



INFORME DE SUPERVISION TRIMESTRAL AL CONVENIO VEJ 022-2022 INVÍAS 1559 DE 2022 ANI – INVIAS

A continuación, se rinde el informe entre los meses de julio, agosto, septiembre de 2025, del componente técnico en el marco del convenio ANI No.VEJ-022 INVIAS 1559 DE 2022 "Corredor vial Bogotá Villavicencio"

1. DATOS GENERALES DEL CONVENIO VEJ 022-2022 INVÍAS 1559 DE 2022.

Campo	Información
Convenio	VEJ-022-2022 / INVÍAS 1559 de 2022
Objeto	Aunar esfuerzos entre el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS y la Agencia Nacional de Infraestructura para la atención de obras de infraestructura en el corredor Bogotá – Villavicencio.
Fecha de inicio	25 de noviembre de 2022
Valor inicial	\$30.000.000.000
Plazo inicial	24 meses
Adición 1	\$10.000.000.000
Prorroga 1	13 meses
Informe de Actividades Primer Trimestre	Gestiones técnicas, visitas de reconocimiento, validación de insumos y priorización de intervenciones para PR 20+700, PR 46+160 (Puente Estaquecá), PR 48+060, estudios y diseños sendero peatonal sector Monterredondo (PR 50+100 y PR 54+800) y PR 56+900

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

2.1 Localización.

El proyecto está localizado, en la vía nacional Bogotá – Villavicencio, comprendido entre los municipios de Chipaque, Cáqueza y Guayabetal, a continuación, se relacionará los puntos a intervenir los cuales comprenden PR 20+700, PR 46+000, PR 48+060 y PR 56+900.



Imagen 1 Localización de los puntos Críticos



Mapa del Corredor Concesionado

Estos puntos críticos han sido seleccionados debido a las características geográficas y de infraestructura que requieren atención especial en los estudios y diseños del proyecto, en el marco de la rehabilitación y mejoramiento de la vía Bogotá-Villavicencio, que comprenden las siguientes coordenadas.

2.3 ESTADO INICIAL DE LA VÍA

El 9 de agosto de 2024 se realizó visita técnica al corredor vial **Bogotá – Villavicencio**, específicamente en el tramo comprendido entre los PR 56+800 y PR 56+930, con el propósito de verificar las condiciones actuales de la vía y de la estructura del pavimento, así como socializar las actividades constructivas previstas y la implementación del Plan de Manejo de Tráfico (PMT) por parte del contratista en el área de intervención.



Durante la inspección se evidenció que el pavimento presenta en términos generales condiciones estructurales adecuadas; no obstante, se identifican afectaciones superficiales ocasionadas por el impacto de material proveniente de la inestabilidad del talud ubicado en el PR 56+900. Debido a la recurrencia en la caída de material hacia la calzada y al riesgo que esta situación representa para la seguridad de los usuarios, el concesionario mantiene restringido el tránsito vehicular en el sector como medida preventiva.

El tramo inspeccionado se localiza en inmediaciones del **Puente de Quebrada Blanca**, donde la carpeta asfáltica presenta condiciones aceptables, con presencia significativa de sellado de fisuras transversales y longitudinales. Las tres juntas transversales del puente metálico se encuentran en buen estado, sin evidenciar deterioro en los sellos ni afectaciones funcionales. Por su parte, las barandas del puente presentan signos de desgaste asociados a la exposición ambiental y algunos impactos de material, observándose pérdida de pintura y presencia localizada de oxidación, sin que ello comprometa actualmente su funcionalidad estructural.

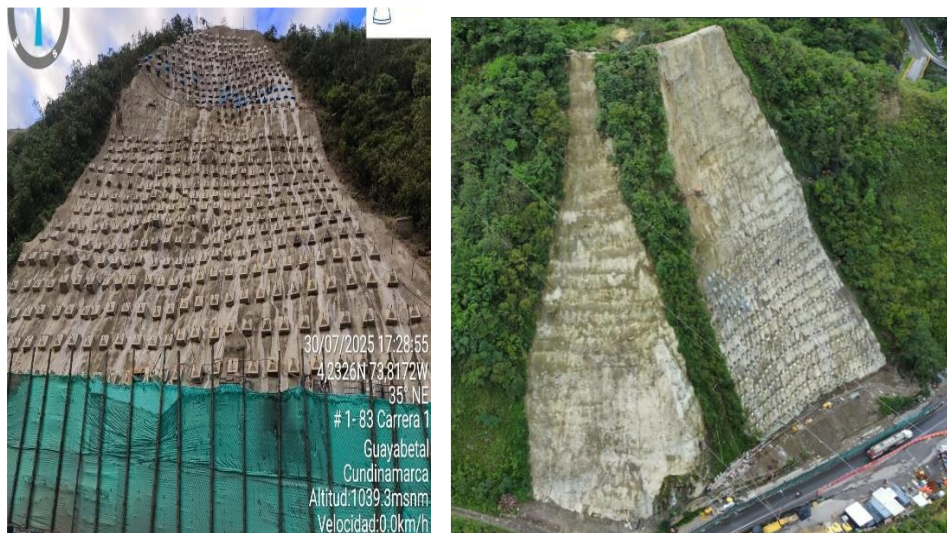
En cuanto a la señalización vertical ubicada en el PR 56+900, esta se encuentra en condiciones adecuadas de visibilidad y operación, cumpliendo con los criterios de seguridad vial establecidos. No se identificaron daños relevantes en los elementos instalados.

