

O- 171-QUI-1186-26

Medellín, 13 de Febrero 2026

Señores

CONSORCIO CORDILLERA OCCIDENTAL
Atn: Ing. LUIS MAURICIO ALVARADO TORRES
Director de Interventoría
director@cordilleraoccidental.com
interventoria@cordilleraoccidental.com
Calle 93 No 14 – 71 Oficina 301
Bogotá D.C. – Colombia
Tel. 601 – 6223809

171QUI

REFERENCIA: CONTRATO DE OBRA PÚBLICA NO. 4303-2024

Objeto: MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS, GESTIÓN PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CARRETERA MEDELLIN - QUIBDÓ EN LOS DEPARTAMENTOS DEL CHOCÓ Y ANTIOQUIA.

Asunto: Solicitud de Prorroga No. 1 contrato de Obra No. 4303 del 2024

Respetado Ingeniero Alvarado,

En cumplimiento de las obligaciones contractuales establecidas, este Consorcio solicita a la interventoría avalar y dar trámite a la prórroga No.1 del Contrato de Obra No. 4303 de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2026, conforme a las justificaciones que se exponen a continuación:

La solicitud de prórroga por cinco (5) meses al plazo de ejecución del Contrato de Obra 4303 de 2024 se fundamenta en circunstancias extraordinarias, ajenas a la responsabilidad del Contratista y del INVIAS, que han impactado de manera sustancial el normal desarrollo del proyecto en la vía Quibdó–Medellín.

Desde el inicio del contrato (21 de noviembre de 2024) hasta el 10 de febrero de 2026, se han registrado 64 eventos derivados de factores sociales, de orden público y ambientales,

incluyendo conflictos con comunidades, gremios de transportadores, actores al margen de la ley y terceros no identificados, así como emergencias ocasionadas por fenómenos naturales de alta magnitud. Estas situaciones han generado suspensiones totales y parciales de actividades que suman 178 días de afectación, equivalentes aproximadamente al 42% del plazo contractual transcurrido. Las intensas precipitaciones han provocado cierres viales, deslizamientos y emergencias que han impedido la movilización de personal, maquinaria e insumos. Entre los eventos más relevantes se encuentran los deslizamientos registrados en el sector La Chuchita (Pr36_R6003) y en el Pr69+0850_R6002, asociados a procesos de deforestación y saturación del suelo en laderas adyacentes a la vía.

Adicionalmente, los bloqueos reiterados han afectado la dinámica operativa del proyecto, el suministro de materiales y el rendimiento de los frentes de trabajo, generando alteraciones significativas en la programación y en el avance físico de las obras.

En consideración a la magnitud, frecuencia y continuidad de estos eventos, así como al tiempo efectivamente perdido, la ampliación del plazo contractual por cinco (5) meses resulta necesaria y razonable para garantizar la culminación adecuada de las obras, bajo condiciones técnicas y de seguridad apropiadas, sin comprometer la calidad ni el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Contenido

2.	JUSTIFICACIÓN TÉCNICA	3
3.	CRONOGRAMA	23
4.	JUSTIFICACIÓN FINANCIERA	24
5.	JUSTIFICACIÓN A SOLICITUD DE PRÓRROGA AL PLAZO DE EJECUCIÓN	24
6.	JUSTIFICACIÓN JURIDICA	44
7.	JUSTIFICACION CLIMATICA.....	45
8.	JUSTIFICACION DE ALCANCE SST	50
9.	JUSTIFICACION ECONOMICA	50
10.	JUSTIFICACIÓN AMBIENTAL.....	51
11.	JUSTIFICACIÓN PREDIAL	51
12.	JUSTIFICACIÓN DE SOSTENIBILIDAD	51

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

El 13 de noviembre de 2024 el Consorcio Conexión Medellín - Quibdó suscribió el Contrato de Obra No. 4303 de 2024 cuyo objeto es: **"MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS, GESTION PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CARRETERA MEDELLÍN - QUIBDÓ EN LOS DEPARTAMENTOS DEL CHOCÓ Y ANTIOQUIA"**. El 21 de noviembre de 2024 se recibió la Orden de Inicio por parte de la Entidad Contratante (Instituto Nacional de Vías) . Se recalca y se resalta el compromiso vigente del Gobierno Nacional de finalizar la construcción de esta importante vía que une estratégicamente a una parte de la Región del Pacífico con el centro del País, para lo cual se han destinado importantes y notables recursos del Presupuesto Nacional, atendiendo los requerimientos y solicitudes constantes de la sociedad y de la comunidad de la zona de influencia de este corredor.

El Objeto y el Alcance del citado Contrato de Obra establece intervenciones básicas de pavimentación en sectores / tramos denominados "*broches*" faltantes, luego de la ejecución de varios contratos anteriores desde el año 2008 hasta el año 2024; estos trabajos, actividades y labores incluye la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y sus correspondientes obras complementarias de drenaje, contención y Seguridad Vial.

Atendiendo lo establecido en el Objeto del citado Contrato de Obra 4303 de 2024, el Contratista también debe atender los denominados "*Sitios Críticos*", que son el resultado o la consecuencia de varias situaciones particulares, entre las cuales se destacan o se mencionan las más relevantes: **a)** en contratos de obra anteriores, el Alcance se ha limitado a la construcción de la estructura del pavimento y de algunas obras complementarias básicas / mínimas de contención, drenaje y Seguridad Vial, sin tener en cuenta las posibles inversiones económicas que debían destinarse para la construcción de obras de mitigación y de estabilización de taludes resultantes de la explanación, en algunos casos, y de laderas adyacentes a la Zona del Derecho de Vía aquejadas por fenómenos de inestabilidad no dependientes del avance y ejecución de las obras propias de la nueva infraestructura vial y la deforestación indiscriminada en extensas áreas que en su conjunto logran llegar con sus consecuencias hasta la zona en la cual se encuentra emplazada la carretera, **b)** tal como ya se ha mencionado, los errores o las decisiones incongruentes en el uso del suelo por parte de los propietarios o de los tenedores de predios o los invasores de algunos otros terrenos, originan emergencias, deterioros, daños y delicados perjuicios ambientales que se reflejan en áreas, zonas y lugares con difíciles condiciones de inestabilidad, cuya atención y solución exceden la territorialidad y el alcance de recursos del Instituto Nacional de Vías, lo cual sí debería ser prevenido y atendido por los Municipios que son la Autoridad Local o Regional; algunas de las consecuencias de estas omisiones y acciones se encuentran actualmente en la Zona del Derecho de Vía que implica la atención y solución frecuente y permanente de deslaves, escurrimientos y Deslizamientos que afectan la operación de la carretera y notoriamente van en contra del Mantenimiento y Preservación Permanentes de la Seguridad Vial en la carretera Quibdó a Medellín, **c)** en asociación con el literal anterior, se encuentran las labores y acciones que ejecutan algunas empresas de Servicios Públicos, que por tratar de mantener sus redes y sus infraestructuras, efectúan talas, podas, cortes, excavaciones y similares que afectan las partes altas de las laderas y finalizan con la creación de sitios o zonas de erosión y de inestabilidad porque no se tiene en cuenta que debe ejecutarse trabajos, actividades, labores y pequeñas obras para el manejo del agua existente y que brota en las laderas intervenidas con la instalación y permanencia de redes de servicios públicos; los represamientos del agua de escorrentía en las partes altas de las laderas originan los fenómenos de inestabilidad ya mencionados.

La planificación, programación, ejecución y avance de los trabajos de estabilización de los taludes en la Zona del Derecho de Vía requieren de etapas para el logro del fin o del objetivo, lo que se refleja en los tiempos / plazos que deben cumplirse para cada caso en particular, de tal manera que el final de la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera corresponda al cierre de una intervención global en un sector que debe entrar en operación segura, cómoda y estable para todos los usuarios.

A lo anteriormente explicado debe sumarse la posible Gestión Predial que debe ejecutarse actualmente para la autorización de intervención en un determinado sector / tramo o lugar; se utiliza el término “*posible*” debido a que existen situaciones que determinan drásticamente el inicio, el avance y la terminación de esta gestión: a) desde la ejecución de contratos de obra anteriores se tienen pasivos prediales que no han podido solucionarse por diversas causas, tal como la demora en los trámites en las dependencias del Estado que atienden estos temas, b) solicitudes y requerimientos de reconocimiento de mejoras y de propiedades en predios que no pertenecen legalmente a los solicitantes, c) la notable informalidad de propietarios que no han legalizado la posesión de sus tierras, d) la invasión de terrenos por parte de comunidades indígenas, por fuera de los Resguardos que el Estado Colombiano les ha reconocido hasta la fecha de inicio de ejecución del Contrato de Obra 4303 de 2024. Son muchos más temas los que causan traumatismos, demoras, pérdidas y conflictos en este aspecto predial, pero solamente se refieren los más frecuentes y relevantes.

El Consorcio Conexión Medellín - Quibdó ha estado dando cumplimiento a lo pactado con el Instituto Nacional de Vías en materia de Atención de Todas las Emergencias que se han presentado en la vía a cargo del Contrato de Obra 4303 de 2024. Esta Atención ha causado que deba destinarse tiempo y logística para mantener la operación y funcionamiento de la carretera con el consecuente Mantenimiento y Preservación de la Seguridad Vial, por lo cual ha debido cesar la ejecución de trabajos, actividades y labores en algunos frentes de obra para llevar los equipos, personal y maquinaria para cumplir con la Atención de la Emergencia. En este aparte se recalca que el Contratista permanentemente desde el inicio de ejecución del Contrato de Obra ha dispuesto en campo el equipo y maquinaria mínimos requeridos y pactados con la Entidad Contratante y adicionalmente ha dispuesto y ha usado otros equipos y máquinas para mejorar rendimientos y solucionar lo relacionado con la emergencia particular en el menor tiempo posible.

En el cuadro que se incluye en este documento, se relaciona el resumen de algunas de las emergencias que se han atendido, partiendo desde las más sencillas hasta las más notables y representativas que aún se están monitoreando, atendiendo y solucionando parcialmente con la ejecución de algunas obras de mitigación, prevención y que propenden por el Mantenimiento y Preservación de la Seguridad Vial, además de la Defensa y Conservación del Patrimonio e Infraestructura Vial del Estado.

En lo que se refiere a la atención y solución de problemáticas de origen social, la ejecución del Contrato de Obra 4303 de 2024 se ha visto notablemente afectada por los permanentes conflictos generados principalmente por las Comunidades Indígenas asentadas en algunas zonas de influencia del corredor vial a cargo, las cuales apelan a diferentes alternativas de bloqueo, interposición, entorpecimiento, amenazas y barreras para evitar que el Contratista pueda ejecutar a diario sus trabajos, actividades y labores. Un común denominador de la actuación de las comunidades indígenas han sido las “*vías de hecho*”, llegando incluso a la retención de Colaboradores del Contratista y la invasión irregular de oficinas y campamentos, entre otros atropellos.

En este documento no se detallan el trasfondo y las causas y motivos de estas situaciones irregulares con estas comunidades indígenas, pero se deja constancia que oportuna y claramente al INVIAS se le ha mantenido informado acerca de todo lo que ocurre en terreno.

De igual manera se han presentado algunos otros inconvenientes por cierres y bloqueos realizados por otras comunidades de la zona (diferentes a las indígenas) que se quejan o protestan por diversos temas no relacionados con la ejecución de este proyecto o con el INVIAS.

