



MEMORANDO INDIVIDUAL

N° Radicado: 2026I-VBOG-008989

Fecha: 2026-02-23 16:27:45

PARA: ISABEL CRISTINA VARGAS SINISTERRA
SUBDIRECCION DE GESTION CONTRACTUAL Y PROCESOS ADMINISTRATIVOS
DE: JAVIER AUGUSTO CAÑON BONILLA
GRUPO GERENCIA DE ALIANZAS REGIONALES

Asunto: ADICIÓN 3 PRÓRROGA 7 - CONTRATO DE OBRA No. 1777 DE 2024

Respetada doctora,

Mediante el presente se remite para su revisión y trámite correspondiente, los documentos con el fin de generar la minuta de la adición No. 3 y prórroga No. 7 del contrato de obra No. 1777 de 2024, cuyo objeto es "ATENCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN PUNTOS CRÍTICOS A CARGO DEL INVÍAS UBICADOS EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO", e igualmente lo correspondiente a la adición No. 1. Se menciona que esta novedad tuvo aprobación en el comité de contratación desarrollado el día 19 de febrero de 2025.

La información de los contratos para el trámite es la siguiente:

CONTRATO DE OBRA No. 1777 DE 2024

OBJETO: ATENCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN PUNTOS CRÍTICOS A CARGO DEL INVÍAS UBICADOS EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO.

PARTES: CONSORCIO ESTABILIZACIONES 2024 NIT. 901.831.667-6 (Integrado por INGENIERÍA Y VÍAS S.A.S BIC con NIT 800.029.899-2 con un porcentaje de participación del 50%; MEGAPROYECTO VIAL SIGLO XXI S.A.S con NIT. 811.038.634-6 con un porcentaje de participación del 40% y R.P. INFRAESTRUCTURA S.A.S. con NIT: 901.477.781-1 con un porcentaje de participación del 10%). y el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS.

FECHA DE INICIO: 24 de junio de 2024

VALOR INICIAL: \$ 31.677.761.530,00

ADICIONES: 2

VALOR ADICIÓN 1: \$6.422.000.000

VALOR ADICIÓN 2: \$6.184.464.703

VALOR ACTUAL: \$ 44.284.226.233,00

PLAZO INICIAL: 20 de noviembre de 2024.

PRÓRROGAS: 6

PLAZO ACTUAL: 28 de febrero de 2026

SUSPENSIONES: N/A

MODIFICACIONES: N/A

CESIONES: N/A

ANTICIPOS/PAGO ANTICIPADO: \$ 5.992.555.254,00

ANTICIPO AMORTIZADO: \$ 5.992.555.254,00

AVANCE FISICO - FINANCIERO: PROGRAMADO %: 90.50%

EJECUTADO %: 93.00%

PROCESOS SANCIONATORIOS: N/A

GARANTIAS: NB-100322989 Anexo No. 15 del 10/02/2026, póliza de responsabilidad civil extracontractual No. NB-100080982, Anexo No. No. 13 del 10/02/2026, que ampara la Prórroga No.6 del 30/01/2026. Memorando 2026I-VBOG-006287.

FECHA DE PRÓRROGA SOLICITADA: 30/04/2026

CONCEPTO DEL APOYO A LA SUPERVISIÓN DE PROYECTO / SUPERVISOR DEL CONTRATO O CONVENIO:

En el marco de las facultades conferidas por el artículo 205 de la Ley 1955 del 25 de mayo de 2019 - PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018-2022 "PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD", así como por principios de la función administrativa contenidos en la Constitución, la Ley 489 de 1998 y, la Ley 105 de 1993, el día 24 de noviembre de 2022 el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, suscribieron el Convenio Interadministrativo No. VEJ-022-2022 (ANI) y No. 1559-2022 (INVIAS), con el objeto de "Aunar esfuerzos entre el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y la Agencia Nacional de Infraestructura para la atención de obras de infraestructura en el corredor Bogotá Villavicencio"

A continuación se indica la información contractual del Convenio:

Convenio No. 1559 de 2022 (Numeración ANI: CE-VEJ-022-2022)

Partes:

- Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
- Instituto Nacional de Vías – INVIAS

Objeto: AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS Y LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA PARA LA ATENCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO

Fecha de suscripción: 25 de Noviembre de 2022

Fecha de terminación actual: 31 de Diciembre de 2026

Valor : valor actual de \$ 42.356.898.105,00 (Valor Inicial de \$ 30.000.000.000,00)

Estado: En ejecución

En el marco del Convenio Interadministrativo No. VEJ-022-2022 (numeración ANI) 1559 de 2022 (numeración INVIAS), se ha desarrollado la atención de puntos críticos a lo largo del corredor vial que no se encuentran a cargo del actual concesionario del corredor en virtud del Contrato de Concesión No. 005 de 2015, según la priorización que para tal efecto ha definido de manera coordinada la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS. Cabe la pena mencionar que, en dicho convenio, la ANI aportó inicialmente \$30.000.000.000 para la atención de los sitios críticos priorizados, incluida obra e interventoría y posteriormente un valor de \$12.356.898.105.

