	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MANUAL DE INTERVENTORÍA OBRA PÚBLICA SOLICITUD DE ADICIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O PRÓRROGA CONTRATO DE OBRA	CÓDIGO	MEPI-MN1-IN-12-FR-1
		VERSIÓN	1
		PÁGINA	

FECHA **8/05/2026**
(Día / Mes / Año)

ADICIÓN ☐ **MODIFICACIÓN** ☐ **PRÓRROGA** ☑

UNIDAD EJECUTORA: SUBDIRECCIÓN DE GESTION INTEGRAL DE CARRETERAS NACIONALES **DIRECCIÓN TERRITORIAL:** MAGDALENA

RESPONSABILIDAD

1. Mediante la suscripción del presente formato, el contratista y el interventor asumen plena responsabilidad por la veracidad de la información contenida.

2. El Interventor debe justificar las causas que originan la solicitud de la adición y/o modificación y/o prórroga del contrato de obra.

ANTECEDENTES

CONTRATO DE OBRA No. 1798-2025
(Indicar número de contrato y año)

CONTRATISTA: CONSORCIO TRANSVERSAL CARIBE - NIT 902.004.404-2
(Nombre o razón social del Contratista)

OBJETO DEL CONTRATO DE OBRA:
MANTENIMIENTO DE PUENTES UBICADOS EN LA TRANSVERSAL DEL CARIBE, SECTOR SANTA MARTA – PARAGUACHÓN (RUTAS 9008, 9009 Y 9010), EN LOS DEPARTAMENTOS DEL MAGDALENA Y GUAJIRA, INCLUYE EL MANTENIMIENTO DEL PUENTE PARAGUACHON UBICADO EN EL PR87+302 DE LA VIA 9010 RIOHACHA - PARAGUACHON, EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA.

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 1857-2025
(Indicar número de contrato y año)

INTERVENTOR: COBA B&C SAS NIT. 901.593.977-2.

PLAZO INICIAL DEL CONTRATO DE OBRA: Hasta 31/12/2025
(Indique el plazo del contrato principal)

FECHA DE INICIO DEL CONTRATO: 16/12/2025
(Día / Mes / Año)

MODIFICACIONES:

Modificación No.	Fecha	Breve descripción

PRÓRROGAS:

Contrato Adicional No.	Fecha	Periodo	
		Desde (Día/Mes/Año)	Hasta (Día/Mes/Año)
No.1	27/12/2025	1/01/2025	15/04/2026

SUSPENSIONES Y AMPLIACIONES DE SUSPENSIÓN:

ACTA DE SUSPENSIÓN No.	ACTA DE AMPLIACIÓN SUSPENSIÓN No.	FECHA DEL ACTA	PERIODO DE SUSPENSIÓN		FECHA REANUDACIÓN
			DESDE	HASTA	
No.1		8/04/2026	8/04/2026	7/05/2026	8/05/2026

FECHA DE VENCIMIENTO ACTUAL: 15/05/2026
(Teniendo en cuenta las prórrogas y suspensiones) (Indicar Día/Mes/Año)

VALOR INICIAL DEL CONTRATO: $ 8.365.006.696,00 **50% EN SMMLV:** $ 2.938,18
(Indicar el 50% del valor inicial expresado en salarios mínimos del año de suscripción del contrato)

VALOR ADICIONES

Contrato Adicional No.	Fecha	Valor	SMMLV del Año de la Adición

VALOR ACUMULADO DEL CONTRATO: $ 8.365.006.696,00
(Indicar el valor teniendo en cuenta las adiciones)

OBJETO DE LA SOLICITUD

Mediante comunicación escrita No. TC-077-20260 de fecha 8/05/2026, el Contratista Consorcio Transversal Caribe, solicita l a prorroga No. 2 del contrato 1798-2025 por un plazo de dos meses (60 días) hasta el 14 de Julio de 2026.

