admite espera y reclama, además, restituir la prestación continua de servicios públicos paralizados**.*

  *(…)*

  *61. Los falladores de instancia, erróneamente, asumieron que la urgencia manifiesta está dispuesta legalmente únicamente para reaccionar a eventos de caso fortuito o fuerza mayor, pero pasaron por alto que **no son sólo tales situaciones las que la justifican, sino, además, la paralización de los servicios públicos, circunstancias de calamidad o cualquier otra circunstancia similar que no dé espera en su solución, de tal manera que resulten inconvenientes los trámites ordinarios de selección del contratista que, en vista de la situación de urgencia, se tornan entorpecedores, impeditivos de la solución del daño o influyentes en la agravación de éste. (…)".*** (Se resalta y subraya).

Mediante la Circular Conjunta No 014 de 2011, la Contraloría General de la República, la Auditoría General de la República y la Procuraduría General de la Nación, instaron a los jefes o representantes legales y a los ordenadores del gasto de las diferentes entidades públicas a nivel nacional, a tener en consideración al momento de expedir cualquier declaratoria de urgencia manifiesta, entre otros, los siguientes parámetros que a continuación se exponen:

- "*Verificar que los hechos y circunstancias que se pretenden atender o resolver con la declaratoria de urgencia manifiesta, se adecuen a una de las causales señaladas para el efecto en la Ley 80 de 1993 artículo 42.*
- *Confrontar los hechos, el procedimiento de contratación que se emplearía ordinariamente para resolverlos o atenderlos y los tiempos de gestión que implicaría adelantar el procedimiento de contratación correspondiente, frente a la inmediatez que exige la satisfacción del interés general.*
- *Declarar la urgencia manifiesta, elaborando el acto administrativo correspondiente. (…)"*

En este último punto, la Circular realiza una serie de recomendaciones frente a acciones que se deben ejecutar por parte de la entidad pública, con posterioridad a la firma del acto administrativo de declaratoria de urgencia manifiesta.

De acuerdo con los anteriores fundamentos legales, a continuación, se precisan los argumentos que justifican la imperiosa necesidad de declarar la urgencia manifiesta en el evento que nos ocupa.

## *IX. JUSTIFICACIÓN DE LA DECLARATORIA DE URGENCIA MANIFIESTA.*

Frente a la primera recomendación de la Circular Conjunta No. 014 de 2011 emitida por los órganos de control, es preciso advertir que como se evidencia en la descripción de los hechos acaecidos y las consecuencias de estos, la adopción de la Urgencia Manifiesta se enmarca en varias causales de las descritas en la norma, como se desarrollará a continuación:

> *De acuerdo con lo dispuesto por el Artículo 42 de la ley 80 de 1993, se tiene: De la Urgencia Manifiesta. "**Existe urgencia manifiesta cuando la continuidad del servicio exige el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro**, cuando se presenten situaciones relacionadas con los Estados de Excepción; cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y, en general cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección o concurso públicos".*

Considerando que, a la fecha, la infraestructura vial se encuentra con pérdidas de la banca totales y del trazado de la vía por movimientos en masa en la vía 6208, particularmente entre Landázuri – Vélez, según consta en el concepto del Subdirector de Gestión del riesgo las condiciones actuales del sector y las afectaciones presentadas en la estructura de la

vía y el suelo de soporte entre los PR PR 27+330 y 29+133 de la RN 6208, en jurisdicción del Municipio de Vélez, obligan a generar un paso alterno garantizando la operación en condiciones seguras, restituyendo la transitabilidad del sector, para lo cual se requerirá:

- ✓ **Estructura del pavimiento:** Mejoramiento de subrasante, extensión y compactación de material granular seleccionado y extensión y compactación de concreto asfáltico o hidráulico, según sea el caso.
- ✓ **Obras hidráulicas:** Mejoramiento y/o restitución de obras existentes, así como el manejo de las aguas lluvias y de escorrentía superficiales y subsuperficiales.
- ✓ **Señalización y seguridad vial:** Se debe implementar señales verticales, barreras de protección, demarcación y marcas viales.
- ✓ **Obras de contención y de protección de taludes:** En caso de requerirse, se deben ejecutar obras de estabilización de taludes y control contra la erosión y los fenómenos metamórficos.

Es importante advertir que, de no llevar a cabo las actividades mencionadas, podría generar entre otras consecuencias, las siguientes:

- La principal afectación es la pérdida definitiva de conectividad vial desde y hacia la zona de comunidades veredales de Vélez y Landázuri
- Afectaciones graves a la transitabilidad en laRuta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+00, con un riesgo creciente de agravamiento de la emergencia debido a la inestabilidad del terreno y la recurrencia de movimientos en masa asociados a las intensas precipitaciones registradas en la zona. Estas condiciones, sumadas a la saturación de los suelos reportada en el monitoreo técnico, la condición de fragilidad del terreno, el movimiento en masa diario y continuo y el comportamiento hidrometeorológico extremo que ha caracterizado la temporada de lluvias proyectada por el IDEAM desde finales de 2024 a la fecha, incrementan la vulnerabilidad del corredor y harían más compleja y costosa cualquier solución técnica si no se actúa de manera inmediata.
- Se dificultaría garantizar la continua y segura movilidad de los usuarios que transitan por la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+00que conduce hacia Barbosa. Es decir, la conexión entre las troncales central y magdalena; así como la zona del Magdalena Medio, Antioquia, Costa Atlántica con el sur de Santander y Boyacá.
- Conforme al ítem anterior se genera un alto riesgo para la atención oportuna de los pacientes que sean remitidos a centros hospitalarios de alta y media complejidad, lo que representa una necesidad básica para los habitantes de la región y requiere de manera inmediata restablecer la transitabilidad por el corredor vial.
- En el mismo sentido, se afectaría la capacidad de reacción inmediata de los organismos de socorro como Bomberos, Defensa Civil, Cruz Roja y demás entidades que conforman el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres ante situaciones de emergencia, calamidad o desastre; características de esta región.
- Se afecta el transporte de pasajeros, bienes e insumos básicos y de primera necesidad para la población. Así como las actividades comerciales, laborales, educación, salud, turismo entre otras.

De acuerdo con lo expuesto, resulta evidente que las comunidades de los municipios de Landázuri y Vélez, en el departamento de Santander, se han visto gravemente afectadas por las condiciones actuales de la Ruta Nacional 6208 (Transversal del Carare), cuyo colapso total entre los PR 26+0000 y PR 31+0000 ha interrumpido por completo la conectividad terrestre, generando una alteración absoluta, intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la región. Esta situación demanda la intervención inmediata de la infraestructura vial a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, con el fin de conjurar los daños ocasionados por el movimiento en masa ocurrido el 30 de octubre de 2025 y mitigar el impacto social, económico y operativo descrito en la presente resolución. Asimismo, es indispensable restablecer el tránsito que garantiza la conectividad del Magdalena Medio, la provincia de Vélez y el corredor Landázuri–Barbosa con el centro del país. La emergencia exige asegurar la reacción inmediata de los organismos de socorro como Bomberos, Defensa Civil, Cruz Roja y demás entidades que integran el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, así como garantizar el acceso oportuno a los servicios de salud, el abastecimiento de víveres, bienes y productos de primera necesidad y la prestación de servicios públicos esenciales para la población afectada.

Sobre el carácter de servicio público de transporte, la Ley 105 de 1993 en su artículo 3, numeral 2 establece:

"*La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.*

*Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.*

*Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico"*.

Actualmente, el servicio esencial de transporte público y conectividad vial se encuentran interrumpido con ocasión de las afectaciones de la vía 6208 que conduce de Landázuri – Barbosa, la cual ha generado afectación a la carretera nacional por el movimiento de remoción en masa ocurrido el 30 de octubre del 2025, por lo que, con el objeto de garantizar el servicio de transporte, se requieren intervenciones inmediatas para reestablecer la conectividad vial entre la comunidad veredal de Vélez y Landázuri con el resto del país.

Por lo anterior, mediante Resolución No. 04692 del 1° de noviembre de 2025, ordenó el cierre total de la vía Landázuri – Barbosa, Ruta Nacional 6208, entre los PR 26+0000 y 31+0000, en el departamento de Santander, como se indicó, se acompañó de la sugerencia de rutas alternas de carácter provisional, entre ellas el recorrido Landázuri – Cimitarra – Puerto Araujo – Troncal del Magdalena – Cruce La Fortuna – Lebrija – Bucaramanga – RN 45A, el cual incrementa el tiempo de desplazamiento en aproximadamente ocho (8) horas respecto al tránsito habitual. No obstante, tales alternativas no garantizan la continuidad funcional del servicio público de transporte ni sustituyen la conectividad de la Transversal del Carare, lo que reafirma el carácter extraordinario, sobreviniente y de urgencia de la situación.

Por lo anterior, es de anotar que las rutas alternas dispuestas ante el cierre total de la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare generan un incremento considerable en los costos de operación, dado que su trazado es más extenso, presenta condiciones deficientes de superficie de rodadura y obliga a los vehículos livianos a transitar a bajas velocidades, incrementando el consumo de combustible y los tiempos de desplazamiento. Estas circunstancias se traducen en mayores costos de operación para el transporte público y el transporte de carga sería extremadamente limitado, impactando directamente los fletes, el abastecimiento de bienes y los pasajes para la comunidad que depende de este corredor para su movilidad cotidiana.

Tal como lo ha reconocido la Corte Constitucional, en su Sentencia T-518/92, con ponencia del Dr. José Gregorio Hernández Galindo *"La libertad de locomoción es un derecho fundamental inherente a toda persona humana que permite a todo colombiano circular libremente por el territorio nacional"* y en este sentido el transporte es un medio indispensable para garantizar el goce efectivo de dicho derecho, criterio que ha sido reiterado en las sentencias C-741/99 y T-595/02 de la misma corporación.

De manera concordante, en la Sentencia T-618/00 cuyo ponente fue el Dr. Alejandro Martínez Caballero, el máximo órgano constitucional frente a la figura del servicio público de transporte y su necesaria articulación con el principio de eficiencia administrativa acotó:

*"El principio de eficiencia implica la continuidad del servicio. Uno de los principios característicos del servicio público es la eficiencia y, específicamente este principio también lo es de la seguridad social. Dentro de la eficiencia está la continuidad en el servicio, es decir que no debe interrumpirse la prestación salvo cuando exista una causal legal que se ajusta a los principios constitucionales."*

En la sentencia SU-562/99 expresamente se dijo sobre eficiencia y continuidad:

*"Uno de los principios característicos del servicio público es el de la eficiencia. Dentro de la eficiencia está la continuidad en el servicio, porque debe prestarse sin interrupción.*

*Desde la Doctrina como fuente formal del derecho administrativo, según Marienhoff : "La continuidad contribuye a la eficiencia de la prestación, pues sólo así ésta será oportuna". Y, a renglón seguido repite: "resulta claro que el que presta o realiza el servicio no debe efectuar acto alguno, que pueda comprometer no solo la eficacia de aquél, sino su continuidad". Y, luego resume su argumentación al respecto de la siguiente forma: "…la continuidad integra el sistema jurídico o "estatus" del servicio público, todo aquello que atente contra dicho sistema jurídico, o contra*

*dicho "estatus" ha de tenerse por "ajurídico" o contrario a derecho, sin que para esto se requiera una norma que expresamente lo establezca, pues ello es de "principio" en esta materia".*

En la lógica de las reglas que debe seguir el servicio público y la afectación de este, el Consejo de Estado en la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo en Sentencia del 27 de abril de 2006 con ponencia del Dr. Ramiro Saavedra Becerra, dentro del expediente 14275, precisó lo siguiente:

*"Se observa entonces cómo la normativa que regula el tema de la urgencia en la contratación estatal, se refiere a aquellos eventos en los cuales pueden suscitarse hechos que reclamen una actuación inmediata de la Administración, con el fin de remediar o evitar males presentes o futuros pero inminentes, provocados bien sea en virtud de los estados de excepción, o por la paralización de los servicios públicos, o provenientes de situaciones de calamidad o hechos constitutivos de fuerza mayor o desastres, o cualquier otra circunstancia similar que tampoco dé espera en su solución, de tal manera que resulte inconveniente el trámite del proceso licitatorio de selección de contratistas reglado en el estatuto contractual, por cuanto implica el agotamiento de una serie de etapas que se toman su tiempo y hacen más o menos largo el lapso para adjudicar el respectivo contrato, circunstancia que, frente a una situación de urgencia obviamente resulta entorpecedora, porque la solución en estas condiciones, puede llegar tardíamente, cuando ya se haya producido o agravado el daño. En estas estipulaciones, se hace evidente el principio de la prevalencia del interés general, en este caso, por encima de las formalidades de las actuaciones administrativas, puesto que si aquel se halla afectado o en peligro de serlo, el régimen jurídico debe ceder y permitir que las soluciones se den en la mayor brevedad posible, así ello implique la celebración de contratos sin el cumplimiento de los requisitos legales de selección del contratista y aún, la ejecución de los mismos, sin que medie la formalidad del contrato escrito, si la gravedad de las circunstancias así lo exige."*

Los anteriores pronunciamientos jurisprudenciales y doctrinales, ponen en evidencia que la afectación del servicio de transporte que se pretende restablecer de manera urgente, se orienta a la necesidad de remediar o evitar males presentes o futuros inminentes, estando la entidad pública competente facultada para la realización de dicha actuación, en orden a garantizar el ejercicio pleno de los derechos fundamentales de la comunidad en general.

En el presente caso, lo que se pretende es garantizar la movilidad entre los municipios de Landazurí y Velez, asi como sus comunidades veredales.

Con la afectación al servicio, se ve vulnerado el derecho a la locomoción, señalado por la jurisprudencia constitucional en diferentes oportunidades y en su sentido más elemental, como el derecho a "*la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos"*, como lo sostuvo la Corte Constitucional en la Sentencia T-518 de 1992, con ponencia del Dr. José Gregorio Hernández Galindo.

En el mismo sentido en Sentencia T- 508 de 2010 y ponencia del Dr. Mauricio González Cuervo, el órgano constitucional expuso la importancia del derecho a la locomoción, afirmando que *"(…) se trata de un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, adquiere una especial importancia al constituir un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como es el caso del derecho a la educación, al trabajo o la salud".*

**2. (…) cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas (…)**

Es pertinente señalar que, con la ejecución de obras inmediatas para la atención de la emergencia:

- Se restablece el servicio de transporte público que se encuentra interrumpido en el corto plazo.
- Se contribuye de forma significativa con la conectividad de la región a través de una infraestructura óptima.
- Se evitan males presentes o futuros pero inminentes que pueden ser ocasionados por el aumento de las precipitaciones.
- Se mitiga una eventual calamidad o desastre mayor.
- Se garantiza reestablecer la conectividad vial entre los municipios de Landázuri y Vélez y sus comunidades veredales, ubicados en la vía 6208.

Es así como, Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare , ubicada en Santander, ha sufrido una afectación crítica consistente en pérdidas totales de la banca y perdida parcial del trazado de la vía en varios puntos del corredor. Esta vía discurre a través de una zona de topografía abrupta y alta pendiente, ubicada dentro de la subcuenca alta del río Quiratá, en el flanco oriental de la Cordillera Oriental. El corredor atraviesa terrenos conformados

por lutitas, limolitas y depósitos coluviales altamente meteorizados, sobre los cuales se desarrollan procesos activos de erosión y remoción en masa. Estas condiciones, sumadas al fracturamiento estructural asociado a las fallas de La Belleza y Landázuri y a la saturación persistente del suelo durante la temporada invernal, hacen que la vía sea altamente susceptible a la pérdida de estabilidad y erosión en su talud inferior bajo condiciones climáticas extremas.

Durante el periodo comprendido entre el 27 y el 30 de octubre de 2025, la región del valle medio del río Suárez y la subcuenca alta del río Quiratá, en jurisdicción de los municipios de Landázuri y Vélez (Santander), registró un episodio de lluvias intensas, persistentes e inusuales por su magnitud y continuidad.

De acuerdo con los reportes oficiales del IDEAM, el Boletín No. 301 del 28 de octubre de 2025 emitió alerta naranja por movimientos en masa y por condiciones hidrológicas adversas en la región Andina, incluyendo el corredor Landázuri–Barbosa (Ruta 6208); esta alerta fue ratificada en el Boletín No. 303 del 30 de octubre de 2025, ante el mantenimiento de precipitaciones de alta intensidad y la saturación progresiva de los suelos.