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS ha considerado pertinente realizar inversiones complementarias orientadas a garantizar la culminación de metas físicas, fortalecer la infraestructura vial nacional y asegurar la conectividad estratégica del corredor Bogotá – Villavicencio, corredor de alta relevancia desde el punto de vista logístico, económico, social y de seguridad vial.

Desde la etapa precontractual del CONTRATO No. 1777 DE 2024, específicamente en el ANEXO 1 – ANEXO TÉCNICO, se estableció como alcance general la atención de puntos críticos y obras de infraestructura no cubiertas por el Contrato de Concesión No. 005 de 2015, conforme a la priorización definida de manera coordinada entre la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

Al momento de la orden de inicio del contrato, se encontraban priorizados los sitios críticos PR48+060 y Quebrada Estaquecá, sobre los cuales se estructuró la planeación inicial de ejecución de obras.

Posteriormente, y como consecuencia de las condiciones técnicas advertidas mediante el comunicado SALCE-056-2024, y teniendo en cuenta que el anexo técnico del contrato de obra 1777 de 2024 establece "...De igual manera, el INSTITUTO podrá ordenar, en caso de requerirse, la ejecución de obras para la intervención de un tramo y/o sector que se encuentre incluido en el corredor aquí descrito, quien ejecutará las actividades conforme a los precios establecidos en la propuesta económica" se optó por la inclusión de los puntos críticos

PR20+700 y PR56+900, los cuales fueron ratificados en comité de obra del 09 de julio de 2024, iniciando los procesos de revisión, ajuste y complementación de los estudios y diseños correspondientes.

En el caso del sector Quebrada Estaquecá, debido a la variación de las condiciones hidráulicas y geomorfológicas generadas por crecientes súbitas ocurridas el 05 de junio de 2024, la entidad determinó no ejecutar las obras inicialmente proyectadas, limitando la intervención a actividades de mitigación, conforme a lo acordado en los comités de obra del 04 y 09 de julio de 2024.

Por tal motivo, en la actualidad se cuenta con la finalización de actividades en el PR20+700, PR46+160 y PR48+060, por otra parte, un avance del 98% en el PR56+900. Sin embargo, teniendo en cuenta el objeto contractual, en el mes de octubre de 2025 fue incluido el punto de emergencia PR18+400, este corresponde a un evento geotécnico de grandes proporciones, el cual se indica a continuación:

El día 6 de septiembre de 2025 se registró un evento de remoción en masa de gran magnitud en el corredor vial Bogotá – Villavicencio, específicamente entre los PR 18+300 y PR 18+700, jurisdicción del municipio de Chipaque (Cundinamarca). El deslizamiento produjo la acumulación de un volumen considerable de material detrítico sobre la vía, compuesto por suelos coluviales, arcillas plásticas de baja resistencia al corte, bloques rocosos de tamaño medio y material orgánico inestable. La magnitud del evento ocasionó daños estructurales en la carpeta asfáltica, pérdida de banca, afectación de drenajes longitudinales y colapso parcial de obras de contención existentes, además de la interrupción total del tránsito vehicular, afectando de manera significativa la movilidad entre el centro y oriente del país.

El fenómeno ha sido catalogado por el Esquema de Ordenamiento Territorial del municipio de Chipaque como de alta amenaza por movimientos en masa, debido a las condiciones geológicas y geomorfológicas del sector, conformadas por materiales arcillo-limosos de baja cohesión y estratificación irregular, altamente susceptibles a la saturación por infiltración de aguas superficiales y subterráneas. El movimiento en masa ocurrido en el kilómetro 18 de la vía Bogotá – Villavicencio se ha clasificado como un evento complejo, en el cual se combinan mecanismos rotacionales profundos con una fase posterior de flujo de detritos y lodos. Este tipo de procesos indica una evolución progresiva del fenómeno, donde el deslizamiento inicial de carácter rotacional generó la pérdida de confinamiento del material en la zona media de la ladera, que posteriormente dio lugar al retrabajo y movilización de los productos coluviales saturados a lo largo de una microcuenca preexistente.

