

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

A continuación, se rinde el informe entre los meses de ABRIL – MAYO y JUNIO de 2026, del componente técnico en el marco del CONVENIO INTERADMINISTRATIVO ANI/INVIAS No. VEJ-022-2022 Suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías cuyo Objeto es: “AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS Y LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA PARA LA ATENCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO”

1. ANTECEDENTES

El contrato de Concesión n. 005 de 2015, encargado en la actualidad de la operación de la vía Bogotá – Villavicencio, es una APP de Iniciativa Privada de cuarta generación, que dentro de su alcance tiene la construcción de la segunda calzada entre el sector de Chirajara y Villavicencio, con una longitud origen destino de 22,6 kilómetros que incluye puentes y túneles, obras que ya fueron entregadas a operación y que se encuentran en estado óptimo, también tiene dentro de su alcance la operación y mantenimiento de toda la vía Bogotá – Villavicencio, incluyendo la vía existente en la cual se encuentran la gran mayoría de sitios vulnerables, aun cuando el Concesionario debe garantizar la operación normal de la vía, las obras definitivas de gran envergadura que se requieran en el corredor y que no estén dentro de su alcance.

El proyecto Chirajara – Fundadores se desarrolla en virtud del Contrato de Concesión No. 005 de 2015 bajo el esquema de Asociación Público – Privada (APP) de Iniciativa Privada sin desembolso de recursos públicos, en los términos de los artículos 141 y 192 de la Ley 1508 de 2012, es decir, tiene su origen en el proyecto estructurado por un particular originador en la vigencia 2013 y que obtuvo viabilidad de la Agencia en el año 2015 luego de evacuarse el procedimiento correspondiente.

Al tratarse de un proyecto de iniciativa privada en el cual existió una verificación y concepto de viabilidad en virtud del cual quedaron establecidos los términos y el alcance de las obligaciones a cargo del concesionario, se tiene que la atención de sitios o la ejecución de intervenciones que se encuentran por fuera del alcance del objeto contratado, deben ser financiadas mediante la asignación de recursos públicos, objetivo para cuya ejecución se ha acudido a los mecanismos legales y contractuales pertinentes en el ámbito de las facultades y atribuciones legalmente establecidas para la Agencia.

¹ ARTÍCULO 14. Estructuración de proyectos por agentes privados. Los particulares podrán estructurar proyectos de infraestructura pública o para la prestación de sus servicios asociados, por su propia cuenta y riesgo, asumiendo la totalidad de los costos de la estructuración, y presentarlos de forma confidencial y bajo reserva a consideración de las entidades estatales competentes.

² ARTÍCULO 19. Iniciativas privadas que no requieren desembolsos de recursos públicos. Logrado el acuerdo entre la entidad estatal competente y el originador del proyecto, manteniendo el originador la condición de no requerir recursos del Presupuesto General de la Nación, de las entidades territoriales o de otros fondos públicos para la ejecución del proyecto, la entidad competente publicará el acuerdo, los estudios y la minuta del contrato y sus anexos por un término no inferior a un (1) mes ni superior a seis (6) meses, en los términos que establezca el reglamento, dependiendo de la complejidad del proyecto, en la página web del Sistema Electrónico para la Contratación Pública "SECOP".

En esta publicación la entidad estatal competente señalará las condiciones que deben cumplir eventuales interesados en participar en la ejecución del proyecto y anunciará su intención de adjudicar un contrato al proponente originador, en las condiciones acordadas, si no existieren otros interesados en la ejecución del proyecto.

Transcurrido el plazo de la publicación anteriormente referida, sin que ningún interesado distinto al originador del proyecto manifieste a la entidad estatal competente, su interés de ejecutarlo o cumpla las condiciones para participar en su ejecución, se podrá contratar con el originador, de manera directa en las condiciones pactadas.



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

El 24 de noviembre de 2022, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 1559 de 2022 (INVIAS) y No. VEJ-022-2022 (ANI), con el objeto de *“aunar esfuerzos entre el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI para la atención de obras de infraestructura en el corredor Bogotá – Villavicencio”*, por un plazo de veinticuatro (24) meses y un valor de TREINTA MIL MILLONES DE PESOS (\$30.000.000.000,00), correspondientes al Proyecto de Inversión Asignado a la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI para el Desarrollo de las obras objeto del presente convenio, el cual no incluye obras complementarias, gestión social, ambiental, predial y demás que se requieran para la ejecución del presente convenio. y el INVIAS se compromete a adelantar los trámites pertinentes para lograr la incorporación de los recursos mediante el presente documento para la ejecución del rubro presupuestal 2401-0600-118.

Dicho convenio fue celebrado en el marco de las facultades conferidas por el artículo 205 de la Ley 1955 del 25 de mayo de 2019 – *Plan Nacional de Desarrollo 2018–2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”*, así como en aplicación de los principios de la función administrativa contenidos en la Constitución Política, la Ley 489 de 1998 y la Ley 105 de 1993.

En desarrollo del citado convenio el INVIAS, adelantó el proceso de selección No. LP-DO-SGI-001-2024 el cual fue adjudicado el pasado 9 de mayo de 2024 previa licitación pública para la atención de obras de infraestructura en puntos críticos ubicados en el corredor Bogotá Villavicencio por un valor de \$31.677.761.530 TREINTA Y UN MIL SEISCIENTOS SETENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y UN MIL QUINIENTOS TREINTA PESOS M/CTE con cargo del Registro Presupuestal No. 446424 del 21 de mayo de 2024. Es importante aclarar que el valor adicional con cargo a los recursos del INVIAS es asumido por esa entidad en el marco del citado convenio respecto a *aunar esfuerzos* entre las partes para la atención de los puntos críticos del corredor Bogotá – Villavicencio.

En el marco de este convenio, el INVIAS adelantó la contratación de las obras de estabilización de la banca en el sector PR 48+060 y de rehabilitación de la superestructura del Puente Estaquecá (PR 46+120), mediante el Contrato de Obra No. 1777 de 2024 y el Contrato de Interventoría No. 1857 de 2024, según lo informado mediante comunicación No. 2024S-VBOG-043148, radicada en la ANI bajo el No. 20244090812652 del 5 de julio de 2024.

