CONSORCIO INTER CUNDINAMARCA
NIT 901.982.558 - 9

0120.26 – PEÑ – GTC

Bogotá, 16 de junio del 2026

Ingeniero:
JOSE URIELSO MARTINEZ PRADA
Representante Legal
CONSORCIO ASFALTANDO
Contrato de obra No 461-2025
Bogotá D.C

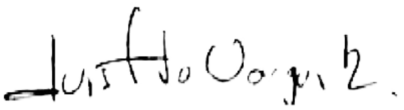
Asunto: Contrato de Interventoría No. ICCU–CTO–553-2025 INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, AMBIENTAL Y LEGAL AL PROYECTO "MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA EXISTENTE LA PEÑA - PASO EL REJO MUNICIPIO DE LA PEÑA DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA" – **Aprobación informe técnico mes Enero del 2026.**

En cumplimiento de las funciones de seguimiento y control establecidas para el Contrato de Interventoría No. ICCU-CTO-553-2025, la interventoría realizó la revisión del Informe Mensual de Obra correspondiente al periodo comprendido entre el 01 y el 31 de enero de 2026, presentado por el CONSORCIO ASFALTANDO en el marco de la ejecución del Contrato de Obra No. ICCU-CTO-461-2025, cuyo objeto corresponde al proyecto "Mejoramiento y rehabilitación de la vía existente La Peña – Paso El Rejo, municipio de La Peña, departamento de Cundinamarca".

Una vez revisada la información técnica, administrativa y financiera contenida en el informe, así como los soportes y ajustes solicitados por esta interventoría durante el proceso de evaluación, se evidencia que el documento cumple con los requisitos establecidos contractualmente para su presentación.

Por lo anterior, esta interventoría emite concepto favorable y aprueba el Informe Mensual de Obra correspondiente al mes de enero de 2026, dejando constancia de que las observaciones formuladas durante la revisión fueron atendidas e incorporadas en la versión final presentada.

La presente aprobación se emite para los fines contractuales correspondientes y para su incorporación dentro del expediente documental del proyecto.



LUIS FERNANDO VARGAS RODRIGUEZ
Director de Interventoria
Consorcio Inter Cundinamarca

Anexos: *sin anexos*
Copia: *Consecutivo correspondencia*
D.M.: *Contrato No. ICCU-CTO-553-2025*

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA No. 461 de 2025

INFORME MENSUAL DE OBRA No 4
01 ENERO DE 2026 AL 31 ENERO DE 2026

OBJETO: "MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA VÍA EXISTENTE LA PEÑA PASO EL REJO MUNICIPIO DE LA PEÑA DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA".

FIRMA CONTRATISTA: CONSORCIO ASFALTANDO
NIT.901.974.155-0

VERSIÓN	REVISÓ Y APROBÓ
01	Ing. JOSE URIELSO MARTINEZ PRADA REPRESENTANTE LEGAL CONSORCIO
	31/01/2026
FIRMA	Jose Urielso Martinez Prada Representante Legal Nit: 901.974.155-0

INFORME DE OBRA - No. 4 (REVISION ESTUDIOS Y DISEÑOS)

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN 3
1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO 4
1.1. AVANCE EN TIEMPO 5
1.2. AVANCE FINANCIERO 5
1.2.1. ANTICIPO 5
1.2.2 ESTADO DE GESTION DEL ANTICIPO. 5
2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 7
2.1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA 7
2.2. ALCANCE FRENTE 11
2.2.1. FRENTE DE OBRA (K12 +480 – K13+100) 11
2.2.2 FRENTE DE OBRA (K8 + 500) 18
3. ASPECTOS LEGALES Y ADMINISTRATIVOS 22
3.1. DOCUMENTOS CONTRACTUALES 22
3.2. PÓLIZAS 23
3.3. REVISION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS ENTREGADOS POR EL ICCU 24
3.3.1. COMPONENTE TECNICO 24
3.4. CONTRATACIÓN DE PERSONAL MÍNIMO OBLIGATORIO. 25
3.5. CORRESPONDENCIA ENVIADA 26
3.6. CORRESPONDENCIA RECIBIDA 27
3.7. COMITÉS TÉCNICOS 27
4. ASPECTOS TÉCNICOS – FRENTES DE OBRA 27
5. ASPECTOS FINANCIEROS. 28
5.1 INFORME EJECUCIÓN ANTICIPO 28
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 28