Teniendo en cuenta el suceso, en marco del decreto No. 068 de 2025 del 12 de septiembre de 2025, por medio del cual la alcaldesa municipal del municipio de Chipaque, Cundinamarca declara la situación como calamidad pública y con base en las mesas PMU realizadas, el gobierno nacional dispuso al Instituto Nacional de Vías, para brindar el apoyo para la atención de la emergencia en el PR18 de la Ruta 4006 Bogotá. Es de acotar que, en busca de soluciones a la problemática presentada, la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesión COVIANDINA realizaron la habilitación de una variante temporal para permitir el paso vehicular parcial, no obstante, continúa la afectación de la transitabilidad de esta vía la cual se encuentra parcialmente habilitada, generando un aumento de hasta el 250% la duración del tiempo de viaje entre Bogotá y Villavicencio, y pérdidas para el sector del transporte de carga, según lo indica COLFECAR.

Esta situación genera un impacto económico de grandes proporciones para todos los sectores, y genera dificultades para la conexión del centro del país con los llanos orientales. Así como lo afirmó la concejal de Bogotá, Sandra Forero, durante el foro “Crisis de la vía al Llano y sus implicaciones para la ciudad” se calcula que las pérdidas por el cierre de este corredor se acumulan, pues en los primeros 10 días de cierre se superaron \$500.000 millones en pérdidas; por día, el impacto es de más de \$20.000 millones en comercio y hasta \$50.000 millones en la economía regional del departamento del Meta. Los sectores que se han visto afectados por las restricciones de paso en la vía han sido la ganadería, el comercio, la agroindustria y el turismo.

Al respecto, es importante indicar que a la fecha se han adelantado actividades de obra paliativas ante la emergencia presentada, resaltando que las mismas se han enfocado en garantizar la transitabilidad parcial del corredor vial en mención y reducir los impactos de dicha situación. No obstante, se tiene que las actividades a realizar en el marco de la adición y prórroga requerida hacen referencia al desarrollo de trabajos de mitigación, los cuales únicamente pudieron ser desarrollados hasta el año 2026 debido, por un lado, a la necesidad de gestionar los recursos necesarios para su atención, y por otro, a la propuesta y análisis de las soluciones constructivas a implementar, las cuales requirieron tiempo para su desarrollo. Sin embargo, es importante resaltar que la solución definitiva ante la situación presentada deberá ser propuesta y desarrollada en el marco de un nuevo contrato de obra.

Dicho esto, el 30 de enero de 2026, el consorcio contratista realizó la radicación del oficio SALEST-2025-000482, en el cual solicitó adicionar un valor de CINCO MIL MILLONES DE PESOS \$5.000.000.000 y prorrogar el contrato de obra para la ejecución de las obras correspondientes al sitio crítico ubicado en el PR18+400 hasta el 30 de abril de 2026 indicando como justificación:

nos permitimos remitir a la Interventoría de Obra los documentos que contienen las justificaciones técnica, jurídica, financiera, presupuestal, ambiental y de sostenibilidad, social y predial, como soporte para la correspondiente solicitud de modificación contractual.

Con base en las justificaciones expuestas y en atención a la inclusión y priorización del nuevo punto crítico localizado en el PR 18, el cual presentó una emergencia por movimiento en masa que afectó la movilidad y la seguridad del corredor vial, se solicita respetuosamente la aprobación de los siguientes instrumentos contractuales:

- *Acta de Modificación de Cantidades No. 11*
- *Reprogramación al Programa de Inversiones No. 13*
- *Prórroga No. 7, por un término adicional de sesenta y un (61) días calendario, con fecha de terminación del 30 de abril de 2026.*
- *Adición presupuestal No. 3, por valor de \$5.000.000.000 (CINCO MIL MILLONES DE PESOS M/CTE)*

En consecuencia con lo mencionado por el contratista y teniendo presente el objeto contractual el cual indica: “ATENCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN PUNTOS CRÍTICOS A

CARGO DEL INVÍAS UBICADOS EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO”, el cual se origina por las condiciones del corredor vial y los diferentes sucesos ocurridos en este, que han generado gran traumatismo en los diferentes sectores económicos del país dejando incomunicado en meses atrás el departamento de Cundinamarca con los departamentos de Meta y Casanare, ya que los corredores viales Transversal del Cusiana y la Transversal del Sisga, también han presentado condiciones de inestabilidad lo cual ha generado cierres generando una total incomunicación de los llanos orientales con el centro del país, es importante poder garantizar la transitabilidad y operación del corredor.

