



INFORME DE GESTION Y SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES EN EL MARCO DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

SISTEMA ESTRATÉGICO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN

CÓDIGO

SEPG-F-099

VERSIÓN

001

FECHA

01/11/2024

INFORME EJECUTIVO Y DE SEGUIMIENTO AL CONVENIO VEJ 022-2022 INVÍAS 1559 DE 2022.

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

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

FICHA DEL CONVENIO	
CONVENIO:	ATENCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO
CONFORMACIÓN:	CONVENIO SUSCRITO CON LA AGENCIA NACIONAL DEL INFRAESTRUCTURA - ANI
OBJETO CONVENIO:	"AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVÍAS Y LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA PARA LA ATENCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO"
FECHA DE INICIO CONVENIO:	25 de noviembre de 2022
Valor Inicial:	\$ 30.000.000.000
Modificaciones:	0
Adiciones:	2
Valor adición 1:	\$10.000.000.000
Valor adición 2:	\$2.356.898.105
Valor Actual:	\$ 42.356.898.105
Anticipo Entregado:	N/A
Anticipo Amortizado:	N/A
Saldo por Amortizar:	N/A
Plazo Inicial:	24 MESES
Total Prórrogas:	2
Prórroga 1:	Hasta 24 de diciembre de 2025
Prórroga 2:	Hasta 31 de diciembre de 2026
Suspensiones	0
Fecha de Terminación:	31 de diciembre de 2026

CÓDIGO	SEPG-F-099	VERSIÓN	001	FECHA	01/11/2024
--------	------------	---------	-----	-------	------------

2. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO.



Mapa del Corredor Concesionado

3. ACTIVIDADES EJECUTADAS EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO

PR20+700

Este punto actualmente se encuentra finalizado. Tiene pendiente la entrega oficial de la obra por parte del contratista, lo cual se realiza por medio del acta de entrega y recibo definitivo. En este punto se recomienda a la Agencia Nacional de Infraestructura, brindar una especial atención teniendo en cuenta que su ejecución definitiva queda supeditada a la culminación de las 2 fases restantes, lo cual es imposible de desarrollar, en el entendido del alcance actual del contrato y convenio.

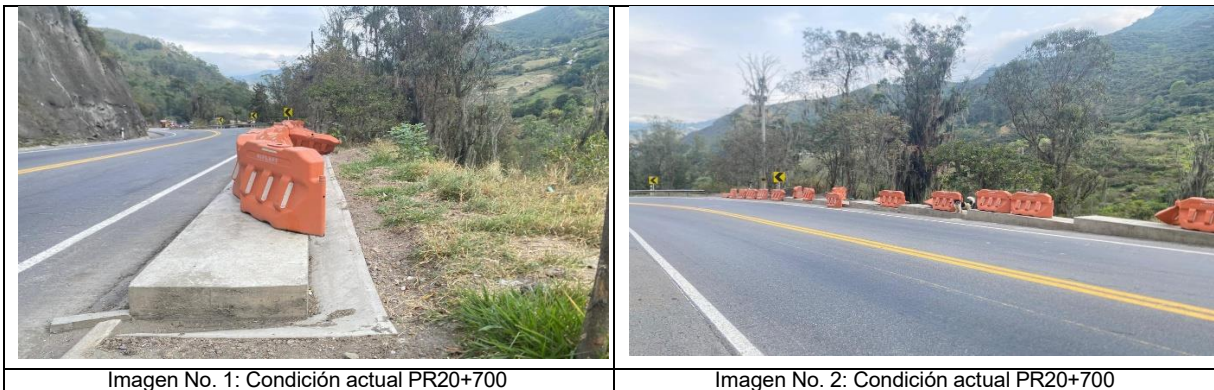


Imagen No. 1: Condición actual PR20+700

Imagen No. 2: Condición actual PR20+700

PR 46+160

En este punto crítico las condiciones de la zona presentaban variaciones significativas, especialmente en lo que respecta al deterioro de la vía en la entrada a los túneles falsos, producto del desbordamiento y arrastre de material del cauce del río Negro, incluso dejando sedimentos de importante tamaño al interior de estos. Según la información suministrada, las condiciones presuntamente variaron con la creciente de los afluentes del 5 de junio de 2024, generándose la pérdida total de banca y el desbordamiento del río hasta los túneles falsos, encontrándose una gran cantidad de material desde el **PR46+000 hasta el PR46+760, aproximadamente**.