Como es conocido ampliamente a nivel nacional, grupos al margen de la ley también declaran “*días de paro*” y pues obviamente por cuestiones de seguridad no se puede laborar en ninguna actividad en campo.

Los inconvenientes, problemas, riesgos, amenazas, cierres y demás situaciones anómalas descritas hasta este punto, ocasionan que se tengan condiciones muy adversas para la ejecución normal del contrato de obra, lo cual se refleja no solamente en la fecha del evento sino en días posteriores y en características específicas de:

- **La constante reprogramación diaria de actividades.**
- **El retiro y el posterior reingreso de personal a los frentes de trabajo.**
- **El traslado de maquinaria y equipos entre sectores habilitados.**
- **La pérdida de continuidad en las secuencias constructivas.**
- **La imposibilidad de sostener cuadrillas en condiciones productivas.**
- **La apertura y cierre reiterado de frentes de trabajo según las condiciones del momento.**

Debe tenerse en cuenta que aún en los días sin un cierre o bloqueo de la vía, los rendimientos de obra han sido inferiores a los previstos debido a condiciones operativas inestables y logísticamente restrictivas, causadas por el cúmulo de inconvenientes que se suscitan por los diversos motivos expuestos.

Todas las situaciones descritas obviamente también afectan muy especialmente a todos los Proveedores de Bienes y Servicios contratados para la ejecución de actividades, trabajos y labores de obras especializadas, cuya operación y rendimientos depende de frentes continuos y estables de trabajo. La intermitencia, los cierres recurrentes y las restricciones de acceso a los sitios de trabajo han generado bajos niveles de productividad, impactando de manera significativa su estructura de costos, pues deben mantener personal, equipos y logística sin poder operar con normalidad.

Las condiciones de orden público, los cierres del corredor vial y las emergencias presentadas a lo largo del proyecto no solo han afectado la ejecución directa de actividades en puntos específicos, sino que han generado limitaciones permanentes en la movilidad logística necesaria para la ejecución del contrato de obra.

La ejecución de las actividades requiere el traslado continuo de:

- **Personal operativo y técnico entre sectores.**
- **Maquinaria y equipos especializados según la programación de frentes.**
- **Insumos, materiales, combustibles y herramientas necesarias para la ejecución.**
- **Apoyo logístico y de supervisión a lo largo del corredor.**

Hasta la fecha presente se tiene el siguiente avance y estado general de ejecución de los frentes de obra programados:

Sector Olaya (Pr43+0692 - Pr44+0192 R6002): En este lugar se ejecuta la intervención relacionada con la Estabilización de la ladera izquierda, que incluye la conformación con terrazas y taludes recubiertos con vegetación y geomanto, construcción de obras de drenaje menor, instalación de drenes horizontales y anclajes activos. Financieramente se tiene un avance de ejecución del 54%.



Sector Toldas (Pr44+0557 - Pr45+0098 R6002): Financieramente se tiene estimado un avance del 67%. La intervención corresponde a la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y sus correspondientes obras complementarias de drenaje, contención y Seguridad Vial; además se está trabajando en la instalación de dispositivos de contención (malla con pernos anclados) que ayuden a prevenir la caída de material desde la parte alta de la ladera rocosa.



Sector El Barbudo (Pr55+0790 / 0970 R6002): se tiene concluida la construcción (100%) de la nueva estructura del pavimento de la carretera y las obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial.



Sector El Doce A - Consuelo Bajo (Pr58+0860 - 59+0096 R6002): se tiene concluida la construcción (100%) de la nueva estructura del pavimento de la carretera y las obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial. Está pendiente por ejecutarse la intervención sobre los taludes circundantes para procurar y obtener su estabilidad; estas labores y trabajos no están priorizados dentro del Alcance del Contrato de Obra 4303 de 2024.



Sector El Doce B (Pr60+0362 - Pr61+0064 R6002): la intervención corresponde a la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial. Financieramente se tiene un avance del 16%.



Sector El Piñón (Pr66+0062 / 0621 R6002): la intervención por ejecutar corresponde a la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y sus obras complementarias de contención, drenajes y Seguridad Vial. Se

Calle 26 #38 - 26 Edificio Bio 26 - 833

Tel. (604) 444 0012 conexionmedellinquibdo@gmail.com

Medellín - Antioquia - Colombia

tiene un estimado un avance financiero del 30%. Ya se tienen pavimentados 200 metros lineales y se está trabajando en explanación y estabilización de los taludes resultantes.



Construcción del nuevo Puente 9 (Pr70+0080 R6002): se está trabajando en la cimentación de los dos estribos.



Construcción nuevo Puente 8 (Pr71+0260 R6002): se tiene avanzada en un 70% la construcción de los pilotes para

Calle 26 #38 - 26 Edificio Bio 26 - 833

Tel. (604) 444 0012 conexionmedellinquibdo@gmail.com

Medellín - Antioquia - Colombia

la cimentación del estribo uno (entrada); en el estribo dos (salida) se tiene iniciada la excavación para los pilotes de cimentación. Se inició la elaboración de las vigas metálicas en taller.

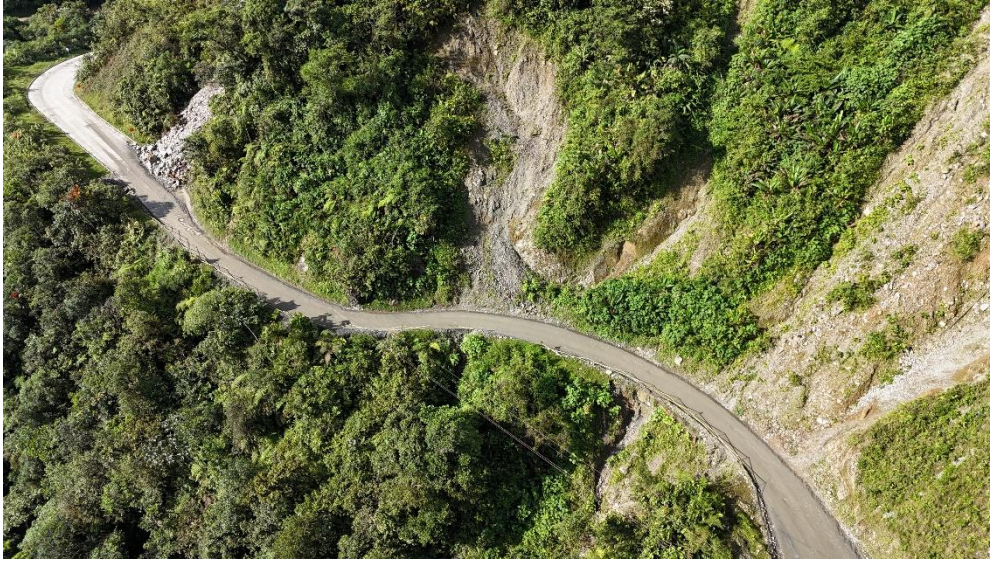


Sector Talasa (Pr71+0187 - Pr73+0054 R6002): la intervención en este importante sector consiste en la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y las obras complementarias de drenaje, contención y Seguridad Vial; se ejecuta la estabilización de los taludes resultantes de la correspondiente explanación. Se estima un avance financiero del 7.2%.





Sector La Asquerosa (Pr73+0193 / 0369 R6002): la intervención por ejecutar consiste en la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y de sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial. También debe ejecutarse la estabilización y protección de los taludes resultantes de la explanación. Hasta la fecha presente la Comunidad Indígena del Resguardo El Fiera no ha permitido iniciar la intervención y tampoco se ha podido ejecutar la conformación, mantenimiento y preservación de la capa de rodadura existente en afirmado.



Pr73+0500: en este lugar se está concluyendo la intervención para estabilizar los taludes de la margen izquierda con la instalación de drenes horizontales, anclajes activos, siembra y protección con geomanto. Se estima en 90% el avance financiero de la ejecución.



Sector Miras (Pr74+0561 / 0976 R6002): la intervención por ejecutar consiste en la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y de sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial. Hasta la fecha presente la Comunidad Indígena del Resguardo El Fiera no ha permitido iniciar la intervención y tampoco se ha podido ejecutar la conformación, mantenimiento y preservación de la capa de rodadura existente en afirmado y la construcción de PUENTE 6.



Sector El Fiera (Pr75+0266 / 0493 R6002): se ha concluido la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y sus obras complementarias de drenaje, contención y Seguridad Vial. Está pendiente por ejecutarse la intervención sobre los taludes circundantes / aledaños para obtener su estabilidad.



Sector El Fiera (Pr76+0290 / 0473 R6002): la intervención por ejecutar consiste en la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y de sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial. Hasta la fecha presente la Comunidad Indígena del Resguardo El Fiera no ha permitido iniciar la intervención y tampoco se ha podido ejecutar la conformación, mantenimiento y preservación de la capa de rodadura existente en afirmado y la construcción de Puente 5.



Sector El Fiera (Pr77+0042 / 0333 R6002): la intervención por ejecutar consiste en la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y de sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial. Hasta la fecha presente la Comunidad Indígena del Resguardo El Fiera no ha permitido iniciar la intervención y tampoco se ha podido ejecutar la conformación, mantenimiento y preservación de la capa de rodadura existente en afirmado.



Sector Eborro (Pr77+0743 / 0897 R6002): la intervención por ejecutar consiste en la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y de sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial. Hasta la fecha presente la Comunidad Indígena del Resguardo El Fiera no ha permitido iniciar la intervención y tampoco se ha podido ejecutar la conformación, mantenimiento y preservación de la capa de rodadura existente en afirmado y la construcción de Puente 4.



Sector La Torre (Pr78+0569 / 0762 R6002): este sector se encuentra por fuera de los límites establecidos para el Resguardo El Fiera, pero éste no ha permitido iniciar la intervención y tampoco se ha podido ejecutar la conformación, mantenimiento y preservación de la capa de rodadura existente en afirmado. La Intervención por ejecutar consiste en la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y de sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial. También debe ejecutarse la estabilización y protección de los taludes resultantes de la explanación.



Construcción del nuevo Puente 3 (Pr79+0900 R6003): se tiene iniciada la construcción de los pilotes para la cimentación en los dos estribos.



Pr96+0495 – Pr97+0090 R6002: en este sector la intervención consiste en la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y de sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial; en el Alcance del Contrato de Obra 4303 de 2024 no se incluye la estabilización de las laderas circundantes. Sector no iniciado por exceder ampliamente el costo estimado para la estabilización de taludes y laderas según los estudios y diseños recibidos del Contrato de Interventoría 1456 de 2017.



Pr98+0750 / 0835 R6002: se tiene un avance de ejecución financiera del 90%. Se ha concluido la construcción de la nueva estructura del pavimento y las obras complementarias de drenaje; falta por terminar la construcción de una obra de contención y de Seguridad Vial. Está pendiente por ejecutarse la intervención sobre los taludes circundantes para obtener su estabilidad; estas labores y trabajos no están incluidos dentro del Alcance del Contrato de Obra 4303 de 2024.

Calle 26 #38 - 26 Edificio Bio 26 - 833

Tel. (604) 444 0012 conexionmedellinquibdo@gmail.com

Medellín - Antioquia - Colombia



Sector Habita (Pr99+0217 / 0445 R6002): en este sector la intervención consiste en la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y de sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial. En el Alcance del Contrato de Obra 4303 de 2024 no se incluye la construcción del nuevo Puente sobre el Río Habita que evidentemente requiere un reemplazo prioritario y urgente. Dado que no está incluido el nuevo puente en mención dentro del presupuesto por ejecutar, no ha sido posible definir el ajuste al trazado geométrico que debe realizarse para los trabajos de construcción de la nueva estructura del pavimento.