(Indique en este espacio únicamente el plazo y/o el valor adicional y/o modificación solicitados)

ALCANCE DE LAS ACTIVIDADES A DESARROLLAR

Garantizar la continuidad del tránsito vehicular en el corredor vial Santa Marta – Riohacha, y en cumplimiento con la Cláusula Tercera: ALCANCE DEL OBJETO, que establece que “desarrollar el objeto del Contrato de conformidad con las actividades prevista en el anexo técnico y de acuerdo con las especificaciones y características técnicas señaladas en los Documentos del Proceso de Contratación LP-DEO-SGI-028-2025, los cuales hacen parte integral del presente contrato.”, por lo que de las obligaciones establecidas en el Anexo Técnico No. 1 del Contrato de Obra, específicamente en su numeral 12, el cual indica que “el contratista deberá atender las emergencias que se puedan presentar en los sitios que se encuentren dentro del objeto del contrato”, se inició la ejecución de acciones inmediatas de atención de la emergencia.Se solicitó a la Gobernación del Magdalena y Alcaldía de Santa Marta, la realización de un PMU de gestión del riesgo, de los cuales cada ente territorial adelantó uno individualmente. Como resultado de estos comités, el Departamento emitió el Decreto 197 del 5 de febrero de 2026, POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA LA SITUACIÓN DE CALAMIDAD PÚBLICA y la Gobernación logró gestionar ante la UNDGR la asignación de un puente militar.
En el marco de estos comités y en reuniones técnicas con el Ejército Nacional, la Gobernación y el INVIAS, se definió que el puente militar debía ir sobre el eje actual de la vía, esta ubicación requiere la construcción de unas vigas cabezales que servirán de apoyo para el puente metálico y la demolición del puente colapsado, de acuerdo con las solicitudes del Ejército, al demoler el puente la desconexión del territorio sería total.
En aras de garantizar la continuidad del tránsito vehicular en el corredor vial afectado, y en atención a los compromisos y espacios de diálogo adelantados con la comunidad durante las jornadas de socialización realizadas, se tuvo en consideración que este sector forma parte de un corredor turístico estratégico para la región, el cual es ampliamente utilizado tanto por la población local en sus actividades económicas como por visitantes. Asimismo, dicha vía constituye el eje de conexión más corto y funcional para la movilidad hacia el Departamento de La Guajira, razón por la cual resulta prioritario restablecer las condiciones de transitabilidad de manera oportuna con las siguientes actividades.

- Conformación de una estructura provisional, consistente en la construcción de un pedraplén en piedra sobre el lecho del río, considerando el caudal histórico y normal del mismo, acompañado de la instalación de tubería para el manejo hidráulico del caudal, así como la conformación de capas granulares, con el fin de generar una superficie estable y segura que permita la circulación vehicular provisional mientras se implementa la solución definitiva.
- Demolición del puente colapsado, mediante el uso de martillo demoledor acoplado a excavadora, incluyendo el retiro de la estructura.
- Diseño y la construcción de vigas cabezales, necesarias para la posterior instalación de un puente militar provisional, que permita restablecer de manera temporal el paso vehicular en el sector afectado.
- Diseño y contrucción de Rampas de acceso a la estructura del puente militar, conforme a las necesidades de trafico.
- Manejo de Trafico del paso por el puente provisional, mietsras se define la solución final a implementar.
- Intervenciones priorizadas a los Quebrada La Línea (PR 041+880), Perico Aguado (PR 58+012), Los Coquitos (PR 64+790) y Camarones (PR 67+749 AL PR 67+804) debido a que las estructuras presentarían afectaciones que podrían comprometer su estabilidad y transitabilidad, configurándose un posible riesgo de colapso.
- Finalizar los diagnósticos técnicos en curso, ejecutar las intervenciones derivadas de dichos diagnósticos y cumplir integralmente el objeto contractual bajo condiciones de calidad, seguridad y eficiencia. Lo anterior obedece a una situación imprevisible, irresistible y no imputable al contratista, que afectó la programación normal del contrato, justificando plenamente la ampliación del plazo

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MANUAL DE INTERVENTORÍA OBRA PÚBLICA SOLICITUD DE ADICIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O PRÓRROGA CONTRATO DE OBRA	CÓDIGO	MEPI-MN1-IN-12-FR-1
		VERSIÓN	1
		PÁGINA	

FECHA: **8/05/2026** (Día / Mes / Año)

(Indicar las actividades proyectadas a desarrollar y su localización, objeto de la presente solicitud)

