CONSORCIO
LA UNIÓN DUOVAL 024

Bogotá D.C.,24 de diciembre de 2025

CE-CU-1864–001

Señores:
ALVARO FERNANDO LARA ZAMBRANO
INTERVENTORIA

Referencia: Contrato de obra No. 1864 de 2025. "Obras de mantenimiento ubicados en el pr49+000 al pr103+000 de la vía 5601 la unión - la frontera -sonsón sector el refugio municipio de la unión departamento de antioquia. obras de mantenimiento ubicados en el pr49+000 al pr103+000 de la vía 5601 la unión - la frontera -sonsón sector el refugio municipio de la unión departamento de antioquia.".

ASUNTO: SOLICITUD DE PRÓRROGA NO. 1

Cordial saludo,

1. Antecedentes

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS suscribió un contrato de obra pública bajo la modalidad de precios unitarios cuyo objeto corresponde a la ejecución de obras de mantenimiento ubicadas entre el PR49+000 y el PR103+000 de la Ruta 5601 La Unión – La Frontera – Sonsón, sector El Refugio, municipio de La Unión, departamento de Antioquia.
El alcance contractual fue estructurado con base en condiciones técnicas existentes al momento de la planeación del proyecto. No obstante, previo al inicio de la ejecución, se presentaron eventos sobrevinientes de carácter geotécnico y climático, los cuales modificaron de manera sustancial las prioridades técnicas del proyecto y obligaron a redefinir el enfoque de intervención.
A la fecha de elaboración del presente informe: - El proyecto no ha iniciado ejecución física. - El avance físico y financiero es del 0 %. - No existe un cronograma aprobado, dado que el orden lógico de actividades fue modificado por la atención prioritaria de emergencias.

2. VISITA TÉCNICA DE OBRA

Con el fin de evaluar las condiciones reales del corredor vial y definir las acciones a seguir, el día viernes 19 de diciembre de 2025 se realizó una visita técnica de obra con la participación de profesionales del INVIAS, la Interventoría y el Contratista.

Como resultado de dicha visita se levantó y suscribió el Acta de Comité de Obra, en la cual quedaron consignadas de manera expresa: - La identificación de nuevas emergencias no previstas inicialmente. - La priorización de actividades por parte del

INVIAS. - La necesidad de ejecutar soluciones técnicas definitivas para garantizar la estabilidad y seguridad de la vía.
El Acta se encuentra debidamente firmada por las partes intervinientes y constituye el principal soporte técnico de las decisiones adoptadas.

3. DESCRIPCIÓN DE LAS EMERGENCIAS IDENTIFICADAS

Durante la visita técnica se evidenciaron afectaciones significativas en la vía, derivadas principalmente de fenómenos geotécnicos y climáticos recientes, que no estaban contemplados en el alcance inicial del proyecto.
Las emergencias identificadas corresponden, entre otras, a: - Deslizamientos activos que ocupan parcial o totalmente la calzada. - Pérdida de banca de la vía en sectores críticos. - Riesgo alto para la seguridad de los usuarios y la transitabilidad continua del corredor.
Estas condiciones fueron calificadas como urgentes por la Entidad y la Interventoría, requiriendo intervención inmediata y prioritaria.

4. NUEVO ENFOQUE TÉCNICO DEL PROYECTO

4.1 DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE PUNTOS CRÍTICOS IDENTIFICADOS (POR PR)

A continuación, se describen los puntos críticos priorizados durante la visita técnica, organizados en orden ascendente de progresiva (PR), indicando el tipo de afectación, el riesgo asociado y las actividades técnicas requeridas para su atención:

PR 57+170
Tipo de afectación: Deslizamiento de talud superior.
Descripción técnica: Se presenta deslizamiento de material terroso proveniente del talud, el cual invade parcialmente la calzada y afecta la operación segura de la vía.
Actividades requeridas: - Retiro de material deslizado ubicado sobre la calzada. - Cargue, transporte y disposición final del material en sitio autorizado y certificado ambientalmente. - Conformación provisional del talud y limpieza de cunetas existentes.

PR 60+600
Tipo de afectación: Deslizamiento de talud superior.
Descripción técnica: Deslizamiento activo de tierra que ocupa parcialmente la calzada, con riesgo de incremento del volumen de material en eventos de lluvia.
Actividades requeridas: Retiro controlado del material inestable. - Transporte y disposición ambientalmente autorizada. - Restablecimiento de condiciones mínimas de seguridad vial.