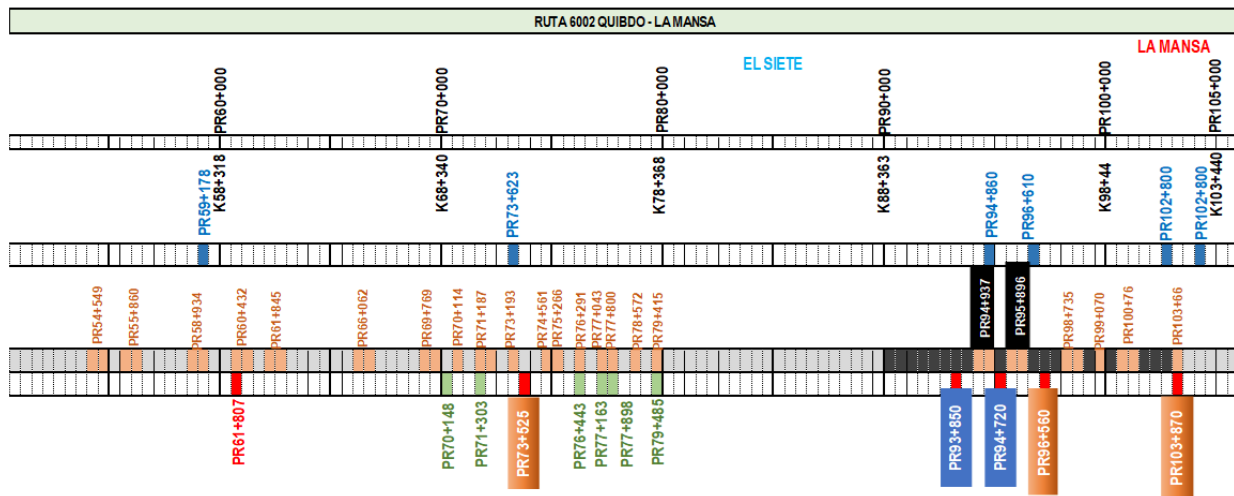
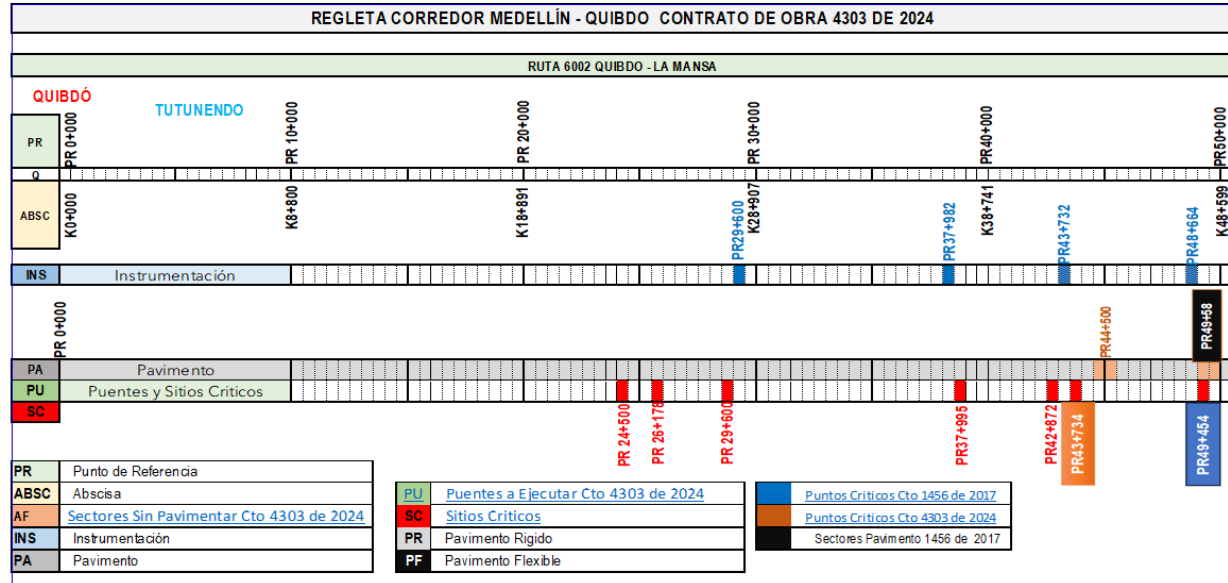
Pr100+0715 - Pr101+0009 R6002: se tiene concluida la construcción (100%) de la nueva estructura del pavimento y las obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial.

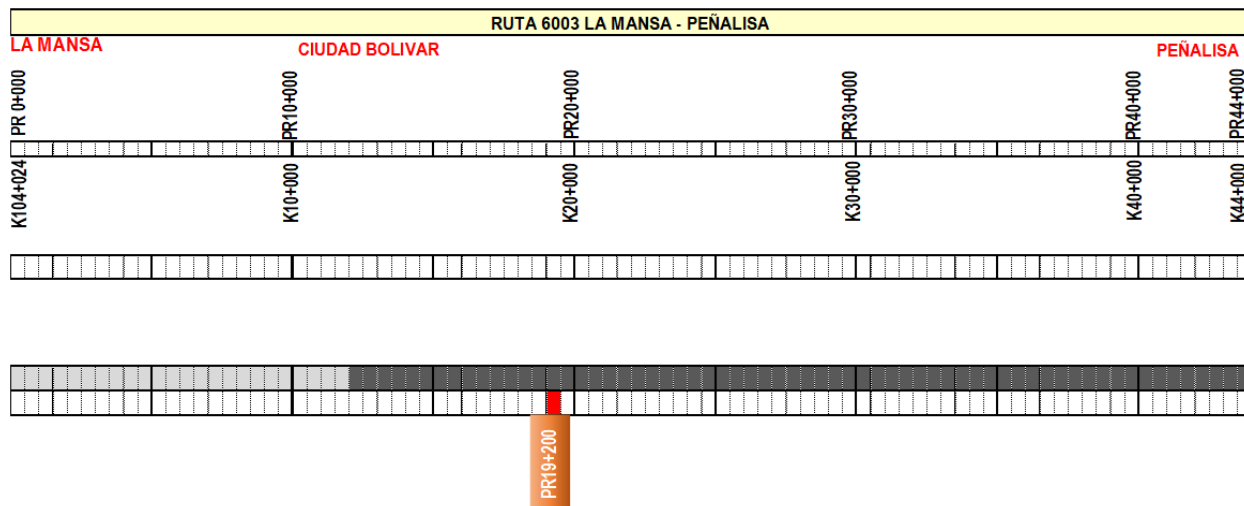


Pr103+0866 - Pr104+0012 R6002: se estima un avance financiero del 95%. Se está concluyendo la construcción de la nueva estructura del pavimento de la carretera y sus obras complementarias de contención, drenaje y Seguridad Vial (avance 90%); también se está trabajando para concluir la construcción de las obras de drenaje menor en la ladera izquierda que ha sido intervenida para su estabilización con la instalación de anclajes activos, siembra de especie no nativa e instalación de geomanto de protección. En ladera derecha se han instalado drenes horizontales y se ha realizado siembra de especie vegetal.



REGLETA





Dado que las condiciones adversas, los problemas y los inconvenientes mencionados en este documento han seguido en aumento en los 446 días transcurridos desde el 21 de noviembre de 2024, no han cambiado de manera significativa, y no ha podido aún darse una solución adecuada y definitiva, por lo cual es altamente probable que continúen presentándose interrupciones / cierres / bloqueos similares en los próximos meses.

MAQUINARIA AMARILLA	
FRENTE	REFERENCIA
TALASA	C12 CARGADOR DEVELON
	CAT320D JP
	320EXPLASUR
	CAT320 E25
	N09 NIVELADORA LONKING
	R10 VIBRO
	CAT320 EXPLASUR
ZODME TALASA	BULLDOZER D6N EXPLASUR
	B05 BULLDOZER D6N
PLANTA	C09 CARGADOR JOHN DEERE
ZODME 98	E07 Komatsu PC 300
ZODME HISPANIA	B07 BULLDOZER D6T
EL 12	E21 KOMATSU PC 300
	RE2 RETROCARGADOR
OLAYA 2	B03 BULLDOZER D6
	E20 CAT336

	E23 DEVELON225
ZODME OLAYA	Bulldozer CAT D5-MXL
PIÑON	E12 CAT320
	E24 DEVELON225
TOLDAS	NIVELADORA CAT140 N09
	VIBROCOMPACTADOR R18
ASQUEROSA	PAJARITA KOMATSU R 06
	CAT312C JP
EL 11	CAT 320

MAQUINARIA PERFORACION	
FRENTE	REFERENCIA
TALASA	* PERFORADORA DE ORUGAS 140YF#6
	* COMPRESOR DE AIRE KAISHAN #2
	* PERFORADORA DE ORUGAS RCF150Q#4
	* COMPRESOR DE AIRE ATLAS 350
OLAYA 2	* PERFORADORA DE ORUGAS 168#17
	* COMPRESOR DE AIRE KAISHAN #16
	* PERFORADORA DE ORUGAS 180#01
	* COMPRESOR DE AIRE KAISHAN #09
PIÑON	* PERFORADORA DE ORUGAS 140YF#19
	* COMPRESOR DE AIRE KAISHAN #11
	* PERFORADORA DE ORUGAS 140YF#02
	* COMPRESOR DE AIRE KAISHAN #06
	* COMPRESOR DE AIRE KAISHAN #04
TOLDAS	* CANASTA DE PERFORACIÓN LUGON
	* COMPRESOR DE AIRE ATLAS 350
	* CANASTA ROTOPERCUROR
	* COMPRESOR DE AIRE ATLAS 750
	* PERFORADORA DE ORUGAS D850#10
	* COMPRESOR DE AIRE KAISHAN #15
	CANASTA DE PERFORACION
	COMPRESOR #1
	CANASTA A
	COMPRESOR A
	UNIDAD A
	CANASTA B
	COMPRESOR B
	UNIDAD B

PERSONAL CONTRATO 4303 OBRA 171QUI

En los diferentes frentes de trabajo se ha dispuesto de manera permanente un número significativo de equipos de maquinaria amarilla, equipos especializados de perforación, transporte y apoyo, junto con personal técnico, operativo y de supervisión suficiente para atender simultáneamente las actividades programadas a lo largo del corredor. La operación se ha desarrollado extendiendo jornadas laborales, incluyendo trabajo en dominicales y festivos, con el propósito de aprovechar al máximo los periodos en los que las condiciones del entorno permiten intervenir. Este despliegue continuo de recursos evidencia que el contratista ha realizado todos los esfuerzos operativos y logísticos posibles para alcanzar los mejores rendimientos que permiten las condiciones reales de la zona, aun cuando estas se han visto limitadas por factores externos que escapan a su control.

El análisis de las afectaciones del contrato muestra que los cierres y restricciones en el corredor vial no han sido hechos aislados, sino que responden a una dinámica territorial recurrente vinculada principalmente a comunidades indígenas, situaciones de orden público, paros gremiales y emergencias geotécnicas.