INFORME DE OBRA - No. 4 Periodo del 01 de enero de 2026 al 31 de enero de 2026

INTRODUCCIÓN

El presente informe de obra corresponde a las actividades ejecutadas en el periodo del 01 de enero al 31 de enero de 2026, en desarrollo del contrato de obra pública No. 461 de 2025 suscrito entre el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca ICCU, y el CONSORCIO ASFALTANDO, cuyo Objeto es **"MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA VÍA EXISTENTE LA PEÑA PASO EL REJO - MUNICIPIO DE LA PEÑA DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA".**

El 23 de diciembre de año 2025, se remite documento a la interventoría y contratista de obra por parte de la Dra Laura Daniela Nieto Gutiérrez, subdirectora Técnica (e) del Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU , cuyo asunto corresponde a " *Concepto resultado de visita de inspección ocular y análisis de información secundaria del corredor vial que comunica al municipio de La Peña con el sector Paso del Rejo - Tramos a intervenir*", en el cual manifiesta entre otros aspectos "*De conformidad con los compromisos pactados en la reunión realizada en la Dirección de Caminos el pasado 12 de diciembre de 2025, de manera atenta se remite el informe presentado por el especialista en geotecnia, Ing. Juan Jiménez, del Instituto de Infraestructura y Construcciones de Cundinamarca, mediante el cual se priorizan tres (3) tramos de posible intervención en el corredor vial que comunica al municipio de La Peña con el sector Paso del Rejo. Dichos tramos se encuentran debidamente georreferenciados en el documento y cuentan con la respectiva identificación de su longitud*", por lo cual el presente informe corresponderá a la revisión de los estudios y diseños de los tres (3) tramos nuevos presentados por el ICCU.

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO

N.º del Contrato	**461 – 2025**
Objeto	**"MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA VÍA EXISTENTE LA PEÑA PASO EL REJO MUNICIPIO DE LA PEÑA DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA".**
Nombre del Contratista	**CONSORCIO ASFALTANDO**
Representante Legal	Ing. JOSE URIELSO MARTINEZ PRADA
Fecha de Suscripción del Contrato	3 de septiembre de 2025
Fecha Acta de inicio	01 de octubre de 2025
Plazo de Ejecución	4 meses
Plazo de Ejecución con prórroga	N/A
Suspensión 1	Quince (15) días a partir del 14 de noviembre del año 2025.
Prorroga suspensión 1	Quince (15) días a partir del 28 de noviembre del año 2025.
Prorroga	4 meses
Fecha de terminación inicial	31 de diciembre de 2026
Fecha de terminación final	30 de abril de 2026
Valor del contrato	Cinco mil quinientos cuarenta y cuatro millones tres cientos diez y seis mil catorce pesos m/cte. ($ 5.544.316.014.00)
Anticipo	Ochocientos treinta y un millones seis cientos cuarenta y siete mil cuatrocientos dos pesos m/cte. ($ 831.647.402.00) – En trámite.
Interventoría	**CONSORCIO INTER CUNDINAMARCA**
Director de Interventoría	Ing. Luis Fernando Vargas Rodriguez

Tabla 1: Información General del Contrato
Fuente: Propia

1.1. AVANCE EN TIEMPO

Tiempo total transcurrido	3 meses – Etapa de revisión de estudios y diseños.
Avance Porcentual	N/A

