BOGOTÁ | SECRETARÍA DE GOBIERNO

Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No. 20255720917331
Fecha: 26-12-2025

Bogotá, D.C.

572

Señores:
INEXIA
Nolberto Angarita Becerra
Representante Legal
Interventoriabosa804@gmail.com
Tel: 3108634060

Datos Notificación

Nombres/Apellidos: _____

No Identificación: _____

Fecha y Hora: _____

Nota: Los datos de este apartado solo serán diligenciados por la persona quien recibe este documento al momento de la notificación.

Asunto Respuesta comunicado No. 20255710139222.

Referencia: Contrato de obra 776-2022.

Respetados señores:

En atención al oficio **INEXIA-804-2025-048** y al radicado **FDLB No. 20255710150582**, mediante los cuales la Interventoría trasladó y conceptuó favorablemente la solicitud de ampliación de la etapa preliminar presentada por el **CONSORCIO VPJ 2025**, y una vez adelantado un análisis exhaustivo de la documentación técnica, los informes de campo, las actas de comité, las memorias de diseño y los antecedentes administrativos del **Contrato de Obra No. 776 de 2025**, el **Fondo de Desarrollo Local de Bosa** se permite emitir el presente análisis técnico y jurídico de fondo, con el fin de consolidar de manera clara y suficientemente motivada la postura institucional frente a la procedencia de dicha ampliación.

La etapa preliminar del contrato fue concebida inicialmente como un periodo orientado a la revisión, validación y compatibilización de los estudios y diseños elaborados por la consultoría, bajo el supuesto de que estos contaban con un nivel de definición técnica adecuado que permitiría el inicio oportuno de la fase constructiva. Este supuesto fue determinante para la definición del plazo contractual inicial, en el entendido de que los riesgos técnicos asociados a interferencias con redes existentes se encontraban plenamente identificados y gestionados en la fase de estructuración del proyecto.

No obstante, durante el desarrollo de la etapa preliminar se evidenció que los diseños entregados no representan con suficiente precisión las condiciones reales del corredor vial objeto de intervención, en especial en lo relativo a la localización, profundidad, alineamiento y condiciones estructurales de la red matriz de acueducto de 16 pulgadas en concreto presforzado (CCP) ubicada en el corredor de la Calle 56F Sur (específicamente entre la carrera 95A y carrera 99D). Se trata de una infraestructura estratégica cuya integridad es esencial para garantizar la prestación continua del servicio público de acueducto. Esta discrepancia se explica, en parte, porque la información base utilizada en la etapa de estudios y diseños se soportó principalmente en los datos reportados en el geoportal de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAAB, los cuales resultaron insuficientes para reflejar las condiciones reales verificadas en campo y no hubo concordancia de los mismos al momento de realizar los apiques y exploración inicial en terreno por el contratista.

En este contexto, la EAAB remitió viabilidad técnica mediante el radicado **2541001-S-2025S-074449**, reiterando la necesidad de garantizar la identificación y definición precisa de la red matriz y el cumplimiento de la normatividad aplicable para intervenciones en cercanía de redes matrices. Adicionalmente, resulta pertinente señalar que, en el marco de la consultoría **CTO 254 de 2018**, la Dirección Red Matriz Acueducto (DRMA) había advertido, a través de observaciones emitidas bajo el memorando interno **2541001-2024-0019** (asociado a los radicados **E-2024-020438** y **E-2024-015166**), que la falta de localización precisa de la red matriz Ø16" constituye una preocupación fundamental para la viabilidad e integridad del proyecto, recomendando de manera enfática que estos aspectos se especificaran y, en su defecto, se atendieran con rigor en la etapa de obra, mediante verificación en terreno (apiques o metodologías no destructivas) y, de ser necesario, ajustes de diseño y medidas de protección.

Atendiendo lo anterior y realizadas las verificaciones de campo por el contratista en la etapa inicial permitieron identificar que la red matriz se encuentra ubicada a profundidades menores a las previstas en los planos originales, con alineamientos distintos a los proyectados y protegida por un cárcamo de concreto especial que no cumple con los parámetros estructurales ni normativos vigentes. Esta diferencia sustancial entre el diseño y la realidad física del corredor configura un escenario de alta sensibilidad técnica, en el que cualquier intervención sin una definición precisa y aprobada, incrementa de manera significativa los riesgos de afectación a la red y de generación de fallas estructurales en la obra proyectada.