Dado que estas condiciones no han cambiado de manera significativa, es previsible que continúen presentándose interrupciones similares en los próximos meses. Por ello, la solicitud de prórroga busca ajustar el plazo contractual a la realidad operativa del territorio y permitir una planificación más realista de la obra.

CRONOGRAMA

GRANDES PARTIDAS DE PAGO (GPP)	VALOR OBRA POR EJECUTAR	FRENTE DE OBRA	MESES POR EJECUTAR				
			ago-26	sep-26	oct-26	nov-26	dic-26
EXPLANACIONES	\$ 2.395.977,08	OLAYA					
		TOLDAS					
		12B					
		PIÑON					
		PUENTE 9					
		TALASA					
		PUENTE 3					
		HABITA					
BASES SUBBASES Y AFIRMADOS	\$ 2.531.500,72	CHUCHITA					
		OLAYA					
		TOLDAS					
		12B					
		PIÑON					
		PUENTE 9					
		TALASA					
		PUENTE 3					
PAVIMENTOS	\$ 4.461.650,62	HABITA					
		CHUCHITA					
		OLAYA					
		TOLDAS					
		12B					
		PIÑON					
		PUENTE 9					
		TALASA					
ESTRUCTURAS Y DRENAJES	\$ 14.386.975,48	PUENTE 3					
		HABITA					
		CHUCHITA					
		OLAYA					
		TOLDAS					
		12B					
		PIÑON					
		PUENTE 9					
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD	\$ 838.192,92	TALASA					
		PUENTE 3					
		HABITA					
		CHUCHITA					
		OLAYA					
		TOLDAS					
		12B					
		PIÑON					
OBRAS VARIAS	\$ 988.256,45	PUENTE 9					
		TALASA					
		PUENTE 3					
		HABITA					
		CHUCHITA					
		OLAYA					
		TOLDAS					
		12B					
TRANSPORTES	\$ 1.258.753,58	PIÑON					
		PUENTE 9					
		TALASA					
		PUENTE 3					
		HABITA					
		CHUCHITA					
		OLAYA					
		TOLDAS					
SUBTOTAL	\$ 26.861.306,86		\$ 5.230.345,02	\$ 5.729.087,89	\$ 5.227.855,90	\$ 5.426.648,55	\$ 5.247.369,50
TOTAL	\$		26.861.306,86				

JUSTIFICACIÓN FINANCIERA

En el aspecto financiero se informa / establece que, con motivo de la solicitud de prórroga, el presupuesto asignado para la ejecución del Contrato de Obra 4303 de 2024 no sufre ninguna modificación, incluyendo que los ítems pactados hasta la fecha se mantienen sin ninguna variación y similar con las cantidades de obra planificadas hasta el momento con base en los respectivos estudios y diseños. Se presenta los requisitos correspondientes del Plan de Inversiones y el Programa de ejecución de las Obras.

Vigencia	Obra	Interventoría	Inversión Proyecto
2024	\$ 2.600.000.000,00	\$ 800.000.000,00	\$ 3,400,000,000
2025	\$ 77.599.331.758,00	\$ 8.000.000.000,00	\$ 85.599.331.758
2026	\$ 74.000.000.000,00	\$ 6.000.000.000,00	\$ 80,000,000,000
Total	\$ 154.199.331.758,00	\$ 14.800.000.000,00	\$168.999.331.758

JUSTIFICACIÓN A SOLICITUD DE PRÓRROGA AL PLAZO DE EJECUCIÓN

La justificación para solicitar una prórroga de cinco (5) meses al plazo de la ejecución del Contrato de Obra 4303 de 2024 se basa principalmente en dos aspectos fundamentales: a) Conflictos causados por comunidades, gremios de transportadores, grupos al margen de la ley y terceros no identificados, y b) Eventos naturales que han causado emergencias de gran magnitud por causas no imputables al desarrollo y ejecución de los trabajos contratados con el Instituto Nacional de Vías.

La ejecución oportuna de las obras en la vía Quibdó a Medellín se han visto significativamente afectada por factores ambientales, prediales, orden público y sociales, que no son imputables a las responsabilidades y deberes adquiridos por el Contratista en la suscripción del pacto contractual con el Estado. Desde el inicio de ejecución (21/11/2024) del presente proyecto hasta el 10 de febrero de 2026 se han registrado 64 eventos que generan suspensiones totales o parciales de ejecución de actividades, trabajos y labores, acumulando 178 días de afectaciones y pérdida de tiempo, lo que equivale aproximadamente al 42% del plazo contractual de 446 días que ha transcurrido hasta esta fecha.

Las fuertes precipitaciones ocurridas durante el periodo mencionado han ocasionado múltiples emergencias, incluyendo cierres parciales y totales de la vía, impidiendo el tránsito de personal, transportes de maquinaria e

Calle 26 #38 - 26 Edificio Bio 26 - 833

Tel. (604) 444 0012 conexionmedellinquibdo@gmail.com

Medellín - Antioquia - Colombia

insumos. En este aspecto, el Contratista es conocedor de las condiciones climáticas de la zona donde se ejecutan los trabajos y obras contratadas, pero resalta la variedad y la notoria causa por las cuales se han presentado las citadas emergencias.

Entre los eventos más críticos se destaca el deslizamiento de gran magnitud ocurrido en mayo 07 de 2025 en inmediaciones del sector conocido como La Chuchita en el Pr36_R6003, causado por la deforestación indiscriminada de la ladera derecha adyacente al Río San Juan que se ha deslizado por saturación del suelo, taponando parcialmente el cauce, la carretera Quibdó a Medellín y afectando la estabilidad de la ladera izquierda adyacente a la Zona del Derecho de Vía. A la fecha presente la Entidad Contratante ha autorizado la ejecución de algunas obras prioritarias de protección de la margen derecha de la carretera junto con obras de contención que permitan restituir el apoyo y confinamiento lateral para la banca de la vía afectada por el embate del Deslizamiento; también se ejecutan algunas obras de mitigación del riesgo y de prevención del deterioro de la ladera izquierda adyacente a la Zona del Derecho de Vía.

Otro de los eventos relevantes ocurridos durante el período en mención, se ha localizado en el Pr69+0850_R6002, en el cual se ha presentado el deslizamiento súbito de la ladera izquierda adyacente a la Zona del Derecho de Vía, causado entre otros motivos por la saturación del suelo residual por aguas provenientes desde la parte alta de la ladera, la cual ha sido deforestada indiscriminadamente por parte de comunidades indígenas sin identificar. Este evento causó tropiezos, inconvenientes y traumatismos para la operación normal de la carretera durante dos semanas. A la fecha presente aún se tiene serio riesgo para el Mantenimiento y Preservación de la Seguridad Vial debido a la inestabilidad de la ladera, situación peligrosa que no está asociada a intervenciones en ejecución y cuya solución y atención tampoco está dentro del Alcance del Contrato de Obra 4303 de 2024, puesto que al momento de suscribirse, este lugar no era considerado como crítico y solamente debía construirse la nueva estructura del pavimento de la carretera y sus obras complementarias de drenaje, contención y Seguridad Vial en el sector Pr69+0769 a Pr70+0055 de R6002.

En general, las acciones de hecho tomadas por comunidades indígenas, comunidades campesinas, grupos al margen de la ley y gremios de transportadores ha generado una importante afectación para la operación normal de la carretera y para alcanzar unos rendimientos aceptables en la ejecución de las obras programadas. Se reitera que aún se siguen presentando diariamente las vías de hecho por parte de distintos actores.

En el siguiente cuadro se resumen los eventos presentados y documentados sucedidos en este corredor vial, que han impactado directamente en la ejecución del Contrato de Obra 4303 de 2024, referente a: a) generan la suspensión de la ejecución de actividades, trabajos y labores en el sector afectado, b) afectación y pérdidas en los demás frentes de trabajo, c) alteración en la dinámica operativa del proyecto, d) se trunca el suministro de materiales, insumos, combustibles, maquinaria, equipos, e) se afecta notablemente el desplazamiento y movilidad del personal encargado de la ejecución del proyecto. Igualmente se han presentado situaciones / conflictos que han imposibilitado la ejecución de las actividades y que han obligado a la reprogramación total de las actividades en todos los frentes de trabajo, lo que genera impactos significativos en el cumplimiento de la programación de obras, el avance físico de la obra y el incumplimiento de algunos de los plazos pactados entre las partes:

FECHA INICIO	FECHA FIN	SECTOR	EVENTO	MOTIVO	AFECTACIÓN	Día	OFICIO
8 de enero de 2025	8 de enero de 2025	PR50+700 Sector El Dieciséis	Emergencia	Deslizamiento en el sector El Dieciséis	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
9 de enero de 2025	9 de enero de 2025	PR73+850 Sector La Asquerosa	Emergencia	Deslizamiento en el Sector La Asquerosa	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
30 de enero de 2025	30 de enero de 2025	PR77+181 Sector Eborro	Comunidad Indígena	Minga de la comunidad indígena Eborro	Suspensión de actividades en el sector de Eborro PR 77 y afectación en el normal desarrollo de las actividades de obra de los demás frentes de trabajo	1	
1 de febrero de 2025	1 de febrero de 2025	Todo el Corredor Vial de la Ruta 6002	Gremio Transportador	Paro camionero por inconformidades del gremio transportador	Atrasos en la programación de obra, no se permitieron el desplazamiento del personal e insumos a los puntos de trabajo	1	
10 de febrero de 2025	10 de febrero de 2025	PR71+740 Sector La Asquerosa	Emergencia	Deslizamiento en el Sector La Asquerosa	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	

10 de febrero de 2025	12 de febrero de 2025	PR46+300 Sector El Dieciséis	Comunidad Indígena	Bloqueo vial de comunidades indígenas en el Sector el Dieciséis	Afectación en la ejecución de las actividades de los frentes de Olaya	3	
13 de febrero de 2025	13 de febrero de 2025	PR43+000 Sector Olaya	Emergencia	Deslizamiento en el Sector Olaya	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
14 de febrero de 2025	15 de febrero de 2025	PR28+300 AL PR72+229	Emergencia	Deslizamientos en cinco sectores en las abscisas 72+229, 71+950, 69+800, 43+720 Y 28+300	Afectación temporal en la ejecución de actividades en los frente de trabajo	2	
18 de febrero de 2025	22 de febrero de 2025	Todo el Corredor Vial de la Ruta 6002	Orden Publico	Suspensión de actividades por Paro Armado	Suspensión en la ejecución de todas las actividades de obra	5	O-171-QUI-137-25
5 de marzo de 2025	5 de marzo de 2025	PR58 Sector Alto del Consuelo	Comunidad Indígena Alto del Consuelo	Asuntos económicos con la Gobernación y la Alcaldía del municipio	Suspensión de actividades en el sector de Alto del Consuelo PR58 y afectación en el normal desarrollo de las actividades de obra en los demás frentes de trabajo	1	O-171-QUI-173-25

14 de abril de 2025	14 de abril de 2025	PR59 Sector El Doce	Comunidad Indígena de Quebrada Bonita, El Barbudo y Alto Bonito	Asuntos económicos con la Gobernación y la Alcaldía	Suspensión de actividades en el sector del Doce y afectación en el normal desarrollo de las actividades de obra de los demás frentes de trabajo	1	O-171-QUI-275-25
26 de abril de 2025	26 de abril de 2025	PR 43 Sector Olaya	Emergencia	Deslizamiento en el sector Olaya	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
26 de abril de 2025	26 de abril de 2025	PR73	Emergencia	Deslizamiento en el Sector PR73	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
27 de abril de 2025	27 de abril de 2025	PR43 Sector Olaya	Emergencia	Deslizamiento en el Sector PR43	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
2 de mayo de 2025	2 de mayo de 2025	PR 77 Sector El Nueve	Comunidad Indígena de Eborro	Bloqueo vial de comunidades indígenas en el Sector el Nueve	Suspensión de actividades en el sector del Nueve PR77 y afectación en el normal desarrollo de las actividades de obra de los demás frentes de trabajo	1	