De conformidad con lo anterior, se acordó realizar el despeje del material presente en los carriles de los túneles falsos y el descargue de material desbordado en el muro de contención ubicado en PR 46+300, esto con el fin de liberar la carga soportada; además se priorizó la remoción de material a lo largo del cauce de la quebrada Estaquecá a la altura de lo que era la sección de la vía afectada, evitando en lo posible el arrastre de material por el afluente, los cuales podrían provocar afectaciones a las comunidades localizadas aguas abajo del punto de intervención.

Ya definidas las posibles obras de atención de la emergencia se realizaron las actividades en el río Negro a la altura de la quebrada Estaquecá donde se realizó la conformación de jarillones para encauzar las aguas y despejar el material presente en el río, así como el movimiento de tierras respectivo para lograr despejar la vía, la cual, al observar que no era posible, se suspende la actividad y solo se continuó con la conformación del Jarillón como medida de mitigación parcial.



Imagen No. 3: Condición Inicial (Previo Intervenciones)



Imagen No. 4: Condición Inicial (Previo Intervenciones)



Imagen No. 5: Condición Inicial (Previo Intervenciones)



Imagen No. 6: Condición Inicial (Previo Intervenciones)

Conforme con lo expuesto, en el siguiente registro se puede observar trabajos realizados:



Imagen No. 7: Despeje de vía sentido Villavicencio - Bogotá



Imagen No. 8: Despeje de vía sentido Villavicencio - Bogotá



Imagen No. 9: Encauzamiento quebrada Estaquecá



Imagen No. 10: Encauzamiento quebrada Estaquecá

Al margen de lo expuesto, resulta imperativo señalar que, pese a la disposición de tres (3) retroexcavadoras en simultaneo atendiendo las obras previamente detalladas, y los avances significativos que se presentaron, no fue posible ubicar la estructura del puente que daba paso sobre la quebrada; situación que obedece en gran medida a la acumulación de material en la zona de intervención y a las constantes precipitaciones en la cabecera del citado cuerpo de agua, las cuales traen consigo un mayor arrastre de material, disminuyendo nuevamente la altura de los muros de protección, conformados con el mismo material de mayor tamaño, a los costados del cauce de la quebrada estaquecá, tal como puede ser observado en las siguientes fotografías.



Imagen No. 11: Acumulación de material por precipitaciones



Imagen No. 12: Acumulación de material por precipitaciones



INFORME DE GESTION Y SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES EN EL MARCO DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

SISTEMA ESTRATÉGICO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN

CÓDIGO	SEPG-F-099	VERSIÓN	001	FECHA	01/11/2024
--------	------------	---------	-----	-------	------------



Imagen No. 13: Acumulación de material por precipitaciones



Imagen No. 14: Acumulación de material por precipitaciones

Ya efectuado todas las acciones posibles se termina de intervenir las obras de mitigación en el mes de octubre de 2024, y se aprueba que el contratista realice el estudio de prefactibilidad buscando así la solución definitiva en este denominado punto crítico. Este estudio cuenta con avances, los cuales se estarán socializando próximamente a la Agencia Nacional de Infraestructura.

En el siguiente registro fotográfico se observan las actividades realizadas en el 2024.



Imagen No. 15: Condición actual con intervenciones realizadas en 2024



Imagen No. 16: Condición actual con intervenciones realizadas en 2024

Posteriormente, teniendo en cuenta las condiciones climáticas de la zona, por parte del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, se brindó apoyo para que en compañía del Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca, se desarrollaran actividades de retiro de material, recuperación del cauce de la Quebrada y el río Negro, para lo cual fue necesario reconstruir el Jarillón, buscando generar nuevamente el encauzamiento de la quebrada estaquecá, con el fin de dirigir las aguas y posibles riadas aguas abajo de río Negro, con el propósito de evitar un represamiento, y permitiendo que el material sea arrastrado por acción de empuje del afluente, en temporadas de aguas máximas. Lo cual permitió recuperar parcialmente el jarillón realizado en el año 2024. Esta actividad fue realizada desde el día 23 de julio de hasta el 26 de agosto de 2025.

Finalmente, sobre este punto de emergencia se deja la claridad que, en el año 2024 y 2025, se realizaron obras de mitigación en el punto debido al alcance presupuestal del convenio ANI – INVÍAS mencionado, y que teniendo en cuenta que la situación presentada en este punto se origina aguas arriba en la quebrada estaquecá, debido a las crecientes de la quebrada y al material de arrastre que la misma presenta en temporadas de lluvias, esta emergencia desborda la capacidad del sector transporte (Ministerio, ANI, INVÍAS), quienes se encargan de lo referente a infraestructura vial..