El Informe Técnico de Comisión (INVIAS, 4 de noviembre de 2025) precisa que estas condiciones ocasionaron un aumento sostenido en la humedad del terreno y en los caudales de drenaje superficial y subsuperficial, lo que generó acumulaciones de agua, encharcamientos y erosión regresiva en los taludes inferiores del corredor. Como consecuencia directa, se produjo el desencadenamiento de un movimiento en masa de gran magnitud en el sector Zarandas de laRuta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare, cuya evolución se observó de forma progresiva desde el 27 de octubre de 2025, alcanzando su punto crítico entre la noche del 29 y la madrugada del 30 de octubre del mismo año, cuando se registró el colapso total de la banca vial entre los PR 26+000 y PR 31+000.

Ahora bien, de acuerdo con los reportes oficiales del IDEAM, los boletines No. 301 del 28 de octubre de 2025 y No. 303 del 30 de octubre de 2025 mantenían alerta naranja para la región Andina por movimientos en masa y condiciones hidrológicas adversas, sin que se hubiese declarado nivel de alerta roja. Esto demuestra que, incluso para los organismos técnicos de monitoreo climático y geológico, la magnitud real del evento no fue anticipada ni prevista, confirmando su carácter repentino y sobreviniente.

Este comportamiento meteorológico e hidrológico extremo, acompañado de la respuesta geotécnica del terreno, evidencia la imprevisibilidad y progresividad crítica del fenómeno, que derivó en una situación de calamidad pública sobreviniente. Las consecuencias materiales incluyen la destrucción de la estructura de la vía, pérdida de drenajes transversales y riesgo permanente de nuevos deslizamientos en el flanco inferior del corredor.

Es así como, el Decreto Municipal No. 0117 del 30 de octubre de 2025, mediante el cual se declaró la calamidad pública en el municipio de Vélez, reconoce expresamente el carácter repentino, imprevisto y de gran magnitud del movimiento en masa ocurrido en las veredas aledañas a la Ruta 62 Vélez–Landázuri.

Los considerandos del acto administrativo describen la súbita afectación de la infraestructura vial y de servicios esenciales, la incomunicación de 18 veredas, y la necesidad de adoptar medidas inmediatas para conjurar los efectos del evento, lo que constituye un reconocimiento explícito de la imprevisibilidad y gravedad sobreviniente de la situación.

Estos hechos constituyen una situación extraordinaria, súbita y sobreviniente, en los términos del artículo 42 de la Ley 80 de 1993, que permite acudir a la contratación directa por urgencia manifiesta ante circunstancias de fuerza mayor, desastre o calamidad que comprometan la continuidad del servicio público esencial de transporte y la seguridad de los usuarios de la red vial nacional.

En segundo lugar, los hechos también pueden calificarse como constitutivos de fuerza mayor, entendida como todo evento externo, irresistible e imprevisible que escapa al control de la administración. La intensidad y persistencia de las lluvias registradas entre el 27 y el 30 de octubre de 2025, sumadas a las condiciones de saturación del terreno y al comportamiento geotécnico del sector Zarandas, desencadenaron un movimiento en masa de gran magnitud que ocasionó la pérdida total de la banca entre los PR 27+000 y PR 29+500 de la Ruta Nacional 6208 (Landázuri–Barbosa).

En consecuencia, las lluvias y el colapso de la vía excedieron los parámetros normales del régimen climático regional y no podían ser controladas ni gestionadas dentro de las operaciones habituales de mantenimiento vial.

Finalmente, la gravedad del fenómeno y el impacto estructural sobre la infraestructura permiten encuadrarlo igualmente como un desastre natural, en los términos del artículo 4 de la Ley 1523 de 2012, al tratarse de la materialización de un evento peligroso que superó la capacidad de respuesta de las autoridades y de los instrumentos contractuales vigentes, generando graves alteraciones en la conectividad y en las condiciones normales de funcionamiento del entorno. El evento natural, ocurrido sin advertencia de nivel crítico por parte del sistema nacional de alertas, rebasó toda capacidad

institucional y operativa, configurando así un hecho de fuerza mayor, calamidad pública y desastre en los términos exigidos por el artículo 42 de la Ley 80 de 1993.

Finalmente, la gravedad del fenómeno y el impacto estructural sobre la vía permiten encuadrarlo igualmente como un desastre natural, en los términos del artículo 4 de la Ley 1523 de 2012, que define el desastre como el resultado de la materialización de uno o varios eventos peligrosos que, al superar la capacidad de respuesta del sistema afectado, ocasionan graves alteraciones en las condiciones normales de funcionamiento del entorno.

Por tanto, a la luz del artículo 42 de la Ley 80 de 1993, se evidencia que la situación presentada en la ruta 6208 encaja dentro de las hipótesis habilitantes de calamidad, fuerza mayor y desastre, y constituye una situación jurídica y fáctica extraordinaria que habilita la evaluación de mecanismos contractuales excepcionales, como la urgencia manifiesta y que, en efecto, se requieren actuaciones inmediatas.

Al respecto, la Corte Constitucional en Sentencia T-696/16, indicó:

> *"(…) La gestión del riesgo involucra a todas las autoridades y habitantes del territorio colombiano, lo cual implica que: "en cumplimiento de esta responsabilidad, las entidades públicas, privadas y comunitarias desarrollarán y ejecutarán los procesos de gestión del riesgo, entiéndase: conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y manejo de desastres, en el marco de sus competencias, su ámbito de actuación y su jurisdicción, como componentes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (...)*
>
> *(…) Conforme al principio constitucional de solidaridad y el deber del Estado de preservar la vida, integridad y bienes de los habitantes del territorio nacional, y al desarrollo legal que estos presupuestos constitucionales han tenido en materia de prevención y atención de desastres, es claro que el Estado debe responder de manera oportuna a las necesidades humanitarias, proteger los derechos y brindar la atención necesaria para favorecer la recuperación y evitar mayores daños a todas las personas damnificadas como consecuencia de un desastre natural, en cuanto son sujetos de especial protección constitucional al encontrarse en condición de debilidad manifiesta como consecuencia de la situación generada por el desastre (…)".*

Así las cosas, los hechos y circunstancias acaecidas entre los municipios Landazurí – Velez en la vía 6208, se enmarcan tanto en la exigencia legal de conjurar las situaciones relacionadas con la necesidad de garantizar la prestación del servicio público de transporte, así como la atención de los hechos de calamidad pública constitutivos de desastre y la necesidad de remediar o evitar males presentes o futuros inminentes, que conllevan a la declaratoria de manera inmediata la Urgencia Manifiesta conforme los preceptos establecidos en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993.

Cabe agregar que, en el marco del principio de colaboración armónica entre entidad públicas definido por el inciso segundo del articulo 209 de la Constitución Política "*Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.*"

El Instituto Nacional de Vías se ha comprometido con los entes territoriales y la comunidad de la zona a adelantar las gestiones para afrontar la emergencia y restablecer el servicio público de transporte, garantizando el derecho de locomoción.

De igual manera, considerando los fines del estado, la Entidad, a través de funcionarios y contratistas ha tenido acercamientos con la comunidad proponiendo una solución técnica que permita superar la emergencia y evitar que la misma amplie su magnitud.

En cuanto a la **segunda recomendación de la Circular Conjunta No. 014 de 2011** emitida por los órganos de control, la cual consistente en confrontar los hechos, el procedimiento de contratación que se emplearía ordinariamente para resolverlos o atenderlos y los tiempos de gestión que implicaría adelantar el procedimiento de contratación correspondiente, frente a la inmediatez que exige la satisfacción del interés general, se tiene que el Instituto Nacional de Vías, con el fin de reestablecer la conectividad vial entre los municipios Landazurí - Velez en la vía 6208, exploró las opciones de contratación establecidas por la ley, con el propósito de encontrar la más rápida, adecuada y eficaz, realizando el siguiente análisis:

1. Dentro del Estatuto General de Contratación, los mecanismos de contratación tales como la selección abreviada y la licitación pública no ofrecen la rapidez necesaria con el fin de satisfacer de manera oportuna e inmediata la necesidad de ejecutar las obras para conjurar la emergencia y los efectos de la misma sobre la prestación del servicio público.
2. De acuerdo a lo expresado por el Director Territorial de Santander en el memorando 2025I-VSAN-088961, con alcance 2025I-VSAN-089946, se precisó que *"actualmente, la Dirección Territorial Santander no cuenta con contratos de monto*

*agotable vigentes que permitan la destinación de recursos para la atención inmediata de la emergencia en la Ruta Nacional 6208".*

Este punto fue abordado en el Capítulo VI. **ÁNALISIS DE LOS CONTRATOS EXISTENTES EN EL ÁREA** y se concluyó que los contratos dentro del área de influencia, asi como el contrato dentro del área de afectación, carecerían por completo de los principios de celeridad, eficacia y eficiencia, toda vez que, no solventarían la afectación grave del servicio público de transporte, por ende, esta situación conlleva a requerir todos los efectos de la emergencia y restablecer el servicio público de transporte en términos de oportunidad, eficiencia y seguridad.

Ahora bien, en lo que corresponde a la ejecución de las obras para reestablecer la conectividad vial entre los municipios Landazurí y Velez en la vía 6208, en el Departamento de Santander, dando estricta aplicación al Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública, el Instituto estaría obligado inicialmente a desarrollar un proceso de contratación (concurso de méritos) relacionado con estudios y diseños, por lo que solamente una vez concluida la ejecución de dicho contrato podría adelantarse la estructuración de nuevos procesos de contratación bajo la modalidad de selección denominada licitación pública. Aun así, estas condiciones generales representan mucho mas tiempo del necesario para atender la Urgencia Manifiesta, de modo tal que, a traves del proceso contractual que se adelantará, se pueda realizar una etapa de ajustes de estudios y diseños y actividades de obra encaminadas unicamente a la atencion de la emergencia, lo que permita adelantar, concomitantemente, los estudios y diseños y las actividades preliminares de obra.

En consecuencia, un proceso de contratacion ordinario, dadas las condiciones exepcionales del sector respecto de la geomorfologia y la ubicación, conllevaría a la contratación inicial de los estudios y diseños lo que se adelantaría en aproximadamente tres (03) meses para su adjudicación, sumado al tiempo de ejecución de la consultoría, el cual se podría estimar en cinco (5) meses, además del proceso de licitación pública para ejecución de las obras aprobadas en los estudios y diseños, con su respectiva interventoría que, en el caso ideal, para adelantar el proceso de selección, tomaría alrededor de tres (3) meses, por lo cual, resolver la situación descrita, podría tardar aproximadamente diez (11) meses para el inicio de las intervenciones que técnicamente deben ser inmediatas.

Es decir que, en un trámite solo hasta el mes de octubre de 2026 se estaría iniciando las actividades de ejecución de obra, sin perjuicio de lo cual, la no ejecución de una obra que mitigue y evite la propagación del impacto generado por el daño que la banca vial ha sufrido que se presenta antes de que aumenten las precipitaciones, podría llegar a ocasionar; i) Incrementar los procesos erosivos, y por ende, la pérdida total de la banca en una longitud lineal mayor, ii) posibles incidentes derivados y accidentes del estado de la carretera afectando la seguridad vial del usuario y prestación del servicio de transporte de manera oportuna y eficiente, toda vez que a pesar de los cierres realizados, muchas personas o vehículos aún siguen transitando la zona iii) una calamidad o un desastre mayor en el sector al resultar afectadas las personas de la comunidad que habita en este sector.

Así, el mecanismo que satisface la necesidad de cumplir los fines y, en particular acometer los servicios y obras necesarios para conjurar y mitigar el riesgo que se viene presentando con la emergencia actual, es el mecanismo de urgencia manifiesta, el cual permite atender de manera inmediata las afectaciones al servicio publico de transporte, garantizando el derecho de locomoción de todos los actores viales.

El mecanismo contractual excepcional de la urgencia manifiesta es el más adecuado para la situación fáctica que se describe en el presente acto, pues la solución a las afectaciones de la vía requieren inmediatez, pues resulta inconveniente el trámite de procesos de selección ordinarios reglados en el estatuto general de contratación, por cuanto implica el agotamiento de una serie de etapas que hacen muy extenso el tiempo para adjudicar el respectivo contrato, sin tener la seguridad de que aquel llegue efectivamente a darse; circunstancia que frente a la situación de urgencia resulta entorpecedora, y la solución en estas condiciones, llegaría tardíamente agravando el daño.

Frente a lo anterior, la capacidad técnica del Instituto Nacional de Vías - INVIAS se vería limitada por el factor temporal, teniendo en cuenta que el adelantamiento de los procesos de selección por la vía de un proceso contractual regular, tardarían la atención inmediata de la contingencia; si se suman a los mencionados tiempos, los requeridos para adelantar los trámites presupuestales y administrativos; proceder que no es acorde con el deber de actuación y reacción inmediata de las autoridades administrativas frente a situaciones como la presente, en detrimento de la salvaguarda del interés general.

La Sala Disciplinaria de la Procuraduría General de la Nación, refiriéndose a la protección del interés general como principio que se antepone al criterio tiempo en los casos de declaratoria de urgencia manifiesta, en Fallo de Segunda Instancia del 22 de septiembre de 2005, Expediente 161-02564, señaló:

*"Si un hecho es de urgencia manifiesta se impone su atención inmediata, prevalece su solución con el fin de proteger el interés público, la sociedad que es o pueda ser afectada por el mismo, pues lo importante desde el punto de vista de los fines del Estado a los cuales sirve la contratación como instrumento jurídico, es la protección de la comunidad y el logro de la atención de los servicios y funciones que a las entidades estatales les corresponde legalmente cumplir. Ello justifica y hace necesaria la urgencia manifiesta.*

*"Para la declaratoria de la urgencia manifiesta es necesaria la existencia de una de las situaciones que en forma genérica prevé el art. 42, y aunque puede decirse que esa norma no exige que ella sean imprevistas, por lo cual podría considerarse que pueden ser conocidas, previstas, previsibles, venir ocurriendo desde tiempo atrás, lo importante y determinante es que su solución se requiera en forma inmediata para garantizar la continuidad del servicio en el inmediato futuro, mediante el suministro de bienes, la prestación de servicios o la ejecución de obras. También basta para decretar la urgencia con que se presenten situaciones relacionadas con los estados de excepción, así como situaciones excepcionales de calamidad o de fuerza mayor o de desastre que demanden actuaciones inmediatas; o bien situaciones similares a las anteriores que imposibiliten acudir a los procedimientos de licitación o concurso públicos, pero en todas se exige que la contratación de las soluciones correspondientes sea inmediata."*

Como ya se ha mencionado en el presente caso, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, no cuenta con el plazo necesario para adelantar los procesos de selección (concurso de méritos y licitaciones públicas), que normalmente deben surtirse para elegir a los contratistas, en virtud de lo dispuesto en la Ley 1150 de 2007 artículo 2, el Decreto 1082 de 2015, artículos 2.2.1.2.1.2.1 y subsiguientes, en concordancia con su Manual de Contratación; *contrario sensu* la declaratoria de urgencia manifiesta garantiza la realización de las actividades y acciones inmediatas requeridas a través de la modalidad de contratación directa.

Ahora bien, resulta pertinente señalar que la urgencia manifiesta existe en los términos normativos (Art. 42 de la Ley 80 de 1993), condiciones que se hallan demostradas en lo esbozado en el presente acto adminsitrativo ya que la pérdida de conectividad vial entre entre los municipios Landazuri – Velez en la vía 6208, en el Departamentos de Santander, determina que ante la cuyuntura vial presentada, no sea posible transitar en términos de continuidad y seguridad en dichos puntos, situación que demanda que la continuidad del servicio exija acometida de obras en el inmediato futuro y de hecho haya sido la base para la declaratoria de calamidad pública, situación que demanda acciones inmediatas, siendo un escollo acudir a proceso de selección y/o concurso público.