PR 79+450
Tipo de afectación: Deslizamiento de talud superior – afectación total de calzada.
Descripción técnica: Deslizamiento de gran magnitud que ocupa una calzada completa, comprometiendo de manera directa la transitabilidad del corredor.

Actividades requeridas: Retiro masivo de material deslizado. - Transporte y disposición final en sitio certificado. - Implementación de medidas de control y señalización durante la intervención.

PR 81+650
Tipo de afectación: Deslizamiento de talud superior de gran altura.
Descripción técnica: Talud con altura superior a los 20 metros, altamente inestable. Se prevé que, aun después del retiro del material inicial, el talud continúe presentando deslizamientos, lo que configura una condición crítica de alto riesgo.
Actividades requeridas: Retiro progresivo y controlado del material deslizado. - Transporte y disposición ambiental certificada. - Evaluación geotécnica posterior para definir medidas adicionales de estabilización.

PR 69+910
Tipo de afectación: Pérdida de banca por erosión y socavación.
Descripción técnica: La acción de las lluvias ha generado erosión progresiva de la banca de la vía, ocasionando un derrumbe con pérdida de cunetas y reducción significativa de la plataforma vial. El área afectada presenta un ancho aproximado de 11 metros y una profundidad cercana a los 10 metros.
Actividades requeridas: Estudios de suelos y geotecnia. - Diseño estructural de muro de contención. - Diseño de sistema de drenaje superficial y subterráneo. - Construcción de solución estructural definitiva para recuperación de la banca.

PR 77+890
Tipo de afectación: Pérdida de banca por erosión – caso crítico.
Descripción técnica: Caso similar al PR 69+910, con pérdida de banca ocasionada por erosión asociada a lluvias. Presenta dimensiones aproximadas de 11 metros de ancho y 10 metros de profundidad, configurándose como uno de los puntos de mayor riesgo por posible pérdida total de la vía.
Actividades requeridas: Estudios de suelos y estudios geotécnicos detallados. - Diseño estructural de muro de contención. - Diseño hidráulico y de drenajes. - Construcción del muro de contención y obras complementarias.
Estos dos últimos puntos corresponden a las **actividades de mayor complejidad técnica, mayor riesgo y mayor impacto económico,** razón por la cual se prioriza su atención dentro del proyecto y se constituyen como los principales factores que inciden en la ampliación del plazo contractual.
Como consecuencia de lo anterior, el proyecto se redefinió técnicamente para concentrarse en dos frentes de intervención prioritarios, así:

La solicitud de prórroga se justifica en la ocurrencia de hechos que han alterado el cronograma de obra y que, conforme al Estatuto General de Contratación Pública (Ley 80 de 1993), constituyen causales válidas para la modificación del plazo, con el fin de

mantener la ecuación económica inicial del contrato.

Con la llegada de los equipos importados, para la ejecución de las actividades de seguridad y control, ameritan la necesidad para la instalación de un plazo en tiempo. Dicha afectación debe ser reconocida y compensada mediante la prórroga del plazo, conforme al principio de mantenimiento de la ecuación económica del contrato estatal adscrito en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993.

4.2 Frente 1 – Atención de emergencias

Comprende las actividades de: - Retiro de derrumbes y material inestable. - Limpieza y conformación de la calzada. - Acciones inmediatas para garantizar la transitabilidad y la seguridad vial.

4.3 Frente 2 – Diseño y construcción de muro de contención

Corresponde a la ejecución de una obra no prevista inicialmente, consistente en la construcción de un muro de contención como solución estructural definitiva frente al deslizamiento y la pérdida de banca identificados.

Esta actividad requiere de manera obligatoria: - Estudios de suelos. - Estudios geotécnicos. - Diseño estructural del muro de contención. - Revisión y aprobación por parte de la Interventoría y el INVIAS.

Hasta tanto dichos estudios y diseños no sean aprobados, no es técnica ni legalmente viable iniciar la intervención constructiva.