PR 48+060

En este denominado punto crítico se presenta afectación de pérdida parcial de calzada por la inercia de los flujos del río, toda vez que al llegar a este punto se genera un cambio de dirección de aproximadamente 90° hacia la izquierda. Se realizó el ajuste a los diseños recibidos por parte de la agencia Nacional de Infraestructura, los cual fueron generados por la concesionaria COVIANDINA. En este sitio, se ejecutaron actividades con el objeto de recuperar la banca estabilizando la parte baja con sistemas de protección tipo bolsacretos y la construcción de muro de contención cimentado en pilotes de 1 m de diámetro.

Se aclara que debido a la emergencia presentada en el PR18+400, las actividades en este sitio fueron suspendidas teniendo presente la priorización definida por la Agencia Nacional de Infraestructura en marco del convenio interadministrativo ANI-INVÍAS No. 1559 de 2022 (Numeración ANI CI-VEJ-022-2022). Por tal motivo, se recomienda a la Agencia Nacional de Infraestructura, realizar las gestiones pertinentes para que se desarrollen las actividades restantes en este punto, en busca de evitar implicaciones derivadas de esta suspensión las

cuales, fueron formuladas por el especialista del contratista de obra y se adjuntan al presente. Estas se indican a continuación:

En este contexto, si las obras se detienen sin construir las protecciones marginales ni restituir la banca, los pilotes quedarían parcialmente expuestos, lo que generaría las siguientes consecuencias técnicas:

Pérdida progresiva del confinamiento lateral de los pilotes debido al arrastre y erosión del material circundante, exponiendo parte de los elementos estructurales al flujo principal del río.

Aceleración de procesos de socavación local y general, especialmente durante eventos de avenida o crecientes extraordinarias, comprometiendo la capacidad portante de las cimentaciones.

Inestabilidad del cauce y desplazamiento del flujo hacia la margen derecha, aumentando las tensiones hidráulicas sobre el área intervenida y sobre la cimentación parcialmente construida.

Riesgo de pérdida estructural de los pilotes a mediano plazo, dado que estos no cuentan con las obras complementarias de protección ni con la conformación definitiva del terraplén y la superestructura que permitan su confinamiento y trabajo conjunto.



Imagen No. 17: Ejecución PR48+060



Imagen No. 18: Estado actual PR48+060

PR 56+900

Sitio crítico con afectación en los taludes localizados al costado norte del corredor vial sentido Bogotá - Villavicencio. Se ejecutan obras de contención mediante el recubrimiento en concreto y la construcción de anclajes activos con barras autoperforantes de longitud variable entre 20 y 40 ml. Adicionalmente se contempla la ejecución de obras de manejo de aguas en la parte alta y baja de la montaña. Este punto actualmente se encuentra en etapa de finalización con avance del 99%.

PR 18+400

Tramo de cuatro carriles afectado por movimiento en masa, generado el pasado 6 de septiembre, en el sector localizado entre el Km 18+300 y el Km 18+700, que a la fecha se encuentra cerrado, manteniendo la movilidad por la vía alterna habilitada por la concesionaria COVIANDINA S.A.

En atención a las condiciones geotécnicas observadas en el sector crítico del PR 18+400 de la vía Bogotá–Villavicencio, el contratista de obra, elaboró una propuesta técnica de mitigación orientada a controlar temporalmente la inestabilidad del talud y permitir la operatividad segura y parcial del corredor vial, mientras la Concesionaria Vial Andina – COVIANDINA S.A.S. desarrolla los estudios y diseños definitivos que definirán las soluciones permanentes de estabilización.

De este punto es claro tener presente que, el mismo fue catalogado como sitio crítico y no tuvo ninguna declaratoria urgencia manifiesta o similar, que permitiese atender el sitio como la emergencia a la cual corresponde.

Teniendo en cuenta el cierre del corredor vial, y que se presentaba una afectación con pérdidas de grandes proporciones, el Instituto Nacional de Vías y sus contratistas, enmarcados en el convenio mencionado contemplaban un conjunto de medidas paliativas de mitigación, entre las cuales se incluyen el drenaje y abatimiento de aguas subsuperficiales, la instalación de barreras que permitan contener el material actualmente ubicado en el talud. Estas actividades estaban enfocadas principalmente en reducir las condiciones de saturación, controlar los desplazamientos del terreno y mantener la estabilidad provisional del talud, hasta tanto se definan e implementen las obras definitivas por parte de la concesionaria o por quién corresponda.

Con respecto a lo previamente mencionado, el Instituto Nacional de Vías, por medio de los contratistas de obra e interventoría, logró dar transitabilidad de forma bidireccional en este punto el día 15 de noviembre de 2025. Es clave tener presente que, teniendo en cuenta que para garantizar la transitabilidad vehicular se realizó una estructura de pavimento, la cual fue ejecutada sobre parte del material de derrumbe, el cual no podía removerse debido a una posible pérdida de confinamiento del material en el talud, la estructura ha presentado fallas, las cuales se podían prever considerando lo mencionado anteriormente.