Posteriormente, y con el fin de atender un mayor número de puntos críticos identificados en el corredor, el INVIAS y la ANI consideraron necesaria la atención del punto crítico PR 56+900, de la ruta 4006 Bogotá – Villavicencio, lo cual requirió la incorporación de nuevos recursos presupuestales al Convenio Interadministrativo No. VEJ-022-2022 (ANI) – No. 1559 de 2022 (INVIAS). En consecuencia, se dio cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 766 de 2024, disponiendo de una suma de DIEZ MIL MILLONES DE PESOS (\$10.000.000.000) autorizada para la atención del citado sitio.

El 9 de octubre de 2024 se publicó en SECOP II la primera modificación del Convenio Interadministrativo No. VEJ-022-2022 (ANI) – No. 1559 de 2022 (INVIAS), mediante la cual se formalizó la adición de recursos por valor de \$10.000 millones y la prórroga del plazo contractual hasta el 25 de diciembre de 2025.

Entre el 6 y 7 de septiembre de 2025 se presentó un deslizamiento masivo entre los PR18+300 y PR18+600, sector Chipaque (“4 carriles”) del corredor Bogotá–Villavicencio, afectando tres carriles y generando cierre total por caída continua de material saturado. Este evento, asociado a la inestabilidad propia de la Formación Chipaque y condiciones de saturación por lluvias, implicó un volumen aproximado de 200.000 m³ de material.

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

Tras la emergencia, la Concesionaria activó los protocolos de atención, realizó cierres preventivos, señalización, monitoreo geotécnico, gestión de maquinaria, remoción inicial de material y habilitó paso controlado cuando las condiciones lo permitieron. Como medida operativa temporal, se habilitó una variante de 680 m con paso alternado desde el 15 de septiembre de 2025. En los PMU liderados por la ANI se definió la intervención conjunta con INVIAS. Desde el 7 de octubre de 2025, el INVIAS adelantó obras de mitigación, remoción controlada y estabilización provisional para habilitar dos carriles de la vía nacional.

Mediante comunicación No. 20255030362451 del 2 de octubre de 2025, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, teniendo en cuenta la emergencia presentada en el K18, solicitó al Instituto Nacional de Vías – INVIAS evaluar la pertinencia de priorizar y optimizar los recursos asignados para la atención de los sitios críticos del corredor Bogotá – Villavicencio, en el marco del Convenio Interadministrativo en mención, con el fin de atender la emergencia y garantizar la transitabilidad del corredor vial.

El INVIAS, mediante comunicación No. 2025S-VBOG-077904 con radicado ANI No. 20254091327212 del 17 de octubre de 2025, solicitó la adición del Convenio Interadministrativo ANI–INVIAS No. VEJ-022-2022 / 1559 de 2022.

Teniendo en cuenta la solicitud del INVIAS, se adelantaron dos modificaciones al Convenio No. VEJ-022-2022, con el fin de adicionar recursos al convenio Interadministrativo Convenio Interadministrativo INVIAS No. 1559 de 2022 – ANI No. VEJ-022-2022, con el fin de garantizar la ejecución de su objeto, en especial las obras de mitigación requeridas para restablecer y asegurar la adecuada transitabilidad del corredor vial Bogotá – Villavicencio, afectado por la emergencia del sector Chipaque (PR 18+300 – PR 18+600).

La Agencia Nacional de Infraestructura, con fundamento la tercera modificación se expidió el Registro Presupuestal No. 266525 del 3 de diciembre de 2025, por valor de **DOS MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL CIENTO CINCO PESOS (\$2.356.898.105)**, correspondiente al **Convenio Interadministrativo No. VEJ-022-2022**, mediante la cual se adicionaron dichos recursos, con el fin de adelantar, de acuerdo con la propuesta del INVIAS, la **Fase I** de la atención de la emergencia presentada en el **K18 del corredor Bogotá – Villavicencio**.

El 1 de diciembre de 2025 se publicó en SECOP II la segunda modificación del Convenio Interadministrativo No. VEJ-022-2022 (ANI) – No. 1559 de 2022 (INVIAS), mediante la cual se formalizó la prórroga del plazo contractual hasta el 31 de diciembre de 2026.

El 02 diciembre de 2025 se publicó en SECOP II la tercera modificación del Convenio Interadministrativo No. VEJ-022-2022 (ANI) – No. 1559 de 2022 (INVIAS), mediante la cual se formalizó la adición de recursos por valor de \$2.356.898.105 millones.

2. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO.

**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 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

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

Convenio Interadministrativo ANI/INVIAS No. VEJ-022-2022				
Objeto: "Aunar esfuerzos entre el instituto nacional de vías - INVIAS y la agencia nacional de infraestructura para la atención de obras de infraestructura en el corredor Bogotá Villavicencio"				
	Convenio Inicial	Modificación Otrosí No. 01	Emergencia Deslizamiento masivo PR 18+300al PR 18+600	Modificación Otrosí No. 02 – Otrosí No. 03
Valor Convenio	\$ 30.000.000.000			
Adición		\$ 10.000.000.000		\$ 2.356.898.105
Total		\$ 40.000.000.000		\$ 42.356.898.105
% de adición		33%		7,86%
% acumulado de adición				41,19%
Plazo Convenio	24 meses			
Fecha Inicio	25/11/2022			
Prórroga		13 meses		hasta el 31 de diciembre de 2026
Fecha Terminación	24/11/2024	25/12/2025		31/12/2026
Alcance	a) Construcción de Obras del sitio inestable PR20+700, b) Diseño del Sendero Peatonal sector Monterredondo PR50+100 al PR54+800 (sentido B - V) c) Rehabilitación Puente Estaqueca PR46+160 (sentido B - V) y d) Construcción de Obras del sitio inestable PR48+060 (sentido B- V).		Obras de estabilización de la ladera en el PR56+900 sector Quebrada blanca sentido Bogotá - Villavicencio.	El INVIAS realiza un rebalanceo presupuestal y dispone recursos para iniciar la atención mediante actividades de mitigación
				Actividades de Mitigación para la atención del sitio crítico PR 18+300 al PR 18+600 Construcción de Terrazas y perfilado de taludes. Construcción de drenes perpendiculares para el abatimiento de nivel freático Construcción de Obras Hidráulicas. Actividades de Cargue, Retiro y Disposición de material. Actividades de monitoreo.