5. NUEVA RUTA CRÍTICA DEL PROYECTO

Con la redefinición del alcance, la ruta crítica del proyecto dejó de estar asociada exclusivamente a la ejecución de obra física y pasó a depender de una **ruta crítica técnico–administrativa**, conformada por:

1. Elaboración de estudios de suelos y geotecnia.
2. Desarrollo del diseño estructural del muro de contención.
3. Proceso de revisión, ajustes y aprobación por parte de la Interventoría y la Entidad.

6. JUSTIFICACIÓN DE LA PRÓRROGA DE PLAZO

Con base en la visita técnica realizada el 19 de diciembre de 2025, en el Acta de Comité de Obra suscrita y en el análisis detallado de los puntos críticos identificados, se concluye que el **plazo contractual inicialmente previsto resulta insuficiente**, debido a la aparición de **eventos sobrevinientes, imprevisibles y de carácter urgente**, los cuales modificaron de manera sustancial el alcance técnico y la secuencia lógica de ejecución del proyecto.

De manera particular, los puntos críticos localizados en los **PR 69+910 y PR 77+890** se constituyen como los **sectores que gobiernan la duración total del proyecto**, por tratarse de afectaciones asociadas a **pérdida de banca de la vía**, con dimensiones aproximadas de **11 metros de ancho y 10 metros de profundidad**, y con riesgo real de pérdida total de la plataforma vial si no se ejecuta una solución estructural definitiva.

La atención de estos puntos no corresponde a actividades rutinarias de mantenimiento, sino que exige de forma obligatoria: - Estudios de suelos. - Estudios geotécnicos detallados. - Diseño estructural del muro de contención. - Diseño hidráulico y de drenajes. - Revisión, ajuste y aprobación de los diseños por parte de la Interventoría y el INVIAS.

JUSTIFICACIÓN JURÍDICA:

Teniendo en cuenta que la excepción a la constitución de la reserva presupuestal por caso fortuito o fuerza mayor permite trasladar compromisos pendientes al siguiente año fiscal sin necesidad de reserva, al no haberse comprometido el presupuesto por situaciones extraordinarias e imprevisibles fuera de control de la entidad, se informa lo siguiente:

- Ausencia de Responsabilidad de las Partes:

La Subdirección de Gestión Integral de Carreteras Nacionales, en su calidad de Unidad Ejecutora, identifica que los motivos que dan lugar a la presente solicitud obedecen a la necesidad de intervención de la **vía 5601 La Unión – La Frontera – Sonsón**, toda vez que, a la fecha, el contrato en ejecución no presenta avances ni en ejecución física ni presupuestal.

Esta situación evidencia la necesidad de **prorrogar el contrato**, con el fin de atender de manera oportuna y adecuada las necesidades del corredor vial.

Incapacidad para Comprometer el Presupuesto

Como se ha mencionado en la ejecución del contrato se lleva un avance presupuestal y en ejecución del 0%, lo que indica que en este momento se requiere la prórroga para cumplir las metas de intervención con el fin de evitar mayor deterioro en los corredores en mención y a su vez mejorar las transitabilidad de los mismos.

Por otro lado, se tiene que la modificación de los contratos estatales es una acción válida y amparada por las leyes vigentes en materia de contratación estatal. El inciso segundo y tercero del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, autoriza a las partes a celebrar todos los acuerdos que se requieran en ejercicio de la autonomía de la voluntad y el cumplimiento de las finalidades estatales; es por ello que, los contratos estatales pueden ser modificados por las partes, cuando con tales variaciones se busque tutelar los fines de la contratación estatal conforme lo establece el artículo 3 de la Ley 80 de 1993.

Aunado a lo anterior, es menester indicar que el principio de anualidad tiene un marco normativo de jerarquía constitucional y legal orgánico. Según el principio de anualidad del presupuesto y, en desarrollo del principio de eficacia de la Administración Pública

contenido en el artículo 209 C.P., tenemos que el resultado que debería aparecer al cierre fiscal es que las partidas presupuestales que fueron aprobadas por la ley de presupuesto fueron debidamente comprometidas y canceladas. Así mismo, este principio se encuentra contenido en el artículo 14 del Estatuto Orgánico del Presupuesto Nacional y Decreto 111 de 1996, "*Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el estatuto orgánico del presupuesto*". Particularmente, el artículo 14 del Estatuto Orgánico del Presupuesto Nacional señala:

"Artículo 14. Anualidad. El año fiscal comienza el 1º de enero y termina el 31 de diciembre de cada año. Después del 31 de diciembre no podrán asumirse compromisos con cargo a las *apropiaciones* del año fiscal que se cierra en esa fecha y los saldos de apropiación no afectados por compromisos caducarán sin excepción." (Negrilla fuera del texto).
La jurisprudencia de la Corte Constitucional, en diferentes sentencias, como la C-337 de 1993, ha resaltado la importancia del principio de la anualidad, tal como se indica continuación:
"La estimación de los ingresos y la autorización de los gastos públicos se debe hacer periódicamente cada año, del 1o. de enero al 31 de diciembre, integrando la unidad de cómputo determinada temporalmente en un período de tiempo. Es la renovación anual de la intervención del Congreso en las materias fiscales, de modo que sientan la permanencia y continuidad de la potestad legislativa en tales asuntos. **Este principio hace parte de nuestro ordenamiento jurídico debido a la función de control político integral del Congreso, pues a medida que éste se consolidó, reclamó para sí la intervención en los asuntos fiscales, de manera periódica y continua. Su objetivo principal es facilitar la labor de armonizar la gestión presupuestal con otras actividades que tienen lugar también dentro del marco anual**. El principio de la anualidad tiene, pues, la ventaja de acomodar la gestión" (Negrilla fuera del texto)
Posteriormente, la Corte Constitucional reiteró que el principio de la anualidad tiene como referentes de su cumplimiento que las partidas presupuestales **sean ejecutadas o comprometidas** durante la vigencia fiscal, esto es, entre el 1º de enero y el 31 de diciembre respectivos. Al respecto, en la sentencia C-192 de 1997 dispuso:
"La Corte considera que ese argumento no es de recibo, pues un examen atento del proceso presupuestal muestra que la distinción entre reducción y aplazamiento no es tan rígida como lo sugiere el análisis puramente literal. En efecto, conforme a la Constitución y a ley orgánica, en Colombia rige el principio de anualidad (CP art. 346), por lo cual una partida **debe ser ejecutada o comprometida** en el año fiscal respectivo, pues si ello no ocurre, la partida o los saldos de apropiación no afectados por compromisos inevitablemente expiran o caducan**, de suerte que no podrán adquirirse compromisos con cargo a ella en los períodos fiscales posteriores**" (Negrilla fuera del texto)
En este orden de ideas, el principio de anualidad se convierte en un mecanismo para armonizar la gestión administrativa, teniendo en cuenta que los recursos autorizados para gastar en la vigencia fiscal pueden ser ejecutados **o** comprometidos. Sin embargo, en la práctica presupuestal muchas veces no es posible cancelar una partida dentro de su

respectiva vigencia presupuestal, de manera que, si no resulta posible su ejecución en la vigencia 2024, conforme a las normas y desarrollo jurisprudencial citado, es viable completar su ejecución en la vigencia 2025, justamente porque el recurso se encontraría legalmente comprometido y sería destinado al mismo objeto contractual.

Para este tipo de circunstancias surgen las excepciones al principio de anualidad, como son: las reservas de apropiación, las reservas de trámite negocial, los pasivos exigibles por vigencias expiradas y las vigencias futuras, esta última figura puede presentarse tanto de forma ordinaria como excepcionales. Teniendo en cuenta el caso planteado, resulta pertinente referirse a las reservas presupuestales. Las reservas presupuestales se encuentran reguladas en el inciso 3º del artículo 89 del Decreto 111 de 1996. Esta disposición indica que:

"**Artículo 89.** Las apropiaciones incluidas en el presupuesto general de la Nación, son autorizaciones máximas de gasto que el Congreso aprueba para ser **ejecutadas o comprometidas** durante la vigencia fiscal respectiva.

Después del 31 de diciembre de cada año estas autorizaciones expiran y, en consecuencia, no podrán comprometerse, adicionarse, transferirse, ni contracreditarse.

Al cierre de la vigencia fiscal cada órgano constituirá las reservas presupuestales con los compromisos que al 31 de diciembre no se hayan cumplido, siempre y cuando estén legalmente contraídos y desarrollen el objeto de la apropiación. Las reservas presupuestales sólo podrán utilizarse para cancelar los compromisos que les dieron origen. (…)" (Negrilla fuera del texto)

De esta manera, mantiene vigencia la clara definición que de esta figura realizó la Corte Constitucional, en la Sentencia C-502 de 1993, en la que se explicó:

"Las **reservas de apropiación** corresponden a compromisos y obligaciones contraídos antes del 31 de diciembre con cargo a apropiaciones de la vigencia, por los organismos y entidades que forman parte del Presupuesto General de la Nación, y cuyo pago está pendiente a esa fecha.