6 de mayo de 2025	6 de mayo de 2025	PR31+150 de la RUTA 6003	Emergencia	Deslizamiento en el Sector PR31+150 de la ruta 6003	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
7 de mayo de 2025	26 de mayo de 2025	PR36+000 - RUTA 6003 y RUTA 6002	Emergencia	Emergencia presentada en el PR36 que ocasiono el cierre total de la vía	Atrasados en la programación de obra y demora en insumos como combustible, equipos y materiales para las actividades de todos los frentes de obra	19	Cierre: O-171-QUI-332-25; Apertura : O- 171-QUI-368-25
12 de mayo de 2025	13 de mayo de 2025	PR 59 Sector El Doce	Minga Indígena	Bloqueo vial de la Minga indígena debido a incumplimientos con la asociación del Bienestar Familiar, el ICBF y la Coordinación de Bienestar	Afectación en la ejecución normal de la programación de las actividades de obra	2	
16 de mayo de 2025	16 de mayo de 2025	PR 49 Sector Caña Honda	Emergencia	Deslizamiento en el Sector Caña Honda	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	

18 de mayo de 2025	18 de mayo de 2025	PR85 Sector Bombay	Emergencia	Deslizamiento en el Sector Bombay	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
25 de mayo de 2025	25 de mayo de 2025	PR43+930 Sector Olaya	Emergencia	Deslizamiento en el Sector PR43+930	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
27 de mayo de 2025	27 de mayo de 2025	PR54+950 Sector la Herradura y Todo el Corredor Vial de la Ruta 6002	Emergencia	Deslizamiento en el Sector PR54+950 y el Siete	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
31 de mayo de 2025	1 de junio de 2025	Todo el Corredor Vial de la Ruta 6002	Gremio Transportador	Paro camionero por inconformidades sobre la resolución del cierre vial nocturno	Atrasos en la programación de obra, no se permitieron el desplazamiento del personal e insumos a los puntos de trabajo	2	O-171-QUI-389-25
4 de junio de 2025	5 de junio de 2025	PR19+000	Emergencia	Deslizamiento en el Sector PR19+000	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	

11 de junio de 2025	11 de junio de 2025	PR77 Sector Eborro	Emergencia	Deslizamientos en el Sector Eborro PR77+300	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
11 de junio de 2025	12 de junio de 2025	PR36+000 - RUTA 6003	Emergencia	Perdida de banca provisional en el Deslizamiento del PR36 de la Ruta 6003	Debido a lo socavación del río que afecto la banca se presentó afectaciones en el desplazamiento y actividades en el sector	2	O-171-QUI-414-25
18 de junio de 2025	18 de junio de 2025	PR96 Sector El Seis	Emergencia	Deslizamiento en el Sector el Seis PR96	Afectación en la dinámica de las actividades de obra, debido al cierre total del punto	1	
20 de junio de 2025	20 de junio de 2025	Todo el Corredor Vial de la Ruta 6002	Comunidades Indígenas Quebrada Bonita y Alto Bonito	Bloqueo vial en el PR54+500 (Campamento el Once) por presunto incumplimiento de acuerdos con las comunidades de contratos anteriores	Suspensión de las actividades de obra que actualmente se ejecutan en el Campamento y demás frentes de trabajo, debido a la restricción total del tránsito de trabajadores, contratistas, maquinaria e insumos.	1	O-171-QUI-433-25

28 de junio de 2025	28 de junio de 2025	PR96 Sector El Seis	Emergencia	Deslizamiento en el Sector el Seis PR96	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
28 de junio de 2025	28 de junio de 2025	PR85 Sector Bombay	Emergencia	Deslizamiento en el Sector Bombay PR84	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
5 de julio de 2025	5 de julio de 2025	PR84 Sector Bombay	Emergencia	Deslizamiento en el Sector Bombay PR84	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
12 de junio de 2025	9 de julio de 2025	PR 75 Sector Mirlas	Comunidad Indígena de Mirlas	Restricción en la ejecución de actividades de mantenimiento de la vía y retención de maquinaria del proyecto	Afectación en la correcta ejecución de las actividades de obra en el sector	27	O-171-QUI-420-25, O-171-QUI-511-25
23 de julio de 2025	23 de julio de 2025	PR64+500 Sector El Once y PR60 Sector El Doce	Comunidad Indígena La Puria	Bloqueo vía por comunidad indígena La Puria por un aparente incumplimiento de compromisos por parte de la administración municipal del Carmen de Atrato	Afectación en la correcta ejecución de las actividades de obra en el sector	1	

25 de julio de 2025	27 de julio de 2025	Todo el Corredor Vial de la Ruta 6002	Emergencia	Paro armado con restricciones para la movilidad de personal y equipos	Suspensión en la ejecución de todas las actividades de obra	3	O-171-QUI-522-25
30 de julio de 2025	30 de julio de 2025	PR84 al PR89 Sector El Siete	Emergencia	Deslizamiento entre el PR84 Y PR89	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
31 de julio de 2025	1 de agosto de 2025	PR56 Sector El Barbudo	Comunidad indígena El Barbudo	Bloqueo vial por parte de las comunidades indígenas por aparente incumplimiento de compromisos de la empresa DISPAC	Atrasos en las programación de las actividades de obra de los frentes de trabajo, debido a la afectación el suministro de Concreto y de combustible	1	
3 de agosto de 2025	3 de agosto de 2025	PR92+700	Emergencia	Deslizamiento en el Sector PR92+700	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
7 de agosto de 2025	8 de agosto de 2025	PR 70 Sector El Diez	Emergencia	Deslizamiento en el PR70	Suspensión en la ejecución de actividades en el frente de trabajo debido al cierre total de la vía.	2	

9 de agosto de 2025	9 de agosto de 2025	PR43 Sector Olaya	Emergencia	Deslizamiento en el Sector Olaya PR43	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
13 de agosto de 2025	20 de agosto de 2025	PR 59 Sector EL Doce	Comunidades indígenas Quebrada Bonita, Alto Bonito y El Trece Barbudo.	Bloqueo Vial por presunto incumplimiento en la entrega de casas de paso, compromiso atribuido al Contrato de Obra No.1723.	Atrasos en las programación de las actividades de obra de los frentes de trabajo, debido a la afectación el suministro de Concreto y de combustible	7	O- 171- QUI- 433-25, O-171- QUI- 603- 25
19 de agosto de 2025	19 de agosto de 2025	PR 60 Sector El Doce	Comunidad Indígena El Doce	Bloqueo de la vía en el Sector El Doce, por parte la comunidad indígena	Atrasos en las programación de las actividades de obra de los frentes de trabajo, debido a la afectación el suministro de Concreto y de combustible	1	O-171- QUI- 622-25
20 de agosto de 2025	25 de agosto de 2025	PR48 Sector El Dieciséis	Comunidad Indígena El Dieciséis	Bloqueo de la vía en El Quince por parte de la Comunidad Indígena El Dieciséis derivado a incumplimientos de la empresa de energía DISPAC	Atrasos en las programación de las actividades de obra de los frentes de trabajo, debido a la afectación el suministro de Concreto y de combustible	5	O-171- QUI- 621-25

20 de agosto de 2025	20 de agosto de 2025	PR64+500 Sector Campamento El Once	Comunidad Indígena Sabaleta	Bloqueo a las 6:00 am en el sector el Once (Campamento) por la comunidad indígena de Sabaleta	Suspensión de las actividades de obra que actualmente se ejecutan en el Campamento y demás frentes de trabajo, debido a la restricción total del tránsito de trabajadores, contratistas, maquinaria e insumos.	1	O-171-QUI-620-25
27 de agosto de 2025	27 de agosto de 2025	PR70 Sector El Diez	Emergencia	Deslizamiento PR70	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
28 de agosto de 2025	28 de agosto de 2025	PR70 Sector El Diez	Emergencia	Deslizamiento PR70	Afectación temporal en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	
29 de agosto de 2025	29 de agosto de 2025	PR70 Sector El Diez	Emergencia	Deslizamiento PR70	Afectación en la ejecución de actividades en el frente de trabajo	1	

31 de agosto de 2025	8 de septiembre de 2025	Todo el Corredor Vial de la Ruta 6002	Emergencia	Deslizamiento PR70	Atrasados en la programación de obra y demora en insumos como combustible, equipos y materiales para las actividades de todos los frentes de obra debido al cierre total de la vía	8	O-171-QUI-669-25
1 de septiembre de 2025	7 de septiembre de 2025	PR73+500	Comunidad Indígena de Mirlas	Suspensión de las actividades en el PR73+500 por parte de la comunidad indígena de Mirlas por presunto incumplimiento del contrato anterior	Suspensión de las actividades de obra y atraso en la programación	6	O-171-QUI-668-25
5 de septiembre de 2025	7 de septiembre de 2025	PR64+500 Sector El Once y PR70 Sector El Diez	Emergencia	Bloqueo de tránsito de equipos, personal y vehículos del contratista por parte del gremio transportador	Atraso en la actividad de remoción del Deslizamiento en el PR70 y en la ejecución de las demás actividades de obra, debido a la afectación en el desplazamiento del personal e insumos	3	O-171-QUI-675-25

9 de septiembre de 2025	13 de agosto de 2025	Sector El Dieciocho	Comunidad indígena el Dieciocho	Bloqueo vial por la comunidad indígena del Dieciocho, debido a presuntos incumplimientos por parte de las instituciones gubernamentales	Atrasos en la dinámica de la obra y en la ejecución de actividades de los frentes de Olaya y Toldas	4	O-171-QUI-683-25
12 de septiembre de 2025	12 de septiembre de 2025	PR31+000 - RUTA 6003	Emergencia	Deslizamiento en el PR31+000 RUTA 6003	Atraso temporal en la dinámica de la obra, debido a la atención de la emergencia presentada	1	
22 de septiembre de 2025	25 de septiembre de 2025	Todo el Corredor Vial de la Ruta 6002	Emergencia	Paro Transportador debido a la resolución del cierre nocturno entre los sectores del Siete y Tutunendo	Atrasados en la programación de obra y demora en las actividades de obra, ya que no se permitía el paso del personal, equipos ni insumos	3	O-171-QUI-742-25
20 de septiembre de 2025	4 de octubre de 2025	PR73+500	Comunidad Indígena Mirlas	Suspensión de las actividades en el PR73+500 por parte de la comunidad indígena de Mirlas por presunto incumplimiento del contrato anterior	Suspensión de las actividades de obra y atraso en la programación	14	O-171-QUI-756-25