Frente a la **tercera recomendación de la Circular Conjunta No. 014 de 2011 emitida por los órganos de control que establece:** Declarar la urgencia manifiesta, elaborando el acto administrativo correspondiente (...) debe indicarse que, conforme lo ha indicado Colombia Compra Eficiente[4]:

*"(…) para contratar directamente no basta con la declaración de desastre o de calamidad. Es decir,* ***se necesitan dos (2) actos administrativos concurrentes para que pueda contratarse directamente por urgencia manifiesta:*** *i)* ***el primero en el tiempo, la declaración de la situación de calamidad pública o la declaración de la situación de desastre, de conformidad con lo establecido en el Capítulo VI de la Ley 1523 de 2012;*** *y ii)* ***el segundo, la declaración propiamente dicha de "urgencia manifiesta" de que trata el artículo 42 del Estatuto General de Contratación, amparado o fundamentado en la declaración previa del desastre o calamidad****.*

*Sin el primer acto administrativo no es posible expedir el segundo, es decir,* ***para declarar la urgencia manifiesta es imprescindible que el presidente de la república o el gobernador o el alcalde, según el caso, hayan declarado la situación de desastre o la declaración de calamidad.*** *Lo anterior, porque la situación de calamidad pública o la situación de desastre depende tanto de la ocurrencia de los hechos que dan lugar a las mismas como de la declaración del órgano competente, de manera que ninguna se configura a falta de alguna de estas condiciones (…)".* (Se resalta y subraya)

Así las cosas, y teniendo en cuenta que, como se indicó por parte de la Subdirección de Gestión del Riesgo, mediante el Decreto No. 0117 del 30 de octubre de 2025, la Alcaldía Municipal de Vélez (Santander) declaró la situación de calamidad pública como consecuencia del movimiento en masa de gran magnitud ocurrido en las veredas aledañas a laRuta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare , que ocasionó la pérdida total de la banca, la incomunicación de 18 veredas y afectaciones estructurales severas en la infraestructura vial nacional, con la expedición

[4] Concepto C-452 del 2023

de dicho acto se satisface el presupuesto formal exigido para la procedencia de la urgencia manifiesta, conforme a lo previsto en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993.

Hacen parte integral del presente acto administrativo el informe técnico emitido por la Dirección Territorial Santander, los memorandos No. 2025I-VSAN-088961 y 2025I-VBOG-089192, los requerimientos de información dirigidos a las Subdirecciones de Vías Regionales, Modernización de Carreteras y Gestión Integral de Carreteras, asi como sus respuestas; el Informe Técnico Preliminar de Comisión (4 de noviembre de 2025), los reportes de alerta del IDEAM, la Resolución No. 04692 del 1° de noviembre de 2025 mediante la cual se ordenó el cierre total de la vía Landázuri–Barbosa, y demás documentos que conforman el expediente administrativo, incluyendo los registros fotográficos y las actas de verificación técnica que evidencian la magnitud de la emergencia y el deterioro progresivo de la infraestructura vial hasta la fecha.

Declarada la urgencia manifiesta, en los términos precedentes y de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.2 del Decreto 1082 de 2015, la presente resolución se constituye como el acto administrativo de justificación para la futura contratación directa y consecuencialmente, la Entidad no se encuentra obligada a elaborar estudios y documentos previos, pero en todo caso, se garantizarán los principios de transparencia, economía y responsabilidad que rigen la contratación estatal, consagrados en los artículos 24, 25 y 26 de la Ley 80 de 1993.

Cabe señalar que, como quiera que se trata de un proceso de contratación excepcional, no es posible establecer a la fecha, con certeza, el costo total de la misma; por lo tanto, atendiendo lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993, la entidad estimará su valor y efectuará los trámites presupuestales a que haya lugar.

Tal como se indicó en el concepto Técnico del Subdirector del Gestión del Riesgo, de conformidad con lo establecido en el Procedimiento de Atención de Emergencias, presentado a la Dirección General que sustenta la motivación del presente acto adminsitrativo conlleva de manera inicial, estimativa, preliminar, aproximado un valor economico para la atención de la emergencia teniendo en cuenta las situaciones facticas de orden tecnico y la alternativa de la solucion propuesta. Empero, solo la realización de estudios y diseños de detalle enmarcados en la magnitud de la emergencia presentada definiran con certeza el valor total de las obras a ejecutar.

Los procesos de contratación derivados del presente acto administrativo deberán garantizar la idoneidad, experiencia y capacidad técnica, jurídica y financiera inmediata de los contratistas seleccionados para el desarrollo de la obra y su interventoría. Todas las actuaciones que se adelanten deberán consultar los principios rectores de la Función Administrativa y de la Contratación Estatal.

Cumplidas las condiciones fácticas y jurídicas que le permiten al Instituto Nacional de Vías -INVIAS- tomar la decisión de declarar la Urgencia Manifiesta en este caso, en cumplimiento de la Ley 80 de 1993, enviará de manera inmediata a la Contraloría General de la República, la presente actuación, al igual que copia del o los contratos que de ella se deriven, para lo de su competencia.

### 1.3. OBJETO, PRESUPUESTO ESTIMADO, PLAZO Y UBICACIÓN

El objeto, presupuesto estimado, plazo y ubicación del proyecto objeto del presente anexo se identifican en la siguiente tabla:

| Objeto del proyecto | Plazo de ejecución | Valor presupuesto cotizado (pesos incluido IVA) | Lugar(es) de ejecución del contrato |
|---|---|---|---|
| **"URGENCIA MANIFIESTA PARA LA ATENCIÓN DE LA EMERGENCIA VIAL REGISTRADA: ENTRE EL PR 26+0000 Y EL PR 31+0000 DE LA VÍA 6208, TRANSVERSAL DEL CARARE, EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER."** | Hasta el 31 de diciembre de 2026. | $ 163.820.357.667,00 | *Transversal del carare, en el Departamento de Santander*. |

La obra pública tiene las especificaciones técnicas descritas en este documento, los cuales incluyen la descripción e información técnica (localización, obras a ejecutar, especificaciones particulares, etc.) del objeto del presente documento.

### 1.4. RECURSOS ESTIMADOS PARA LA ATENCIÓN DE LA EMERGENCIA.

El INVIAS considera que el costo máximo del objeto del presente anexo asciende a la suma de CIENTOS SESENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS VEINTISIETE MILLONES CUATROCIENTOS VEINTICINCO MIL QUINIENTOS VEINTISEIS PESOS MCTE ($164.727.425.526,00), valor que incluye: El costo básico y el valor del IVA, tal como se discrimina en el Formulario No.1 de presupuesto estimado.

El Instituto se encuentra adelantando todos los trámites administrativos internos necesarios para el traslado de los recursos a la Subdirección de Gestión del Riesgo con el fin de atender la presente urgencia manifiesta. En todo caso para la suscripción del contrato se contará con el debido Certificado de Disponibilidad Presupuestal.

El costo total corregido de la oferta no podrá exceder el cotizado; pues de lo contrario, la propuesta no será considerada.

### 1.5. MONEDA

Los valores de los documentos aportados en la propuesta deben presentarse en pesos colombianos.

## CAPÍTULO II ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

### DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

### DESCRIPCIÓN OBRA ACTUAL O ZONA A INTERVENIR

#### a. Localización:

El sector forma parte de la Transversal del Carare, la cual que conecta Landázuri con Barbosa, y constituye un enlace estratégico entre la zona del Magdalena Medio y el valle del río Suárez, entre el PR 26+000 y 31+000.

Geográficamente, el sitio se encuentra en la subcuenca alta del río Quiratá, el cual nace en las laderas del sinclinal y fluye en dirección general norte–sur, contribuyendo a la saturación del terreno.

El tramo presenta un relieve característico de la región andina, compuesto por montañas de altas pendientes y valles profundos de tipo intramontanoso, lo que genera condiciones de inestabilidad asociadas a procesos erosivos y movimientos en masa.

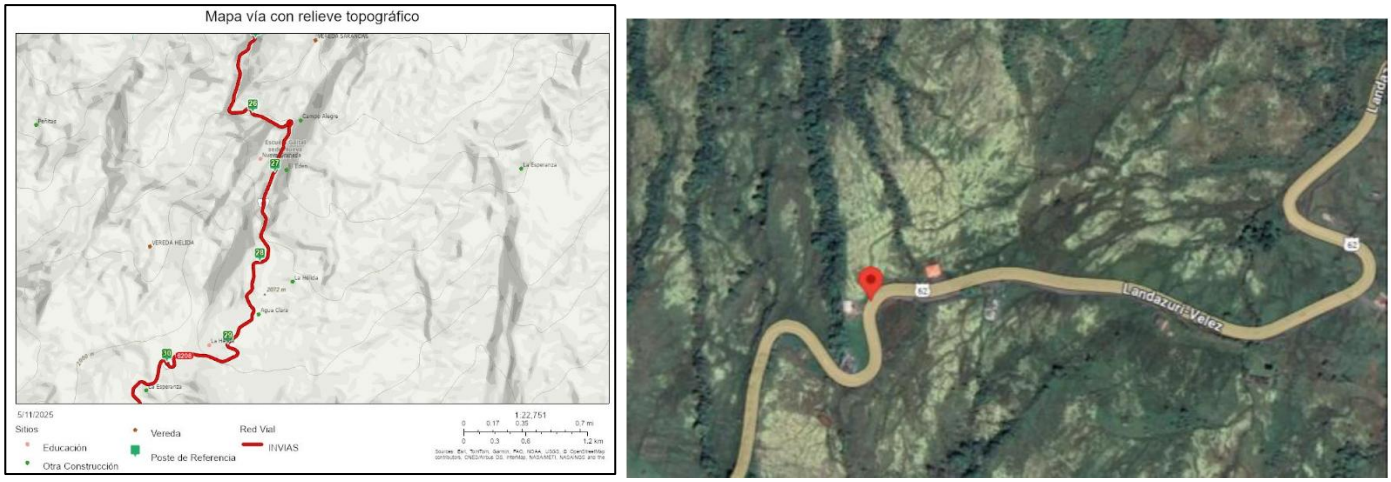



*Ilustración 38. Localizaicon PR 26 +00 a PR 31 +000*

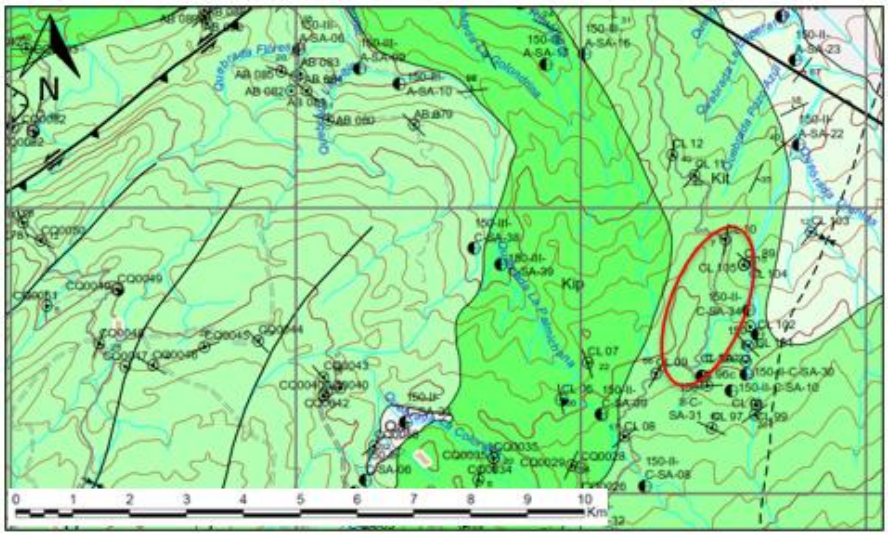



*Ilustración 39. Mapa geológico, círculo rojo en la imagen ubicación de la zona de emergencia entre PR26+0000 y PR31+0000, Landázuri - Barbosa (SGC,2008)*

**ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE**

El alcance priorizado para el futuro contrato corresponde a la rehabilitación y/o mantenimiento y/o mejoramiento y/o construcción y/o toda actividad, mediante obras de infraestructura vial que permitan restablecer la comunicación en el corredor nacional 6208 SECTOR ZARANDAS (LANDÁZURI – BARBOSA) TRANSVERSAL DEL CARARE ENTRE en los PR26+0000 AL PR31+0000, y en general, todas aquellas obras que permitan la transitabilidad y conectividad en el corredor vial, estas comprenden las siguientes intervenciones las cuales no limitan al futuro contratista de obra para el cumplimiento del alcance del contrato; entre las mismas se presenta la realización de Estudios y Diseños, así como la atención de emergencia en el marco de la Urgencia Manifiesta declarada a través de la Resolución No. 5012 del 20 de noviembre de 2025. Igualmente, conforme con los estudios y diseños definitivos elaborados, se deberá adelantar las gestiones ambientales, sociales, prediales y de sostenibilidad correspondientes y según aplique, entre las cuales la elaboración y Ajuste al PAGA (Programa de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental) en caso de ser procedente, la licencia ambiental, o adelantar todas aquellas actividades en cumplimiento de la normatividad ambiental aplicable, así como dar cumplimiento a aquellos requerimientos que realicen las autoridades ambientales competentes.

Dentro de las principales actividades a ejecutar por el Futuro contratista, se contempla lo siguiente:

**Recomendaciones técnicas**

- Evaluación inicial del mejoramiento al trazado existente, que viabilice la conectividad y transitabilidad sobre el corredor 6208 entre los PR 26+000 y 31+000.
- Revisión, ajuste, y/o elaboración y/o actualización y/o optimización y/o complementación y/o adaptación o unificación de los estudios y diseños existentes e información técnica, incluyendo, cuando sea necesario, la estructura del pavimento y/o cálculos estructurales y/o obras requeridas y para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial.
- Atención inmediata de la emergencia, mediante la ejecución de estabilizaciones temporales de taludes, implementación de drenajes provisionales, remoción de material y habilitación de accesos o vías de servicio que permitan el tránsito de maquinaria, equipos y materiales necesarios para la atención del evento.
- Habilitación provisional del tránsito, garantizando condiciones mínimas de seguridad para la circulación vehicular —preferiblemente para vehículos tipo C2 o los que determine la evaluación técnica— incluyendo restricciones o controles operacionales que resulten necesarios.
- Consolidación del paso definido respecto del mejoramiento del trazado vial, mediante actividades de excavación en roca y en material común, el mejoramiento de la subrasante con o sin rajón, la instalación de geotextiles para refuerzo, filtro y separación, y la estabilización de la subrasante con cemento. Pueden incluir la conformación de la calzada y colocación de afirmado, la instalación de subbase granular y base granular, así como la base

estabilizada con emulsión asfáltica y todas aquellas que se describan dentro del presupuesto oficial coordinadas con la interventoría y la supervisión. Construcción y/o rehabilitación de obras de drenaje y/o subdrenajes, y/o estructuras de protección en las entradas y salidas, cunetas, filtros, alcantarillas, box culverts y todas aquellas obras de drenaje que se requieran.

- Señalización y seguridad vial: Comprende la aplicación de demarcación vial con pintura en frío, la instalación de señales verticales reglamentarias e informativas, la colocación de tachas reflectivas y la instalación, ajuste o reposición de defensas metálicas y todas aquellas que se describan dentro del presupuesto oficial coordinadas con la interventoría y la supervisión. Estas actividades tienen como objetivo asegurar la orientación, visibilidad y seguridad de los usuarios, manteniendo las condiciones adecuadas de operación y control del tránsito en lel corredor.

Estas actividades podrán ampliarse, ajustarse o sustituirse previa aprobación del interventor y entidad, según los resultados derivados de los estudios y diseños y diagnósticos técnicos que se adelanten durante la ejecución del contrato, atendiendo siempre las condiciones reales del sitio y la necesidad de restablecer y garantizar la transitabilidad del corredor vial.

Todas las actividades relacionadas, se deben realizar acorde a lo estipulado en las Especificaciones Generales de Construcción, Especificaciones Particulares y Normas Técnicas del INVIAS, ICPC, CCP-14, NSR-10 y las demás aplicables

EL FUTURO CONTRATISTA seleccionado deberá ejecutar las actividades técnicas de obra bajo el entendido de que se trata de una contratación en el marco de una urgencia manifiesta, lo que exige una respuesta inmediata, prioritaria y sin dilaciones. En este sentido, *deberá ser necesario desarrollar de manera simultánea diferentes frentes de trabajo, incluyendo, a modo de ejemplo, la elaboración o ajuste de estudios y diseños concomitantemente, es decir, de manera concomitante, con la ejecución de las obras.* EL FUTURO CONTRATISTA deberá, además, contar con la capacidad operativa y el músculo financiero suficientes para garantizar la continuidad de las actividades sin traumatismos administrativos, aun cuando la disponibilidad de recursos dependa de desembolsos posteriores, de la tramitación de anticipos o pagos de actas parciales, si estos se solicitan. Adicionalmente deberá disponer la maquinaria que sea necesaria para atender la emergencia, aun cuando supere la mínima requerida.