DISCRIMINACIÓN DEL VALOR ADICIONAL Y/O REDISTRIBUCIÓN DE RECURSOS SOLICITADOS

Formulario 1		Valor actualizado última Minuta de Modificación Contractual No.___ Fecha: _____	Valor solicitado	Valor actualizado presente solicitud
Descripción	Valor inicial			
SUBTOTAL BÁSICO DE OBRAS (A)	$ 6.257.684.157	$ -	$ -	**$ 6.257.684.157**
PROVISIÓN PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES (B)	$ 772.555.202	$ -	$ -	**$ 772.555.202**
SUBTOTAL OBRAS (C) = A + B	$ 7.030.239.359	$ -	$ -	**$ 7.030.239.359**
PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DÍAS DE LA SEMANA (D)	$ 117.112.809	$ -	$ -	**$ 117.112.809**
VALOR BÁSICO DEL CONTRATO, INCLUYE OBRAS ADICIONALES Y/O COMPLEMENTARIAS Y/O PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DÍAS A LA SEMANA (E) = C + D	$ 7.147.352.168	$ -	$ -	**$ 7.147.352.168**
VALOR IVA (19% SOBRE UTILIDAD DE LA OBRA) (F)	$ 51.831.943	$ -	$ -	**$ 51.831.943**
VALOR OBRAS (INCLUYE IVA) (G) = E + F	$ 7.199.184.111	$ -	$ -	**$ 7.199.184.111**
PROVISIÓN PARA AJUSTES (INCLUYE IVA) (H)	$ 760.522.451	$ -	$ -	**$ 760.522.451**
DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA Y/O REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS DIAGNÓSTICOS EXISTENTES Y/O ELABORACIÓN DEL CÁLCULO DE LOS ELEMENTOS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD VIAL Y TRANSITABILIDAD. (I)	$ 200.000.000		$ -	**$ 200.000.000**
IVA - DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA Y/O REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS DIAGNÓSTICOS EXISTENTES Y/O ELABORACIÓN DEL CÁLCULO DE LOS ELEMENTOS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD VIAL Y TRANSITABILIDAD. (J)	$ 38.000.000		$ -	**$ 38.000.000**
TOTAL DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA Y/O REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS DIAGNÓSTICOS EXISTENTES Y/O ELABORACIÓN DEL CÁLCULO DE LOS ELEMENTOS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD VIAL Y TRANSITABILIDAD. (K) = (I) + (J)	$ 238.000.000		$ -	**$ 238.000.000**
GESTIÓN SOCIAL Y/O AMBIENTAL , INCLUYE PAGA (Incluye IVA) (L)	$ 167.300.134		$ -	**$ 167.300.134**
VALOR TOTAL = (G) + (H) + (K) + (L)	$ 8.365.006.696		$ -	**$ 8.365.006.696**

AVANCE FÍSICO DE OBRA

Hasta el mes de FEBRERO (mes anterior a la presente solicitud) de 2026 (año) la obra presenta un avance físico ejecutado del 0,00% (Indique en este espacio el porcentaje de avance físico real al mes anterior a la presente solicitud)
contra el avance programado del 89%.
(Indique en este espacio el porcentaje de avance programado al mes anterior a la presente solicitud)

AVANCE INVERSIÓN DE OBRA

Inversión programada acumulada: $ 7.444.855.959,44 (Indicar solo la inversión en ítems de obra al mes anterior a la presente solicitud)
Inversión Ejecutada acumulada: $ - (Indicar solo la inversión en ítems de obra al mes anterior a la presente solicitud)

RESUMEN FINANCIERO CONTRATO DE OBRA

Inversión Total Ejecutada (incluido IVA): $ -
(Incluye todas las actividades del contrato tales como obra, estudios y diseños, gestión predial, ambiental, social, al mes anterior a la presente solicitud)

Valor anticipo otorgado: $ 1.877.305.247,10 (mes anterior a la presente solicitud)
Valor amortizado: $ - (mes anterior a la presente solicitud)
Saldo por amortizar: $ - (mes anterior a la presente solicitud)

Valor facturado (Incluido IVA) a: Febrero (mes anterior a la presente solicitud) de 2026 (año) $ -
Último mes facturado: FEBRERO DEL 2026 (Indicar mes y año)

Saldo por ejecutar (Incluido IVA): $ 8.365.006.696,00 (mes anterior a la presente solicitud)

PROCESOS DE MULTAS Y SANCIONES

No se presentan procesos de multas y sanciones a la fecha

(Describir si se han impuesto o se encuentran en trámite multas o sanciones y el estado de las mismas)

JUSTIFICACIÓN DE LA INTERVENTORÍA PARA APROBACIÓN DE LA PRESENTE SOLICITUD

(La justificación debe describirse de manera precisa, detallada y completa)

TÉCNICA:

Dada la emergencia registrada en la madrugada del pasado 03 de febrero de 2026 por el colapso del puente Mendihuaca ubicado en el Km 37 en la vía Santa Marta – Palomino, y en el cual mediante el Decreto No. 197 del 05 de febrero de 2026 se declaró la situación de calamidad pública, debido a la ocurrencia de eventos asociados al frente frío, la variabilidad climática y demás fenómenos amenazantes que afectaron varios municipios del departamento del Magdalena, se evidenció la necesidad de adoptar medidas urgentes para atender la contingencia y restablecer la conectividad vial en la región.
De acuerdo con el reporte entregado por el IDEAM en el Boletín No. 101, en las cuencas hidrográficas del departamento del Magdalena se presentaron crecientes súbitas en los ríos que descargan sus aguas al mar Caribe, entre ellos los ríos Piedras y Manzanares. Asimismo, se reportaron inundaciones por desbordamiento de los ríos Buritaca y Minca, afectando los corregimientos de Taganga y Guachaca, así como sectores de las zonas urbanas de Manzanares y Gaira, en el municipio de Santa Marta, situación registrada el 01 de febrero de 2026.
Como consecuencia directa de estos eventos hidrometeorológicos que afectaron al corregimiento de Guachaca y la RUTA 9008 Santa Marta - Rio Palomino, zona en la que se encuentran diez (10) puentes del objeto del contrato y que se vieron afectados por el mismo. Produciéndose el colapso estructural del puente Mendihuaca, infraestructura ubicada en la RUTA 9008 vía Santa Marta – Riohacha, generando la interrupción total de la conectividad entre los departamentos de Magdalena y La Guajira.

En concordancia con lo anterior, el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, mediante la Resolución No. 0250 del 05 de febrero de 2026, autorizó el cierre total de la vía Santa Marta – Río Palomino, correspondiente a la Ruta Nacional 9008, entre el PR 37+0500 y el PR 37+0730 a la altura del Puente Mendihuaca, como medida preventiva y de seguridad ante el colapso de la estructura.
Con el propósito de garantizar la continuidad del tránsito vehicular en el corredor vial Santa Marta – Riohacha, y en cumplimiento con la Cláusula Tercera: ALCANCE DEL OBJETO, que establece que “desarrollar el objeto del Contrato de conformidad con las actividades prevista en el anexo técnico y de acuerdo con las especificaciones y características técnicas señaladas en los Documentos del Proceso de Contratación LP-DEO-SGI-028-2025, los cuales hacen parte integral del presente contrato.”, por lo que de las obligaciones establecidas en el Anexo Técnico No. 1 del Contrato de Obra, específicamente en su numeral 12, el cual indica que “el contratista deberá atender las emergencias que se puedan presentar en los sitios que se encuentren dentro del objeto del contrato”, se inició la ejecución de acciones inmediatas de atención de la emergencia.Se solicitó a la Gobernación del Magdalena y Alcaldía de Santa Marta, la realización de un PMU de gestión del riesgo, de los cuales cada ente territorial adelantó uno individualmente. Como resultado de estos comités, el Departamento emitió el Decreto 197 del 5 de febrero de 2026, POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA LA SITUACIÓN DE CALAMIDAD PÚBLICA y la Gobernación logró gestionar ante la UNDGR la asignación de un puente militar.
En el marco de estos comités y en reuniones técnicas con el Ejército Nacional, la Gobernación y el INVIAS, se definió que el puente militar debía ir sobre el eje actual de la vía, esta ubicación requiere la construcción de unas vigas cabezales que servirán de apoyo para el puente metálico y la demolición del puente colapsado, de acuerdo con las solicitudes del Ejército, al demoler el puente la desconexión del territorio sería total.
En aras de garantizar la continuidad del tránsito vehicular en el corredor vial afectado, y en atención a los compromisos y espacios de diálogo adelantados con la comunidad durante las jornadas de socialización realizadas, se tuvo en consideración que este sector forma parte de un corredor turístico estratégico para la región, el cual es ampliamente utilizado tanto por la población local en sus actividades económicas como por visitantes. Asimismo, dicha vía constituye el eje de conexión más corto y funcional para la movilidad hacia el Departamento de La Guajira, razón por la cual resulta prioritario restablecer las condiciones de transitabilidad de manera oportuna.