(…) En síntesis: para decirlo del modo más sencillo**, las reservas de apropiación y las reservas de Caja, permiten que los gastos previstos en el Presupuesto para el año respectivo se ejecuten, así ello ocurra después del 31 de diciembre. No se está, se repite, vulnerando el principio de la anualidad, pues de todos modos los gastos a los cuales corresponden las reservas, se hacen con cargo al mismo presupuesto en el cual estaban incluidos**" (Negrilla fuera del texto)

Es así como, la reserva presupuestal surge efectivamente cuando una apropiación presupuestal es comprometida durante la respectiva vigencia fiscal, pero no se ejecuta durante la misma y subsiste la obligación de pago. El objeto de las reservas, desde el punto de vista sustancial, es precisamente honrar los compromisos contractuales con posterioridad al cierre de la vigencia fiscal.

Lo anterior con el fin de satisfacer necesidades dentro del proyecto, y así brindar unas mejores condiciones de servicio para los usuarios de la vía.

La prórroga solicitada hasta el 15 de febrero de 2026 resulta procedente ya que es producto del ejercicio de la autonomía de la voluntad, el estatuto contractual no la prohíbe, ni establece criterios que determinen límites a esa

elemento accidental del contrato se puede modificar por acuerdo de las partes.
Igualmente, el Instituto se reserva el derecho de iniciar las acciones administrativas y judiciales, a que haya lugar; con la finalidad de reclamar perjuicios si se llegara a probar incumplimiento del contratista.
Con la prórroga se garantiza la ejecución del objeto contractual.

7. CUADRO RESUMEN TÉCNICO DE PUNTOS CRÍTICOS E INCIDENCIA EN EL PLAZO

PR	TIPO DE AFECTACIÓN	DESCRIPCIÓN TÉCNICA RESUMIDA	ACTIVIDADES REQUERIDAS	INCIDENCIA EN EL PLAZO
PR 57+170	Deslizamiento de talud	Material de talud superior invade parcialmente la calzada	Retiro de derrumbes, cargue, transporte y disposición ambiental certificada	Baja
PR 60+600	Deslizamiento de talud	Deslizamiento activo con ocupación parcial de calzada	Retiro controlado de material y disposición ambiental	Baja
PR 79+450	Deslizamiento de talud	Deslizamiento de gran magnitud que ocupa una calzada completa	Retiro masivo de material, manejo de tránsito y disposición ambiental	Media
PR 81+650	Deslizamiento de talud >20 m	Talud de gran altura con deslizamiento continuo aun después del retiro inicial	Retiro progresivo, control geotécnico y evaluación de estabilización	Media

PR	TIPO DE AFECTACIÓN	DESCRIPCIÓN TÉCNICA RESUMIDA	ACTIVIDADES REQUERIDAS	INCIDENCIA EN EL PLAZO
PR 69+910	Pérdida de banca por erosión	Derrumbe con pérdida de cunetas; ancho aprox. 11 m y profundidad aprox. 10 m	Estudios de suelos, geotecnia, diseños estructurales y drenajes, construcción de muro de contención	Alta (ruta crítica)
PR 77+890	Pérdida de banca por erosión	Caso crítico con riesgo de pérdida total de la vía; ancho aprox. 11 m y profundidad aprox. 10 m	Estudios, diseños, aprobaciones y construcción de muro de contención	Alta (ruta crítica)

8. CONDICIONES DE LA PRÓRROGA

La prórroga de plazo se solicita **SIN reconocimiento de mayores costos**, limitándose únicamente a la ampliación del término contractual, dado que: - El contrato no ha iniciado ejecución. - No existen avances financieros. - Las actividades adicionales obedecen a emergencias priorizadas por la Entidad.

8.1 RIESGOS IDENTIFICADOS

Durante el análisis técnico se identifican riesgos que persisten durante la ejecución del proyecto, tales como: - Riesgos geotécnicos asociados a la inestabilidad de taludes. - Riesgos climáticos por altas precipitaciones. - Riesgos de seguridad derivados de situaciones de orden público.