El alcance del proyecto, en su etapa preconstructiva, comprende la REVISIÓN, AJUSTE Y/O ELABORACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O OPTIMIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN Y/O ADAPTACIÓN O UNIFICACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES E INFORMACIÓN TÉCNICA, INCLUYENDO, CUANDO SEA NECESARIO, LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD Y SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL incorpora todas las actividades técnicas necesarias y suficientes para verificar, elaborar, corregir, ampliar, optimizar, unificar y/o adecuar los diseños y documentos técnicos existentes o que pudiesen existir, de manera que se asegure la viabilidad técnica, normativa, ambiental y financiera del proyecto, y se garantice la transitabilidad y funcionalidad del corredor vial, objeto y alcance de la futura contratación. El FUTURO CONTRATISTA, es el responsable de realizar esta etapa con el rigor técnico y jurídico exigido, entregando como resultado los diseños definitivos que sirvan de base para la ejecución de la obra, estableciendo de manera prioritaria esta actividad y paralela a las obras en ejecución, propendiendo siempre garantizar la pronta reconexión del corredor; lo anterior de conformidad con la normativa aplicable en materia de contratación estatal (Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Decreto 1082 de 2015, Ley 1682 de 2015).

Es de mencionar que las longitudes a intervenir y las obras requeridas serán las descritas en el presente documento se proponen por la tipología de Obras de atención de emergencia y según los alcances presupuestales del contrato, y no exime al contratista de obra atender nuevas metas físicas que se enmarquen en base a la Resolución No. 5012 del 20 de noviembre de 2025, previamente coordinadas con la supervisión e interventoría del contrato. En todo caso forman parte integral del alcance contractual todas las obras y actividades comprendidas en el proyecto, ofertadas por los proponentes, siempre que su valor no exceda el Presupuesto Oficial. Dichas actividades deberán ser presentadas bajo la modalidad de precios unitarios y su ejecución se sujetará a las disponibilidades presupuestales, conforme a lo previsto en el Pliego de Condiciones, documento que rige y delimita de manera vinculante el alcance del presente contrato.

El contratista, en todas las etapas del contrato, deberá ejecutar las intervenciones necesarias para garantizar la correcta construcción de las obras objeto del contrato, en concordancia con las especificaciones descritas. En este marco, será responsabilidad del contratista propender por una mayor competitividad que contribuya a la transformación productiva del país, promoviendo la optimización técnica de las intervenciones mediante la evaluación de nuevas tecnologías, materiales

y procesos constructivos que permitan aprovechar y optimizar los recursos de la zona, reduciendo longitudes de acarreo, espesores de intervención y costos asociados, con el fin de garantizar y agilizar la intervención, reestableciendo la conectividad del corredor.

Así mismo, durante la ejecución de las obras se deberá realizar un estricto control de la construcción, en cumplimiento de lo dispuesto en las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras vigente, las especificaciones particulares contenidas en los documentos del proceso, y las Normas de Ensayo de Materiales del INVIAS, además de cualquier otro insumo normativo o técnico vigente que resulte aplicable y procedente para la adecuada ejecución de las obras.

Es probable que en el corredor vial alcance del presente anexo, concurran Contratistas del Instituto o de otra Entidad que se encuentre ejecutando en la actualidad o ejecuten actividades en el corredor vial, en tal sentido, el futuro adjudicatario, deberá proyectar y armonizar el desarrollo de las actividades contractuales bajo su responsabilidad, con el conocimiento expreso de esta condición y procurando las medidas que faciliten las tareas a cargo de los diferentes actores. Será obligación del FUTURO CONTRATISTA mantener informado al Instituto de esta situación, así como de las medidas que hayan sido adoptadas para la coordinación armónica que garantice el cumplimiento oportuno del objeto del contrato. así como tener presente los amparos de estabilidad y calidad de las obras que estén vigentes sobre el corredor.

Teniendo en cuenta lo anterior, EL FUTURO CONTRATISTA será responsable de proyectar y armonizar el desarrollo de las actividades contractuales bajo su responsabilidad, realizando las coordinaciones que sean requeridas con los demás Contratistas que ejecutan actividades en el corredor y procurando las medidas que faciliten las tareas a cargo de los diferentes actores

Previo a la construcción de las obras, EL FUTURO CONTRATISTA deberá tener en cuenta la Gestión social, predial, ambiental y sostenible, de conformidad con las actividades a realizar teniendo en cuenta los estudios y diseños definitivos, en el marco de lo cual deberá efectuar la gestión y/o adquisición predial necesaria.

En caso de requerirse, teniendo en cuenta el alcance del contrato, EL FUTURO CONTRATISTA deberá revisar la documentación existente como expedientes o permisos que se hayan emitido sobre la materia por parte de la Autoridad Ambiental y determinar si es necesario adelantar las consultas para el alcance del contrato o los permisos ambientales aplicables de acuerdo con el Decreto 1076 de 2015.

En los casos que resultare aplicable, previo o paralelo a la construcción de las obras, por su tipología de **URGENCIA MANIFIESTA**, EL FUTURO CONTRATISTA, deberá obtener los permisos, autorizaciones, licencias, sustracciones y demás trámites ante las autoridades ambientales competentes para adelantar el desmonte y limpieza de zonas no boscosas, la remoción y disposición de materiales provenientes de dicho desmonte y limpieza, la remoción de tocones y raíces, la tala de árboles, el aprovechamiento forestal, etc., de conformidad con lo dispuesto en las especificaciones generales de construcción de carreteras, y de la legislación ambiental vigente. Igualmente, teniendo en cuenta que el alcance del contrato es para la atención de la emergencia, EL FUTURO CONTRATISTA deberá adelantar las consultas ante las autoridades ambientales competentes acerca de la necesidad o no de de obtener licencia, permisos, sustracciones o autorizaciones ambientales, de conformidad con lo establecido en el artículo 43 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 1076 de 2015, procurando los pronunciamientos de forma oportuna que permitan la atención de la emergencia y el restablecimiento de la conectividad vial.

Una vez obtenidos los pronunciamientos de las autoridades y demás entidades con competencia en materia ambiental y social, el futuro contratista deberá entregar un cronograma de trabajo en el cual se incluyan actividades, tiempos y responsables para lograr el cabal cumplimiento de los trámites y gestiones que requieran tanto las autoridades ambientales como entidades en materia social. Igualmente, deberá dar cabal cumplimiento a los lineamientos y directrices que sean emitidos sobre la materia, así como la normatividad aplicable.

Si el proyecto requiere del desarrollo de actividades en el marco de una Licencia Ambiental, será necesario que EL FUTURO CONTRATISTA elaboré un plan de trabajo detallando y justificando las gestiones necesarias para ejecutar el plan de gestión social, para la aprobación de la Interventoría y concepto de no objeción del Grupo de Gestión Social de la Subdirección de Sostenibilidad. Este plan de trabajo debe incluir la asignación de recursos humanos y económicos suficientes para las actividades del componente social en las fases de estudios y diseños y de construcción.

**ACTIVIDADES GENERALES POR DESARROLLAR DENTRO DEL CONTRATO.**

Dentro de las principales obras y actividades a ejecutar en el objeto del contrato, se encuentran las siguientes:

La modalidad del contrato será de obra, por el sistema de precios unitarios con ajustes, según las actividades establecidas en el Formulario de Presupuesto estimado de acuerdo con las especificaciones generales y particulares establecidas, que se pagaran por ítems ejecutados en el periodo correspondiente a las actas parciales mensuales de obra.

- Realizar las obras con base en el resultado de los estudios y diseños, y demás documentos del contrato las Intervenciones necesarias y suficientes para poder construir las obras del alcance del contrato, de acuerdo con lo establecido en las especificaciones generales del INVIAS y demás documentos técnicos que hacen parte del presente proceso, así como las demás actividades que sean requeridas por el Instituto.
- EL FUTURO CONTRATISTA deberá iniciar la ejecución de las obras y sus preliminares de obra desde la orden del inicio y el sentido de ejecución de estas será el que establezca el INVIAS, previa aprobación de la Interventoría.
- EL FUTURO CONTRATISTA deberá ejecutar las actividades de movimiento de tierras, que incluyen cortes, terraplenes, excavaciones, rellenos, explotación y manejo de fuentes de materiales, adecuación y gestión de botaderos, remoción de derrumbes y todas aquellas labores complementarias necesarias para garantizar la correcta conformación y estabilización de la vía, de acuerdo con los estudios y diseños aplicando parámetros de optimización técnico-económica del contrato.
- La actualización o elaboración de los estudios y diseños de los puentes (en caso de aplicar), deben cumplir con los parámetros de diseño indicados en el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes y las Normas Colombianas de Diseño y Construcción Sismo Resistente Normas NSR-10 que estén vigentes. De igual manera se deberá cumplir con las disposiciones urbanísticas y de planeación de la localidad o municipio correspondiente, cuando ello aplique.
- Suministro e instalación de los dispositivos de seguridad vial, demarcación horizontal y señalización vertical retroreflectiva con tecnología prismática tipo IX o superior, de acuerdo con las especificaciones establecidas en el Manual de Señalización Vial (2024) o vigente.
- Los accesos a veredas o localidades que sean afectadas con la intervención que se realice en la vía y que se determinen en los estudios que debe realizar EL FUTURO CONTRATISTA, además de los que establezca la autoridad ambiental. En todo caso EL FUTURO CONTRATISTA debe corregir o dejar los accesos en las mismas o mejores condiciones a las preexistentes.
- Estará a cargo del FUTURO CONTRATISTA el mantenimiento de las vías de acceso a las fuentes de materiales, sin que esto genere gastos o mayores costos para la entidad ni retrasos para el inicio de las obras.
- La gestión de la reubicación de redes de servicios públicos y privados que por operaciones de ejecución de las obras del contrato se puedan ver afectadas, EL FUTURO CONTRATISTA deberá realizar los diseños para que la entidad responsable de los servicios públicos realice las obras necesarias para poder continuar con el proyecto.
- Ejecución de los planes de gestión social, ambiental, sostenibilidad y predial (según aplique), observando siempre los principios de oportunidad y eficiencia para la debida ejecución de las obras que depende de los mismos. En este sentido, deberá adelantar las gestiones, trámites y/o permisos ante las entidades y/o autoridades ambientales correspondientes en caso de realizar algún tipo de afectación inmediata que comprometa el uso de recursos naturales. (SEGÚN APLIQUE).
- Gestión y adquisición predial de las áreas requeridas para el proyecto.
- Actualización de los diseños de las zonas de depósito y proponer de conformidad con las necesidades del proyecto, zonas de depósitos de materiales alternativas.
- EL FUTURO CONTRATISTA realizará el suministro e instalación y actualización de las vallas necesarias para la información del contrato de acuerdo con la normatividad vigente.
- Las vías de acceso, campamentos, puestos de control, botaderos, almacenes y demás instalaciones, infraestructuras o equipamientos necesarios tanto durante el proceso constructivo, como durante el mantenimiento del tramo definido en el alcance del contrato para garantizar su correcto funcionamiento.
- En su etapa de construcción y desmantelamiento (en caso de vías industriales) EL FUTURO CONTRATISTA deberá implementar programas de separación de residuos en la fuente y reutilización de materiales, cuando estos apliquen según especificaciones, EL FUTURO CONTRATISTA deberá entregar los certificados de disposición final según el tipo de residuo para verificación por parte de la interventoría del proyecto e informe al gestor ambiental del proyecto. En su ejecución deberá implementar el uso de tecnologías limpias y de desarrollo sostenible.
- Las longitudes que se presentan en este documento deben ser consideradas únicamente como parámetros de referencia.

- Los materiales, suministros y demás elementos que hayan de utilizarse en la construcción de las obras, deberán ser los que se exigen en las especificaciones y adecuados al objeto a que se destinen. Para los materiales que requieran procesamiento industrial, éste deberá realizarse preferiblemente con tecnología limpia. El proponente favorecido con la adjudicación del contrato se obliga a conseguir oportunamente todos los materiales y suministros que se requieran para la construcción de las obras y a mantener permanentemente una cantidad suficiente para no retrasar el avance de los trabajos.
- En consecuencia, finalizado el plazo previsto por la entidad para la revisión de estudios y diseños que pudiese haber entregado la entidad, si EL FUTURO CONTRATISTA no se pronuncia en sentido contrario, se entiende que ha aceptado los estudios y diseños presentados por la entidad y asume toda la responsabilidad de los resultados para la implementación de estos y la ejecución de la obra contratada, con la debida calidad, garantizando la durabilidad, resistencia, estabilidad y funcionalidad de tales obras.
- Cualquier modificación y/o adaptación y/o complementación que EL FUTURO CONTRATISTA pretenda efectuar a los estudios y diseños deberán ser tramitadas por EL FUTURO CONTRATISTA para su aprobación por la Interventoría, sin que ello se constituya en causa de demora en la ejecución del proyecto.
- Ejecutar y cumplir con las demás obligaciones contenidas en los futuros pliegos, minuta del contrato y demás documentos que hagan parte de este.
- Durante la ejecución del contrato, el Instituto podrá ordenar la realización de los estudios y/o diseños adicionales y/o complementarios que considere necesarios, para los sectores no intervenidos.
- EL FUTURO CONTRATISTA deberá garantizar en el menor tiempo posible una vía industrial que habilite en tránsito en condiciones de seguridad que garantice la conectividad en el corredor vial.
- Acorde al plazo contractual, EL FUTURO CONTRATISTA deberá programarse los frentes de intervención necesarios para atender el alcance del contrato, como mínimo

- **Gestión ambiental del proyecto**

Aplica lo establecido en el apéndice D Gestión Ambiental. Previo a la ejecución de las obras y de acuerdo a los estudios y diseños definitivos, EL FUTURO CONTRATISTA deberá adelantar las consultas pertinentes ante las autoridades ambientales, de conformidad con lo establecido en la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 1076 de 2015, con el objeto de verificar si la actividad es de mejoramiento o si requiere del trámite de licencia ambiental.

En caso de que la autoridad determine que el proyecto es de mejoramiento, dentro de los primeros QUINCE (15) días, contados a partir de la fecha en que se imparta la orden de inicio o de la consulta, EL FUTURO CONTRATISTA de obra entregará a la Subdirección de Sostenibilidad la clasificación de la complejidad del proyecto según la guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Modo Carretero INVIAS 2022, adoptada con Resolución 2335 del 7 de junio de 2022 o la que la modifique, y según sea el resultado de dicha clasificación, el PAGA correspondiente o los documentos que apliquen según la mencionada guía.

En caso de que la autoridad ambiental determine que se requiere el trámite de licencia ambiental, EL FUTURO CONTRATISTA deberá adelantar las acciones pertinentes en el marco de lo que establece el Decreto 1076 de 2015; para ello, dentro de los quince (15) días de haber obtenido el pronunciamiento o desde la orden de inicio, deberá entrear el cronograma donde describa las actividades, tiempos, costos y responsables para obtener la licencia ambiental de acuerdo con cada una de las etapas que establece la norma

Independientemente de la clasificación del proyecto, todas las actividades deberán ejecutarse en estricto cumplimiento de la normatividad ambiental vigente. En caso de identificarse riesgos o posibles impactos negativos sobre el entorno, EL FUTURO CONTRATISTA deberá implementar de manera oportuna y efectiva las medidas de manejo ambiental pertinentes, así como disponer de personal técnicamente competente, en caso de que las condiciones lo exijan.

Igualmente, una vez obtenida la licencia ambiental, deberá adelantar la revisión de las obligaciones ambientales establecidas en el mencionado acto administrativo, elaborando una valoración financiera y cronograma de ejecución en el marco del contrato, así como adelantar todos los trámites contractuales correspondientes y las demás gestiones de informes de cumplimiento ambiental, reportes y entrega de información solicitada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

En todo caso, de identificarse que el proyecto se encuentra al interior de una reserva forestal, el CONTRATISTA deberá adelantar todas las gestiones correspondientes tendientes a la sustracción, en cumplimiento de la normatividad ambiental vigente

- **Gestión de infraestructura sostenible**

Aplica lo establecido en el Apéndice G.I. sostenible. En este apéndice se desarrollan los lineamientos, criterios y procedimientos técnicos, ambientales, sociales, económicos y de gobernanza que permiten incorporar la sostenibilidad en todas las fases del proyecto, conforme a lo establecido en la política de sostenibilidad del INVIAS y la metodología AIKA.