Teniendo en cuenta que los puntos PR20+700, PR46+160, PR48+060 y PR56+900 se encuentran finalizados o próximos a su culminación, resulta evidente que el mayor esfuerzo operativo y técnico del contrato desde el mes de septiembre de 2025 se ha concentrado en la atención del punto crítico PR18+400, el cual presentó un cierre total al tránsito por un periodo aproximado de dos meses y medio, generando afectaciones significativas a la movilidad regional, así como impactos económicos y sociales a los diferentes sectores productivos y a la comunidad en general.

Como resultado de esta situación, y con el fin de mitigar de manera inmediata las consecuencias derivadas del cierre prolongado del corredor vial, en el último cuatrimestre del año 2025 se priorizó la ejecución de actividades orientadas al restablecimiento progresivo de la movilidad, logrando a la fecha habilitar el paso vehicular en dos carriles, garantizando así un flujo parcial y controlado de vehículos mientras se adelantaban evaluaciones técnicas adicionales.

En este punto crítico PR18+400, el contratista ejecutó de manera prioritaria y perentoria las siguientes actividades:

1. Limpieza y cargue de material.
2. Conformación de la vía y realización de terrazo.
3. Ejecución de drenes verticales.
4. Seguimiento permanente y control topográfico del talud.
5. Ejecución de la estructura de pavimento.
6. Construcción de obras de drenaje vial, consistentes en cunetas revestidas en material sintético.

Las actividades anteriormente descritas tuvieron un carácter eminentemente paliativo y transitorio, y fueron ejecutadas con el propósito fundamental de permitir la reapertura oportuna del tránsito de manera bidireccional, dando cumplimiento a los compromisos adquiridos públicamente por el Ministerio de Transporte, priorizando en todo momento la recuperación de la movilidad y la reducción de los impactos derivados del cierre total del corredor.

Una vez garantizada la movilidad bidireccional en el punto crítico y obtenido el respectivo aval por parte de la Corporación Autónoma Regional CORPORINOQUIA para el sitio de disposición

final de materiales, se procedió con el retiro del material previamente dispuesto, realizando su transporte y disposición en el ZODME debidamente aprobado.

Sin embargo, es importante resaltar que el desarrollo de dichas actividades paliativas requiere la ejecución posterior de actividades de obra de mayor impacto, para lo cual es importante aclarar que el desarrollo de las mismas requirió de la ejecución de definiciones técnicas orientadas a definir las alternativas de ejecución a materializar en el marco de obras de mitigación, a la par que se realizaban las gestiones enfocadas en conseguir los recursos necesarios para la materialización de las mismas.

De igual manera, y a partir del seguimiento técnico realizado posteriormente a la reapertura del tránsito, se evidenció que el punto crítico PR18+400 continúa presentando condiciones de riesgo asociadas a la estabilidad del talud, las cuales no pueden ser mitigadas de manera definitiva únicamente con las actividades iniciales ejecutadas, toda vez que estas estuvieron orientadas prioritariamente al restablecimiento de la movilidad y no a la estabilización estructural de fondo del talud.

En razón a lo anterior, y con base en el análisis técnico conjunto adelantado por el contratista de obra y la interventoría, y de acuerdo a la disponibilidad presupuestal obtenida, se determinó la necesidad de ejecutar actividades complementarias integrales, orientadas a mejorar el factor de seguridad del talud y a garantizar condiciones adecuadas de seguridad para el tránsito vehicular que actualmente se genera en el sector. Dichas acciones se estructuran en los siguientes componentes funcionales:

a) Actividades de manejo, conformación y disposición de materiales

Comprenden la limpieza, cargue y retiro de material presente en el área intervenida, así como su transporte y disposición final en el ZODME debidamente aprobado, acompañadas de la conformación de la vía y la ejecución de labores de terraceo, con el fin de garantizar una geometría adecuada del talud y de la calzada.

b) Actividades de drenaje y control de aguas

Incluyen la ejecución de drenes verticales y la construcción de obras de drenaje vial, consistentes en cunetas revestidas en material sintético, orientadas a controlar la escorrentía superficial y subterránea, reduciendo la presión de poros y el riesgo de inestabilidad del talud.