Estos riesgos deben ser considerados en la programación y ejecución de las obras, sin que constituyan imputación alguna al contratista.

9. CONCLUSIONES

1. Las actividades priorizadas no estaban contempladas inicialmente y corresponden a emergencias nuevas.
2. La construcción del muro de contención es una obra técnicamente obligatoria y no prevista.
3. La nueva ruta crítica depende de estudios y aprobaciones técnicas.

4. La prórroga de **1.5 meses** es técnicamente razonable, proporcional y necesaria.
5. La solicitud de prórroga **no genera costos adicionales** para la Entidad.

En consecuencia, se solicita respetuosamente a la Interventoría y al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, la aprobación de la prórroga de plazo por **(1.5) meses**, conforme a lo aquí sustentado.

SOLICITUD

En mi calidad de representante del Contratista, y en atención a las obligaciones contractuales y al principio de colaboración armónica entre las partes, me permito solicitar de manera formal la prórroga del plazo contractual por un término de un mes y medio (1.5), sin reconocimiento de mayores costos, con fundamento en las consideraciones técnicas que se exponen a continuación.

Durante la visita técnica de obra realizada el día viernes 19 de diciembre de 2025, con la participación de profesionales del INVIAS, la Interventoría y el Contratista, se identificaron emergencias sobrevinientes de carácter geotécnico y climático, las cuales no estaban previstas inicialmente y que modifican de manera sustancial el enfoque técnico del proyecto. Dichas condiciones quedaron debidamente consignadas en el Acta de Comité de Obra, la cual se encuentra firmada por las partes intervinientes.

Como resultado de dicha visita, el proyecto fue reorientado para atender prioritariamente la remoción de derrumbes activos y, de manera especial, la pérdida de banca de la vía en los PR 69+910 y PR 77+890, puntos que presentan afectaciones de gran magnitud, con anchos aproximados de once (11) metros y profundidades cercanas a diez (10) metros, configurándose como sectores críticos con riesgo real de pérdida total de la plataforma vial.

La atención de estos puntos requiere obligatoriamente la elaboración de estudios de suelos, estudios geotécnicos, diseños estructurales de muros de contención y diseños de drenaje, los cuales deben ser revisados y aprobados previamente por la Interventoría y el INVIAS. Este proceso técnico–administrativo constituye la nueva ruta crítica del proyecto, durante la cual no es técnica ni legalmente viable iniciar la ejecución de las obras estructurales.

De acuerdo con la evaluación técnica realizada durante la visita y con los análisis posteriores, se estima un plazo aproximado de un (0.5) mes para la elaboración y aprobación de los estudios y diseños, y un plazo adicional de un punto cinco (1.5) meses para la ejecución física de las obras críticas, lo que justifica una ampliación total del plazo contractual de dos (2) meses.

Es importante resaltar que, a la fecha, el contrato no ha iniciado ejecución física ni financiera, y que la prórroga solicitada obedece exclusivamente a hechos sobrevinientes, imprevisibles y ajenos a la voluntad del contratista, razón por la cual se solicita sin reconocimiento de costos adicionales.

En virtud de lo anterior, solicitamos respetuosamente a la Interventoría y al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, se sirvan aprobar la prórroga de plazo por dos (2) meses,

CONSORCIO
LA UNIÓN DUOVAL 024

conforme al sustento técnico consignado en el Informe Técnico de Soporte para Prórroga, el cual se anexa para su revisión.

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a cualquier información adicional que se requiera.
Cordialmente,

Atentamente

VICTOR ANDERSON
VALBUENA QUIROGA
C.C 1.019.072.761 Bogotá
Representante legal
CONSORCIO LA UNION
DUOVAL 024

Anexos: **Anexo 1.** Acta de visita de obra.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MANUAL DE INTERVENTORÍA OBRA PÚBLICA ACTA DE COMITÉ DE OBRA	CÓDIGO	MEPI-MN1-IN-14-FR-1
		VERSIÓN	1
		PÁGINA	1 de 3
		FECHA	(Día / Mes / Año)

(Este formato aplica únicamente para Comité de Obra)

ACTA DE COMITÉ DE OBRA No. 1
(La numeración será consecutiva)