- **Emisiones atmosféricas.**

El contratista deberá contemplar la normatividad legal vigente en materia de mitigación del cambio climático, contenida en la Ley 2169 de 2021, sus decretos reglamentarios y aquellos que los modifiquen o sustituyan, que tiene por objeto "establecer metas y medidas mínimas para alcanzar la carbono neutralidad, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono en el país en el corto, mediano y largo plazo, en el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia sobre la materia". Además, establece puntualmente en su artículo 5 las metas nacionales para la Contribución Determinada a Nivel Nacional de Colombia (NDC), que entre otras contempla reducir en un cincuenta y uno por ciento (51 %) las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) con respecto al escenario de referencia a 2030 de la NDC y Alcanzar la carbono neutralidad a 2050.

De acuerdo con lo anterior, los proyectos ejecutados deben estar alineados con el plan de acción propuesto por cada sector, en este caso con el del Ministerio de transporte. Para lo cual, el Contratista a través del profesional de sostenibilidad, previa aprobación de la interventoría, deberá realizar y remitir de manera trimestral al Grupo de Sostenibilidad de la Subdirección de Sostenibilidad el cálculo de emisiones del proyecto de acuerdo con el formato MASPS-MN1-IN-6-FR-6 del y el cálculo de consumo energía de acuerdo con el formato de MASPS-MN1-IN-6-FR-7 del Manual de Interventoría de obra pública 2022, el que lo modifique o sustituya y el formato de avance de obra.

Así mismo, el contratista deberá proponer acciones o estrategias para la reducción de emisiones atmosféricas, con el propósito de mejorar la calidad del aire y cumplir con las metas establecidas para Colombia. Para lo cual, el contratista debe presentar a la interventoría, para su aprobación, un documento que evalúe la ejecución de todas las medidas propuestas dentro de cada uno de los ejes de acción, sin descartar la posibilidad de implementar otras medidas adicionales. En caso de que alguna de las medidas sugeridas no se lleve a cabo, será necesario justificarlo de manera pertinente. Una vez aprobado, este documento será enviado al Grupo de Sostenibilidad de la Subdirección correspondiente.

Por último, se deben enviar trimestralmente al Grupo de Sostenibilidad de la Subdirección de Sostenibilidad los soportes correspondientes a la implementación de las medidas indicadas, previa aprobación por parte de la interventoría.

A continuación, se señalan los ejes de acción y las medidas propuestas:

- Reducir: Esta práctica busca minimizar la cantidad de materiales contaminantes generados en la infraestructura de transporte, así como la disminución en la cantidad de viajes, tiempo de viaje y esfuerzo de los diferentes medios de transporte terrestre.
- Gestión de residuos: Implementar prácticas de gestión de residuos en la construcción para reducir la generación de desechos y fomentar el reciclaje y la reutilización de materiales.
- Mejorar: Este busca reducir las emisiones mediante el mejoramiento de los diseños e implementación de tecnologías, equipos y maquinarias verdes que permitan minimizar las emisiones y mejorar la calidad del aire. Entre otros se pueden encontrar:

- Uso de tecnologías limpias: Priorizar tecnologías y equipos de construcción que tengan bajas emisiones de gases contaminantes.

- Energías renovables: Utilizar fuentes de energía renovable, como paneles solares o turbinas eólicas, para abastecer parte o la totalidad de la energía requerida por el proyecto.
- Electrificación de maquinaria: Donde sea posible, utilizar maquinaria eléctrica en lugar de equipos de combustión interna para reducir las emisiones.
- Combustibles limpios: Utilizar combustibles más limpios y con menor contenido de azufre para reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos.
- Uso de tecnologías LED: Para el caso de la iluminación de campamentos, oficinas y demás espacios, el Contratista deberá contemplar el uso de tecnología LED o tecnología de bajo consumo de energía.
- Cambiar: Este mecanismo hace énfasis en cambiar los materiales de construcción convencionales de la infraestructura de transporte por otros más amigables con el ambiente y las comunidades aledañas al proyecto, que permitan la reducción de emisiones de CO2:
- Materiales sostenibles: Utilizar materiales de construcción más ecológicos, teniendo en cuenta las especificaciones generales de construcción de carreteras.

- **Enfoque diferencial y de genero**

En cumplimiento a lo establecido en la Ley 1496 de 2011, el CONPES 4080 de 2022 y la Política de Sostenibilidad del INVIAS, el contratista deberá realizar el diligenciamiento del formato de “Inclusión Social en la Gestión del Proyecto”, el cual consiste en llevar un registro de perfil, asignación de cargos, funciones y remuneración, discriminando clase o tipo y forma contractual, de acuerdo con las instrucciones dadas por el Instituto Nacional de Vías. Dicho formato debe diligenciarse por el profesional de sostenibilidad (En caso de no contar con este, lo diligenciará un profesional asignado por el contratista) y deberá radicarse de forma trimestral a la Subdirección de Sostenibilidad, previa verificación y aprobación de los datos por parte de la Interventoría del contrato. De igual forma, el contratista deberá solicitar a la Subdirección de Sostenibilidad, grupo de sostenibilidad, el enlace de acceso al monitor del sistema de información geográfica de la Entidad para la generación de informes y reportes sobre empleabilidad, específicamente se realizará la solicitud al grupo de sostenibilidad.

En aquellos contratos que requieran reuniones de socialización con la comunidad se llevarán listados de asistencia discriminados por sexo y otras variables de inclusión social, este formato debe ser solicitado al grupo de sostenibilidad. Así mismo, el contratista deberá adaptar e implementar el código de conducta de cero tolerancias con prácticas discriminatorias para todos los segmentos poblacionales y violencias basadas en género, el cual deberá solicitar el modelo al grupo de sostenibilidad y enviarse al mismo grupo en formato pdf.

Entre las actividades para promover acciones en pro de la igualdad y equidad referidas en el formato de inclusión social, el contratista deberá registrar las acciones implementadas en favor de derechos de las mujeres y otros segmentos de población como jóvenes, grupos étnicos, cabezas de hogar, personas cuidadoras, entre otros, tales como:

1. Medidas de flexibilización laboral para personas cabeza de hogar;
2. Socializar los protocolos y rutas de atención municipal en casos de violencia basadas en género u orientación sexual;
3. Acciones para la prevención y atención de violencia basadas en género u orientación sexual en el entorno laboral;
4. Programa de vinculación laboral inclusiva;
5. Compras o provisión de bienes y servicios a través de organizaciones de mujeres, jóvenes, personas cuidadoras y/o grupos étnicos;
6. Campañas de comunicación o establecimiento de programas de educación sobre los enfoques de género, diferencial y de derechos;
7. Iniciativas productivas, de conservación ecológica y obras con participación de estas poblaciones: Embellecimiento de centros poblados, ecoturismo, restablecimiento de corredores de conectividad, economía circular, entre otros. (Para realizar esta actividad es necesario contemplar aúna bolsa o provisión de sostenibilidad);

8. Ciencia ciudadana;
9. Las demás que considere el contratista previa concertación con la interventoría y el grupo de sostenibilidad de la Subdirección de Sostenibilidad.

El contratista de obra estará obligado a presentar las hojas de vida del personal profesional y especialista en una distribución por perfiles, un 50% para género femenino y el 50% del género masculino, en caso de presentarse poblaciones diversas se descontará del número de profesionales y especialistas requeridos en el pliego y del número restante se realizará distribución de perfiles descritos anteriormente, si estas condiciones no se presentan, la interventoría del contrato solicitará al contratista por cada uno de los cargos profesionales y especializados 2(dos) hojas de vida, una de género masculino y una de género femenino.

La interventoría realizará las distribuciones que esta considere necesarias respetando la distribución establecida en el presente documento (50% género femenino, 50% género masculino), en el caso que por las condiciones en las que se desarrolle el proyecto no se pueda cumplir con dicha distribución el contratista estará obligado a soportar a que realizó las gestiones necesarias para lograr dicha distribución. Las condiciones descritas en el párrafo anterior estarán debidamente verificadas y aprobadas por la interventoría durante del desarrollo del contrato.

Para el personal de obra solicitado (mano de obra no profesionalizada), el contratista deberá procurar por realizar una distribución del 50% de la mano de obra del género femenino y 50% de la mano de obra del género masculino, realizando las diferentes convocatorias necesarias en el área de influencia del proyecto, si dicha distribución no se alcanza, el contratista está obligado a entregar los respectivos soportes a la interventoría del proyecto, quien dará el aval del cumplimiento de la distribución aquí establecida y esta verificará y aprobará los soportes entregados por el contratista de obra en caso de no poder alcanzar la distribución establecida, en todo caso esta distribución deberá cumplir con los criterios establecidos en las Guías de Manejo ambiental para proyectos de infraestructura de transporte del INVIAS (2022) o aquellas que las modifiquen o sustituyan, como soporte de lo anterior, se debe tener la respectiva justificación verificada y aprobada por la interventoría.

Cualquier inquietud durante la ejecución se debe dirigir a la Subdirección de Sostenibilidad.

- **APLICATIVO SUKUBUN**

Según lo establecido en la "Política de Sostenibilidad para la Infraestructura de Transporte del Instituto Nacional de Vías – INVIAS" adoptada mediante Resolución No. 405 el día 13 de febrero de 2020 y actualizada por la Resolución 1314 del 20 de abril 2022, en el marco de su eje número 4 de innovación sostenible, se deberá alimentar la base de datos del aplicativo SUKUBUN en el tiempo de ejecución del contrato. Para tener acceso al aplicativo el contratista deberá solicitar al grupo de sostenibilidad a más tardar a los ocho días del acta de inicio el usuario, clave e instructivo para realizar el debido diligenciamiento de este. Es obligación del contratista registrar durante el tiempo de ejecución del contrato los eventos y atropellamiento de avistamiento de fauna en el corredor vial del proyecto. En complemento con el diligenciamiento del aplicativo el contratista deberá de manera trimestral diligenciar el formato "MASPRSOMN1-IN-6-FR-5 Registro de datos en el aplicativo SUKUBUN" de acuerdo con lo establecido en el manual de interventoría vigente de la entidad y remitirlo al grupo de sostenibilidad de la Subdirección de Sostenibilidad. Debido a que el Instituto cuenta con un Mapa de vulnerabilidad faunística al atropellamiento de fauna en las vías administradas por el instituto nacional de vías - INVIAS, el cual es una herramienta que sirve para establecer cuáles son las zonas donde se acumulará una mayor probabilidad zonas de atropellamiento de fauna silvestre, el contratista podrá consultar para los fines que considere pertinente dicha herramienta en el siguiente enlace: https://hermes.invias.gov.co/VulnerabilidadFaunistica/, cualquier inquietud durante la ejecución se debe dirigir a la Subdirección de Sostenibilidad.

- **Contratación de mano de obra local**

Según lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 (PND 2022-2026) Colombia, potencia mundial de la vida, aprobado mediante Ley 2294 del 19 de mayo de 2023, en el cual en su artículo 80 indica:

***"CONTRATACION DE MANO DE OBRA LOCAL*** *Todas las inversiones programadas proyectadas a ejecutarse en las regiones deberán contratar como mínimo el 50% de mano de obra local, siempre y cuando exista la mano de obra con las capacidades que requiera la ejecución de las inversiones y programas"*

EL FUTURO CONTRATISTA deberá velar por el cumplimiento de contratación de mano de obra local establecido en el PND (2022-2026), adjuntando los respectivos soportes de convocatorias de personal del área de influencia del proyecto, según los lineamientos establecidos en el apéndice de Gestión Social del proceso, así como las directrices de la subdirección de Sostenibilidad INVIAS, el grupo de gestión social y la verificación y aprobación de la supervisión del proyecto.

- **Obras con participación comunitaria**

Es deber del FUTURO CONTRATISTA realizar obras con participación comunitaria en el desarrollo del proyecto siguiendo los lineamientos establecidos en el apéndice de Gestión social del proceso "Actividades con participación comunitaria", las cuales deberán ser concertadas con las comunidades del área de influencia del proyecto, bajo la supervisión y aprobación de la supervisión del proyecto y la no objeción de la Subdirección de Sostenibilidad y el equipo de Gestión Social que dicha subdirección designe.

- **Organizaciones de acción comunal y comunidades étnicas**

EL FUTURO CONTRATISTA ejecutará algunas de las siguientes actividades que se encuentran en las especificaciones INVIAS, con organizaciones de acción comunal y/o organizaciones de comunidades étnicas, legalmente constituidas en el área de influencia del proyecto:

- Remoción de cercas de alambre
- Cerca de alambre de púas con postes de madera
- Cerca de alambre de púas con postes de concreto
- Cerca de malla
- Poda de árboles

EL FUTURO CONTRATISTA deberá implementar obras donde se emplee mano de obra proveniente de organizaciones de acción comunal y/o comunidades étnicas además una o varias actividades con mano de obra proveniente de organizaciones de acción comunal y/u Organizaciones de comunidades legalmente constituidas del área de influencia del proyecto listadas a continuación:

- Señales verticales de tránsito tipo SR, SP
- Defensa metálica
- Sección final
- Sección de tope
- Captafaro

EL FUTURO CONTRATISTA de obra realizará propuesta de una o varias actividades listadas, enviando a la supervisión del proyecto, quien realizará las verificaciones y aprobaciones necesarias junto con la unidad ejecutora y el supervisor del proyecto

Adicionalmente EL FUTURO CONTRATISTA deberá presentar propuesta a desarrollar en el marco del proyecto con organizaciones de acción comunal y/u Organizaciones de comunidades étnicas, legalmente constituidas en el área de influencia directa del proyecto, para la realización de actividades como:

1. Demoliciones
2. Puntos de atención al usuario
3. Cerramientos
4. Instalación provisional de servicios (acueducto, energía, teléfono, sanitario)
5. Limpieza y descapote
6. Localización de obras
7. Otras en construcción

De tal manera que se logre la participación de dichas organizaciones en el proceso de la obra pública en actividades diferentes a las que se encuentran enmarcadas dentro de la Gestión Social de los proyectos.

El equipo de Gestión Social de la Subdirección de Sostenibilidad realizara el respectivo acompañamiento en campo para la puesta en marcha de dichas actividades, garantizando los procesos de participación comunitaria según los lineamientos técnicos definidos por la unidad ejecutora, supervisor del contrato del proyecto.

EL FUTURO CONTRATISTA de obra realizará propuesta de una o varias actividades listadas, enviando a la supervisión del proyecto, quien realizará las verificaciones y aprobaciones necesarias junto con la unidad ejecutora y supervisor del proyecto.

**OBLIGACIONES GENERALES DEL FUTURO CONTRATISTA**

Además de las derivadas de la esencia y naturaleza del futuro Contrato, la ley, las obligaciones y condiciones señaladas en este documento, durante la ejecución del contrato, EL FUTURO CONTRATISTA se obliga a:

1). Cumplir con las condiciones establecidas en los Documentos de la invitación..

2). Desarrollar el objeto del Contrato en las condiciones de calidad, oportunidad, y obligaciones definidas en los Documentos del Proceso de contratación.

3). Garantizar la calidad de los bienes y servicios prestados, de acuerdo con las especificaciones técnicas, y demás Documentos del Proceso que hacen parte integral del contrato

4). Dar a conocer a la Entidad cualquier reclamación que indirecta o directamente pueda tener algún efecto sobre el objeto del Contrato o sobre sus obligaciones.

5). Abstenerse de adelantar intervención alguna a los recursos sin contar con los permisos emitidos por la entidad competente (cuando aplique intervenciones).

6). Identificar e implementar las oportunidades para promover el empleo local durante la ejecución del contrato, en el sitio de obra.

8). Dar cabal cumplimiento al pacto de transparencia y declaraciones de la carta de presentación de la oferta.

9). Informar cualquier cambio en la composición del capital social del FUTURO CONTRATISTA, el de los integrantes del Consorcio o Unión Temporal, así como sobre su pertenencia o no a un grupo empresarial.

10). Informar a la Entidad Estatal cuando tenga ocurrencia una situación que implique una modificación del estado de los riesgos existentes al momento de proponer o celebrar el contrato.

11). Comunicarle a la Entidad cualquier circunstancia política, jurídica, social, económica, técnica, ambiental o de cualquier tipo, que pueda afectar la ejecución del Contrato.