Desde la perspectiva de la ingeniería, la presencia de esta red matriz interfiere de forma directa con la estructura de pavimento, el sistema de drenaje pluvial, la red sanitaria, el diseño geométrico de la vía y los niveles definitivos del proyecto. En consecuencia, la resolución de esta interferencia no puede abordarse de manera aislada, sino que exige un replanteamiento integral del proyecto que considere de forma simultánea todos los componentes técnicos involucrados.

En este contexto, el tratamiento de la interferencia con la red matriz ha requerido un proceso progresivo de análisis, evaluación y concertación interinstitucional con la **Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAAB**, cuyas actuaciones han quedado debidamente documentadas en diversas mesas técnicas desarrolladas a lo largo de la etapa preliminar. Estas reuniones han permitido identificar restricciones normativas adicionales, evaluar alternativas de solución y definir criterios técnicos mínimos para cualquier intervención sobre la red existente.

En la reunión adelantada el **24 de octubre de 2025**, se puso en conocimiento la existencia de la red matriz de 16 pulgadas protegida por un cárcamo de concreto bajo la ciclorruta, y se planteó la necesidad de verificar directamente con la EAAB si dicha infraestructura requería modificaciones estructurales o funcionales. En esta sesión se resaltó la importancia de instrumentar adecuadamente la red antigua y se establecieron requerimientos técnicos relacionados con el drenaje de la vía, la ubicación de sumideros, los traslados de redes menores y la conservación de distancias mínimas frente a los paramentos.

Posteriormente, en la reunión del **29 de octubre de 2025**, el análisis se concentró en la verificación estructural del cárcamo y en la incompatibilidad entre la ubicación proyectada de la red matriz y la normativa vigente, identificándose un cruce crítico con la red sanitaria. En esta instancia se concluyó que la red sanitaria debía ser reformulada en su profundidad y trazado, dado que la reubicación inmediata de la red matriz no resultaba viable bajo las condiciones inicialmente previstas.

En la sesión del **13 de noviembre de 2025**, se evidenció que la rasante proyectada de la vía no permite cumplir simultáneamente con las profundidades mínimas exigidas para la red sanitaria y con las condiciones de

protección estructural de la red matriz. En esta reunión se evaluaron alternativas como la profundización de la red sanitaria, el uso de materiales de mayores prestaciones y la eventual reubicación de la red matriz, señalándose que cualquiera de estas opciones implica impactos relevantes en términos de tiempo, costos y métodos constructivos.

Durante la reunión del **26 de noviembre de 2025**, la EAAB estableció criterios técnicos estrictos para una eventual reubicación de la red matriz, incluyendo exigencias de profundidad mínima, separaciones normativas, mantenimiento de válvulas existentes y presentación de diseños detallados para aprobación. Así mismo, se reconoció que la intervención de la red matriz resulta necesaria para cumplir con los estándares de mejora de la malla vial, lo cual refuerza la necesidad de una definición técnica sólida antes de iniciar la fase constructiva.

Finalmente, en la reunión del **2 de diciembre de 2025**, se abordó de manera integral la interacción entre el diseño geométrico, pluvial, sanitario y la red matriz, para esta última recomiendan que en lo posible no se traslade la misma, ya que esto implicaría un aumento en el nivel de detalle técnico y sobrecostos con respecto a otras alternativas que permitan el desarrollo del proyecto manteniendo las condiciones actuales de la red en este tramo. Lo cual implica revisar muy bien su incidencia directa sobre la estructura del pavimento. En esta sesión se plantearon soluciones como la modificación de pendientes, la elevación de la rasante vial y la redistribución de los componentes urbanos, concluyéndose que el cárcamo existente y las pendientes actuales no cumplen con la normativa técnica, razón por la cual la EAAB solicitó un diseño de mayor nivel de detalle para la siguiente etapa de revisión.