22 de septiembre de 2025	2 de octubre de 2025	PR60+432 - PR62+422 Sector El Doce	Comunidad El Doce	Suspensión de actividades de obra en el sector El Doce, debido al cumplimiento de un compromiso con la comunidad	Suspensión de las actividades de obra y atraso en la programación	10	
29 de septiembre de 2025	4 de octubre de 2025	PR 71+187 Sector Talasa al PR77+943 Sector Eborro	Resguardo Indígena Fieras	Suspensión de actividades desde el PR71+187 al PR77+943 por parte del resguardo indígena Fieras por presuntos	Suspensión en la ejecución de las actividades de los frentes de Puentes 8, Talasa, Miras y Eborro que conllevan a atrasos en la programación de obra	5	O-171-QUI-756-25
6 de octubre de 2025	6 de octubre de 2025	PR64+500 Sector Campamento El Once	Comunidad Indígena Sabaleta	Suspensión de actividades debido a un presunto incumplimiento en la entrega de un proyecto de palca huella liderado por el INVIAS	Atrasos en la ejecución de las actividades de los frentes de obra, debido a que genero inconvenientes en el ingreso de los trabajadores, equipos e insumos en todos los frentes de trabajo	1	O-171-QUI-768-25
6 de octubre de 2025	7 de octubre de 2025	PR34+600 Sector el Noventa	Orden Publico	Paro Minero en el Departamento de Choco	Atrasos en la ejecución de las actividades de los frentes de obra, debido a que genero inconvenientes en el ingreso de los trabajadores, equipos e insumos en los frentes de PR43+760 al	2	O-171-QUI-770-25

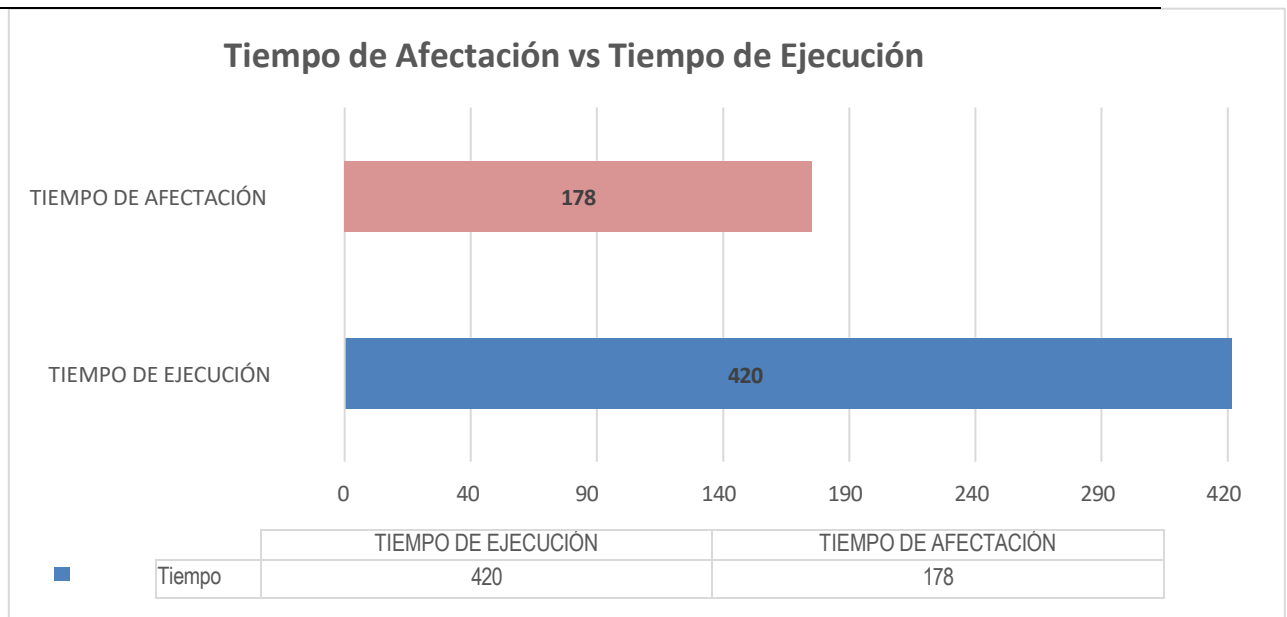
Calle 26 #38 - 26 Edificio Bio 26 - 833

Tel. (604) 444 0012 conexionmedellinquibdo@gmail.com

Medellín - Antioquia - Colombia

					PR45+042 Sector Olaya y Toldas		
22 de noviembre de 2025	22 de noviembre de 2025	Talasa	Comunidad indígena Eborro	Suspensión de actividades parte del resguardo indígena Eborro por presuntos incumplimientos	Atrasos en a la ejecución de las actividades de los frentes de obra	1	O-171- QUI- 953- 2025
4 de diciembre de 2025	4 de diciembre de 2025	Alto del consuelo sector el 15	comunidades indígenas quebrada Bonito y alto consuelo	Suspensión de actividades parte de comunidades indígenas por incumplimientos en educación	Atrasos en a la ejecución de las actividades de los frentes de obra	1	O-171- QUI- 976- 2025
14 de diciembre de 2025	16 de diciembre de 2025	Todo el corredor vial	Paro armado	Suspensión de actividades	Atrasos en a la ejecución de las actividades de los frentes de obra	2	
7 de enero de 2026	7 de enero de 2026	72+900	Deslizamient o	Suspensión de actividades	Atrasos en a la ejecución de las actividades de los frentes de obra	1	O-171- QUI- 1022- 2025

9 de febrero de 2026	10 de febrero 2026	PR 38+600 SECTOR EL 18	Comunidad indígena el 18	Incumplimiento al gremio de docentes	Atrasos en a la ejecución de las actividades de los frentes de obra	2	
10 de febrero 2026	10 de febrero 2026	Pr 60+360	comunidad indígena sector el 12	Cierre de vía	Atrasos en a la ejecución de las actividades de los frentes de obra	1	
TOTAL, DIAS AFECTADOS						178	DIAS
DESLIZAMIENTOS						59	
BLOQUEOS INDIGENAS						100	
PAROS ARMADOS						8	
BLOQUEOS TRANSPORTADORES/MINEROS						11	
TIEMPO EN MESES AFECTADOS POR DIFERENTES MOTIVOS						5.93	MESES



1. Grafica comparativo tiempo perdido

Bajo estas condiciones contractuales, se tiene una proyección de ejecución financiera promedio mensual teórica de:

$$\frac{\$ 116.376.148.907 \text{ (Vr. Básico)}}{20 \text{ meses (Plazo Inicial)}} = \$ 5.818.807.445 / \text{mes}$$

Para cumplir con todas las obligaciones dentro del plazo contractual, la facturación mensual promedio debe corresponder a \$ 5.818 millones, bajo condiciones normales de operación, movilidad y seguridad. A enero 31 de 2026, el contrato registra una ejecución financiera acumulada de \$ 56.148.363.912, correspondiente a 15 Actas de Recibo Parcial de Obra suscritas entre noviembre 19 de 2024 y enero 31 de 2026, lo que equivale a un 48% de avance financiero del valor total del contrato.

En aproximadamente 14,4 meses efectivos de ejecución, el proyecto ha presentado un ritmo de inversión promedio inferior al previsto inicialmente:

$$\frac{\$56.148.363.912}{14,4 \text{ meses}} \approx \$3.899.192.000 / \text{mes}$$

El promedio real mensual de inversión es considerablemente menor al promedio teórico inicial de \$5.818.807.445, con una brecha cercana a \$ 1.920 millones mensuales, que representa una afectación del 33%, diferencia que se explica por las afectaciones externas. Bajo las condiciones reales de ejecución, no ha sido posible sostener el ritmo de inversión programado.

Actualmente queda pendiente por ejecutar aproximadamente \$ 60.227.784.995, equivalente al 52% del valor básico del contrato.

El proyecto solo cuenta con seis (6) meses restantes hasta el 31 de julio, por lo cual sería necesario alcanzar un promedio mensual de ejecución muy superior al que ha sido posible lograr hasta ahora.

$$\frac{\$60.227.784.995}{6 \text{ meses}} \approx \$10.037.964.166 / \text{mes}$$

Para ejecutar el valor pendiente dentro del plazo restante debe triplicarse el promedio real mensual que el proyecto ha podido sostener (aprox. \$ 3.800 millones/mes), lo cual es muy complicado debido al cúmulo de inconvenientes y de dificultades diarias que se suceden en la zona de ejecución del proyecto, tal como se ha venido refiriendo y relatando en el presente documento. La relación entre el valor pendiente y el tiempo disponible demuestra matemáticamente la necesidad de ampliar el plazo contractual para cumplir con el alcance total del proyecto.

Gráficamente se evidencia que, del tiempo total transcurrido desde el inicio del contrato (21/11/2024), una proporción significativa corresponde a periodos en los que no fue posible ejecutar obras conforme a la programación, por factores externos ajenos al Contratista.



Imagen 1. Emergencia en Pr36_R6003 por inestabilidad de laderas.



Imagen 2. Emergencia en Pr36_R6003 por Deslizamiento de laderas.



Imagen 3. Paro indígena sector el 18.



Imagen 4. Cierre de la vía por parte de comunidades indígenas.



Imagen 5. Cierre de la vía por parte de comunidades indígenas.

JUSTIFICACIÓN JURIDICA

La presente solicitud de ampliación del plazo contractual hasta el 31 de diciembre de 2026 se fundamenta en el marco constitucional y legal de la contratación estatal colombiana, así como en la necesidad de garantizar la correcta ejecución del objeto contractual frente a circunstancias externas, sobrevinientes y no imputables al contratista, que han impactado de manera directa el desarrollo normal de las actividades.

En este sentido, la solicitud de prórroga se fundamenta en los principios constitucionales y de la contratación estatal, especialmente los de legalidad, buena fe, planeación, economía, responsabilidad y equilibrio económico del contrato, previstos en la Constitución Política y desarrollados en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015. Estas disposiciones permiten modificar los contratos estatales durante su ejecución cuando se presentan circunstancias sobrevinientes no imputables al contratista ni al INVIAS y cuando dicha modificación resulta necesaria para garantizar la correcta culminación del objeto contractual. En este contexto, la ampliación del plazo constituye una figura jurídicamente válida, siempre que no implique alteración del objeto del contrato y tenga como finalidad asegurar su ejecución en condiciones técnicas, económicas y jurídicas adecuadas.

De igual manera, el artículo 209 de la Constitución Política establece que la función administrativa debe desarrollarse con fundamento en los principios de eficiencia, economía y responsabilidad, mientras que el artículo 83 consagra el principio de buena fe como rector de las actuaciones de las autoridades y los particulares. Estos principios obligan a la administración a adoptar decisiones razonables frente a situaciones que, como en el presente caso, afectan la ejecución del contrato por causas ajenas al contratista.

En desarrollo de lo anterior, la Ley 80 de 1993 reconoce en cabeza de las entidades estatales la dirección general del contrato y la facultad de adoptar las medidas necesarias para asegurar su ejecución. Así, la ley faculta a las Entidades Estatales para modificar los contratos de común acuerdo, con el propósito de evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo, y asegurar su prestación continua, eficiente y adecuada. En consecuencia, la prórroga del plazo contractual se configura como un mecanismo legítimo para garantizar la continuidad del proyecto y la satisfacción del interés general.

Desde la perspectiva jurisprudencial, el Consejo de Estado ha desarrollado de manera reiterada la teoría de la imprevisión y el principio de equilibrio económico del contrato, señalando que cuando se presentan circunstancias extraordinarias, imprevisibles y ajenas a las partes, que alteran las condiciones iniciales de ejecución, la administración debe adoptar las medidas necesarias para restablecer la ecuación contractual. Estas medidas incluyen, entre otras, la ampliación del plazo, siempre que resulte necesaria y proporcional frente a los hechos que la originan.