12). Durante la ejecución del contrato deberá observar las leyes y los reglamentos relativos a Salud Ocupacional y Seguridad Industrial y tomar todas aquellas precauciones necesarias para evitar que se produzcan en las zonas de sus campamentos de trabajo, accidentes o condiciones insalubres; así como dotar a su personal y asegurar el uso adecuado de los elementos de protección personal (EPP).

13). EL FUTURO CONTRATISTA deberá cumplir con la obligación de afiliación al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST (Artículo 27 del Decreto No. 1443 del 2014), situación que deberá ser verificada por el Interventor y/o el gestor del contrato al inicio del trabajo y periódicamente, así como ajustarse a la normatividad legal vigente para dicho efecto.

14). Informar periódicamente la composición del capital social de la persona jurídica; la existencia de pactos o acuerdos de accionistas; su pertenencia o no a un grupo empresarial, si se trata de una matriz, subordinada, o sucursal de sociedad extranjera, así como la información relevante de índole jurídica, comercial o financiera, de la persona jurídica o de sus representantes legales, socios o accionistas.

15). EL FUTURO CONTRATISTA podrá vincular laboralmente a las personas de que trata la Ley 2069 del 2020, éste podrá vincular, si así lo considera a: a). Madres cabeza de familia y víctimas de violencia y/o discriminación, para lo cual tendrá en cuenta lo previsto en el Artículo 7° de la Ley 1232 del 2008 y el Artículo 23 de la Ley 1257 del 2008, respectivamente, y las normas que las modifiquen o sustituyan, además de las adicionales que resulten aplicables a la materia. b). Personas vinculadas a los procesos de reintegración y reincorporación liderados por la Agencia para la Reincorporación y la Normalidad – ARN, de la nómina de mano de obra no calificada requerida para el proyecto.

16). EL FUTURO CONTRATISTA para la ejecución del contrato podrá vincular y generar empleo para los jóvenes entre 18 y 28 años de edad, para lo cual tendrá en cuenta lo previsto en el Artículo 7° de la Ley 1780 del 2016, y las normas que las modifiquen o sustituyan, además de las adicionales que resulten aplicables a la materia.

17). Destinar a la ejecución del contrato, mano de obra no calificada de la región, en un porcentaje del cincuenta por ciento (50%) de acuerdo con el personal del FUTURO CONTRATISTA de obra destinado a la misma. En todo caso, el diez por ciento (10%) de la mano de obra no calificada de la región, deberán ser mujeres, situación que deberá ser verificada por el Interventor.

18). EL FUTURO CONTRATISTA se obliga a adelantar todos los trámites derivados del perfeccionamiento y ejecución del contrato, así como de su liquidación, a través de la mencionada plataforma.

19). EL FUTURO CONTRATISTA cumplirá con las demás obligaciones derivadas de la esencia y naturaleza del contrato que se celebra, de la ley, de las que le sean solicitadas por el supervisor de este y de aquellas que se encuentran comprendidas en el pliego de condiciones y los documentos que hagan parte integral de éste.

20) Destinar a la ejecución del contrato, en un porcentaje del cinco por ciento (5 %), la provisión de bienes o servicios por parte de alguno o algunos de los siguientes sujetos de especial protección constitucional: población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación, víctimas de conflicto armado interno, mujeres cabeza de hogar, adultos mayores, personas en condición de discapacidad, así como la población de las comunidades indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palanquera, Rrom o gitana, entre otros sujetos identificados por la Ley o la jurisprudencia de esta manera. El porcentaje de sujetos mencionados incorporados a la ejecución del contrato deberá mantenerse durante toda su vigencia en el porcentaje mínimo establecido en este numeral, so pena del incumplimiento contractual. El Interventor hará el seguimiento y verificará que las personas vinculadas al inicio y durante la ejecución del contrato pertenezcan a los grupos poblacionales enunciados anteriormente. Para estos efectos, EL FUTURO CONTRATISTA presentará la documentación respectiva que acredite la condición de los sujetos mencionados y la forma en la que participarán durante la ejecución del contrato. El cumplimiento de esta obligación deberá probarse ante al Interventor dentro de los (15) días siguientes contados a partir de la orden de inicio. Para la acreditación de la condición de mujer cabeza de familia, personas en condición de discapacidad, adultos mayores, población de las comunidades indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palanquera, Rrom o gitana, personas en proceso de reintegración o reincorporación, se aplicará en lo pertinente lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.2.17 del Decreto 1082 de 2015 o la norma que lo modifique, complemente o sustituya. Por su parte, la condición de población en pobreza extrema se constatará en las bases de datos del Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales (Sisbén IV) y la condición de víctima de conflicto armado y de desplazados por la violencia deberá demostrarse con el certificado de inclusión en el Registro Único de Víctimas – RUV, en los términos del Decreto 1084 de 2015 o la norma que lo modifique, complemente o sustituya. La condición de los sujetos de especial protección constitucional que no se encuentre definida en esta cláusula deberá ser acreditada por EL FUTURO CONTRATISTA de conformidad con lo determinado por la ley y la jurisprudencia en ausencia de norma aplicable.

21) EL FUTURO CONTRATISTA presentará el plan de calidad específica para el proyecto, elaborado conforme a las normas NTC ISO 9001:2015 y NTC ISO 10005:2018 en los 30 días hábiles siguientes a la suscripción del contrato.

22) El FUTURO CONTRATISTA declara que ha revisado la información técnica, estudios y diseños suministrados por la entidad en el marco de la Urgencia Manifiesta, y que cuenta con la capacidad técnica para valorar su suficiencia para la ejecución de las actividades contratadas. En consecuencia, acepta que, con base en la información disponible, dichos insumos permiten iniciar la ejecución, sin perjuicio de los ajustes o complementaciones técnicas que resulten necesarias en desarrollo del contrato.

23) EL FUTURO CONTRATISTA desarrollara la ejecución de las obras de participación comunitaria con las organizaciones de acción comunal del área del proyecto.

24) EL FUTURO CONTRATISTA deberá ejecutar las actividades técnicas de obra bajo el entendido de que se trata de una contratación en el marco de una urgencia manifiesta, lo que exige una respuesta inmediata, prioritaria y sin dilaciones. En este sentido, deberá desarrollar de manera simultánea diferentes frentes de trabajo, incluyendo, la elaboración o ajuste de estudios y diseños en paralelo con la ejecución de las obras. Adicionalmente deberá disponer la maquinaria que sea necesaria para atender la emergencia, aun cuando supere la mínima requerida.

**OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DEL FUTURO CONTRATISTA**

Las especificaciones particulares prevalecen sobre las especificaciones generales; sin embargo, todos los trabajos que no estén cubiertos en las especificaciones particulares, se ejecutaran conforme a lo estipulado en las “Especificaciones Generales de construcción del Instituto Nacional de Vías”, vigentes, si ello aplica, o con las especificaciones que de común acuerdo se elaboren por las partes, conforme al proyecto que se está ejecutando y que se aprueben por las partes involucradas en el contrato.

EL FUTURO CONTRATISTA deberá presentar al supervisor un programa de seguridad industrial en el cual incluirá aspectos tales como la señalización de los sitios en los cuales se desarrollan los trabajos y las medidas que tomará para

garantizar la seguridad del personal que labore en las obras (trabajo en altura), adicionalmente deberá cumplir con lo establecido en las especificaciones técnicas del presente anexo, protocolos de bioseguridad en obra.

De ser necesario, son de cargo del proponente favorecido todos los costos requeridos para colocar y mantener la señalización de obra y las vallas informativas, la iluminación nocturna y demás dispositivos de seguridad y de comunicación y coordinación en los términos definidos por las autoridades competentes.

Durante su permanencia en la obra serán a cargo del constructor, la construcción, mejoramiento y conservación de las obras provisionales o temporales que no forman parte integrante del proyecto, tales como vías provisionales, vías de y las demás que considere necesarias para el buen desarrollo de los trabajos, cercas, oficinas, bodegas, talleres y demás edificaciones provisionales con sus respectivas instalaciones, depósitos de combustibles, lubricantes y explosivos, de propiedades y bienes de la entidad o de terceros que puedan ser afectados por razón de los trabajos durante la ejecución de los mismos, y en general toda obra provisional relacionada con los trabajos. Si aplica

En caso de que sea necesario el proponente dispondrá de las zonas previstas para ejecutar la obra y la obtención de lotes o zonas necesarias para construir sus instalaciones, las cuales estarán bajo su responsabilidad.

Adicionalmente, correrán por su cuenta los trabajos necesarios para no interrumpir el servicio en las vías públicas usadas por él o en las vías de acceso cuyo uso comparta con otros contratistas.

El proponente debe tener en cuenta el costo correspondiente a los permisos y a las estructuras provisionales que se requieran cuando, de conformidad con el proyecto cruce o interfiera corrientes de agua, canales de desagüe, redes de servicios públicos, etc. En el caso de interferir redes de servicios públicos, estos costos serán reconocidos mediante aprobación de precios no previstos, incluidos en las correspondientes actas de obra aprobadas por el interventor. Para lo anterior deberá tramitar la correspondiente aprobación de los precios no previstos del proyecto ante el ordenador, y en los casos que se requiera el permiso correspondiente ante la autoridad competente.

A menos que se hubieran efectuado otros acuerdos, el proponente favorecido con la adjudicación del contrato deberá retirar todas las obras provisionales a la terminación de los trabajos y dejar las zonas en el mismo estado de limpieza y orden en que las encontró. Así mismo, será responsable de la desocupación de todas las zonas que le fueron suministradas para las obras provisionales y permanentes.

Toda modificación del proyecto durante su ejecución que altere la localización, las cantidades de obra consignadas en la relación de cantidades y precios deberá constar por escrito en un acta suscrita por el, EL FUTURO CONTRATISTA con el visto bueno del Supervisor y Gestor Técnico (Apoyo a la supervisión) del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, siempre y cuando no incremente el valor del contrato y el plazo de entrega; en el evento de que se incremente el valor y/o el plazo de entrega, se requerirá de la suscripción de una adición y/o prórroga.

En cada acta de modificación se deberá hacer balance de las cantidades y valores, originales y modificados y de las clases de obras efectuadas por el cambio. Contratista suministrará los informativos adicionales necesarios para la construcción de las obras, objeto de la respectiva acta con indicación de su justificación y vigilará que se cumplan con los requisitos previstos para la adición y/o prórroga del contrato, en cuanto a la ampliación de las garantías, reprogramación de los trabajos a ejecutar según las causales que la motiven de acuerdo con lo estipulado en el manual de interventoría.

En caso de que el acta incluya precios unitarios no previstos se deben indicar las bases con las que se determinaron, de acuerdo con lo estipulado al iniciar este numeral. En cada modificación se hará mención expresa de si hay o no variaciones en el programa de trabajo e inversiones. Siempre siguiendo los lo estipulado en el Manual de Interventoría.

Si durante la localización, EL FUTURO CONTRATISTA encuentra diferencias notables entre el proyecto y las condiciones del terreno, se lo hará saber al Supervisor; quién será el encargado de tomar una decisión al respecto.

Todo cambio sugerido por EL FUTURO CONTRATISTA debe ser aprobado o rechazado por el Supervisor y Gestor Técnico, quién a su vez podrá hacer los cambios que considere desde el punto de vista técnico y económico convenientes.

De todo cambio que se realice debe dejarse constancia por medio de actas, con copia al contratista. El Supervisor deberá consignar en los planos definitivos todos los cambios que se realicen durante el proceso de la obra.

**PLAZO PARA EJECUTAR EL FUTURO CONTRATO**

El plazo previsto para la ejecución del presente contrato será **HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025**, a partir de la Orden de Inicio que impartirá el Jefe de la Unidad Ejecutora, que conforme a la resolución 833 de 2025, corresponde al Director Técnico y de Estructuración del INSTITUTO, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del

mismo y demás requisitos exigidos en el anexo. El plazo pactado será cumplido con sujeción a lo previsto en presente documento.

**FORMA DE PAGO**

Para **el futuro contrato**, se contempla como forma de pago el sistema de **precios unitarios con ajustes**; que en la gran mayoría de procesos de licitación de obra pública que ha adelantado el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, se ha utilizado como sistema de contratación el de PRECIOS UNITARIOS, por cuanto la entidad considera que el mismo es el más conveniente comparado con las demás posibles formas de pago en proyectos de obra pública.

El INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, para los contratos de obra pública realiza los pagos al CONTRATISTA mediante el sistema de precios unitarios, mediante la presentación de actas mensuales de obra, las cuales deben ser refrendadas por el Contratista, el Interventor, el Gestor Técnico (Apoyo a la supervisión) del Contrato del INVÍAS y el funcionario competente de la ordenación de pago del INVÍAS, acompañadas del programa de Trabajo e Inversiones aprobado por el mismo y del pago de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente con el contratista y del periodo correspondiente. Para el pago de la última acta de obra se debe presentar el Acta de Recibo Definitivo del Contrato.

A su vez, EL INSTITUTO podrá entregar un anticipo máximo de hasta el CUARENTA POR CIENTO (40%), del valor básico del contrato distribuido o proyectado por anualidad, de acuerdo con el valor ofertado en la licitación. Este anticipo se girará previa solicitud del FUTURO CONTRATISTA y aceptación de las condiciones del INSTITUTO para su entrega, para lo cual se radicará el formato correspondiente para el trámite con sus respectivos anexos. En todo caso el anticipo estará sujeto a la disponibilidad de cupo en el Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC) y de las inversiones que se tengan previstas en su anualidad.

**CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO**

**a. Materiales**

Los materiales, suministros y demás elementos que se utilicen en la construcción de las obras, serán los exigidos en las especificaciones y adecuados al objeto a que se destinen. Para los materiales que requieran procesamiento industrial, éste deberá realizarse preferiblemente con tecnología limpia. El proponente favorecido con la adjudicación del contrato se obliga a conseguir oportunamente todos los materiales y suministros que se requieran para la construcción de las obras y a mantener permanentemente una cantidad suficiente a juicio de la entidad para no retrasar el avance de los trabajos.

**b. Documentos que entregará la entidad para la ejecución del contrato**

EL FUTURO CONTRATISTA debe realizar lo necesario y suficiente en orden a conocer, revisar y estudiar completamente los estudios y diseños que la entidad entregue para la ejecución de las obras objeto de este contrato (en el caso que la ejecución de las obras obedezca a estudios y diseños previamente contratados). En consecuencia, finalizado el plazo previsto por la entidad para la revisión de estudios y diseños, si EL FUTURO CONTRATISTA no se pronuncia en sentido contrario, se entiende que ha aceptado los estudios y diseños presentados por la entidad y asume toda la responsabilidad de los resultados para la implementación de los mismos y la ejecución de la obra contratada, con la debida calidad, garantizando la durabilidad, resistencia, estabilidad y funcionalidad de tales obras.

Cualquier modificación y/o adaptación y/o complementación que EL FUTURO CONTRATISTA pretenda efectuar a los estudios y diseños deben tramitarse por EL FUTURO CONTRATISTA para su aprobación por el supervisor o la interventoría, en los casos que se requiera, sin que ello se constituya en causa de demora en la ejecución del proyecto.