Tabla 2: Avance en tiempo
Fuente: propia

1.2. AVANCE FINANCIERO

Inversión Contratada	$ 5.544.316.014.00
Valor Frentes de Obra entregados a la fecha	N/A
Inversión Ejecutada en el periodo	N/A
Inversión acumulada	N/A
Avance porcentual de acuerdo al nuevo cronograma.	N/A (Etapa de Estudios y diseños)

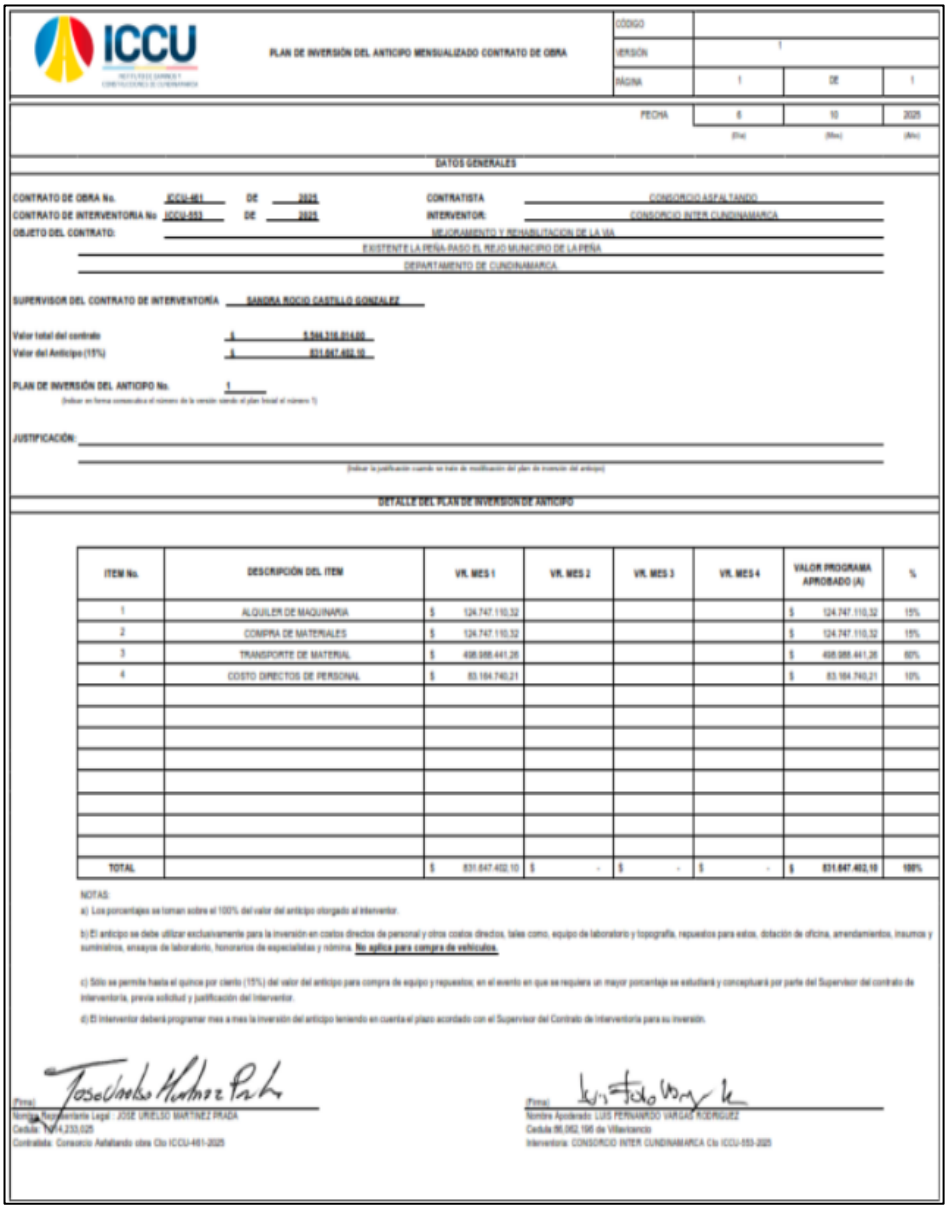
Tabla 3: Avance Financiero
Fuente: Propia