En el caso concreto, la ejecución del contrato ha estado sujeta a múltiples factores externos que han incidido de manera directa en el cumplimiento de la programación inicial. La prórroga se sustenta en causales objetivas como condiciones climáticas extraordinarias, retrasos en permisos, hallazgos técnicos no previstos, ajustes ordenados por la interventoría y suspensiones dispuestas por la entidad contratante, todas ajenas al control del contratista. A estas circunstancias se suman eventos asociados al contexto social y de orden público, tales como paros de diferentes gremios, bloqueos en las vías de acceso, y situaciones de seguridad que han restringido la movilidad de personal, maquinaria y materiales.

Adicionalmente, se han presentado eventos geotécnicos relevantes, como derrumbes y procesos de inestabilidad en taludes, que han requerido intervenciones no previstas inicialmente y han afectado los rendimientos de obra. Estas situaciones, propias de la complejidad del corredor vial, han implicado la necesidad de ejecutar actividades adicionales de mitigación, estabilización y manejo del riesgo, impactando directamente la programación del proyecto.

Así mismo, la reprogramación de obra y la modificación del programa de inversiones se constituyen en herramientas indispensables para adaptar la ejecución del contrato a las condiciones reales del proyecto. De acuerdo con lo establecido anteriormente, dichas modificaciones resultan necesarias para la correcta ejecución de la obra en el corredor vial, permitiendo ajustar las actividades, recursos y tiempos a la realidad operativa del contrato.

En este orden de ideas, es importante precisar que el Instituto podrá ordenar la ejecución de obras complementarias y el contratista estará obligado a ejecutarlas, siempre que dichas actividades hagan parte inseparable de la obra contratada o resulten necesarias para su adecuada ejecución o protección. Esta facultad refuerza la necesidad de contar con un plazo contractual suficiente que permita atender las condiciones reales del proyecto sin afectar la calidad ni la funcionalidad de las obras.

Finalmente, la ampliación del plazo hasta el 31 de diciembre de 2026 resulta una medida razonable, necesaria y proporcional frente a la magnitud de las situaciones presentadas durante la ejecución del contrato. Esta decisión permite garantizar la culminación del proyecto en condiciones técnicas adecuadas, asegurar la calidad de las obras, proteger el interés público y mantener el equilibrio de las obligaciones contractuales.

En consecuencia, la presente solicitud de prórroga se encuentra plenamente justificada desde el punto de vista jurídico, en tanto responde a circunstancias objetivas, externas y no imputables al contratista, y se orienta a garantizar la correcta ejecución del objeto contractual bajo los principios que rigen la contratación estatal en Colombia.

JUSTIFICACION CLIMATICA

La zona donde se desarrolla el proyecto tiene un régimen de lluvias altas en buena parte del año, circunstancia de conocimiento del Contratista, adicionado a la emergencia invernal presentada durante los primeros meses del año en curso, no se puede desconocer que esta situación afecta la estabilidad de los taludes y más en una región

Calle 26 #38 - 26 Edificio Bio 26 - 833

Tel. (604) 444 0012 conexionmedellinquibdo@gmail.com

Medellín - Antioquia - Colombia

como el Chocó donde la lluvia de unas pocas horas puede afectar la transitabilidad en el corredor vial a raíz de deslizamientos de tierra producidos por estas mismas lluvias.

Estos deslizamientos de tierras han generado que el programa de inversiones y ejecución de la obra haya tenido la necesidad de presentar un cambio con el objetivo de incrementar la seguridad vial del corredor, la atención oportuna de emergencias y la ejecución en su totalidad de toda eventualidad generado por deslizamientos/Deslizamientos en la vía.

Las siguientes imágenes son tomadas del Boletín de Alertas por Pronóstico de la Amenaza por Deslizamientos de Tierra (BADT) más reciente (09/02/2026) publicado por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM).

En el boletín referido, cuyo enlace de consulta se proporciona a continuación, se resalta la necesidad de implementar medidas inmediatas para atender deslizamientos que obstaculicen el tránsito normal de los usuarios. Estas acciones buscan mitigar el riesgo de accidentes y evitar que los transeúntes permanezcan detenidos por largos periodos debido a las actividades de pavimentación en el corredor.

https://www.ideam.gov.co/sala-de-prensa/boletines/Bolet%C3%ADn-de-Alertas-por-Pron%C3%B3stico-de-la-Amenaza-por-Deslizamientos-de-Tierra-%28BADT%29?desde=2024-12-01&hasta=2025-01-31&items_per_page=20



Enlace de consulta BADT



Pronóstico de la Amenaza por Deslizamientos de Tierra



Boletín No.

040

Actualización: 09 de febrero de 2026 – 12:00 HLC.
Alertas vigentes hasta: 10 de febrero de 2026 – 12:00 HLC.



**Alerta
ROJA**



**Alerta
NARANJA**



**Alerta
AMARILLA**



**CONDICIONES
NORMALES**

PARA TOMAR ACCIÓN Advierte a los sistemas de prevención y atención de desastres sobre la amenaza que puede ocasionar un fenómeno con efectos adversos sobre la población, el cual requiere la atención inmediata por parte de la población y de los cuerpos de atención y socorro. Se emite una alerta sólo cuando la identificación de un evento extraordinario indique la probabilidad de amenaza inminente y cuando la gravedad del fenómeno implique la movilización de personas y equipos, interrumpiendo el normal desarrollo de sus actividades cotidianas.

PARA PREPARARSE Indica la presencia de un fenómeno. No implica amenaza inmediata y como tanto es catalogado como un mensaje para informarse y prepararse. El aviso implica vigilancia continua ya que las condiciones son propicias para el desarrollo de un fenómeno, sin que se requiera permanecer alerta.

PARA INFORMARSE Es un mensaje oficial por el cual se difunde información. Por lo regular se refiere a eventos observados o registrados y puede contener algunos elementos de pronóstico a manera de orientación. Por sus características pretéritas y futuras difiere del aviso y de la alerta, y por lo general no está encaminado a alertar sino a informar.

CONDICIONES NORMALES La información que se suministra se encuentra dentro de los rangos normales.



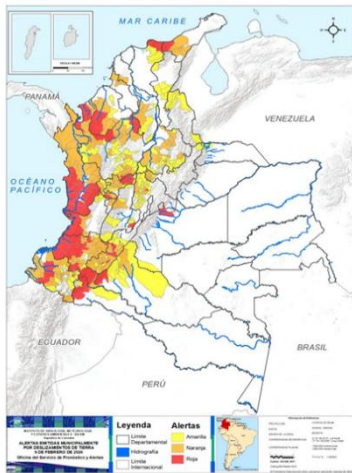
www.ideam.gov.co



Pronóstico de la Amenaza por Deslizamientos de Tierra



Actualización: 09 de febrero de 2026 | 12:00 HLC



Municipios por regiones:



TOTAL MUNICIPIOS : 402

FECHA : 2026-02-09

DEPARTAMENTO	#	DEPARTAMENTO	#	DEPARTAMENTO	#
CHOCÓ	13	ANTIOQUIA	25	CUNDINAMARCA	35
CAUCA	11	CAUCA	19	ANTIOQUIA	29
ANTIOQUIA	6	HUILA	19	SANTANDER	20
HUILA	6	NARIÑO	17	NARIÑO	16
CALDAS	4	CHOCÓ	14	CALDAS	10
NARIÑO	3	CALDAS	12	BOYACÁ	8
PUTUMAYO	3	SANTANDER	12	HUILA	7
CAQUETÁ	2	RISARALDA	8	VALLE DEL CAUCA	7
CÓRDOBA	2	CUNDINAMARCA	6	TOLIMA	7
META	2	CÓRDOBA	5	CAQUETÁ	6
CUNDINAMARCA	1	LA GUAJIRA	5	CAUCA	5
LA GUAJIRA	1	MAGDALENA	5	CESAR	5
MAGDALENA	1	BOLÍVAR	5	NORTE DE SANTANDER	5
RISARALDA	1	BOYACÁ	5	RISARALDA	4
VALLE DEL CAUCA	1	QUINDÍO	5	MAGDALENA	3
TOLIMA	1	SUCRE	5	BOLÍVAR	3
TOTAL	58	VALLE DEL CAUCA	4	CÓRDOBA	2
		TOLIMA	2	PUTUMAYO	2
		CAQUETÁ	1	ARAUCA	1
		TOTAL	169	TOTAL	175

www.ideam.gov.co

Calle 26 #38 - 26 Edificio Bio 26 - 833

Tel. (604) 444 0012 conexionmedellinquibdo@gmail.com

Medellín - Antioquia - Colombia

RESUMEN

Debido a las precipitaciones de los últimos días, se presenta saturación de humedad en los suelos, que dan origen a diferentes niveles de probabilidad para la ocurrencia de deslizamientos de tierra, en zonas de ladera y alta pendiente:

Alta: Para algunos municipios de los departamentos de Antioquia, Arauca, Bolívar, Boyacá, Caldas, Casanare, Cauca, Cesar, Chocó, Cundinamarca, Córdoba, Huila, La Guajira, Magdalena, Meta, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Risaralda, Sucre, Tolima y Valle del Cauca.

Moderada: Para algunos municipios de los departamentos de Huila, Antioquia, Arauca, Atlántico, Bogotá, D.C., Bolívar, Boyacá, Caldas, Caquetá, Casanare, Cauca, Cesar, Chocó, Cundinamarca, Córdoba, La Guajira, Meta, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Quindío, Risaralda, Santander, Sucre, Tolima y Valle del Cauca.

Baja: Para algunos municipios de las regiones Caribe, Andina, Orinoquia, Pacífica y Amazonía.

En el apartado específico de este informe para cada región, se encuentra información detallada de los niveles de alerta en cada municipio.

Mapa de Pronóstico de la Amenaza por Deslizamientos de Tierra



Los reportes anexos evidencian una alta probabilidad de deslizamientos en los municipios bajo cuya jurisdicción se encuentra la vía a intervenir, lo que justifica la adopción de medidas inmediatas para mitigar los riesgos asociados y la urgencia de una reprogramación al programa de inversiones, puesto que este se ve afectada por las emergencias generadas.

Análisis de régimen de lluvias en el sector

Del análisis del registro pluviométrico correspondiente al año 2025/2026 y a los periodos anteriores durante la ejecución del contrato, se identifican semanas con picos significativamente altos de precipitación a lo largo de todo el corredor vial. Estas semanas críticas evidencian una recurrencia de lluvias intensas y continuas, muy por encima de los promedios habituales, lo cual ha generado condiciones climáticas adversas de manera reiterada.

La magnitud y frecuencia de estas precipitaciones han incidido directamente en la ocurrencia de emergencias en el corredor vial y en las actividades propias del proyecto, tales como afectaciones a la estabilidad de taludes, saturación de suelos, restricciones en el tránsito y disminución en los rendimientos de obra. En consecuencia, el comportamiento pluviométrico registrado no constituye un hecho aislado, sino un factor determinante que ha impactado de forma sustancial la normal ejecución contractual.