**PERSONAL PROFESIONAL MÍNIMO PROYECTADO:**

- Un (1) Director de Obra con dedicación del 100%
- Dos (2) Ingeniero Residente de Obra con dedicación 100%
- Dos (2) Ingeniero Auxiliar de obra con dedicación 100%
- Un (1) Profesional Social dedicación 100%
- Dos (2) Profesional Ambiental dedicación 100%
- Un (1) Profesional Técnico Predial dedicación parcial
- Un (1) Profesional Jurídico Predial dedicación parcial

- Un (1) Especialista Valuatorio dedicación parcial
- Un (1) Especialista en Sostenibilidad dedicación parcial
- Un (1) Profesional en Arqueología, dedicación 100%
- Un (1) Profesional Componente Biótico - Flora, dedicación parcial
- Un (1) Profesional Componente Biótico - Fauna, dedicación parcial
- Un (1) Especialista en Evaluación Económica Ambiental, dedicación parcial

- Un (1) Profesional de Aseguramiento o Gestión de la Calidad dedicación parcial
- Un (1) Profesional SST dedicación 100%
- Un (1) Especialista Ambiental, dedicación parcial
- Un (1) Especialista en Geotecnia y/o Geología, dedicación parcial
- Un (1) Especialista en Estructuras, dedicación parcial
- Un (1) Especialista en Hidráulica e Hidrología, dedicación parcial

Todos los profesionales exigidos, deberán cumplir y acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos de calidad y experiencia:

| Profesional Ofrecido para el Cargo | Requisitos de Experiencia General | Requisitos de Experiencia Específica |
|---|---|---|
| **DIRECTOR DE OBRA**<br>Título profesional de Ingeniero Civil y/o de Ingeniero de Transportes y Vías, Con matrícula profesional vigente. | No menor a ocho (8) años, contados entre la fecha de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública. | Mínimo seis (6) años acumulada, contados entre fecha de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos:<br>Ejercicio en entidades oficiales como profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o profesional y/o como contratista de prestación de servicios, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades relacionadas con OBRA CIVIL EN VÍAS.<br>Ejercicio profesional en la empresa privada, como Director de Obra y/o Director de Interventoría, de proyectos relacionados con OBRA CIVIL EN VÍAS.<br>De lo contratos o documentos válidos aportados como experiencia específica, se deberá soportar al menos un (1) contrato en actividades o contratos derivados de atención de emergencias y/o Urgencias Manifiestas. |
| **Ingeniero Residente de Obra**<br>Título profesional de Ingeniero Civil y/o de Ingeniero de Transportes y Vías, Con matrícula profesional vigente. | No menor de seis (6) años, contados entre fecha de expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección. | Mínimo cuatro (4) años acumulada, contados entre fecha de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos:<br>Ejercicio en entidades oficiales como profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o profesional y/o como contratista de prestación de servicios, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades relacionadas con OBRA CIVIL EN VÍAS<br>Ejercicio profesional en la empresa privada, como Ingeniero Residente de Obra y/o Residente de Interventoría, de proyectos relacionados con OBRA CIVIL EN VÍAS. |
| **Ingeniero Auxiliar de Obra** | No menor de dos (2) años, contados entre fecha de | N/A |

| Profesional Ofrecido para el Cargo | Requisitos de Experiencia General | Requisitos de Experiencia Específica |
|---|---|---|
| Título profesional de Ingeniero Civil y/o de Ingeniero de Transportes y Vías, Con matrícula profesional vigente. | expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección. | |
| **PROFESIONAL SOCIAL (Residente social)**<br>Profesional social con título en disciplinas académicas de: Antropología del Núcleo Básico del Conocimiento -NBC- en: Antropología, Artes Liberales; Ciencia Política del NBC en: Ciencia Política, Relaciones Internacionales; Comunicación Social del NBC en Comunicación Social, Periodismo y Afines; Psicología y Psicología Social del NBC en Psicología; Sociología y Trabajo Social del NBC en Sociología, Trabajo Social y Afines; con matrícula profesional vigente en los casos que se requiera | Experiencia profesional mínima de cinco (5) años contados a partir de la fecha de terminación y aprobación del pensum académico de educación superior y el cierre del presente proceso. | Experiencia relacionada mínima de tres (3) años, como profesional social a cargo de la gestión social en proyectos de infraestructura lineal de transporte.<br>La experiencia relacionada será contada a partir de la fecha de expedición de la matrícula profesional (en el caso de que la profesión no requiera de la expedición de matrícula profesional para su ejercicio, la experiencia se contará a partir de la fecha en que se haya obtenido el título de pregrado) y la fecha de cierre del plazo de la presente selección abreviada.<br>Si el profesional incumple con alguno de los requisitos anteriores (numerales 1 y 2), no será admitido para participar en la ejecución del contrato. |
| **PROFESIONAL AMBIENTAL**<br>Título Profesional en Ingeniería ambiental, Ingeniería sanitaria, Ingeniería forestal, Ingeniería de Recursos Naturales, Ingeniería de Recursos Hídricos y Gestión Ambiental, Ingeniería de Minas, Ingeniería agrícola, en Administración Ambiental, Ingeniería civil, Ingeniería de vías y de transporte, Biología, Ecología, o Geología, con matrícula profesional vigente en los casos en los que aplique. | No menor de cinco (5) años, contados entre la fecha de la terminación y aprobación del pensum académico de educación superior y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública. | Mínimo tres (3) años acumulada, contados entre la fecha de la terminación y aprobación del pensum académico de educación superior y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública, como residente o gestor ambiental de proyectos de infraestructura de transporte.<br>Deseable que haya desarrollado labores de gestión social y participación comunitaria en proyectos de infraestructura lineal de transporte |
| **Profesional Técnico Predial**<br>Título profesional Ingeniero Civil, Catastral y/o Topográfico, Deberá acreditar matricula profesional vigente. | No menor de cinco (5) años, contados a partir de la terminación del pensum académico y la fecha de cierre del plazo de la presente Licitación pública | No menor de tres (3) años, en adquisición de inmuebles por utilidad pública |
| **Profesional Jurídico Predial**<br>Abogado del núcleo básico de conocimiento en Derecho y afines Deberá acreditar matricula profesional vigente.<br>Título de Especialización y/o Postgrado y/o Maestría y/o Doctorado en derecho civil o áreas afines, derechos administrativos o afines, derecho urbanístico o afines<br>Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado | No menor de cinco (5) años, contados a partir de la terminación del pensum académico y la fecha de cierre del plazo de la presente Licitación pública | No menor de tres (3) años, en adquisición de inmuebles por utilidad pública |

| Profesional Ofrecido para el Cargo | Requisitos de Experiencia General | Requisitos de Experiencia Específica |
|---|---|---|
| | | |
| **Especialista Valuatorio**<br>Título profesional en Ingeniería Civil, Catastral, Transporte y vías del núcleo básico de conocimiento de Ingeniería Civil y afines, Título profesional en Arquitectura del núcleo básico de conocimiento de Arquitectura, título profesional de Economía del núcleo básico de conocimiento de Economía, título profesional en Contaduría ó afines del núcleo básico de conocimiento en Contaduría, Título profesional en Administración de empresas ó afines del núcleo básico de conocimiento en Administración, Título profesional en Agronomía ó afines del Núcleo básico de conocimiento en Agronomía, con matrícula profesional vigente en los casos en los que aplique.<br>Título de Especialización y/o Postgrado y/o Maestría y/o Doctorado en avalúos o áreas afines.<br>Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado | No menor de seis (6) años, contados a partir de la terminación del pensum académico y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección. | No menor de tres (3) años, en adquisición de inmuebles por utilidad pública |
| **PROFESIONAL EN ARQUEOLOGÍA**<br>Profesional con título en Arqueología o Antropología con énfasis en Arqueología | No menor de cuatro (4) años, contados a partir de la de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del presente proceso de contratación. | Mínimo de tres (3) años de experiencia específica en la elaboración de planes de Arqueología preventiva y/o planes de manejo arqueológico. |
| **PROFESIONAL COMPONENTE BIÓTICO - FAUNA**<br><br>Profesional en Ciencias biológicas con experiencia general de cuatro (4) años, contados a partir de la de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del presente proceso de contratación. | Profesional en Ciencias biológicas con experiencia general de cuatro (4) años, contados a partir de la de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del presente proceso de contratación. | Experiencia especifica de tres (3) años en la elaboración del componente fauna de Estudios ambientales o estudios de Fauna, corredores ecológicos y vulnerabilidad faunística. |
| **PROFESIONAL COMPONENTE BIÓTICO - FLORA**<br><br>Ingeniero Forestal con experiencia de cuatro (4) años, contados a partir de la de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del presente proceso de contratación. | Ingeniero Forestal con experiencia de cuatro (4) años, contados a partir de la de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del presente proceso de contratación. | Experiencia de tres (3) años de experiencia específica en la elaboración del componente Flora de Estudios ambientales, estudios de flora, cobertura vegetal, conectividad y fragmentación de ecosistemas. |

**Especialistas**

Los profesionales ofrecidos para el cargo de especialista serán estudiados en forma individual. Cada uno de los profesionales ofrecidos para el cargo de Especialista deberán acreditar, matrícula profesional vigente y título de Especialización y/o Maestría y/o Doctorado, en el área a participar en la ejecución del proyecto y para la cual aspira a ser evaluado.

| Profesional Ofrecido para el Cargo | Requisitos de Experiencia General | Requisitos de Experiencia Específica |
|---|---|---|
| **Especialista Ambiental**<br>Título Profesional en Ingeniería Ambiental y/o Ingeniería sanitaria y/o Ingeniería forestal y/o Ingeniería de Recursos Naturales y/o Ingeniería de Recursos Hídricos y Gestión Ambiental y/o Ingeniería de Minas y/o Ingeniería agrícola y/o Administración Ambiental y/o Biología y/o Ecología y/o Geología, y/o Ingeniería Civil y/o Ingeniería de Vías y de Transporte.<br>Con especialización en el área ambiental, con matrícula profesional vigente, en los casos que aplique. | No menor de ocho (8) años, contados entre fecha de la terminación y aprobación del pensum académico de educación superior y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección. | Poseer mínimo tres (3) años de experiencia específica acumulada, dentro del período comprendido entre la fecha de graduación del posgrado, y la fecha de cierre del presente proceso, en: Ejercicio profesional como especialista ambiental en proyectos de Obra CIVIL EN VÍAS (obra y/o Interventoría). Sólo se considerará la experiencia específica relacionada con OBRAS CIVIL EN VÍAS. |
| **Especialista en Geotecnia y/o Geología**<br>Título profesional de Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transportes y Vías y/o Geólogo; que tenga por lo menos título de Especialista en Geotecnia y/o Estabilidad de Taludes y/o Vías Terrestres; con matrícula profesional vigente | No menor de seis (6) años, contados entre fecha de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección. | Poseer mínimo dos (2) años de experiencia específica acumulada, dentro del período comprendido entre la fecha de graduación de la Especialización y/o Maestría y/o Doctorado, y la fecha de cierre de la presente licitación pública, en: Ejercicio profesional en la disciplina para la cual fue propuesto. Sólo se considerará la experiencia específica relacionada con OBRAS CIVIL EN VÍAS. |
| **Especialista en Hidráulica e Hidrología**<br>Título profesional de Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transportes y Vías; que tenga por lo menos título de Especialista en Hidrología y/o Hidráulica. con matrícula profesional vigente | No menor de seis (6) años, contados entre fecha de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección. | Poseer mínimo dos (2) años de experiencia específica acumulada, dentro del período comprendido entre la fecha de graduación de la Especialización y/o Maestría y/o Doctorado, y la fecha de cierre de la presente licitación pública, en: Ejercicio profesional en la disciplina para la cual fue propuesto. Sólo se considerará la experiencia específica relacionada con OBRAS CIVIL EN VÍAS. |
| **Especialista en Estructuras**<br>Título de Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transportes y Vías; que tenga por lo menos título de Especialista en | No menor de seis (6) años, contados entre fecha de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección. | Poseer mínimo cinco (5) años de experiencia específica acumulada, dentro del período comprendido entre la fecha de graduación de la Especialización y/o Maestría y/o |

| Profesional Ofrecido para el Cargo | Requisitos de Experiencia General | Requisitos de Experiencia Específica |
|---|---|---|
| Estructuras; con matrícula profesional vigente. | | Doctorado, y la fecha de cierre de la presente licitación pública, en: Ejercicio profesional en la disciplina para la cual fue propuesto. Sólo se considerará la experiencia específica relacionada con OBRAS CIVIL EN VÍAS. |
| **Especialista en Diseño Geométrico**<br>Título de Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transportes y Vías; que tenga por lo menos título de Especialista en Estructuras; con matrícula profesional vigente. | No menor de seis (6) años, contados entre fecha de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección. | Poseer mínimo cinco (5) años de experiencia específica acumulada, dentro del período comprendido entre la fecha de graduación de la Especialización y/o Maestría y/o Doctorado, y la fecha de cierre de la presente licitación pública, en: Ejercicio profesional en la disciplina para la cual fue propuesto. Sólo se considerará la experiencia específica relacionada con OBRAS CIVIL EN VÍAS. |
| **ESPECIALISTA EN EVALUACIÓN ECONÓMICA AMBIENTAL**<br>Título profesional en Ingeniería Civil y/o Ingeniería de Vías y Transportes y/o Ingeniería Industrial y/o Economía y/o Administración de Empresas y/o Administración financiera Título de posgrado en Gestión de Proyectos y/o Gerencia de Proyectos y/o Evaluación de Proyectos y/o Formulación de Proyectos | Mínimo (08) años contados a partir de terminación y aprobación del pensum académico de educación superior y la fecha de cierre del plazo del presente concurso de méritos. | Los profesionales ofrecidos para el cargo de especialista serán estudiados en forma individual. Cada uno de los profesionales ofrecidos para el cargo de Especialista debe acreditar lo siguiente: a.) Tener una experiencia especifica acumulada no menor de tres (3) años como especialista en la disciplina para la cual fue propuesto en proyectos de infraestructura vial de consultoría y/o interventorías de estudios y/o diseños de proyectos viales y/o construcción y/o de interventoría de obra de proyectos viales. Esta experiencia se contará a partir de la obtención del título de especialización y/o maestría y/o doctorado. Haber participado en mínimo cuatro (4) proyectos de infraestructura vial de consultoría y/o interventoría de estudios y/o diseños de proyectos viales, en el ejercicio profesional como especialista en la disciplina para la cual fue propuesto. Esta experiencia se contará a partir de la obtención del título de especialización y/o maestría y/o doctorado. Esta experiencia se contará a partir de la obtención del título de especialización y/o maestría y/o doctorado. Por lo menos uno (01) de los proyectos debe ser en consultoría y/o interventoría de estudios y/o diseños de proyectos viales. |

| Profesional Ofrecido para el Cargo | Requisitos de Experiencia General | Requisitos de Experiencia Específica |
|---|---|---|
| **ESPECIALISTA EN SOSTENIBILIDAD**<br><br>Poseer título y matrícula profesional en Ing. Ambiental o afines; Ing. Forestal; Ing. Civil o afines; Profesional en ciencias ambientales; Ing. Sanitario; Adm. Ambiental; Ing. Agrícola; Biología; Ecología; Geología; Trabajo Social; Antropología; Sociología; Psicología; Ciencias Políticas, Derecho, Arquitectura, Relaciones Internacionales, con doble titulación o título de especialista o maestría o doctorado en el área de sostenibilidad, ambiental, gestión del riesgo, planeación y desarrollo territorial<br><br>Nota: No se aceptarán estudios de tipo: diplomado, curso, seminario como un estudio de posgrado. | No menor de seis (6) años, contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del presente proceso de contratación. | Mínimo dos (2) años de experiencia específica acumulada, dentro del período comprendido entre la fecha de graduación del posgrado, y la fecha de cierre del presente proceso de contratación, en: ejercicio profesional como especialista en el área de sostenibilidad en proyectos de Obra CIVIL EN VÍAS (obra y/o Interventoría). |

**Profesionales del Área de aseguramiento o gestión de calidad**

Si EL FUTURO CONTRATISTA o uno de sus integrantes en caso de que sea un consorcio o unión temporal, se encuentra certificado en Sistemas de Gestión de Calidad (ISO 9001), deberá suministrar las cartas de intención de los profesionales que destinará para los cargos de Profesional en Aseguramiento de la Calidad y de Auditor de Calidad durante la ejecución del contrato.

Si EL FUTURO CONTRATISTA o la totalidad de sus integrantes, en caso de que sea un consorcio o una unión temporal no se encuentra certificado en Sistemas de Gestión de Calidad (ISO 9001), deberá suministrar la hoja de vida de los profesionales que destinará para los cargos de Profesional en Aseguramiento de la Calidad y de Auditor de Calidad durante la ejecución del contrato.