De manera paralela y sumado a las situaciones asociadas a la red matriz, el análisis adelantado por el contratista permitió identificar que el diseño estructural del pavimento originalmente planteado no responde a las condiciones reales actuales de tránsito del corredor. Lo anterior se sustenta en que la consultoría inició en el año 2019 y sus productos fueron entregados en 2022, por lo que los parámetros adoptados para el diseño basados en supuestos de tránsito liviano pueden haberse visto superados por la evolución reciente de la demanda vial. En particular, debe considerarse el incremento potencial del flujo vehicular asociado al desarrollo de proyectos de vivienda cercanos, la importancia funcional de la vía para la movilidad del sector y la consolidación de actividades comerciales y de servicios en su entorno, factores que inciden directamente en el aumento del tránsito, el tipo de vehículos que circulan y, por ende, en las solicitaciones estructurales sobre el pavimento. En consecuencia, los parámetros de diseño utilizados por la consultoría resultan desactualizados frente a la dinámica vehicular existente, situación que fue corroborada mediante la actualización de los cálculos de los **Tránsitos Promedio Diarios (TPD)** realizada durante la etapa preliminar.

Los nuevos valores de tránsito obtenidos evidencian un requerimiento estructural significativamente mayor, lo cual exige una reformulación integral de la estructura de pavimento para garantizar niveles adecuados de desempeño, durabilidad y seguridad vial. Ejecutar la obra con base en un diseño subdimensionado implicaría un riesgo elevado de fallas prematuras, mayores costos de mantenimiento y una afectación directa al principio de eficiencia en el uso de los recursos públicos.

Adicionalmente, se concluye que la resolución técnica de las situaciones descritas demanda actividades que exceden ampliamente el alcance de una simple revisión documental, tales como exploraciones adicionales, apiques, validaciones geofísicas, análisis comparativos de alternativas, rediseños detallados y procesos de coordinación interinstitucional. Estas gestiones, por su complejidad y por los tiempos de respuesta requeridos, no resultan razonablemente compatibles con el plazo inicial de un (1) mes asignado a la etapa preliminar.

Desde el punto de vista jurídico y de la gestión del riesgo contractual, el **Fondo de Desarrollo Local de Bosa** considera que las circunstancias identificadas corresponden a hechos sobrevinientes y ajenos al control del contratista de obra y de la Interventoría, aun cuando algunos riesgos hubiesen sido mencionados de manera general en la matriz contractual. La materialización efectiva de estas condiciones activa el deber de la Entidad de adoptar medidas correctivas oportunas, en aplicación de los principios de planeación, responsabilidad, economía y prevalencia del interés general.

Forzar el cierre de la etapa preliminar sin resolver de fondo las situaciones técnicas identificadas expondría al proyecto a reprocesos, modificaciones contractuales posteriores de mayor impacto y eventuales controversias técnicas y jurídicas durante la ejecución de la obra, con el consecuente riesgo patrimonial para la Entidad.

En este escenario, la ampliación de la etapa preliminar se configura como una medida técnica y jurídicamente necesaria, orientada a proteger el interés público, garantizar la adecuada definición de las soluciones de ingeniería y asegurar que la ejecución del contrato se realice bajo condiciones de calidad, seguridad y sostenibilidad.

Con fundamento en el análisis técnico y jurídico ampliamente expuesto, el **Fondo de Desarrollo Local de Bosa** concluye que la solicitud de ampliación de la etapa preliminar del **Contrato de Obra No. 776 de 2025** se encuentra plenamente justificada. En consecuencia, **SE AVALA** la ampliación de la etapa preliminar por un término de **dos (2) meses adicionales**, conforme a lo solicitado por el contratista de obra y conceptuado favorablemente por la Interventoría, dejando constancia de que cualquier ajuste posterior en plazos o recursos para la fase constructiva deberá ser objeto de análisis independiente una vez se cuente con las definiciones técnicas finales y las autorizaciones de las entidades competentes.

Cordialmente,

FABIAN ERNESTO RAMÍREZ CRUZ
Alcalde Local de Bosa
alcalde.bosa@gobiernobogota.gov.co

Proyectó: Julián Rodríguez – Ingeniero Área de Infraestructura FDLB
Laura Muñoz – Ingeniería Área de Infraestructura FDLB
Revisó: Diego Jiménez – Ingeniero Área de Infraestructura FDLB