LECTURAS DE PLUVIOMETROS MANUALES

FECHA						
	Tutunendo PR 12+500	Olaya Pr43+600	Planta PR51+781	Campamento PR64+502	Talasa PR73+020	El Siete PR89+970
semana 28 abril al 4 mayo 2025						
lunes, 28 de abril de 2025	69.9 mm		69.9 mm	41.9 mm		16.5 mm
martes, 29 de abril de 2025	69.9 mm		1.3 mm	21.6 mm	33.0 mm	7.6 mm
miércoles, 30 de abril de 2025		152.4 mm	74.9 mm	62.2 mm		20.3 mm
jueves, 1 de mayo de 2025			6.9 mm	11.4 mm		
viernes, 2 de mayo de 2025	127.0 mm		27.9 mm	31.8 mm	8.9 mm	17.8 mm
sábado, 3 de mayo de 2025		58.4 mm	6.4 mm	1.3 mm	7.6 mm	
domingo, 4 de mayo de 2025	12.7 mm					
semana 9 al 15 junio 2025						
lunes, 9 de junio de 2025	58.4 mm	49.5 mm	81.3 mm	34.3 mm		49.5 mm
martes, 10 de junio de 2025	58.4 mm	72.4 mm	69.9 mm	69.9 mm	95.3 mm	17.8 mm
miércoles, 11 de junio de 2025	72.4 mm	67.3 mm	53.3 mm	47.0 mm		17.8 mm
jueves, 12 de junio de 2025	77.5 mm	31.8 mm	62.2 mm		54.6 mm	14.0 mm
viernes, 13 de junio de 2025	111.8 mm	125.7 mm	127.0 mm	121.9 mm	152.4 mm	38.1 mm
sábado, 14 de junio de 2025	1.3 mm		3.8 mm	10.2 mm	1.3 mm	1.3 mm
domingo, 15 de junio de 2025	0.8 mm			20.3 mm		3.8 mm
semana 25 al 31 agosto 2025						
lunes, 25 de agosto de 2025	63.5 mm	19.1 mm	14.0 mm			2.5 mm
martes, 26 de agosto de 2025			17.8 mm	12.7 mm		3.8 mm
miércoles, 27 de agosto de 2025	80.0 mm	1.3 mm	2.5 mm	5.1 mm		5.1 mm
jueves, 28 de agosto de 2025	152.4 mm		24.1 mm	63.5 mm		1.3 mm
viernes, 29 de agosto de 2025	152.4 mm	45.0 mm	2.5 mm	1.5 mm	1.3 mm	0.5 mm
sábado, 30 de agosto de 2025	34.3 mm			9.7 mm		0.5 mm
domingo, 31 de agosto de 2025			41.9 mm	34.3 mm		
semana 27 octubre al 22 noviembre 2025						
lunes, 27 de octubre de 2025	80.0 mm	152.4 mm	152.4 mm	152.4 mm	152.4 mm	33.0 mm
martes, 28 de octubre de 2025	25.4 mm	8.9 mm	3.8 mm	14.0 mm		11.4 mm
miércoles, 29 de octubre de 2025	8.9 mm	26.7 mm	27.9 mm	45.7 mm	44.5 mm	17.8 mm
jueves, 30 de octubre de 2025	108.0 mm	54.6 mm	29.2 mm	101.6 mm		10.2 mm
viernes, 31 de octubre de 2025	17.8 mm	77.5 mm	61.0 mm	3.8 mm	118.1 mm	
sábado, 1 de noviembre de 2025	33.0 mm	124.5 mm	26.7 mm	14.0 mm	16.5 mm	8.9 mm
domingo, 2 de noviembre de 2025	72.4 mm	152.4 mm	152.4 mm	71.1 mm		
semana 8 al 14 diciembre 2025						
lunes, 8 de diciembre de 2025	64.8 mm		74.9 mm		63.5 mm	
martes, 9 de diciembre de 2025	6.4 mm	152.4 mm	10.2 mm	5.1 mm	6.4 mm	
miércoles, 10 de diciembre de 2025		15.2 mm	10.2 mm	5.1 mm	6.4 mm	
jueves, 11 de diciembre de 2025	0.5 mm	33.0 mm	22.9 mm	11.4 mm	5.1 mm	
viernes, 12 de diciembre de 2025	27.9 mm	82.6 mm	47.0 mm		22.9 mm	
sábado, 13 de diciembre de 2025	19.1 mm	127.0 mm	38.1 mm	95.3 mm		
domingo, 14 de diciembre de 2025						
semana 12 al 18 enero 2026						
lunes, 12 de enero de 2026					116.8 mm	
martes, 13 de enero de 2026		78.7 mm	59.7 mm	86.4 mm	30.5 mm	11.4 mm
miércoles, 14 de enero de 2026		61.0 mm	25.4 mm	22.9 mm	17.8 mm	2.5 mm
jueves, 15 de enero de 2026			54.6 mm	31.8 mm	6.4 mm	31.8 mm
viernes, 16 de enero de 2026			83.8 mm			20.3 mm
sábado, 17 de enero de 2026	74.9 mm		7.6 mm	22.9 mm	38.1 mm	8.9 mm
domingo, 18 de enero de 2026	96.5 mm			20.3 mm		
semana 1 al 7 feb 2026						
lunes, 2 de febrero de 2026	3.8 mm		30.5 mm	30.5 mm	12.7 mm	39.4 mm
martes, 3 de febrero de 2026	6.4 mm			5.1 mm		
miércoles, 4 de febrero de 2026	1.3 mm		14.0 mm	7.6 mm	3.8 mm	1.3 mm
jueves, 5 de febrero de 2026	52.1 mm		99.1 mm	48.3 mm	50.8 mm	35.6 mm
viernes, 6 de febrero de 2026	50.8 mm		113.0 mm	54.6 mm	92.7 mm	69.9 mm
sábado, 7 de febrero de 2026	2.5 mm		3.8 mm	2.5 mm	2.5 mm	2.5 mm
domingo, 8 de febrero de 2026	2.5 mm		8.3 mm	11.4 mm	14.0 mm	1.9 mm

2. Cuadro pluviométrico - semanas críticas de lluvias

Calle 26 #38 - 26 Edificio Bio 26 - 833

Tel. (604) 444 0012 conexionmedellinquibdo@gmail.com

Medellín - Antioquia - Colombia

JUSTIFICACION DE ALCANCE SST

Las condiciones intermitentes de ejecución generadas por cierres, bloqueos y emergencias no solo impactan el rendimiento de obra, sino que inciden directamente en la gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo del personal vinculado al proyecto.

La ejecución fragmentada de actividades obliga a movilizar constantemente trabajadores, maquinaria y equipos entre sectores, incrementando la exposición a riesgos asociados al tránsito por el corredor, a la instalación y desmontaje repetitivo de frentes de trabajo y a la adaptación permanente a entornos cambiantes. Estas condiciones dificultan la implementación estable de los controles operacionales previstos en el Sistema de Gestión de SST.

Asimismo, la presión por recuperar tiempos perdidos dentro del plazo contractual vigente podría generar escenarios no deseables desde el punto de vista preventivo, al intentar aumentar ritmos de trabajo en condiciones que no garantizan continuidad operativa ni estabilidad logística.

La ampliación del plazo contractual permite desarrollar las actividades bajo condiciones más seguras, con una programación realista que facilite la correcta aplicación de los protocolos de seguridad, la permanencia organizada de los frentes, el control efectivo de riesgos y la protección integral del personal, en concordancia con la normatividad vigente en materia de SST y con las buenas prácticas de la ingeniería vial.

JUSTIFICACION ECONOMICA

El comportamiento financiero del contrato evidencia que el avance de la inversión ha estado directamente condicionado por factores externos que han limitado la continuidad operativa del proyecto. A pesar de contar con disponibilidad presupuestal, capacidad técnica y recursos humanos y mecánicos suficientes, las condiciones de orden público, cierres del corredor y emergencias presentadas han impedido sostener el ritmo mensual de ejecución previsto en la estructuración inicial del contrato.

Esta situación ha generado una ejecución financiera inferior al promedio teórico requerido, no por deficiencias en la gestión del contratista, sino por la imposibilidad material de mantener frentes de trabajo continuos y productivos. En consecuencia, el valor pendiente por ejecutar requiere un plazo adicional que permita distribuir la inversión de manera coherente con los rendimientos reales que pueden alcanzarse bajo las condiciones del territorio.

Sin la ampliación del plazo, el contrato se vería forzado a concentrar la ejecución del valor restante en un periodo insuficiente, lo cual resultaría técnica y operativamente inviable, afectando la calidad de las actividades y la correcta utilización de los recursos públicos. La prórroga solicitada permite ajustar el tiempo de ejecución a la realidad operativa del proyecto, garantizando una inversión progresiva, controlada y técnicamente adecuada del presupuesto contractual.

JUSTIFICACIÓN AMBIENTAL

La inclusión de esta reprogramación al programa de inversiones de ninguna forma afecta las condiciones ambientales del proyecto, por el contrario, buscan mejorar las condiciones de estabilidad de las obras, mejorando de esta manera el componente ambiental, la consecución de los materiales y la ejecución de las actividades se desarrollará en cumplimiento de la normatividad ambiental vigente de las Corporaciones Autónomas Regionales CAR en la zona de influencia del proyecto y demás normatividad ambiental aplicable, adicional a las indicaciones que provengan de la subdirección de medio ambiente y gestión social del Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

JUSTIFICACIÓN PREDIAL

La inclusión de este cambio en el programa de inversiones, no tendrá impacto predial ya que no se recurrirá a compra de predios adicionales, los mismos se ejecutarán sobre el corredor existente, bajo las condiciones de los contractualmente establecidos.

JUSTIFICACIÓN DE SOSTENIBILIDAD

En el marco del ajuste al programa de inversiones, se garantizará el estricto cumplimiento de lo establecido en la Resolución No. 000405 del 13 de febrero de 2020, "Por la cual se adopta la Política de Sostenibilidad para la infraestructura del transporte y se crea el Comité de Sostenibilidad del Instituto Nacional de Vías - INVIAS". Este proceso se alinea con los lineamientos institucionales y tiene como objetivo fundamental incorporar plenamente el componente de sostenibilidad dentro de la fase de construcción del proyecto.

Para ello, se trabajará de manera articulada y coordinada con el Grupo de Sostenibilidad de INVIAS, concertando todas las acciones y decisiones técnicas necesarias para garantizar una implementación adecuada del enfoque sostenible. Entre estas actividades se contempla la selección, diseño y aplicación de metodologías específicas para valorar y evaluar los criterios de sostenibilidad en esta etapa del proyecto, asegurando que los productos obtenidos cumplan con los niveles de calidad exigidos y se ajusten tanto a los requerimientos técnicos como a la normativa ambiental y sectorial vigente.

Este compromiso institucional con la sostenibilidad busca no solo cumplir con el marco normativo, sino también aportar al desarrollo de infraestructura resiliente, responsable y coherente con los principios de sostenibilidad ambiental, social y económica que rigen la política pública del sector transporte en Colombia.

A continuación, se comparten los documentos pertinentes para la solicitud:

Anexos:

1. MEPI-MN1-IN-12-FR-1 SOLICITUD PRORROGA OBRA
2. MEPI-MN1-IN-12-FR-1 SOLICITUD PRORROGA OBRA (editable)
3. MEPI-MN1-IN-6-FR-1 REPROGRAMACION AL PROGAMA DE INVERSIONES DE OBRA

Link descarga Acta:

<https://drive.google.com/drive/folders/1V9FnjKx2VVn9843NG88plhTufjYiuRFk?usp=sharing>

Atentamente,



SERGIO ALEJANDRO RIVERA BETANCUR
Director de Obra
Consortio Conexión Medellín - Quibdó