Adicionalmente, en el PR 56+930 se evidenció la presencia de un bache localizado en la calzada, el cual requiere intervención mediante actividades de reparación y reposición de la carpeta asfáltica. La concesión ha previsto adelantar dichas labores de mantenimiento de manera coordinada, con el fin de evitar interferencias con las actividades programadas para el inicio de las obras proyectadas en el sector.

3. ACTIVIDADES EJECUTADAS EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO

Con respecto a las actividades ejecutadas las cuales han sido referidas en los informes de supervisión trimestral, y donde en el presente se remiten los informes de los meses de julio, agosto, septiembre de 2025. Las actividades se enuncian a continuación:

PR 56+900 julio – agosto - septiembre de 2025.



En la inspección técnica realizada en el mes de agosto de 2024, en el PR 46+000, se constató el desbordamiento de la Quebrada Estaquecá, así como deslizamientos en la zona. La vía está completamente obstruida por material (piedra) arrastrado por el río, lo que impide su visibilidad, los túneles falsos que se encuentran en el sector, tienen material traído por el río y no es transitable. Para el mes de julio se llevó a cabo una visita técnica de inspección en el PR 46+000, con el fin de revisar y verificar el estado de la estructura de protección. Durante la visita se evidenció afectación significativa en el jarillón, ocasionada por la creciente de la quebrada Estaqueca y la consecuente expansión del cauce del río. Estas condiciones generaron procesos de socavación y arrastre de material, provocando desgaste y pérdida de sección en el jarillón. Actualmente se están ejecutando labores de encauzamiento y rehabilitación del jarillón con el objetivo de restablecer su funcionalidad hidráulica y garantizar la protección de la infraestructura adyacente.



PR 48+060 julio-agosto-septiembre de 2025.

En el kilómetro PR48+060 de la vía Bogotá–Villavicencio, se evidencia una afectación en la bancada que requiere intervención para su recuperación. El estado actual del sector muestra pérdida parcial del soporte vial, con señales visibles de inestabilidad en el terreno que comprometen la funcionalidad y seguridad de la vía en ese punto.

Para la atención adecuada de esta zona crítica, se ha estimado la necesidad de ejecutar obras de tipo geotécnico, estructural e hidráulico, orientadas a garantizar la estabilidad del talud, el manejo adecuado de aguas y la restauración de la sección vial.

Los trabajos iniciaron en el mes de enero del presente año, con la conformación del Jarillón, en el mes de marzo de 2025 se lleva a cabo los trabajos de conformación de plataforma y actividades topográficas de marcación y replanteo de pilotes. En el mes de mayo de 2025, se continua con las actividades de reorganización y conformación nuevamente del Jarillón y de la plataforma a pesar de las condiciones climáticas. Durante el mes de junio de 2025, debido a las constantes y fuertes precipitaciones registradas en la zona y al consecuente incremento del nivel del cauce, se presentó la pérdida del jarillón conformado y de la plataforma, En el mes de julio de 2025 se llevó a cabo la conformación de dados en concreto con dimensiones de 1.20 m x 1.20 m x 1.20 m, con el propósito de generar la base estructural necesaria para la conformación y estabilización de la plataforma.

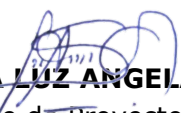


PR 20+700 julio-agosto-septiembre de 2025.

El estado inicial del PR 20+700, se encuentra con afectación por socavación del río, se ha realizado seguimiento en el mes de febrero y se evidencia perdida de material del talud, adicionalmente se realiza apiques verificación de la zarpa, para el mes de marzo se realizó levantamiento topográfico de los linderos de la vía, y se llevó a cabo reunión PMT. En el mes de mayo de 2025 se realizó el acta de entorno y se inició con la implementación del PMT. Para el mes de junio se realizaron las perforaciones para micropilotes con el proceso completo de perforación, canasta y concreto. En el mes de

julio de 2025, en el PR 20+700, se dio inicio a la fundida de los micropilotes, cumpliendo con las especificaciones de diseño estructural. De manera paralela, se realizaron los ensayos correspondientes para el control de calidad del concreto, tales como muestreo de cilindros, con el fin de garantizar el cumplimiento de los parámetros técnicos establecidos en los diseños.




NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS
Gerente de Proyecto
Experto código G3 – Grado 08
Vicepresidencia Ejecutiva