Bogotá, D.C., agosto 5 de 2026

CSB 233

Señores:
GRUPO METRO COLOMBIA

REF: Contrato de Obra No. ICCU-CTO-417 de 2025 "**REHABILITACIÓN DE LA VÍA QUE CONDUCE DESDE EL CASCO URBANO DE SUBACHOQUE, MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, HASTA LA VEREDA DE PUENTE PIEDRA, MUNICIPIO DE MADRID, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA"**

ASUNTO: Solicitud de ampliación de alcance contractual

Respetados señores,

1. OBJETO DE LA COMUNICACIÓN

El CONSORCIO SUBACHOQUE 2025, en desarrollo del Contrato de Obra No. ICCU-CTO-417 de 2025, presenta el siguiente alcance a la solicitud de Adición en valor y Prórroga en plazo formulada mediante comunicación CSB 215-A del 06 de mayo de 2026, con el propósito de acreditar, con base en los documentos del proceso de selección y en la información técnica obtenida durante la ejecución del contrato, que los sectores incorporados mediante la Adición No. 1 hacen parte integral del objeto contractual tal como fue definido desde la fase precontractual, además de exponer las consideraciones técnicas, económicas y jurídicas que sustentan y viabilizan dicha adición.

2. EL OBJETO DEL CONTRATO SIEMPRE CORRESPONDIÓ AL CORREDOR COMPLETO K0+000 – K13+770

Los documentos técnicos y contractuales que estructuraron el proceso licitatorio ICCU-LP-005-2025 definen de manera uniforme y sin ambigüedad que el objeto de la contratación es la rehabilitación del corredor vial Subachoque – Puente Piedra en su integridad. Las disposiciones más relevantes se transcriben a continuación:

2.1. Estudios Previos ICCU-LP-005-2025

Los Estudios Previos ICCU-LP-005-2025, documento rector del proceso licitatorio, identificaron el corredor vial desde el K0+000 (casco urbano de Subachoque) hasta el K13+768 (centro poblado de Puente Piedra) como el objeto de intervención, sin restricción de longitud. Las actividades descritas comprenden:

- Mejoramiento y rehabilitación de la vía con estructura de pavimento.

- Construcción de obras de drenaje longitudinal y transversal.
- Construcción de confinamiento lateral.
- Instalación de señalización y demarcación vial.

La referencia al corredor completo como objeto de la contratación es consistente a lo largo de todo el documento, sin que los Estudios Previos establezcan ninguna restricción sectorial sobre la longitud a intervenir.

2.2. Anexo Técnico — Nota 2 (documento contractual vinculante)

El Anexo Técnico CCE-EICP-IDI-01, Versión 4 del 30 de julio de 2024, que hace parte integral del contrato, contiene la siguiente Nota 2, que por su relevancia se transcribe de forma completa:

> *"Nota 2: El alcance del contrato corresponde al corredor completo. Las obras para ejecutar se encuentran sectorizadas en cuatro sectores a mejorar y/o rehabilitar de aproximadamente 6.422 metros ubicados entre los Municipios de Subachoque y Madrid, no obstante, si por razones técnicas o económicas o sociales no es posible ejecutar el proyecto en las zonas priorizadas, los sectores a intervenir podrán ser cambiados teniendo en cuenta las condiciones actuales de la vía y los resultados de la revisión y ajuste de diseños. En todo caso, en cualquier etapa del proyecto, será el ICCU quien determinará las zonas a intervenir."*

Esta Nota 2 es inequívoca en dos sentidos. Primero, establece que el alcance del contrato corresponde al corredor completo — los 6.422 m constituyen la sectorización inicial de las obras priorizadas dentro de un corredor cuyo alcance total siempre fue el trayecto completo. Segundo, prevé expresamente que los sectores a intervenir pueden cambiar por razones técnicas, económicas o sociales, facultad que reside en el ICCU.

2.3. Informe de Diseño No. 121207 — Diagnóstico y diseño del corredor vial completo

El Informe de Diseño No. 121207 "Diagnóstico y diseño de rehabilitación del pavimento existente — Vía Subachoque – Puente Piedra", puesto a disposición de los proponentes como insumo técnico del proceso de selección, define así el alcance de la vía objeto de estudio:

> *"El tramo Subachoque – Puente Piedra comprende las abscisas K0+000 a K13+700, sumando 13.7 km de longitud a intervenir, de los cuales 5.50 km corresponden a mejoramiento y 8.2 km a rehabilitación."*

El mismo informe precisa que la localización del corredor inicia en el K0+000 (casco urbano de Subachoque) y culmina en el K13+768 (centro poblado de Puente Piedra). Este documento fue elaborado mediante técnicas de diagnóstico avanzado — deflectometría de impacto (HWD), apiques de exploración, georradar, estudios de tránsito, hidrología e hidráulica — sobre la totalidad del corredor, y sirvió como soporte de la estructuración técnica y presupuestal del proceso licitatorio.