En este sentido, se inició la conformación de una estructura provisional, consistente en la construcción de un pedraplén en piedra sobre el lecho del río, considerando el caudal histórico y normal del mismo, acompañado de la instalación de tubería para el manejo hidráulico del caudal, así como la conformación de capas granulares, con el fin de generar una superficie estable y segura que permita la circulación vehicular provisional mientras se implementa la solución definitiva.
De manera paralela, se van a realizar las actividades correspondientes a la demolición del puente colapsado, mediante el uso de martillo demoledor acoplado a excavadora.
Dentro de las actividades preliminares para la restitución de la conectividad vial, se contempla la obligación de realizar el diseño y la construcción de vigas cabezales, necesarias para la posterior instalación de un puente militar provisional, que permita restablecer de manera temporal el paso vehicular en el sector afectado.
Mediante el oficio INVIAS-DT-MAG-OS-R25-0019 y radicado 2026S-VMAG-009513 por los cuales se solicita la priorización de los puentes en la RUTA 9008: Quebrada La Línea (PR 041+880), Perico Aguado (PR 58+012), Los Coquitos (PR 64+790) y Camarones (PR 67+749 AL PR 67+804) debido a que las estructuras presentarían afectaciones que podrían comprometer su estabilidad y transitabilidad, configurándose un posible riesgo de colapso.
En consecuencia, para efectos de la adecuada ejecución de las actividades derivadas de la intervención requerida y el objeto contractual, se hace necesaria la prórroga del plazo contractual por un término de SESENTA (60) DÍAS extendiendo la vigencia del contrato hasta el 14 de Julio de 2026, fundamentadas en las condiciones excepcionales derivadas de la emergencia ocasionada por el colapso del puente Mendihuaca, lo cual implicó la priorización inmediata de actividades no previstas dentro del alcance inicial del contrato.
En consecuencia, la prórroga solicitada resulta necesaria, proporcional y debidamente justificada, en tanto permite culminar las actividades contractuales, ejecutar las obras derivadas de la emergencia y restablecer las condiciones de transitabilidad en el corredor vial, garantizando el cumplimiento del objeto contractual bajo criterios de eficiencia, seguridad y calidad.
Lo anterior obedece a circunstancias imprevisibles, irresistibles y no imputables a las partes, que afectan la ejecución normal del contrato, por lo cual la reprogramación del programa de inversiones y la ampliación del plazo constituyen medidas necesarias para restablecer el equilibrio del contrato y asegurar la adecuada prestación del servicio público de infraestructura vial.

JURÍDICA:

La solicitud de modificación contractual que en esta oportunidad presenta el CONSORCIO TRANSVERSAL CARIBE en su calidad de contratista, encuentra fundamento jurídico expreso y suficiente tanto en el marco legal vigente como en las estipulaciones contractuales, así como en la jurisprudencia y doctrina que rige la contratación estatal en Colombia.

A. MARCO NORMATIVO APLICABLE
Como fundamento de la presente modificación contractual, resulta pertinente traer a colación lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 80 de 1993, el cual establece los fines de la contratación estatal y orienta la actuación tanto de las entidades públicas como de los particulares que contratan con el Estado, en los siguientes términos:
"Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines. Los particulares, por su parte, tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar contratos con las entidades estatales que colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social que, como tal, implica obligaciones".
Ello en atención, que para garantizar la continua y eficiente prestación del servicio de
transporte, resulta también un fin de estado contar con en condiciones técnicas óptimas, la infraestructura de los puentes objeto del presente contrato, en prevalencia del interés general y de los transeúntes de las vías de los departamentos de Magdalena y La Guajira, y su derecho a fundamento a la libre circulación de sus habitantes.

B. JURISPRUDENCIA RELEVANTE
La Corte Constitucional, en sentencia C-949 de 2001, señaló que las prórrogas contractuales son válidas siempre que respondan a la necesidad de cumplir los fines propios del Estado y se rijan por los principios de transparencia, eficiencia y planeación. De igual forma, la sentencia C-932 de 2007 reafirmó que el contrato estatal es un instrumento al servicio del interés general, por lo que debe ser flexible frente a las circunstancias que impidan su ejecución adecuada.
El Consejo de Estado, en el concepto 2252 de 2015, definió la prórroga como "una manifestación de la mutabilidad del contrato estatal, la cual no debe entenderse como un privilegio del contratista, sino como una herramienta excepcional y legítima para garantizar la ejecución cabal de las prestaciones pactadas, sin que se altere la causa del contrato ni se vulnere el principio de legalidad".
Por su parte, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado ha precisado (concepto 1128 de 1998) que el plazo contractual no constituye un elemento esencial del contrato (en el sentido del artículo 1501 del Código Civil), por lo cual puede ser modificado por voluntad común de las partes, siempre que tal modificación esté justificada y se pacte antes del vencimiento del término original.