El convenio tiene por propósito atender puntos críticos identificados, que se encuentran localizados dentro del corredor Bogotá – Villavicencio y los cuales no se encuentran dentro del alcance del contrato de Concesión No. 005 de 2015 y adicionalmente por tratarse de una Iniciativa Privada, lo que impide el desembolso de recursos públicos.

En el marco de la ejecución del contrato, y como respuesta a eventos de inestabilidad geotécnica que comprometían la transitabilidad, seguridad vial y continuidad operativa del corredor Bogotá–Villavicencio, se amplió el alcance contractual para incorporar la atención de los puntos críticos PR 56+900, PR 48+060 y PR 18+400. En todos los casos, las intervenciones se fundamentan en la actualización de estudios y diseños, la evaluación técnica de las condiciones de riesgo y la definición de soluciones acordes con la disponibilidad presupuestal, los lineamientos contractuales y la normativa vigente.

En el punto crítico PR 56+900, se identificó un evento de remoción en masa que afectaba de manera significativa la operación del corredor. En consecuencia, se adelantó la actualización de los estudios y diseños con el fin de definir las obras necesarias para la mitigación del riesgo geotécnico. Dichos estudios y diseños fueron sometidos a revisión técnica y cuentan con la aprobación formal de la Interventoría. Las obras ejecutadas a partir de esta actualización han permitido mejorar sustancialmente la transitabilidad del sector, incrementando la seguridad de los usuarios y reduciendo la vulnerabilidad del tramo frente a nuevos procesos de inestabilidad, garantizando así la continuidad del servicio vial.

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

En cuanto al punto crítico PR 18+400, este corresponde a la emergencia generada por el deslizamiento ocurrido el 6 de septiembre de 2025, evento que ocasionó el cierre total de la vía y una afectación significativa a la conectividad del corredor. En atención a esta contingencia, el Instituto Nacional de Vías impartió la instrucción de ejecutar obras paliativas de mitigación, con el objetivo de restablecer la transitabilidad en al menos un carril en el menor tiempo posible. El alcance de estas intervenciones se limita a la remoción del material deslizado y a la estabilización superficial del talud, con el fin de habilitar temporalmente uno o dos carriles de circulación. Dada su naturaleza de emergencia, estas obras no constituyen una solución definitiva, sino medidas transitorias orientadas a garantizar la movilidad básica mientras se adelantan los estudios y diseños requeridos para definir una solución estructural y permanente para el sector.

4. ACTIVIDADES EJECUTADAS EN EL CORREDOR BOGOTÁ VILLAVICENCIO

4.1. Sector Chipaque - PR 18+400

El sector del kilómetro 18 de la vía Bogotá – Villavicencio se encuentra localizado en el corredor vial que comunica la capital del país con los Llanos Orientales, uno de los ejes económicos, logísticos y energéticos más importantes de Colombia. Desde el punto de vista geográfico, el sitio pertenece al piedemonte oriental de la cordillera Oriental, dentro del departamento de Cundinamarca, en límites con el municipio de Cáqueza, y forma parte del corredor que desciende bruscamente desde el altiplano cundiboyacense hacia el valle del río Negro y posteriormente al cañón del río Guatiquía. Esta transición fisiográfica define un relieve abrupto, profundamente disectado, con pendientes que en muchos tramos superan el 45%, lo cual imprime al terreno una alta energía de relieve y una susceptibilidad natural a la ocurrencia de movimientos en masa.

Geomorfológicamente, el sector del kilómetro 18 corresponde a una zona de laderas con altas pendientes, estructuralmente controladas por sistemas de fallas de rumbo nororiente–suroccidente que forman parte del sistema de fallas del piedemonte, cercana al sistema Guaicáramo y estructuras secundarias asociadas ésta. Estas discontinuidades tectónicas, junto con la litología dominante, condicionan el grado de fracturamiento y la permeabilidad del macizo rocoso. La unidad litológica predominante corresponde a rocas sedimentarias del Cretácico superior, principalmente lutitas, limolitas y areniscas finas, que presentan meteorización diferencial y planos de debilidad bien definidos. En algunos sectores se observan depósitos coluviales y residuales derivados de la descomposición de estas rocas, los cuales conforman materiales sueltos, heterogéneos y con bajo grado de cementación.

Climáticamente, el corredor se encuentra bajo la influencia del régimen bimodal de lluvias característico del piedemonte oriental, con precipitaciones medias anuales que oscilan entre 3.000 y 4.500 milímetros. Durante los periodos de máxima pluviosidad especialmente entre abril-junio y octubre-noviembre, es decir, bajo un régimen bimodal, esto incrementa la infiltración en los suelos y el ascenso del nivel freático, lo que favorece la saturación de materiales coluviales y la generación de presiones de poros en zonas de ladera inestable. En este contexto, los eventos de lluvia prolongada o concentrada actúan como detonantes principales de procesos de remoción en masa, especialmente en sectores donde confluyen condiciones estructurales, litológicas y morfológicas desfavorables.

El Punto Crítico PR 18+400 se encuentra ubicado sobre la carretera nacional Bogotá – Villavicencio, en jurisdicción del municipio de Chipaque, departamento de Cundinamarca, dentro del corredor vial que comunica el altiplano cundiboyacense con los Llanos Orientales.

Durante la noche del 6 de septiembre y la madrugada del 7 de septiembre de 2025 (hora de evento 22:30 de la noche de 6 de septiembre), se presentó un deslizamiento activo de talud en el sector “4

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

carriles" (PR 18+300–PR 18+600) – unidad funcional cero (0) de operación y mantenimiento, que afectó inicialmente tres de los cuatro carriles y, posteriormente, obligó al CIERRE TOTAL del corredor por caída continua de material saturado.

El sector afectado por el deslizamiento se extiende entre los PR 18+300 y PR 18+700, correspondiente al tramo comprendido entre el peaje de Naranjal y el sector de Buenavista, en una zona de alta pendiente y geología compleja, caracterizada por la presencia de materiales coluviales, suelos arcillosos y capas de roca fracturada susceptibles a procesos de inestabilidad.

La magnitud del evento ocasionó daños estructurales en la carpeta asfáltica, pérdida de banca, afectación de drenajes longitudinales y colapso parcial de obras de contención existentes, además de interrupción total del tránsito vehicular, afectando de manera significativa la movilidad entre el centro y oriente del país.