3. LA SECTORIZACIÓN DE 6.336 m CONSTITUYÓ UNA PRIORIZACIÓN PRESUPUESTAL EN EL MARCO DEL OBJETO CONTRACTUAL COMPLETO

Los documentos del proceso licitatorio acreditan de manera consistente que el objeto del contrato, los estudios previos y los diseños técnicos siempre tuvieron como referencia el corredor completo Subachoque – Puente Piedra. La sectorización inicial correspondió a una decisión de priorización dentro de ese objeto más amplio, tal como lo confirman los siguientes elementos:

- El objeto del contrato fue definido como la rehabilitación del corredor vial Subachoque – Puente Piedra (K0+000 – K13+770), sin restricción de longitud.
- Los estudios y diseños (Informe de Diseño 121207, Estudio Geotécnico P784 del contrato ICCU-087 de 2021) cubrieron la totalidad de los 13.7 km del corredor.
- La sectorización inicial de aproximadamente 6.336 m constituyó una priorización de intervención con cargo a los recursos presupuestales disponibles para la vigencia 2025, en el marco de un objeto contractual que siempre correspondió al corredor completo.

Esta distinción entre objeto del contrato y sectorización inicial de ejecución es expresamente reconocida por la Nota 2 del Anexo Técnico, ya transcrita, que habilita al ICCU para modificar los sectores a intervenir en cualquier etapa del proyecto. La incorporación de los tramos K0+000–K1+100, K1+746–K3+000 y K12+695–K13+070 mediante la Adición No. 1 es, precisamente, el ejercicio de esa facultad.

4. CONSIDERACIONES TÉCNICAS OBTENIDAS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO QUE SUSTENTAN LA ADICIÓN

La campaña de diagnóstico estructural y geotécnico desarrollada durante la ejecución contractual arrojó hallazgos técnicos que confirman la necesidad de ampliar el alcance de la intervención más allá de los sectores inicialmente priorizados.

4.1. Resultados de la deflectometría de impacto (HWD)

Los ensayos de deflectometría de impacto (HWD) practicados sobre el corredor evidenciaron una alta dispersión estructural a lo largo de toda la vía, con deflexiones D0 entre 300 y 1.824 micras y un valor promedio de 928 micras. Estos valores superan ampliamente los umbrales esperados para una estructura de pavimento en condiciones funcionales, lo que indica pérdida generalizada de capacidad portante que no se circunscribe a los sectores inicialmente priorizados sino que se extiende a los tramos objeto de la Adición No. 1.

4.2. Capacidad portante de la subrasante y nivel freático

Los apiques de exploración y los ensayos de laboratorio practicados en los puntos críticos del corredor arrojaron valores de CBR de subrasante entre 1,6% y 2,4%, clasificados como insuficientes para soportar las solicitaciones del tránsito actual y proyectado. Adicionalmente, se identificó nivel freático superficial entre 1,25 m y 1,40 m de profundidad en varios sectores, condición que favorece la pérdida de soporte, la deformación plástica y el deterioro acelerado de la estructura de pavimento.

4.3. Deficiencias en el sistema de drenaje

El diagnóstico de campo identificó ausencia o insuficiencia de obras de drenaje longitudinal y transversal en los tramos K0+000–K1+100, K1+746–K3+000 y K12+695–K13+070. La falta de evacuación eficiente de aguas superficiales y subsuperficiales genera procesos permanentes de infiltración, saturación de la subrasante y deterioro acelerado de la carpeta asfáltica, comprometiendo la estabilidad de la banca vial en dichos tramos.

4.4. Continuidad funcional del corredor

Desde el punto de vista de la ingeniería vial, la efectividad de una rehabilitación de pavimento depende de la continuidad estructural y funcional del corredor intervenido. Ejecutar las obras únicamente en los sectores priorizados, dejando sin intervención los tramos K0+000–K1+100, K1+746–K3+000 y K12+695–K13+070, generaría discontinuidades en la respuesta estructural de la vía que acelerarían el deterioro de los sectores ya rehabilitados, comprometiendo la vida útil del proyecto y la eficiencia de la inversión pública.

5. IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y PROCEDENCIA JURÍDICA DE LA ADICIÓN

5.1. Impacto socioeconómico y conectividad regional

El corredor vial Subachoque – Puente Piedra constituye la vía de acceso principal para las comunidades rurales de los municipios de Subachoque y Madrid, y articula la producción agropecuaria de la región con los centros de comercialización de la Sabana de Bogotá. La ampliación del alcance de la intervención a la totalidad de los tramos críticos identificados garantiza condiciones adecuadas de transitabilidad, seguridad vial y competitividad regional, en concordancia con los objetivos definidos en los Estudios Previos ICCU-LP-005-2025 y el Plan Departamental de Desarrollo de Cundinamarca.

5.2. Procedencia jurídica de la adición

Los sectores K0+000–K1+100, K1+746–K3+000 y K12+695–K13+070 que se incorporan mediante la Adición No. 1 son parte integrante del corredor vial Subachoque – Puente Piedra

tal como fue definido desde la fase precontractual. Su inclusión no modifica ningún elemento esencial del contrato:

- El corredor vial es el mismo: Subachoque – Puente Piedra (K0+000 a K13+770), objeto definido en los Estudios Previos, el Anexo Técnico y el Informe de Diseño 121207.
- Las actividades son las mismas: rehabilitación y mejoramiento de pavimento, obras de drenaje longitudinal y transversal, confinamiento lateral y señalización.
- Los ítems de pago y los precios unitarios son los mismos: se aplica la estructura de precios del contrato original y sus modificaciones.
- Las especificaciones técnicas son las mismas: Manual INVIAS, NSR-10 y demás normativa referenciada en el Anexo Técnico del proceso de selección.

La adición opera dentro del mismo objeto contractual, sobre el mismo corredor vial, con las mismas actividades y los mismos precios, en los términos del artículo 40 de la Ley 80 de 1993. La jurisprudencia de la Corte Constitucional (Sentencia SU-214 del 16 de junio de 2022) y la doctrina de Colombia Compra Eficiente (Concepto C-824 de 2022) son consistentes en señalar que es procedente la modificación del contrato para ampliar las prestaciones contractuales mediante la ejecución de nuevos ítems o actividades, siempre que no se afecte el núcleo esencial del objeto. En el presente caso, dicho núcleo esencial — la rehabilitación del corredor Subachoque – Puente Piedra — se mantiene inalterado.

6. CONCLUSIÓN

Con fundamento en los documentos del proceso de selección, del contrato y en los resultados técnicos obtenidos durante la ejecución, el CONSORCIO SUBACHOQUE 2025 concluye y deja constancia formal de lo siguiente:

- El corredor vial Subachoque – Puente Piedra (K0+000 – K13+770) fue el objeto del contrato desde la fase de planeación, acreditado por los Estudios Previos ICCU-LP-005-2025, el Informe de Diseño 121207 y el Anexo Técnico del proceso licitatorio.
- La Nota 2 del Anexo Técnico, de carácter contractual vinculante, establece que el alcance del contrato corresponde al corredor completo, y que los sectores a intervenir pueden cambiar por razones técnicas, económicas o sociales.
- La sectorización de 6.336 m constituyó una priorización de intervención adoptada por el ICCU con base en los recursos presupuestales disponibles para la vigencia 2025, en el marco de un objeto contractual que siempre abarcó el corredor completo.
- Los resultados de la deflectometría HWD, los ensayos de CBR, la identificación del nivel freático y el diagnóstico del sistema de drenaje confirman que las afectaciones estructurales del corredor se extienden a los tramos propuestos en la Adición No. 1, justificando técnicamente su incorporación.
- La intervención integral del corredor es necesaria para garantizar la continuidad funcional, la vida útil del proyecto y la protección de la inversión pública.
- Los sectores K0+000–K1+100, K1+746–K3+000 y K12+695–K13+070 propuestos en la Adición No. 1 forman parte integral del corredor objeto del contrato, están cubiertos por los estudios y diseños que dieron lugar al proceso de selección, y su incorporación es

procedente conforme al artículo 40 de la Ley 80 de 1993, la Sentencia SU-214 de 2022 de la Corte Constitucional y el Concepto C-824 de 2022 de Colombia Compra Eficiente.

El presente alcance se pone a disposición de la Interventoría GRUPO METRO COLOMBIA y del ICCU a efectos de que quede incorporado al expediente contractual de la Adición No. 1 y Prórroga No. 1 al Contrato de Obra No. ICCU-CTO-417 de 2025.

.

Cordialmente;



Hernan Mauricio Puyo Gómez
Director de obra