En contraste con lo anterior, una vez brindada la transitabilidad, el contratista de obra CONSORCIO ESTABILIZACIONES 2024 realizó perforaciones geotécnicas en busca de evaluar de mejor manera la situación actual del punto de emergencia. Para lo cual determinó que actualmente existe un riesgo latente debido a que la condición actual menciona un factor de seguridad aproximadamente de 1, lo cual establece un riesgo inminente. Así mismo, se verificó que la realización del hincado de tubería podría mejorar este factor de seguridad pero en un porcentaje muy bajo, lo cual no alcanza a llegar al F.S. de 1.3, reglamentado para condiciones de obras provisionales. Y por tanto, en este sitio, se indica la necesidad de un control permanente el cual viene realizando el consorcio contratista. Por lo anterior, es imposible considerar realizar alguna actividad que considere la remoción parcial de material en la parte inferior del talud, a borde de la calzada actual. De igual manera, se enfatizó en la urgencia del desarrollo de los estudios y diseños que permitan realizar una obra definitiva en este punto. Estos informes se encuentran adjuntos al presente comunicado.

Finalmente, es válido indicar que de parte del Instituto Nacional de Vías, se encuentra en evaluación y análisis de alternativas que permitan mejorar la transitabilidad en el PR18+400 del corredor vial Bogotá – Villavicencio. Sin embargo, estas actividades no mejorarán el factor de seguridad requerido en estas obras para un flujo vehicular en las condiciones de seguridad adecuadas. Se requiere con urgencia la ejecución de la obra definitiva, la cual por medio del contrato y convenio actual no es posible realizar tanto en su ejecución como en lo que refiere a los estudios y diseños. Por tal motivo, se insta a la Agencia Nacional de Infraestructura para que se realicen los estudios y diseños de manera prioritaria, toda vez que, la ANI en la reunión de *“Utilización de recursos 2026 corredor Bogotá Villavicencio”* llevada a cabo el día 8 de enero de 2026, indicó que, el Concesionario Vial Andina llevaría a cabo la elaboración de los estudios y

diseños definitivos para este punto crítico PR18.



4. USO DE RECURSOS DEL CONVENIO

Teniendo en cuenta que el convenio interadministrativo ANI No. VEJ 022-2022 INVÍAS 1559 de 2022, como valor inicial tuvo \$30.000.000.000,00 y ha tenido dos adiciones de las cuales, la adición No. 1 suma el valor de \$10.000.000.000,00 y la adición No. 2 el valor de \$2.356.898.105,00.

4.1. APERTURA PR18+300 AL PR 18+600 SECTOR CHIPAQUE.

El sábado 15 de noviembre de 2025 se habilitó la circulación bidireccional por los dos carriles en el kilómetro 18 de la Vía al Llano (Bogotá–Villavicencio), correspondiente a uno de los sectores de mayor criticidad operativa en el municipio de Chipaque, Cundinamarca. La recuperación de este punto hizo parte de las acciones priorizadas en el Puesto de Mando Unificado de Movilidad (PMU), liderado por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

La reapertura restituye las condiciones normales de operación del corredor, contribuyendo a la reducción de tiempos de desplazamiento, la mejora en los niveles de servicio y el incremento de la seguridad vial para los usuarios y transportadores que dependen de este tramo estratégico para la conectividad y actividad económica de los Llanos Orientales.

En paralelo, el Instituto Nacional de Vías (Invías) informó que continuará con la ejecución de actividades complementarias sobre la ladera, obras hidráulicas, demarcación, señalización e instalación de dispositivos de contención y seguridad, con el objetivo de mantener la estabilidad del sector y garantizar una operación segura y monitoreada de manera permanente.



**INFORME DE GESTION Y SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES EN EL
MARCO DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

SISTEMA ESTRATÉGICO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN

CÓDIGO	SEPG-F-099	VERSIÓN	001	FECHA	01/11/2024
--------	------------	---------	-----	-------	------------




NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS

Gerente de Proyecto

Experto código G3 – Grado 08

Vicepresidencia Ejecutiva

Anexos: CCDESC_ANEXOS

cc: CCCOPIA_REM

Proyectó: Jesús Mercado Cortés Ing. Apoyo al Proyecto IP "CH-F" – VEJ

Revisó: Alejandro Montejo P Líder al Proyecto IP "CH-F" – VEJ.