El área de influencia directa del evento corresponde a la ladera occidental del cañón del río Blanco, dentro del corredor concesionado por COVIANDINA, el cual hace parte de la Ruta Nacional 40. Este sector es estratégico para la conectividad del país, al ser la vía principal de acceso entre la capital y los departamentos del Meta, Guaviare y Vichada.

El movimiento en masa ocurrido se ha clasificado como un evento complejo, en el cual se combinan mecanismos rotacionales profundos con una fase posterior de flujo de detritos y lodos. Este tipo de procesos indica una evolución progresiva del fenómeno, donde el deslizamiento inicial de carácter rotacional generó la pérdida de confinamiento del material en la zona media de la ladera, que posteriormente dio lugar al retrabajo y movilización de los productos coluviales saturados a lo largo de una microcuenca preexistente.



La fase inicial de la falla parece haber ocurrido en la zona alta de la vertiente, en un depósito coluvial grueso y heterogéneo que recubre materiales de la Formación Chipaque (K2cp). La saturación progresiva de estos coluviones, derivada de lluvias intensas y persistentes durante los primeros días de septiembre de 2025, produjo un aumento significativo de las presiones intersticiales y la pérdida de succión matricial, reduciendo la resistencia al corte, efectiva del material. Esto generó una superficie de ruptura cóncava con evidencias de rotación y traslación combinadas, la cual evolucionó hacia un movimiento retroactivo, característico de procesos de tipo complejo.

Durante los días posteriores al evento inicial, se observó una fase de desconfinamiento dinámico, donde el cuerpo de suelo y roca fracturada perdió soporte lateral y permitió la liberación de nuevos volúmenes. La ausencia temporal de estabilidad interna, sumada a la continua infiltración de agua y al colapso de canales naturales de drenaje, generó flujos secundarios de lodo, bloques y material orgánico, que se desplazaron a través del cauce de la microcuenca adyacente. Estos flujos

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

impactaron directamente la vía, depositando un volumen considerable de material de arrastre, compuesto por detritos arcillosos, bloques angulosos de arenisca y fragmentos vegetales, que cubrieron los cuatro carriles y obligaron al cierre total del corredor.

El sector contaba con una serie de gaviones desde el PR 18+032 al PR18+539, y en el sitio específico de los hechos, un gavión de 37 metros de longitud, ubicado entre los puntos de referencia PR18+512 y PR18+539.



Es importante mencionar lo dicho por la CAR en lo que respecta a la conformación Chipaque, área geológica donde se presentó el evento:

“(…)

La Formación Chipaque está constituida de base a techo por arcillolitas, liditas, seguidos por tres bancos de arcillolitas de gran espesor (entre 200 – 250 m), con dos bancos arenosos de 20 m de espesor máximo. Finalmente, hacia el techo de la formación, aunque predominan los niveles arcillosos es el segmento más arenoso, se presentan intercalaciones limolíticas y areniscas con intervalos de arcillolitas (bancos de varios metros). La columna tiene un espesor de 1.027 m.” (Informe de la CAR 2025)3. (…)

El deslizamiento produjo la acumulación de un volumen considerable de material detrítico sobre la vía, compuesto por suelos coluviales, arcillas plásticas de baja resistencia al corte, bloques rocosos de tamaño medio y material orgánico inestable. La magnitud del evento ocasionó daños estructurales en la carpeta asfáltica, pérdida de banca, afectación de drenajes longitudinales y colapso parcial de obras de contención existentes, además de interrupción total del tránsito vehicular, afectando de manera significativa la movilidad entre el centro y oriente del país.

El fenómeno ha sido catalogado por el Esquema de Ordenamiento Territorial del municipio de Chipaque como de alta amenaza por movimientos en masa, debido a las condiciones geológicas y geomorfológicas del sector, conformadas por materiales arcillo-limosos de baja cohesión y estratificación irregular, altamente susceptibles a la saturación por infiltración de aguas superficiales y subterráneas. Es importante tener en cuenta que el año 2025 se ha caracterizado por presentar precipitaciones significativamente superiores con relación al promedio de años anteriores.

Se puede evidenciar lo siguiente:

³ Informe CAR <https://www.car.gov.co/uploads/files/5c59f8cfe9580.pdf>

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

- ✓ **Fallo de la estructura:** El muro de gaviones ha cedido, perdiendo su forma original. La malla metálica se ha roto en algunas secciones, y el material de relleno (las piedras) se ha dispersado o ha sido arrastrado por la masa de tierra.
- ✓ **Sobrecarga o saturación:** El material del talud superior, que es visiblemente inestable, ha saturado la capacidad de retención del gavión. La gran cantidad de tierra y vegetación desplazada indica que la fuerza del deslizamiento fue mayor de lo que la estructura podía soportar.

El flujo presentaba empuje permanente y reincidencia sobre la calzada a medida que se retiraba el material. Se activaron frentes de atención con cargue y retiro desde las 23:35 del 6 de septiembre de 2025, es decir, menos de 12 horas después de ocurrido el evento; sin embargo, la inestabilidad y condiciones de saturación en el talud impidieron la habilitación de paso controlado, e incluso obligó la suspensión temporal de los trabajos de remoción.



El deslizamiento se canalizó a través de un cauce bien definido, con un ancho aproximado de 60 metros. pero, antes de llegar a la banca, la masa se expandió lateralmente, generando un cono de inyección significativamente más amplio que el canal principal por donde discurre el movimiento.

Los reportes describen un movimiento de tipo flujo rotacional saturado, caracterizado por deslizamientos continuos de material. Los cálculos iniciales realizados por la Concesionaria estiman un volumen total de material en movimiento en la ladera de aproximadamente doscientos mil metros cúbicos (200.000 m³), una cifra que excede drásticamente cualquier evento de remoción en masa rutinario. Este volumen, por su carácter masivo, es un indicio material de la imprevisibilidad e irresistibilidad del suceso, superando los umbrales de manejo operativo contemplados en los Indicadores de Operación del Contrato de Concesión No.005 de 2015.

La presencia de viviendas abandonadas en la zona, con evidentes signos de deformación, así como manifestaciones de inestabilidad en la antigua vía, permiten concluir que existe una condición de inestabilidad preexistente en el sector, producto de una condición geológica regional.

Implementación del Plan de Contingencia para atender la emergencia

Tan pronto se conoció el evento, en el marco del plan de atención de emergencias, la Agencia Nacional de Infraestructura, en coordinación con el Concesionario – COVIANDINA y con el apoyo de la DITRA, implementaron el Plan de Contingencia para este tipo de emergencias, con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios y reestablecer el paso vehicular. Este plan se implementó

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

desde las 23:35 horas del 6 de septiembre de 2025, con cargue y retiro del material; sin embargo, la inestabilidad y condiciones de saturación en el talud han impedido la habilitación de paso controlado por el corredor concesionado.

En cuanto a la rehabilitación de la vía alterna, se adelantaron en coordinación con la Agencia Nacional de Infraestructura, a través de la Concesionaria Vial Andina – COVIANDINA, actividades que permitieron contar con una alternativa de paso temporal mediante la adecuación de la variante de la vía antigua entre el K18+340 y el K18+980.

El tránsito por el sector se abrió, con restricciones, el 15 de septiembre de 2025, en cumplimiento del Plan de Contingencia Operativo.



La Agencia Nacional de Infraestructura, a través del convenio vigente con el INVÍAS No. CI-VEJ-022-2022 del 25 de noviembre de 2022, optimizará recursos por cuatro mil millones de pesos para la intervención en el kilómetro 18, sector “Cuatro Carriles” – vereda Caraza, jurisdicción de Chipaque (Cundinamarca).

El INVIAS desde el 7 de octubre de 2025, adelantó la intervención técnica en este punto crítico, con las siguientes actividades:

- Se efectuaron levantamientos topográficos de detalle en la zona afectada, con el fin de determinar la configuración geométrica del deslizamiento, definir cotas de trabajo y establecer puntos de control georreferenciados para el monitoreo continuo de movimientos del terreno. Se implementaron líneas base de seguimiento mediante estación total, permitiendo el registro de posibles desplazamientos residuales y la evaluación del comportamiento del talud en el

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

tiempo.

- Se efectuó el monitoreo ambiental básico enfocado en el control de emisiones de material particulado, manejo adecuado de residuos, control de vertimientos y prevención de afectaciones sobre cauces naturales cercanos al área de intervención. Estas acciones se desarrollaron bajo supervisión directa del ingeniero ambiental residente, garantizando el cumplimiento de las normas ambientales vigentes. Instalación de puntos ecológicos.
- El componente social adelantó acciones de participación comunitaria y gestión predial, con el fin de mantener informada a la población y propiciar condiciones favorables para el desarrollo de las labores. En este marco, se llevó a cabo una reunión interinstitucional de concertación para el levantamiento y aclaración de linderos de los predios colindantes al área de intervención, con la participación de representantes de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Personería Municipal de Chipaque, la interventoría y el contratista. Dicha reunión permitió definir los límites operativos del derecho de vía, establecer las zonas autorizadas para el ingreso de maquinaria y delimitar las áreas sujetas a gestión predial, garantizando que las intervenciones se realicen dentro del marco normativo y evitando conflictos con la comunidad.
- Como parte de las obras preliminares de mitigación en el sitio crítico del PR 18+400, se dio inicio a las actividades de terraceo y conformación de plataformas de trabajo en la parte superior del derrumbe. Estas labores se orientan a mejorar las condiciones de estabilidad superficial, facilitar el acceso seguro de maquinaria y permitir la ejecución de las obras de estabilización proyectadas.
- El proceso de conformación se realizó mediante corte y reacomodo controlado de material proveniente del mismo movimiento en masa, procurando mantener la geometría del talud dentro de parámetros seguros y reducir la carga activa sobre la corona del deslizamiento. Hasta la fecha de corte del presente informe, se registra la conformación de aproximadamente 12105 m³ de material en la zona superior.



- Asimismo, en la parte baja del talud se efectuó la conformación de material compactado utilizando los volúmenes acopiados producto del movimiento interno del deslizamiento, con el fin de optimizar el manejo del material y estabilizar temporalmente la base del talud. Dado que el proyecto aún no cuenta con un sitio de disposición final (ZODME) autorizado por la autoridad ambiental, se optó por realizar un movimiento interno controlado de material, reacomodando y compactando aproximadamente 8425 m³ dentro del área de intervención.

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



- Con el propósito de realizar el seguimiento técnico del comportamiento del terreno en el Punto Crítico PR 18+400, se implementó un sistema de control mediante estacas de monitoreo superficial, instaladas estratégicamente en la parte superior del área intervenida. Estas estacas permiten registrar desplazamientos horizontales relativos en puntos de referencia previamente georreferenciados, proporcionando información sobre la evolución del movimiento del talud y la estabilidad del material reacomodado. Las mediciones se han efectuado en diferentes horarios durante los días 21 y 22 de octubre de 2025, conforme a la tabla de control topográfico. Los resultados evidencian variaciones progresivas en los valores registrados, especialmente en las estacas No. 2 y No. 3, lo que sugiere movimientos diferenciales de baja magnitud en la parte superior del talud.
- En atención a las condiciones geotécnicas observadas en el sector crítico del PR 18+400 de la vía Bogotá–Villavicencio, el contratista de obra del INVIAS, con el acompañamiento técnico de la firma Diseños Geotécnicos S.A.S., elaboró una propuesta técnica de mitigación orientada a controlar temporalmente la inestabilidad del talud y permitir la operatividad segura y parcial del corredor vial.
- La propuesta contempla un conjunto de medidas paliativas de mitigación, entre las cuales se incluyen el drenaje y abatimiento de aguas subsuperficiales, la instalación de micropilotes y la conformación de pantallas de pilotes hincados dispuestas en alineamiento continuo, complementadas con vigas de amarre y obras de control topográfico mediante instrumentación y técnicas de monitoreo fotogramétrico con dron. Estas actividades tienen como objetivo principal 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.

En Conclusión:

- El análisis técnico del sector del kilómetro 18 de la vía Bogotá – Villavicencio permite concluir que el movimiento en masa ocurrido recientemente no constituye un evento aislado, sino la reactivación de una zona históricamente inestable, con antecedentes claros de procesos de remoción en masa registrados desde al menos el año 2017. La inestabilidad del terreno se encuentra directamente relacionada con condiciones geológicas y geomorfológicas inherentes —pendientes pronunciadas, materiales coluviales y depósitos no consolidados—, agravadas por un uso inadecuado del suelo y la falta de control en las intervenciones antrópicas sobre la ladera.

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

- Se evidencia que las acciones de urbanización informal, la apertura de vías de acceso a predios privados sin estudios técnicos previos y el deficiente manejo de las aguas superficiales han alterado el equilibrio natural del talud. La ausencia de medidas de drenaje adecuadas y el desvío de flujos de escorrentía hacia la corona del deslizamiento han incrementado la saturación del macizo, facilitando procesos de erosión interna, desconfinamiento y reactivación del movimiento en masa.
- En este contexto, se recomienda fortalecer la gestión del ordenamiento territorial con enfoque de riesgo, evitando la ocupación de áreas con antecedentes de inestabilidad o clasificadas como zonas de amenaza alta por movimientos en masa. Es indispensable que las autoridades locales y ambientales implementen controles efectivos sobre el uso del suelo y las obras civiles en laderas, promoviendo la elaboración de estudios geotécnicos previos y la adopción de medidas de drenaje y estabilización antes de cualquier intervención.
- De igual forma, se sugiere realizar un monitoreo continuo del talud y su entorno, mediante instrumentación o inspecciones periódicas, a fin de detectar signos tempranos de reactivación. Finalmente, debe considerarse la integración de este sector dentro de los planes de gestión del riesgo municipales y departamentales, priorizando acciones de mitigación estructurales y no estructurales que garanticen la seguridad de la infraestructura vial y de las comunidades aledañas.
- Continuar con las labores de recuperación de la transitabilidad en el manejo de la emergencia y procurar encontrar obras de mitigación y contención definitiva a futuro cercano, especialmente en la zona del volumen de material que aún no se ha desplazado totalmente.
- Es necesario ejecutar en su totalidad las obras de estabilización y mitigación programadas, con el propósito de garantizar la reapertura segura y sostenible de la vía. A partir de las observaciones de campo se ha determinado que el talud aún presenta desplazamientos, lo que evidencia que el proceso de movimiento no ha cesado completamente. el movimiento actual es mínimo, persiste una condición de inestabilidad latente que podría agravarse ante la ocurrencia de lluvias intensas, generando un nuevo evento de remoción en masa y afectando la estructura de la vía. en este sentido, se requiere adelantar las intervenciones necesarias para mejorar las condiciones de estabilidad del terreno, tales como las que se han venido desarrollando. una vez concluidas estas actividades y verificada la estabilidad del talud mediante seguimiento técnico, podrá autorizarse la apertura gradual de la vía, garantizando condiciones seguras para la operación y tránsito vehicular.

Por lo anteriormente mencionado, mediante comunicación No. 20255030362451 del 2 de octubre de 2025, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, teniendo en cuenta la emergencia presentada en el K18, solicitó al Instituto Nacional de Vías – INVIAS evaluar la pertinencia de priorizar y optimizar los recursos asignados para la atención de los sitios críticos del corredor Bogotá – Villavicencio, en el marco del Convenio Interadministrativo en mención, con el fin de atender la emergencia y garantizar la transitabilidad del corredor vial.

Teniendo en cuenta la solicitud del INVIAS, se adelantaron dos modificaciones al Convenio No. VEJ-022-2022.

El 1 de diciembre de 2024 se publicó en SECOP II la segunda modificación del Convenio Interadministrativo No. VEJ-022-2022 (ANI) – No. 1559 de 2022 (INVIAS), mediante la cual se formalizó la prórroga del plazo contractual hasta el 31 de diciembre de 2026.

El 02 diciembre de 2024 se publicó en SECOP II la tercera modificación del Convenio Interadministrativo No. VEJ-022-2022 (ANI) – No. 1559 de 2022 (INVIAS), mediante la cual se

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

formalizó la adición de recursos por valor de \$2.356.898.105 millones.

De igual forma y teniendo en cuenta la solicitud elevada al Ministerio de Hacienda fueron asignados recursos para la vigencia fiscal 2026 destinados a la atención del corredor Bogotá – Villavicencio. En el texto propuesto para segundo debate en sesión plenaria de la Honorable Cámara de Representantes del Proyecto de Ley No. 102 de 2025 Cámara y 083 de 2025 Senado, “por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y la ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1.º de enero al 31 de diciembre de 2026”, se incluyeron las apropiaciones correspondientes al Instituto Nacional de Vías – Invias.

En este sentido, se incrementó el presupuesto de la entidad en el programa 2401 – Infraestructura Red Vial Primaria, en donde se encuentra el proyecto “Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Buenaventura–Bogotá–Villavicencio–Puerto Gaitán–El Porvenir–Puerto Carreño. Transversal Buenaventura–Villavicencio–Puerto Carreño (Valle del Cauca, Quindío, Tolima, Cundinamarca, Meta, Vichada)”, rubro C-2401-0600-118, por un monto de \$100.000 millones, destinados a la vía Bogotá – Villavicencio, cuya ejecución estará a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS. Por lo tanto, para dichos recursos desde la ANI se define la intervención de los sitios críticos Puente Naranjal, sentido Bogotá Villavicencio y la estabilización del K 18, sector Chipaque. El Invias se encuentra adelantando las gestiones, para la elaboración de los estudios y diseños definitivos de las obras del K 18.

Actividades desarrolladas en el periodo

Para el presente periodo, el INVIAS a través de su contratista de obra desarrolló las actividades relacionadas a continuación:

- Actividades relacionadas con la instalación de carpeta asfáltica, incluyendo la ejecución de las labores de capeo y sellamiento de la superficie intervenida.
- Actividades de adecuación y preparación de la rampa de acceso a la terraza, con el fin de garantizar el ingreso seguro de la maquinaria requerida para la ejecución de los trabajos.
- Excavaciones para la conformación de la viga cabezal, avance en la excavación de los módulos hasta la cota correspondiente al solado de la viga cabezal, de un total de 18 módulos contemplados para la construcción de los 24 pilotes proyectados.
- Hincado de pilotes hasta una profundidad aproximada de 11,00 m
- Figurado de acero destinado a la construcción de las vigas cabezales, realizando las actividades de descarga, organización y acopio del material en las áreas dispuestas para tal fin.
- En el mes de junio se iniciaron dos frentes de trabajo en la terraza: el primero destinado a la ejecución de actividades de perforación e hincado de tubería, y el segundo enfocado únicamente en el proceso de hincado. De igual manera, se evidenció el inicio de un nuevo frente correspondiente a la ejecución de las obras hidráulicas.
- Se continuaron las labores de perforación e hincado de tubería. A la fecha de corte se registran 17 perforaciones ejecutadas, quedando pendientes 4 perforaciones para dar inicio al hincado de la totalidad de la tubería prevista. Asimismo, se verificó el hincado de 4 tubos como parte del avance de la actividad.

**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
--------	------------	---------	-----	-------	------------

- Se llevaron a cabo la fabricación de puntas y la preparación de la tubería, actividades ejecutadas con el apoyo de dos cuadrillas de soldadores, con el fin de disponer del material necesario para las siguientes etapas constructivas.
- Se realizaron pruebas de hincado, verificando su funcionamiento y desempeño para el inicio de las actividades de producción.



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



4.2. Sector PR 56+900

Con ocasión a las emergencias presentadas en el mes de julio de 2023, donde la avenida torrencial de la quebrada Puerto Grande arrasó el Puente Naranjal sentido Villavicencio – Bogotá, afectó el Puente Naranjal sentido Bogotá – Villavicencio y en la quebrada Estaqueca colmató el Puente Estaqueca del municipio de Quetame – Cundinamarca, causando el cierre total de la vía; y a raíz de la emergencia presentada en el mes de agosto de 2023, donde se presentaron varios sismos, el principal con epicentro en el municipio el Calvario – Meta con una magnitud de 6.1, se causaron deslizamientos en diferentes sitios en el corredor vial entre el kilómetro 56 y 58 del municipio de Guayabetal, que concluyó nuevamente en el cierre total de la vía.

Luego del sismo de 6.1 de magnitud registrado el 17 de agosto de 2023, se presentó nuevo sismo con intensidad de 5.1, en la escala de Richter, que conllevó a la caída de material en el **PR56+900** sector Quebrada blanca sentido Bogotá - Villavicencio. Se presentan daños a la infraestructura de la vía, específicamente en el muro de contención costado izquierdo (sentido del abscisado). Posterior a la emergencia, se adelantaron actividades de remoción de material y se activaron los dispositivos de control de tráfico en el corredor, según lo establecido en el Plan de Contingencia Operativo aprobado por el Puesto de Mando Unificado Nacional, redireccionando el tráfico por la otra calzada de manera bidireccional, para garantizar una movilidad segura de los usuarios.

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

De acuerdo con la priorización de los puntos críticos, se estableció la necesidad de intervenir el sitio crítico localizado en el PR 56+900, Municipio de Guayabetal, Cundinamarca, con la finalidad de disminuir las posibles afectaciones de movilidad en la vía y soportado en el orden de prioridad establecida según su criticidad.



Dicho lo anterior el INVIAS mediante comunicado con radicado No. 20244090924152 del 29 de julio de 2024 solicito a la Agencia que: "(...) considera pertinente la correspondiente ADICIÓN y PRÓRROGA al CONVENIO INTERADMINISTRATIVO ANI No. CI 022-2022 CONVENIO INTERADMINISTRATIVO INVIAS No. 1559 DE 2022 (...) según los recursos con que cuenta la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI y los tiempos establecidos por el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS. (...) Lo anterior con el fin de ejecutar las acciones de mitigación y obras necesarias, además de atender los puntos críticos prioritarios requeridos para la operación de la vía nacional Bogotá – Villavicencio, que se generan a raíz de los fenómenos recurrentes producto de las precipitaciones y las posibles incidencias del fenómeno de la niña en el área de influencia del corredor vial, supeditados a los recursos disponibles"

Durante el mes de abril de 2026, se terminaron las actividades de obra en el PR 56+900, se efectuó verificación del estado general de las obras ejecutadas, así como seguimiento a las condiciones de funcionamiento y conservación del sector intervenido.

Mediante actividades ejecutadas por el INVIAS se realizaron 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 ejecutaron obras de manejo de aguas en la parte alta y baja de la montaña.

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



4.3. Sector Estaquecá - PR 46+160

Desde el 17 de julio de 2023 hasta la fecha, el corredor vial Bogotá – Villavicencio ha enfrentado múltiples emergencias debido a fenómenos naturales tales como crecientes súbitas, avenidas torrenciales, avalanchas y sismos, por lo tanto, en el año 2023 se declaró Calamidad Pública y Urgencia Manifiesta los municipios del corredor correspondientes al Departamento de Cundinamarca.

Dentro de las afectaciones se encuentra el sector del PR 44 al PR 50, sentido Bogotá Villavicencio, donde se presenta una grave afectación derivada de la creciente y arrastre de material en grandes proporciones de la quebrada Estaquecá, la cual se une al cauce del río negro y lo que ha implicado que actualmente se tenga en operación bidireccional la segunda calzada, por el túnel Renacer, lo que garantiza la operatividad del corredor.

Antecedentes: El 25 de noviembre de 2022: se firma Convenio Interadministrativo entre ANI/INVIAS No. VEJ-022-2022 (atención de sitios críticos corredor Bogotá Villavicencio. Se incluye la atención del puente estaquecá (PR 46+160) para su rehabilitación (el puente presentaba afectación en sus vigas).



Entre el 17 y 18 de julio de 2023 se presentó creciente súbita de la quebrada Estaquecá, generando arrastre de material de gran proporción, llegando al nivel de la vía, afectando la infraestructura vial.

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



Por parte del concesionario se ejecutaron actividades de cargue y retiro de material, con el fin de evaluar el estado de la estructura, sin embargo, continuó la caída y acumulación de material sobre el puente, con un volumen estimado de 200 mil m3 de material en la zona, lo cual desbordó toda actividad programada.

Año 2024: Al respecto y teniendo en cuenta el convenio suscrito con INVIAS, se ejecutaron actividades de Mitigación sector Puente Estaqueca PR46+160 (sentido Bogotá – Villavicencio), correspondientes a la remoción de material y construcción de jarillones, que permitieron encausar las aguas y reducir el riesgo de represamiento del río en el sector.