Estos profesionales deberán cumplir y acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos de calidad y experiencia:

| Profesional Ofrecido para el Cargo | Requisitos de Experiencia General | Requisitos de Experiencia Específica |
|---|---|---|
| **PROFESIONAL DE ASEGURAMIENTO O GESTIÓN DE CALIDAD**<br><br>Ingeniero Civil y/o de Transporte y Vías con Matrícula profesional.<br><br>Título de especialista en Sistemas de Gestión de Calidad | Experiencia profesional igual o superior a un (1) año en la implementación de sistemas de calidad en empresas de ingeniería vial | Certificación que haya participado en la elaboración de por lo menos cinco (5) planes de calidad para proyectos viales, todo lo anterior bajo la Norma NTC - ISO 9000:1994 o NTC - ISO 9001:2000 o NTC-ISO 9001:2008.<br><br>Si el profesional incumple al menos uno de los requisitos anteriores, no será admitido para participar en la ejecución del contrato. |

**a. Maquinaria mínima del Proyecto**

- Ocho (8) Retroexcavadora sobre orugas de mínimo 138 HP
- Buldozzer

- Dos (2) Retrocargador sobre llantas, Potencia Min. 102 HP
- Dos (2) Motoniveladora potencia 215 HP
- Dos (2) Vibro compactador de tándem liso autopropulsado, 153 HP, con un peso operativo mínimo de 10 toneladas.
- Dos (2) Carrotanque de agua, 1.000 galones de capacidad o superior
- Dos (2) Compactadores manuales vibratorios (rana), potencia de motor 8 HP, profundidad de compactación 200 a 300 milímetros y fuerza de impacto mínima 1.520 kilogramos
- Tres (3) Mezcladoras de concreto de 2 bultos, con una capacidad mínima de 20 metros cúbicos por día
- Tres (3) Vibradores de concreto, motor de 3 HP a 18.000 rpm., mangueras de 4 m.
- Un (1) Cargador, potencia en el volante 110 HP, clasificación de RPM del motor 2.300 o de potencia superior.
- Un (1) Bulldozer, de mínimo, potencia al volante de 140 HP, motor de 2.200 RPM y longitud de hoja 4,80 m
- Dos (2) Paneles Móviles de información variable.*
- Veinte (20) Volquetas de 14 m3 de capacidad mínima individual
- Un (1) Equipo de Perforación Sobre Orugas con Martillo de fondo o de Cabeza
- Un (1) Equipo de Perforación Sobre Canasta con Martillo de fondo o de Cabeza
- Un (1) Compresor de 400 HP o Superior

(*) Los paneles se ubicarán y emplearán como mecanismos de información a los usuarios de la vía y su duración en obra será definida por el INVIAS en desarrollo del contrato; los paneles forman parte del equipo mínimo obligatorio del FUTURO CONTRATISTA, por lo cual los costos asociados a los mismos se consideran incluidos en los costos indirectos del proyecto, y no serán objeto de reconocimiento adicional por parte del INSTITUTO.

Para el caso, que EL FUTURO CONTRATISTA, en el análisis de la ejecución del proyecto considere dentro de su plan de trabajo, realizar la fabricación de la mezcla asfáltica en la zona cercana al proyecto, este deberá considerar los equipos requeridos por su cuenta y riesgo, asumiendo y garantizando el cumplimiento del cronograma del proyecto

No obstante, EL FUTURO CONTRATISTA bajo su cuenta y riesgo deberá considerar en su propuesta, todos los equipos necesarios para la correcta y oportuna ejecución de los trabajos.

Se aclara que EL FUTURO CONTRATISTA durante la ejecución del contrato debe contar con el equipo necesario, para cumplir con el programa de trabajo y de inversiones, el cual debe ser aprobado por la Interventoría y el INVÍAS.

El Equipo mínimo obligatorio, se entiende puesto a disposición de la Entidad, al momento de suscribir el acta de inicio del futuro contrato y para la ejecución, sin acarrear costo adicional a la Entidad.

El equipo puesto a disposición de la ejecución de la obra sólo podrá ser retirado, cuando se ejecute el ítem contenido en el Formulario No. 1 presupuesto estimado el cual se hace uso de este quipo, previa autorización por parte del Interventor.

**POSIBLES FUENTES DE MATERIALES PARA EL PROYECTO:**

Las posibles fuentes de materiales serán las que determine el proponente seleccionado y las cuales cumplan con la calidad requerida en las normas de ensayo y especificaciones generales y/o particulares vigentes.

Es responsabilidad del proponente, bajo su cuenta y riesgo, inspeccionar y examinar el sitio donde se van a desarrollar las obras e informarse sobre la disponibilidad de las fuentes de materiales necesarios para su ejecución, con el fin de establecer si las explotará en su calidad de constructor y/o si las adquirirá a proveedores debidamente legalizados.

Las fuentes seleccionadas por EL FUTURO CONTRATISTA deben ser previamente autorizadas por el respectivo supervisor o la interventoría, en los casos que se requiera, antes del inicio de las obras. EL FUTURO CONTRATISTA se obliga a realizar la explotación respetando las recomendaciones técnicas establecidas para evitar impactos ambientales; igualmente se obliga a cumplir la normativa ambiental y minera aplicable a la obra.

El proponente deberá verificar, previo a la presentación de la oferta, las distancias de acarreo de las posibles fuentes de materiales existentes en el área de influencia del proyecto que sean susceptibles de utilizar; así como verificar que éstas se encuentran en funcionamiento y que cumplen con todos los requisitos legales ambientales y mineros; de tal forma que pueda garantizar su utilización para el proyecto. En consecuencia, las distancias de acarreo correspondientes deberán ser consideradas por el proponente en los análisis de precios unitarios de la propuesta a presentar y serán de su responsabilidad.

Previo al inicio de las obras, los materiales que la entidad identifique como indispensables en la ejecución del proyecto deben ser sometidos a ensayos para la aceptación o el rechazo por parte de del supervisor o interventoría, según la

normativa aplicable. Los permisos de explotación deberán ser tramitados por cuenta del FUTURO CONTRATISTA, antes del comienzo de las obras. De igual manera, las fuentes seleccionadas por EL FUTURO CONTRATISTA deben ser previamente autorizadas por el respectivo supervisor o la interventoría, en los casos que se exija, previo al inicio de las obras.

**OBRAS PROVISIONALES**

Durante su permanencia en la obra serán a cargo del FUTURO CONTRATISTA, la construcción, mejoramiento y conservación de las obras provisionales o temporales que no forman parte integrante del proyecto, tales como vías provisionales, vías industriales, vías de acceso y vías internas de explotación a las fuentes de materiales así como: las obras necesarias para la recuperación morfológica, cuando se haya explotado por EL FUTURO CONTRATISTA a través de las autorizaciones temporales; y las demás que considere necesarias para el buen desarrollo de los trabajos, cercas, oficinas, bodegas, talleres y demás edificaciones provisionales con sus respectivas instalaciones, depósitos de combustibles, lubricantes y explosivos, de propiedades y bienes de la entidad o de terceros que puedan ser afectados por razón de los trabajos durante la ejecución de los mismos, y en general toda obra provisional relacionada con las labores tendientes al cumplimiento del futuro objeto contractual.

En caso de que sea necesario el proponente dispondrá de las zonas previstas para ejecutar la obra y la obtención de lotes o zonas necesarias para construir sus instalaciones, las cuales estarán bajo su responsabilidad.

Adicionalmente, correrán por su cuenta y riesgo los trabajos necesarios para no interrumpir el servicio en las vías públicas usadas por él o en las vías de acceso cuyo uso comparta con otros contratistas.

El proponente deberá tener en cuenta el costo correspondiente a los permisos y a las estructuras provisionales que se requieran cuando, de conformidad con el proyecto, cruce o interfiera corrientes de agua, canales de desagüe, redes de servicios públicos, etc. En el evento de interferir redes de servicios públicos, estos costos serán reconocidos mediante aprobación de precios no previstos, incluidos en las correspondientes actas de obra aprobadas por el supervisor o el interventor, en los casos que se requiera. Para lo anterior deberá tramitar la correspondiente aprobación de los precios no previstos del proyecto ante el ordenador del gasto, y en los casos que se requiera el permiso correspondiente ante la autoridad competente.

A menos que se efectúen otros acuerdos, EL FUTURO CONTRATISTA deberá retirar todas las obras provisionales a la terminación de los trabajos y dejar las zonas en el mismo estado de limpieza y orden en que las encontró. Así mismo, será responsable de la desocupación de todas las zonas que le fueron suministradas para las obras provisionales y permanentes.

**SEÑALIZACIÓN**

Desde el inicio del contrato y hasta la entrega y recibo definitivo de las actuaciones al INSTITUTO, para guiar el tránsito y como prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en la vía en construcción, EL FUTURO CONTRATISTA está en la obligación de mantener señalizado el sector a intervenir, de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes sobre la materia. Desde ese momento EL FUTURO CONTRATISTA es el único responsable en el sector contratado de la conservación, señalización y el mantenimiento del tránsito. El incumplimiento de esta obligación durante la ejecución del contrato, causará al FUTURO CONTRATISTA las sanciones proporcionales al valor del contrato y/o al de los daños causados a terceros durante la construcción, sin perjuicio de las demás acciones a que haya lugar.

EL FUTURO CONTRATISTA asumirá todos los costos requeridos para colocar y mantener la señalización de obra y las vallas informativas, la iluminación nocturna y demás dispositivos de seguridad y de comunicación y coordinación del plan de manejo de tránsito actividades que deberá cumplir de conformidad con lo establecido en el Manual de Señalización - dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, y en la resolución vigente con relación a las vallas informativas de los proyectos del sector, emanada del Ministerio de Transporte. Dicha señalización es de obligatorio cumplimiento en cada frente de trabajo que tenga el contratista.

El FUTURO CONTRATISTA se obliga a suministrar y colocar a su costa, en un término máximo de veinte (20) días calendario contados a partir de la fecha de iniciación de la obra, las vallas de información, en la obra que adelanta a través del INSTITUTO, de acuerdo con la resolución vigente con relación a las vallas informativas de los proyectos del sector, proferida por el Ministerio de Transporte.

Para atender los requerimientos aquí señalados, se deberá cumplir las disposiciones contempladas en le Resolución No. 20243040045005 de 2024 ¨ *por medio de la cual se sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito*

*20223040045295 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial*¨, expedido por el Ministerio de Transporte.

**PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES**

En cumplimiento de la normativa establecida y requerida para la ejecución de los contratos, el INVIAS, siempre ha propendido por el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en la Ley, en cuanto a Autorizaciones, Permisos y Licencias.

Es así, como EL FUTURO CONTRATISTA debe propender por el cumplimiento estricto de las obligaciones en materia de autorizaciones, permisos, sustracciones y licencias requeridas en desarrollo de los estudios, para tal fin debe ajustarse a lo previsto en el Requerimiento Técnico sobre estos temas y que forman parte del futuro contrato objeto del presente anexo.

**NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO**

EL FUTURO CONTRATISTA deberá desarrollar las actividades de conformidad con los alcances establecidos conforme a lo señalado en el presente anexo y demás documentos, incluido el Manual de Interventoría vigente de la entidad, cumpliendo con el objeto y alcance del presente proceso de selección.

**Jornadas de Trabajo 24 Horas Diarias 7 Días a la Semana.**

Teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 17 de la Ley 1682 de 2013, para la ejecución de las obras objeto del ´presente anexo, se prevé la utilización de jornadas de trabajo de tres turnos diarios (24 horas) siete (7) días a la semana, en adelante 7 X 24, así:

Cuando EL FUTURO CONTRATISTA programe adelantar la ejecución de la obra prevista en el programa de inversiones aprobado vigente, para el plazo establecido en la presente documento, podrá recurrir a las jornadas de trabajo 7 x 24, para lo cual motivará la solicitud justificando su utilización y elaborará una programación con las metas físicas detalladas e indicando el menor tiempo de ejecución del contrato que se pretende lograr con la implementación de dichas jornadas, el cual será sometido a la revisión y aprobación del interventor, previamente a su presentación al INVIAS para la autorización respectiva en lo referente a la utilización de la bolsa presupuestal 7 x 24, caso en el cual el INSTITUTO pagará la nómina del personal empleado en dichas jornadas con los recargos salariales a que haya lugar de acuerdo con la legislación laboral colombiana, del personal que efectivamente trabaje en estas jornadas, debidamente controlado y certificado por la interventoría quien estará presencialmente al frente de los trabajos que se realicen durante las mismas, pago que se efectuará con cargo a la bolsa 7 x24 prevista para este caso en el presupuesto oficial. Así mismo, para este evento se acordará previamente entre EL FUTURO CONTRATISTA y el interventor el costo de la iluminación que se requiera para llevar a cabo los trabajos, cuando sea necesaria su utilización. En el evento de no lograrse el objetivo de obtener el menor tiempo de ejecución del contrato previsto con la implementación de las jornadas de trabajo 7*24, no habrá lugar a pago por su implementación. Se podrá generar por EL FUTURO CONTRATISTA la implementación de jornadas de trabajo 7*24 en periodos de prórroga, siempre y cuando se cuenten con los recursos para la provisión.

Así mismo también a criterio del interventor de acuerdo con las condiciones de las zonas donde se desarrollan las obras y el periodo climático, el Interventor determinará la conveniencia de la aplicación de las Jornadas de trabajo 24 horas diarias 7 días a la semana, de manera que se pueda lograr la productividad esperada en dichas jornadas, para lo cual el interventor de manera escrita solicitará al Contratista la propuesta de trabajo 7X24 quien deberá presentarla de manera obligatoria a consideración de la interventoría quien a su vez previa su aprobación la presentará al supervisor del contrato de interventoría de INVIAS, para su autorización.

Es importante señalar que cuando se programe adelantar la ejecución de la obra prevista en el programa de inversiones aprobado vigente, para el plazo establecido en el capítulo 1- información general, debe tenerse en cuenta la apropiación presupuestal asignada a la vigencia fiscal en la cual se pretenda implementar la jornada laboral 7 x 24, presupuesto que no podrá ser excedido en ningún caso, es decir, no podrá ejecutarse obra sin el amparo presupuestal en la respectiva vigencia fiscal.

Es pertinente acotar que el INSTITUTO no aceptará recargos tarifarios por la utilización de la maquinaria y equipo en las jornadas adicionales, ni cambio en los rendimientos previstos en los análisis de precios unitarios, ni aprobará maquinaria y equipos especiales para ser utilizados en las jornadas 7x 24.

Al finalizar el tiempo programado para la utilización de las jornadas 7 x 24, el Interventor hará una evaluación de los resultados de la utilización de estas, en términos de metas físicas logradas Vs el costo causado por su uso, a efectos de

analizar la conveniencia de seguir implementando estas jornadas y determinar el beneficio para el proyecto, a la luz de mayores avances en metas físicas con miras a la consecuente terminación del proyecto antes de finalizar el plazo contractual. El interventor presentará al INVIAS esta evaluación con su recomendación al respecto.

Durante el desarrollo del proyecto, en caso de que la bolsa presupuestal de las jornadas de trabajo 7x 24 prevista en el presupuesto estimado se agote, se podrán efectuar las modificaciones necesarias para incrementarla, recurriendo a la partida de ajustes de precios unitarios, previa certificación escrita del interventor de reservar el valor de los ajustes suficientes para el resto de la ejecución del contrato. Así mismo, los recursos de esta bolsa presupuestal que no se requieran podrán utilizarse en otras necesidades del proyecto, mediante las actas de modificación correspondiente

**DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES**

Se listan algunos documentos técnicos, de consulta en el evento de ser requeridos:

Especificaciones generales de construcción de carreteras y normas de ensayo para materiales de carreteras INVIAS, y sus últimas actualizaciones. (Res 1375-2014; Res 1524-2022; Res 10099-2017)

Normas ASTM

Especificaciones técnicas del NSR 10.

Normas AASHTO.

Normas Técnicas Colombianas NTC.

Cartilla del Gestión del Riesgo del INVIAS vigente.

Plan de Gestión del Riesgo del INVIAS vigente.

Manual de drenaje para carreteras vigente.

Manual de Diseño geométrico vigente.

Guía Metodológica para el diseño de obras de rehabilitación de pavimentos asfálticos vigente.

Manual de diseño de pavimentos asfálticos para vías con bajos volúmenes de tránsito vigente.

Manual de diseño de pavimentos de concreto para vías con bajos, medios y altos volúmenes de tránsito vigente.

Manual de diseño de cimentaciones superficiales y profundas para carreteras vigente.

Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura – Subsector Vial vigente.

Manual de interventoría de obra pública vigente.

Gestión y adquisición predial – Apéndice F.

Manual para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de túneles de carreteras para Colombia.

Cartilla guía para la evaluación de cantidades y ejecución de presupuestos para la construcción de obras de la red terciaria y férrea vigente.

Guía de Diseño de Pavimentos con Placa-huella vigente.

Norma Colombiana de Diseño de Puentes CCP-2014.

Sistema de Administración de Puentes de Colombia SIPUCOL vigente.

Manuales de inspección visual de obras (estructuras de drenaje, pavimentos flexibles, pavimentos rígidos, puentes y pontones, obras de estabilización).

Guía de instrumentalización y monitorización de puentes.

Manual de señalización vial vigente.

Demas normativa técnica vigente.