UNIDAD EJECUTORA: Subdirección Vía regionales DIRECCIÓN TERRITORIAL: Antioquia

CONTRATO DE OBRA No. _____
(Indicar número de contrato y año)

CONTRATISTA: _____

OBJETO DEL CONTRATO DE OBRA:
interventoria integral para las obras de mantenimiento ubicados en el PR49+000 al PR103+000 dela via 6601 la unión

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 1778-2025
(Indicar número de contrato y año)

INTERVENTOR: Alvaro Fernando Lara Zambrano

LECTURA ACTA ANTERIOR Y VERIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE COMPROMISOS

TEMAS A DESARROLLAR EN EL PRESENTE COMITÉ DE OBRA

- visita tecnica por parte del invias, interventoria y contratista
- priorización de actividades segun informes del invias y revisión en campo de los PR y las emergencias actuales de la vía

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MANUAL DE INTERVENTORÍA OBRA PÚBLICA ACTA DE COMITÉ DE OBRA	CÓDIGO	MEPI-MN1-IN-14-FR-1
		VERSIÓN	1
		PÁGINA	2 de 3
		FECHA	(Día / Mes / Año)

DESARROLLO DEL COMITÉ DE OBRA

se inicia el desarrollo de la visita desde la unión hasta sonsón que son el PR+44 (unión) has el PR 103(sonsón). el invias priorizo unas actividades en base a las emergencias actuales entre ellas encontramos:

PR 57 + 170 punto critico en el que se encuentra un deslizamiento que ocupa media calzada de la vía

PR 60+ 600 : punto critico tambien se encuentra un deslizamiento ocupando media calzada de la vía

PR 79 + 450 : Deslizamiento de talud ocupa una calzada de la vía

PR 81 + 650 : Deslizamiento de talud que ocupa una calzada de la vía

en el PR 77 + 890, 70 + 750, 69 + 910, 60 + 790, 54 + 430 se encuentran perdida de la banca donde priorizan los PR 69 + 910 y el PR 77 + 890 que tienen más riesgo a FUTURO en la vía. El invias sugiere que se intervengan estas actividades lo mas pronto posible ya que traen mas beneficios para la vía entre los municipios la union y sonsón

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MANUAL DE INTERVENTORÍA OBRA PÚBLICA ACTA DE COMITÉ DE OBRA	CÓDIGO	MEPI-MN1-IN-14-FR-1
		VERSIÓN	1
		PÁGINA	3 de 3

FECHA _____ (Día / Mes / Año)

COMPROMISOS PACTADOS	FECHA DE CUMPLIMIENTO (Día /Mes / Año)	RESPONSABLES
Remover escombros dar inicio	12/01/2026	consorcio la unión
Deslizamientos: remover material	12/01/2026	consorcio la unión
entrega de Diseños muro contención	30/01/2026	consorcio la unión

FECHA PRÓXIMO COMITÉ DE OBRA _____ (Día / Mes / Año)

NOTAS:

1. Corresponde a la Interventoría ejercer el control y vigilancia de la obra, en consecuencia es el Interventor quien dirige los Comités de Obra.
2. Las decisiones tomadas en el presente Comité de Obra, no pueden modificar ni modifican por sí solas el Contrato de Obra ni el contrato de Interventoría suscritos. En el evento de requerirse una modificación contractual debe surtirse de manera previa el trámite interno correspondiente.
3. Se firma la presente Acta de Comité de Obra bajo la responsabilidad expresa de quienes en él intervienen, de conformidad con las obligaciones y funciones desempeñadas por cada uno de los mismos.

LA PRESENTE ACTA DE COMITÉ DE OBRA ES LEÍDA EN SU INTEGRIDAD ANTES DE LA SUSCRIPCIÓN POR LOS PARTICIPANTES:

NOMBRE DEL PARTICIPANTE	CARGO	EMPRESA / ENTIDAD	FIRMA
Dora Patricia Cardo	Ing. Civil Apy. Sup	INVIAS	
Carlos Mario Moreno	Ing Residente	Consorcio Unión Dos	
Edward Gutierrez	Contratista Consorcio	Consorcio LA UNION	
Nicolas Jimenez	Contratista	Consorcio Unión	
FERNANDO LARA	INTERVENTOR	INVIAS	

Original: Informe mensual de Interventoría. Archivo de Gestión del INVIAS.
Copias: Contratista, Interventor y Dirección Territorial