C. DOCTRINA ADMINISTRATIVA
Colombia Compra Eficiente, mediante concepto C-644 de 2021, diferenció claramente entre prórrogas y adiciones, señalando que:
"La prórroga se refiere a la modificación del plazo de ejecución, mientras que la La adición alude al incremento del valor contractual. Ambas figuras son válidas cuando se fundamentan en nuevas necesidades técnicas u operativas surgidas durante la ejecución del contrato, y siempre que cuenten con respaldo presupuestal, técnico y jurídico".
Este pronunciamiento, en concordancia con el Manual de Interventoría del INVIAS y los criterios de planeación contractual, refuerza la legalidad de la solicitud presentada, en tanto responde a circunstancias sobrevinientes debidamente documentadas, como lo son la aprobación tardía de diseños, restricciones ambientales y eventos sobrevinientes de fuerza mayor.

D. PRINCIPIO DE AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD
Finalmente, el artículo 13 de la Ley 80 de 1993 establece que los contratos estatales se rigen también por los principios del derecho privado, entre ellos la autonomía de la voluntad de las partes, siempre que no se contrarían los fines del Estado. Por tanto, es jurídicamente viable que las partes convengan una modificación, adición o prórroga, como en este caso, con el fin de dar cumplimiento cabal al objeto contractual y asegurar el interés público representado en la infraestructura vial.

En conclusión, la solicitud de prórroga No. 2:
- Se encuentra plenamente respaldada por el marco normativo y contractual vigente.
- No modifica el objeto contractual.
- Cumple con los principios de legalidad, eficiencia, planeación y mutabilidad contractual.
- Y, lo más importante, busca preservar el interés general y la seguridad vial nacional, objetivos que rigen toda actuación contractual del Estado

Siguiendo la misma línea se fundamenta la modificación del Contrato de Obra, en lo establecido en el Inciso 1 del artículo 32 y los Incisos 1, 2 y 3 del artículo 40 de la Ley 80 de 1993.
"Artículo 32. De los Contratos Estatales. Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo, se definen a continuación"
"Artículo 40. Del Contenido del Contrato Estatal. Las estipulaciones de los contratos serán las que, de acuerdo con las normas civiles, comerciales y las previstas en esta Ley, correspondan a su esencia y naturaleza.
Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales.
En los contratos que celebren las entidades estatales podrán incluirse las modalidades, condiciones y, en general, las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público y a los principios y finalidades de esta Ley y a los de la buena administración".

E. MANUAL DE INTERVENTORIA
En el Manual de Interventoría de Obra Pública, establece que de conformidad con la definición de "Contrato Adicional", se pueden celebrar acuerdos entre el INVIAS y el Contratista para prorrogar y adicionar el valor de un contrato.

F. CLAUSULAS CONTRATUALES QUE DEBEN SER MODIFICADAS
De acuerdo con lo anteriormente expuesto y al que en el fundamento jurídico de la modificación del Contrato de Obra No 1798 -2025, se solicita que la Cláusula del Contrato que deben ser modificada, y los términos de dicha modificación:
• La Cláusula Séptima. Plazo
Se solicita prórroga del contrato extendiendo el plazo hasta el 14 de Julio del 2026.

FINANCIERA: **(Describa los conceptos de inversión que justifiquen la presente adición y/o prórroga y/o modificación)**

La presente solicitud, no requerira inversión adicional de recursos para obras

PRESUPUESTAL: **(Describa la asignación de recursos presupuestales disponibles en la Entidad que respaldan la presente solicitud)**

El contrato cuenta con el registro presupuestal No 793725 de 2025, de los Rubros C-2401-0600-144-51102D-2401024-02 (recursos 10 y 16) financiados por la Nación por un valor Total de $8.365.006.696. para la ejecución de la obras de este contrato.