c) Actividades de seguimiento, control y estabilidad geométrica

Corresponden al seguimiento permanente y al control topográfico del talud, necesarios para verificar su comportamiento frente a las cargas y condiciones de operación, así como para identificar oportunamente cualquier variación que pueda comprometer la estabilidad del sector intervenido.

d) Actividades de restablecimiento y reforzamiento de la estructura vial

Incluyen la ejecución de la estructura de pavimento requerida para soportar de manera segura el tránsito vehicular generado, asegurando condiciones adecuadas de operación y continuidad del servicio vial en el sector.

e) Actividades de estabilización estructural del talud

Comprenden la construcción de una estructura de contención mediante tubería metálica hincada en forma de pantalla, complementada con la construcción de una viga cabezal en concreto reforzado, diseñada para trabajar de manera conjunta con dicha tubería, con el objetivo de contener el material presente en el talud, incrementar el factor de seguridad y mejorar el comportamiento estructural global del sistema de contención.

Es importante precisar que las actividades antes descritas han sido formuladas con base en el presupuesto presentado por el contratista de obra, considerando estrictamente los precios unitarios pactados en el contrato vigente, sin que ello implique la modificación de los criterios contractuales originalmente establecidos.

En consecuencia, y atendiendo la urgencia y necesidad de dar alcance integral a las obras requeridas en el punto crítico PR18+400, se solicita atender la presente solicitud de adición y prórroga contractual, con el fin de disponer de un plazo adicional de dos (2) meses, hasta el 30 de abril de 2026, así como la adición de un valor de \$5.000.000.000 (cinco mil millones de pesos M/CTE), destinados exclusivamente a la ejecución de las obras de mitigación necesarias en el PR18+400, de manera que se garantice el restablecimiento y la conservación de condiciones de movilidad seguras, estables y sostenibles para los usuarios del corredor vial.

RESUMEN JUSTIFICACIÓN UNIDAD EJECUTORA:

La Subdirección de Gestión Integral de Carreteras Nacionales considera pertinente la respectiva adición por valor de CINCO MIL MILLONES DE PESOS - M/C (\$5.000.000.000) al contrato de obra No. 1777-2024, y la prórroga del contrato hasta el 30 de abril de 2026, con el fin de que se realicen a totalidad las obras de mitigación en el punto crítico PR18+400, que de no intervenir oportuna y concretamente, estará expuesto a un nuevo evento de remoción en masa, el cual afectaría nuevamente el corredor vial, principalmente puesto que, se encuentra en un sector donde existe una única calzada para el tránsito en doble sentido de la vía. Es preciso indicar que los recursos dispuestos actualmente para la ejecución del CONTRATO No. 1777 DE 2024 resultan insuficientes para la atención de este sitio.

Por lo anteriormente descrito se hace necesaria la adición de recursos por un valor de CINCO MIL MILLONES DE PESOS - M/C (\$5.000.000.000,00) MONEDA CORRIENTE, obteniéndose como nuevo valor del contrato de CUARENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS VEINTISEIS MIL DOSCIENTOS TREINTA Y TRES PESOS (\$49.284.226.233,00) MONEDA CORRIENTE.

Vale la pena resaltar el avance de obra que muestra el contratista de acuerdo con la programación de las y/o optimización de los recursos solicitados.

La prórroga solicitada resulta procedente porque es producto del ejercicio de la autonomía de la voluntad, el estatuto contractual no la prohíbe, ni establece criterios que determinen límites a esa posibilidad ni a su alcance; y como lo ha sostenido la jurisprudencia del Consejo de Estado, por ser el plazo un elemento accidental del contrato se puede modificar por acuerdo entre las partes.

Se deja constancia que la presente prórroga y adición no significa renuncia por parte del INVIAS al incumplimiento al cual haya lugar, ni tampoco conlleva novación de las obligaciones contractuales, ni condonación de la mora en que haya incurrido el contratista durante la ejecución del contrato.

Mediante el presente enlace se remite la documentación correspondiente:

[ENLACE AD3 PR7 - 1777-24](#)

Cordialmente,

JAVIER AUGUSTO CAÑÓN BONILLA
Coordinador Grupo Gerencia de Alianzas Regionales

Proyectado por: Yair Franchesco Cepeda Torres

Revisado por: Lilian Margarita Petit Olivella

Aprobado por:

Copia Interna a: