MEMORIA JUSTIFICATIVA
ARTÍCULOS 2.1.2.1.6 y 2.1.2.1.7 DECRETO 1081 DE 2015

FECHA:	19 de noviembre de 2025
EPÍGRAFE PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO:	*"Por la cual se 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"*

ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN
NECESIDAD, FINALIDAD E IMPLICACIONES

El 30 de octubre de 2025, en el sector Zarandas de la Transversal del Carare, correspondiente a la Ruta Nacional 6208 (Landázuri – Barbosa), se presentó un evento de remoción en masa entre los PR 26+ 0000 al PR 31+0000, con pérdida total de la banca entre los PR 27+4000 al 29+3000 y afectaciones a la calzada, involucrando gravemente la infraestructura vial nacional, la movilidad regional y la seguridad de los usuarios.

El evento se produjo en el contexto de la temporada de lluvias del segundo semestre de 2025, caracterizada por la saturación de los suelos y condiciones hidrometeorológicas extremas, según los boletines del IDEAM No. 301 del 28 de octubre y No. 303 del 30 de octubre de 2025, los cuales mantenían alerta naranja por movimientos en masa y alerta hidrológica en la región Andina.

No obstante, la ocurrencia del movimiento en masa de gran magnitud resultó imprevisible, incluso para los sistemas oficiales de monitoreo, pues al momento del evento no se había emitido alerta roja ni advertencia de amenaza crítica, lo que demuestra el carácter sobreviniente y repentino del fenómeno.

Esta circunstancia evidencia que la emergencia no pudo ser anticipada ni mitigada mediante las actividades ordinarias de mantenimiento vial o gestión preventiva, configurándose así una situación de fuerza mayor y calamidad pública en los términos del artículo 42 de la Ley 80 de 1993 y del artículo 55 de la Ley 1523 de 2012.

De acuerdo con el Informe Técnico de Comisión de la SGR del 4 de noviembre de 2025 y el Informe de la Dirección Territorial Santander (6 de noviembre de 2025), la emergencia obedece a un movimiento en masa de gran magnitud ocasionado por las intensas precipitaciones registradas en la zona, cuya magnitud superó las condiciones normales de operación y mantenimiento del corredor. En consecuencia, la Dirección Territorial Santander, mediante memorando No. 2025I-VSAN-088961 del 6 de noviembre de 2025 con alcance 2025I-VSAN-089946 del 10 de noviembre del mismo año, remitió el informe del evento y solicitó a la Subdirección de Gestión del Riesgo la evaluación de procedencia para la declaratoria de Urgencia Manifiesta, ante la imposibilidad de atenderlo con los contratos vigentes y los instrumentos operativos disponibles.

Previamente, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, mediante la Resolución No. 04692 del 1° de noviembre de 2025, había dispuesto el cierre total de la Ruta Nacional 6208 (Landázuri – Barbosa) entre los PR 26+0000 y PR 31+0000, con fundamento en los informes de interventoría de la firma Velnec S.A.S. y de la Dirección Territorial Santander, que evidenciaron la pérdida total de la banca y el riesgo activo de movimiento progresivo en la zona afectada.

El acto de cierre se adoptó como medida preventiva inmediata para garantizar la seguridad de los usuarios 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, ruta que 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.

La magnitud del daño, el cierre total del corredor y la incomunicación material y funcional de las comunidades veredales de Vélez y Landázuri configuran una situación de fuerza mayor, conforme al artículo 42 de la Ley 80 de 1993 y al artículo 55 de la Ley 1523 de 2012, que demanda la adopción de medidas inmediatas y excepcionales para garantizar la seguridad vial y el restablecimiento de la conectividad regional.

Este evento produjo el cierre total del corredor Landázuri–Vélez, impidiendo la movilidad de pasajeros, el transporte de productos agrícolas y la prestación de servicios básicos en las comunidades veredales de Landázuri y Vélez.

La Dirección Territorial Santander, en su memorando No. 2025I-VSAN-088961 con alcance No. 2025I-VSAN-089946 del 10 de noviembre del mismo año advirtió que los contratos vigentes en el corredor, incluyendo el Contrato No. 2016 de 2024 (Administración Vial – AMV G3 L2), no cuentan con alcance técnico ni recursos presupuestales para ejecutar obras de emergencia, lo cual impide atender la contingencia con los instrumentos contractuales existentes. Adicionalmente, de los contratos identificados en el área de influencia por las Subdirecciones de Gestión Integral de Carreteras y de Modernización de Carreteras Nacionales, se concluye que:

- *"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.*
- *Como las adelante se indicará, la alternativa técnicamente viable para restablecer la conectividad vial en el sector afectado corresponde a la adecuación del carreteable, para poder solucionar la emergencia y dar tránsito a los vehículos que circula por esta ruta, en condiciones seguras y con una estructura que permita soportar las cargas relacionadas a una vía nacional. Por tanto, el tramo vial a intervenir toma una vía Inter veredal a la cual se le realizará el debido mejoramiento y mantenimiento para cubrir la necesidad del tráfico.*
- *Por lo anterior, a pesar de la existencia de contratos en ejecución en el área afectada, se evidencia que los mismos no constituyen un mecanismo disponible ni suficiente para atender la emergencia en curso. Su alcance ha sido ejecutado en casi su totalidad y su capacidad financiera ha sido agotada conforme a los límites legales".*

De igual forma, la Subdirección de Gestión del Riesgo, tras la visita de campo y el análisis técnico, determinó que la situación configura una calamidad sobreviniente y de fuerza mayor, irresistible e imprevisible, en los términos del artículo 42 de la Ley 80 de 1993.

Por tanto, en sala de crisis convocada para el 18 de noviembre del 2025, los intervinientes validaron que la atención de la emergencia no puede ser asumida mediante los procedimientos ordinarios de contratación, sino que requiere la aplicación de un mecanismo excepcional e inmediato que permita ejecutar las obras necesarias para el restablecimiento de la transitabilidad y la seguridad vial en el menor tiempo posible.

La declaratoria de Urgencia Manifiesta se fundamenta así en la necesidad inmediata de intervención para conjurar los efectos del evento natural y garantizar la continuidad del servicio público esencial de transporte, entre otros, conforme a los principios de oportunidad, inmediatez y eficiencia que orientan la gestión del riesgo de desastres y la contratación pública en situaciones de emergencia.

Resulta importante destacar que, en primer lugar, el Gobierno Nacional, mediante Decreto 1377 de 2024, declaró la situación de desastre nacional, medida que continúa vigente y cuya prórroga fue conceptuada favorablemente por el Consejo Nacional de Gestión del Riesgo en sesión del 11 de noviembre de 2025 para finalmente prorrogar la declaratoria de desastre nacional por un año más, es decir hasta el 13 de noviembre de 2026 tal como consta en el 1193 del 12 de noviembre del2025. A nivel territorial, el Municipio de Vélez expidió la correspondiente declaratoria de calamidad pública, con base en la Evaluación de Daños y Análisis de Necesidades (EDAN) y el Plan de Acción Específico (PAE), medidas que reconocen formalmente la existencia de un hecho imprevisible, súbito y extraordinario que supera la capacidad institucional ordinaria de respuesta.

En cumplimiento del procedimiento institucional MRPI-PR-1 y de las obligaciones del artículo 84 de la Ley 1523 de 2012, la Subdirección de Gestión del Riesgo verificó la disponibilidad contractual vigente en el área de influencia del evento. Como resultado, se determinó que ningún contrato vigente del Instituto cuenta con la capacidad técnica, operativa, financiera o logística para atender la emergencia, ya sea por objeto contractual, área de intervención, alcance, limitaciones presupuestales o vigencia y en consideración a la magnitud de la remoción en masa presentada pues desborda cualquier capacidad operativa que se pueda tener al momento. Esta verificación fue corroborada por la Dirección Territorial Santander, la Subdirección de Modernización de Carreteras y la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras, las cuales confirmaron que no existe instrumento ordinario que permita ejecutar las acciones requeridas con la prontitud necesaria.

La inmediatez es un elemento esencial para el cumplimiento de los fines estatales en materia de infraestructura vial. Debido al nivel de daño, la inestabilidad del talud y las condiciones hidrometeorológicas advertidas por el IDEAM (alerta naranja para movimientos en masa al momento del evento), se requiere intervenir el corredor de forma urgente para prevenir mayores afectaciones, reducir riesgos para la población y restablecer la transitabilidad mínima. La adopción del trámite ordinario de contratación, dadas sus fases precontractuales, contractuales y de viabilidad presupuestal, impediría brindar una respuesta oportuna y efectiva frente al riesgo inminente y el cierre total actual del corredor.

Se concluye que se cumplen plenamente los presupuestos del artículo 42 de la Ley 80 de 1993, debido a que:

- Existe un hecho sobreviniente, extraordinario e imprevisible (deslizamiento de gran magnitud con cierre total del corredor); tal como consta se sustenta en la existencia de declaratoria de calamidad pública y desastre nacional.
- El evento afecta gravemente la seguridad, movilidad y abastecimiento de la población.
- Se requiere intervención inmediata, incompatible con los plazos de la contratación ordinaria.
- Es imposible atender la emergencia con contratos vigentes o con recursos institucionales ordinarios.
- La medida excepcional es idónea, necesaria y proporcional para conjurar los efectos del hecho y mitigar los riesgos actuales.

Asimismo, se satisfacen los criterios de la Circular Conjunta 014 de 2011, en cuanto a:

- La demostración técnica de la necesidad, urgencia y conexidad entre el hecho y las obras requeridas.
- La verificación documental de la inexistencia de contratos que permitan atender la emergencia.
- La delimitación precisa del tramo afectado.
- La existencia de actos administrativos, informes técnicos y evidencias que soportan la procedencia de la figura excepcional.

En consecuencia, la Urgencia Manifiesta se ajusta estrictamente al marco jurídico vigente y constituye el mecanismo adecuado para asegurar la intervención inmediata del corredor y la protección de la vida, la integridad y la movilidad de la comunidad afectada.

EL ÁMBITO DE APLICACIÓN Y LOS SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

Aplica exclusivamente al tramo afectado fue la Ruta Nacional 6208 Sector Zarandas (Landázuri – Barbosa) Transversal del Carare entre los PR26+0000 al PR31+0000, donde se configuró el movimiento en masa del 30 de octubre de 2025 y sus efectos asociados. Su alcance se circunscribe a las actuaciones técnicas, operativas y contractuales necesarias para atender la emergencia, restablecer la transitabilidad y garantizar la seguridad vial en el sector Zarandas.

Los sujetos a quienes se dirige este documento son las dependencias técnicas y administrativas del Instituto Nacional de Vías - INVIAS involucradas en la gestión del riesgo y en la validación de la declaratoria de Urgencia Manifiesta, incluyendo la Dirección General, la Dirección técnica y de Estructuración, la Dirección de Operación y Ejecución, la Subdirección de Gestión del Riesgo, la Dirección Territorial Santander, la Subdirección de Modernización de Carreteras y la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras. De igual forma, está dirigido a los órganos de control, a las autoridades territoriales vinculadas a la atención de la emergencia y a las comunidades usuarias del corredor, quienes resultan directamente beneficiadas por las medidas excepcionales que se adoptarán.

IMPACTO ECONÓMICO, ESTUDIOS Y ANÁLISIS TÉCNICOS Y/O FINANCIEROS Y/O SOCIALES U OTROS QUE LO SUSTENTAN

La declaratoria de Urgencia Manifiesta permitirá adelantar de manera inmediata las acciones necesarias para restablecer la transitabilidad y la seguridad vial en la Ruta Nacional 6208 (Landázuri – Barbosa), tramo comprendido entre los PR 26+0000 y PR 31+0000, afectado por el movimiento en masa ocurrido el 30 de octubre de 2025.

De acuerdo con el concepto técnico del subdirector de Gestión del Riesgo "*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, en condiciones seguras 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";* el presupuesto estimado para la ejecución de esta alternativa se estima en el orden 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)"* necesarios para la ejecución de las siguientes intervenciones:

- ✓ **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.

Estas acciones serán adelantadas bajo la coordinación del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, según cronograma preliminar y las disposiciones del procedimiento institucional de atención de emergencias. 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 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

Desde el punto de vista técnico y financiero, los análisis realizados muestran que la magnitud del daño y la complejidad de las soluciones requieren una intervención especializada, de carácter urgente, que no puede ser cubierta mediante mecanismos ordinarios ni con recursos limitados. La estructuración del proyecto del acto administrativo de declaratoria de urgencia manifiesta por parte del SGR, así como, la emisión de conceptos técnicos por parte de la Dirección Territorial Santander y la Subdirección de Gestión del Riesgo del INVIAS respaldan la urgencia de actuar bajo el marco jurídico de la urgencia manifiesta, como mecanismo excepcional para responder a la emergencia.

VIABILIDAD JURÍDICA

La expedición del acto administrativo que declara la Urgencia Manifiesta se fundamenta en e cumplimiento de los preceptos legales establecidos en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993, la Ley 1523 de 2012, Circular Conjunta No 014 de 2011, el procedimiento de Atención de Emergencias y demás normas aplicables. La medida no deroga, subroga, modifica ni adiciona disposiciones de rango legal o reglamentario, sino que aplica el marco jurídico existente para situaciones de calamidad pública y fuerza mayor que afectan la infraestructura vial.

La jurisprudencia del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional ha reiterado que la Urgencia Manifiesta es un mecanismo excepcional, procedente cuando se verifica la imprevisibilidad del hecho, la necesidad inmediata de intervención y la imposibilidad de atender la situación mediante los procedimientos ordinarios. Tales criterios coinciden plenamente con las condiciones técnicas y fácticas acreditadas en este caso, lo que confirma la viabilidad jurídica de adoptar la medida

SOLICITUD

Con fundamento en los hechos expuestos, se solicita el control de cumplimiento normativo de la resolución mediante la cual se declare la urgencia manifiesta, con el fin de habilitar la contratación directa de las obras, bienes y servicios necesarios para atender de manera inmediata las afectaciones ocurridas 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.

ANEXOS

Se remiten en el siguiente enlace: 00. SOPORTES DE A.A. UM CARARE

FIRMAS

Se deben incorporar los nombres y firmas de los funcionarios y colaboradores de la dependencia solicitante que participaron en la elaboración de la memoria justificativa.

Elaboró: Alejandra Zuleta García, abogada de la SGR
Revisó: Diego Fernando Jiménez Vega
Aprobó: Jairo William Torres Becerra