AMBIENTAL Y/O SOCIAL Y/O PREDIAL Y/O SOSTENIBILIDAD: **(Si aplica)**

1. SOCIAL Y SOSTENIBILIDAD
La caída del puente en el sector de Mendihuaca representó una afectación significativa en la estructura social, económica y comunitaria del área de influencia directa e indirecta, al interrumpir la conectividad entre los Departamentos del Magdalena y la Guajira, limitó el acceso a servicios básicos y limitó la dinámica productiva y de integración social de la población. En este contexto, el enlace del componente social en el proyecto de atención a la emergencia del puente es y fue fundamental para garantizar que el proceso responda de manera integral a las necesidades y características de la comunidad afectada.
La intervención desde el componente Social atiende la necesidad de promover la participación de la comunidad en las diferentes fases de la atención; diagnóstico, planificación, ejecución y seguimiento, asegurando que las decisiones adoptadas sean pertinentes, incluyentes y sostenibles. Siendo estas socializadas a las partes interesadas en la intervención. Asimismo, permitió identificar y priorizar las necesidades de grupos poblacionales vulnerables, evitando y/o mitigando la agudización de las brechas sociales que se pudieran presentar en el territorio.
La reconstrucción del puente no debe entenderse únicamente como una obra de infraestructura, sino como una oportunidad para fortalecer el tejido social, dinamizar la economía local y restablecer las relaciones comunitarias afectadas por la emergencia. En este sentido, el componente social contribuyó a:
a. Garantizar procesos participativos y de concertación con la comunidad.
b. Fortalecer la organización comunitaria y los liderazgos locales.
c. Promover la equidad en el acceso a los beneficios derivados del proyecto.
d. Generar confianza entre la comunidad y las instituciones responsables.
e. Impulsar la reactivación económica local mediante la vinculación de mano de obra y proveedores del territorio.
En consecuencia, el componente social es un eje transversal indispensable en la atención a la emergencia del puente en Mendihuaca, ya que asegura que, la intervención no solo restablezca la infraestructura física, sino que también contribuya al bienestar colectivo y el desarrollo sostenible de la comunidad.

2. JUSTIFICACIÓN AMBIENTAL
Durante la temporada de lluvias asociada a un frente frío el pasado 03 de febrero que impactó la región Caribe colombiana, se presentaron precipitaciones intensas, incremento en los caudales hídricos y fenómenos de socavación, los cuales ocasionaron daños significativos en la infraestructura del puente y sus accesos. Estas condiciones derivaron que se creara un pedraplén y que se demoliera el puente de Mendihuaca, lo cual va a generar residuos de construcción y demolición producto de las actividades de remoción de material colapsado, demolición de estructuras comprometidas y adecuación del terreno para las labores de rehabilitación.
Por lo anterior la gobernación del Magdalena expidió un Decreto de emergencia cuyo número es el 197 del 5 de febrero del año en curso, "por medio del cual se declara la situación de calamidad pública ante la ocurrencia de eventos por el frente frio, la variabilidad climática y demás fenómenos amenazantes que afecten los municipios del departamento del Magdalena y se dictan otras disposiciones".
En este contexto, se requiere una ocupación del cauce del Río, para lo cual se requiere tramitar un permiso ambiental ante la autoridad ambiental del Magdalena, con el fin de garantizar el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente en Colombia, sino también para prevenir impactos negativos adicionales sobre el entorno, tales como la contaminación del suelo, afectación de cuerpos de agua y deterioro paisajístico.
Para atender la emergencia a la altura del Puente del Río Mendihuaca se deben realizar varias gestiones que en un inicio del contrato no se encontraban contempladas y que son adicionales a lo contratado inicialmente, las actividades son las siguientes:
1. Actualización del PAGA: El PAGA inicialmente fue diseñado para atender el objeto del contrato que es MANTENIMIENTO DE PUENTES UBICADOS EN LA TRANSVERSAL DEL CARIBE, SECTOR SANTA MARTA – PARAGUACHON (RUTAS 9008, 9009 Y 9010), EN LOS DEPARTAMENTOS DEL MAGDALENA Y GUAJIRA, INCLUYE EL MANTENIMIENTO DEL PUENTE PARAGUACHON UBICADO EN EL PR 87+302 DE LA VIA 9010 RIOHACHA – PARAGUACHON EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA, mas no se debía incluir el punto de emergencia que se ha venido mencionando.
2. Obtención de permisos ambientales: Debido a la intervención y construcción del pedraplén con el fin de restablecer la comunicación entre los departamentos del Magdalena y Guajira, a la demolición del puente antiguo y construcción de vigas, se es necesario tramitar o solicitar un permiso de ocupación de cauce.
3. Estudio hidráulico: Se deben realizar los estudio hidráulico e hidrológico en la cuenca de estructuras clasificadas como criticas, como insumo para solicitar el permiso de ocupación de cauce.
4. Inventario Forestal: Si debido a nuevas obras o por solicitud de la autoridad ambiental o la interventoría, se es necesario realizar alguna tala se debe realizar un inventario forestal.
5. Manejo de RCD: Debido a la demolición del puente se presupuesta una generación de mayor cantidad de RCD, el cual supera las cantidades iniciales y debido a que se debe realizar la actividad en el lecho del río se realizó un Plan de Manejo de RCD, el cual define todas las medidas ambientales que se requieren para realizar la demolición, controlando los impactos en el medio ambiente.
6. Capacitación: Se ha capacitado al personal de obra sobre manejo de RCD, Sistema de Gestión Ambiental, manejo de residuos.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS **PROCESO MISIONAL EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE** **MANUAL DE INTERVENTORÍA OBRA PÚBLICA** **SOLICITUD DE ADICIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O PRÓRROGA CONTRATO DE OBRA**	CÓDIGO	MEPI-MN1-IN-12-FR-1
		VERSIÓN	1
		PÁGINA	

FECHA	**8/05/2026** (Día / Mes / Año)

OTRAS JUSTIFICACIONES QUE AMERITEN LA SOLICITUD DE ADICIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O PRÓRROGA: (Si aplica)

OTROS DOCUMENTOS QUE SOPORTAN LA SOLICITUD: (Si aplica)

•Solicitud de prórroga por parte del contratista No. TC-077-2026.
•Concepto de interventoría a solicitud de prórroga del contrato No. 1798 de 2025.
•Formato MEPI-MN1-IN-12-FR-1 Solicitud de adición y/o modificación y/o prórroga contrato de obra.
•Formato MEPI-MN1-IN-6-FR-1 Programa de inversiones o reprogramación al programa de inversiones
•Formato MEPI-MN1-IN-15-FR-8 Informe Financiero y presupuestal del contrato de obra.
•Formato MEPI-MN1-IN-15-FR-12 Seguimiento garantías y seguros contrato de obra.
•Formato MMEPI-MN1-IN-15-FR-10 Estado general del tiempo.

Notas:

1. Para el caso de adición se deben anexar el proyecto de: Acta de Modificación, Reprogramación al Programa de Inversiones y Programa de Obra actualizado, documentos que deben ser firmados por el Contratista y el Interventor.

2. Para el caso de prórroga, se deben anexar el proyecto de Reprogramación al Programa de Inversiones y el Programa de Obra actualizado, documentos que deben ser firmados por el Contratista y el Interventor.

3. Es responsabilidad de la Interventoría presentar las justificaciones técnica, jurídica, financiera, presupuestal, ambiental, social, predial, sostenibilidad y otros según el caso que respalden la solicitud de adición y/o prórroga y/o modificación, las cuales serán presentadas ante el Comité de Contratación del INVIAS.

4. Cuando se trate de contrato adicional en valor, la justificación debe contener la distribución de los recursos a adicionar entre las actividades pactadas en el contrato (obra básica, ajustes, provisiones si es del caso, etc., indicando el valor correspondiente al IVA). Es responsabilidad del Contratista y del Interventor garantizar que la distribución de recursos propuesta con la adición solicitada cubra todas las actividades requeridas.

5. La justificación presentada por la Interventoría debe tener en cuenta: las cláusulas contractuales, el pliego de condiciones y la matriz de riesgos del contrato de obra.

Firma
Nombre: ENOC HERNANDEZ CONTRERAS
Representante Legal o Apoderado
Contratista
Matrícula Profesional No.: 13228-437050 BLV

Firma
Nombre: ABRAHAM ANTONIO PALACIO AMADO
Representante Legal o Apoderado
Interventoría
Matrícula Profesional No.: 25202-16180 CND

Vo.Bo.Firma
Nombre: FABIAN ARANGO PINEDA
Supervisor del Contrato de Interventoría
Matrícula Profesional No.: 13202-097750 BLV

Vo.Bo.Firma
Nombre: FABIAN ARANGO PINEDA
Director Territorial
Matrícula Profesional No.: 13202-097750 BLV

Vo.Bo.Firma
Nombre: JULIAN RICARDO NEVARES GARZON
Gestor Técnico de Proyecto

Vo.Bo.Firma
Nombre: MICHEL TATIANA PAEZ
Abogado Unidad Ejecutora

Firma:
Nombre:
Titular Gerencia:
Matrícula Profesional No.:

Firma
Nombre: CARLOS ANDRÉS MENDOZA RONDÓN
Jefe Unidad Ejecutora
Matrícula Profesional No.: 68202-092436 STD

Original: Archivo de Gestión del INVIAS.
Copias: Unidad Ejecutora, Contratista, Interventor, Dirección Territorial y Subdirección de Sostenibilidad.