Avalancha 2025: Entre los meses de mayo, junio y julio de 2025 y derivado de la ola invernal se incrementó la degradación de la quebrada estaquecá, generando material de arrastre sobre el cauce del río negro con un aproximado estimado de 300 mil metros cúbicos

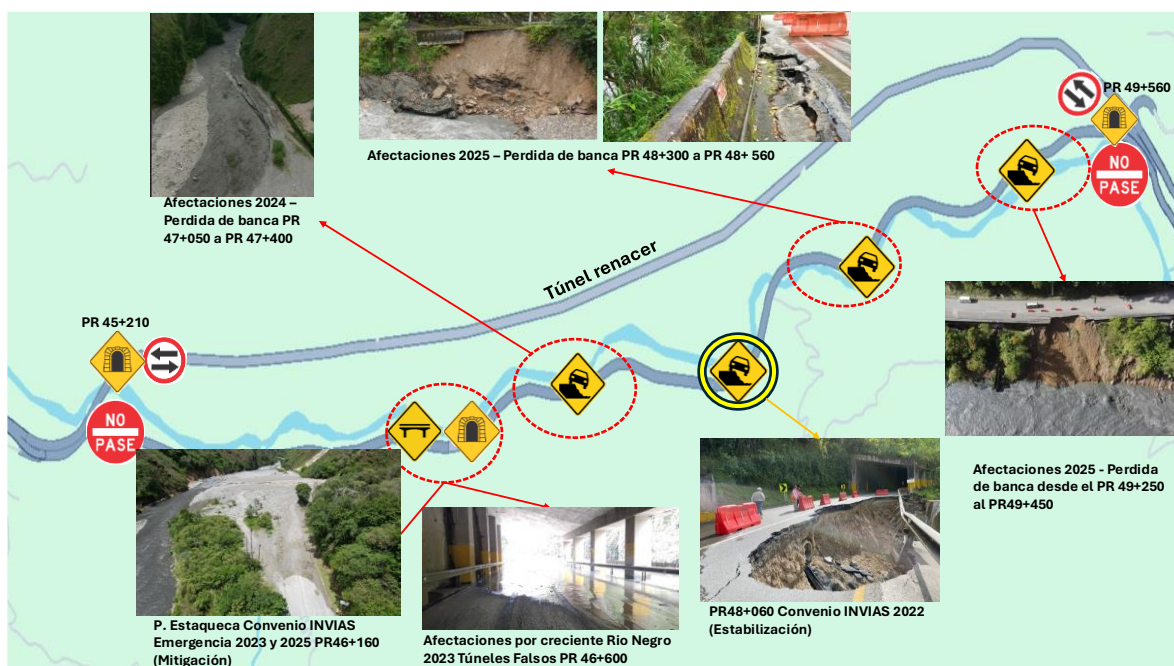


En conclusión y teniendo en cuenta que no solo el km 46 – Estaquecá presenta grave afectación, sino que se han identificado once (11) sitios críticos entre el km 46 y el km 50, dentro de los análisis tanto de concesionario, como Invias se han considerado como alternativa de solución, la construcción de un túnel, paralelo al túnel renacer, con una longitud aproximada de cuatro (4) kilómetros. Esta infraestructura constituiría una solución definitiva para el sector, al garantizar condiciones adecuadas de estabilidad y movilidad segura para los diferentes actores viales que transitan por el corredor

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

estratégico Bogotá–Villavicencio.

A la fecha se presenta aumento de la afectación de las laderas del cauce por cuenta de la erosión fluvial causada por las corrientes de agua que continúan profundizando el cauce, lo que ocasiona mayor desprendimiento de material la ladera. El fenómeno que se presenta se debe a la energía del flujo de agua por cuenta de la alta pendiente del cauce que supera la resistencia del material del terreno, teniendo en cuenta la fragilidad de la roca y del suelo existente. La condición actual permite fácilmente la presencia de represamientos del cauce que generan avalanchas, esta situación se presenta sobre el cauce que supera los 5 Km de distancia tomada desde el río Negro.



Afectación Avalancha 2023



Estado Diciembre 2024

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



Afectación Avalancha 2025

Teniendo en cuenta que el INVIAS ejecutó las actividades para mitigar y contrarrestar los represamientos generados por el arrastre de material de la quebrada Estaquecá hacia el río negro, pero la afectación desborda cualquier actividad implementada, se aprueba que el contratista del Inivas 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



Posteriormente y teniendo en cuenta las condiciones climáticas de la zona, por parte del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, se brindó apoyo para qué 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 – INVIAS 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..

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

4.4. Sector PR 48+060

En este 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.

El alcance incluye la ejecución de obras de estabilización de la banca mediante la construcción de un sistema de pilotes, solución estructural diseñada para reforzar el soporte del terreno y mitigar los efectos asociados a procesos de inestabilidad geotécnica. Estas obras tienen como objetivo principal mejorar la capacidad portante del sector, disminuir el riesgo de desplazamientos y preservar la integridad de la calzada, contribuyendo al mantenimiento de condiciones seguras de circulación para los usuarios de la vía.

En el PR 48+060, durante el mes de diciembre de 2025, se finalizó la ejecución de las actividades correspondientes a la fundida de pilotes, dando cumplimiento al alcance constructivo previsto para este frente de obra. Posterior a la culminación de dichas actividades, no se desarrollaron nuevas labores de construcción, en razón a la suspensión de actividades dispuesta por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, asociada a la priorización de recursos para la atención de emergencias en otros puntos del corredor vial.

Se realizó visita de seguimiento en el PR 48+060 a las obras correspondientes a la ejecución de pilotes, las cuales fueron culminadas en el mes de diciembre de 2025. Durante la inspección, se verificó el estado general de las obras ejecutadas y las condiciones del sector intervenido.



4.5. Sector PR 20+700

Se efectuó seguimiento a la obra culminada en el mes de octubre de 2025, con el propósito de verificar las condiciones actuales de las intervenciones ejecutadas y su adecuado comportamiento en operación.

El avance está actualmente en el 100% para actividades de mitigación años 2024 y 2025 con la construcción de un Jarillón que garantizó el flujo libre de la Quebrada Estaqueca y adecuación del material acumulado sobre el río Negro. Por parte del INVIAS se adelantan estudios de prefactibilidad

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

para la solución definitiva en el sector de la Quebrada Estaquecá.



En el Avance físico acumulado de la totalidad del convenio, para el mes de junio de 2026, corresponde a:

Programado al 30-06-2026 92.24%

Ejecutado al 30-06-2026 91.26%

NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS

Gerente de Proyecto

Experto código G3 – Grado 08 Vicepresidencia Ejecutiva

Anexos: CCDESC_ANEXOS cc: CCCOPIA_REM

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