1.2.1. ANTICIPO

Para el manejo del anticipo remitirse al apartado financiero (Ítem 5.1)

1.2.2 ESTADO DE GESTION DEL ANTICIPO.

A través del Oficio No 031-31-10-2025, se remitió a la interventoría la solicitud del desembolso del anticipo por el 15% del valor del contrato de obra, cuyo valor corresponde a la suma de ochocientos treinta y un millones seis cientos cuarenta y siete mil cuatrocientos dos pesos con diez centavos m/cte. ($ 831.647.402.10). A continuación, se presenta plan de inversión del anticipo.



ICCU

PLAN DE INVERSIÓN DEL ANTICIPO MENSUALIZADO CONTRATO DE OBRA

CODIGO			
VERSIÓN	1		
PÁGINA	1	DE	1
FECHA	6 (Día)	10 (Mes)	2025 (Año)

DATOS GENERALES

CONTRATO DE OBRA No. ICCU-461 DE 2025 CONTRATISTA CONSORCIO ASFALTANDO
CONTRATO DE INTERVENTORIA No ICCU-553 DE 2025 INTERVENTOR: CONSORCIO INTER CUNDINAMARCA
OBJETO DEL CONTRATO: MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA VIA EXISTENTE LA PEÑA-PASO EL REJO MUNICIPIO DE LA PEÑA DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA

SUPERVISOR DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA SANDRA ROCIO CASTILLO GONZALEZ

Valor total del contrato $ 5.544.310.014,00
Valor del Anticipo (15%) $ 831.647.402,10

PLAN DE INVERSIÓN DEL ANTICIPO No. 1
(Indicar en forma consecutiva el número de la versión siendo el plan inicial el número 1)

JUSTIFICACIÓN:
(Indicar la justificación cuando se trate de modificación del plan de inversión del anticipo)

DETALLE DEL PLAN DE INVERSIÓN DE ANTICIPO

ITEM No.	DESCRIPCIÓN DEL ITEM	VR. MES 1	VR. MES 2	VR. MES 3	VR. MES 4	VALOR PROGRAMA APROBADO (A)	%
1	ALQUILER DE MAQUINARIA	$ 124.747.110,32				$ 124.747.110,32	15%
2	COMPRA DE MATERIALES	$ 124.747.110,32				$ 124.747.110,32	15%
3	TRANSPORTE DE MATERIAL	$ 498.988.441,26				$ 498.988.441,26	60%
4	COSTO DIRECTOS DE PERSONAL	$ 83.164.740,21				$ 83.164.740,21	10%
TOTAL		$ 831.647.402,10	$ -	$ -	$ -	$ 831.647.402,10	100%

NOTAS:
a) Los porcentajes se toman sobre el 100% del valor del anticipo otorgado al interventor.

b) El anticipo se debe utilizar exclusivamente para la inversión en costos directos de personal y otros costos directos, tales como, equipo de laboratorio y topografía, repuestos para estos, dotación de oficina, arrendamientos, insumos y suministros, ensayos de laboratorio, honorarios de especialistas y nómina. **No aplica para compra de vehículos.**

c) Sólo se permite hasta el quince por ciento (15%) del valor del anticipo para compra de equipo y repuestos; en el evento en que se requiera un mayor porcentaje se estudiará y conceptuará por parte del Supervisor del contrato de interventoría, previa solicitud y justificación del interventor.

d) El interventor deberá programar mes a mes la inversión del anticipo teniendo en cuenta el plazo acordado con el Supervisor del Contrato de Interventoría para su inversión.

Firma:
Nombre Representante Legal JOSE URIELSO MARTINEZ PRADA
Cedula: 7174.233.025
Contratista: Consorcio Asfaltando obra Clo ICCU-461-2025

Firma:
Nombre Apoderado LUIS FERNANDO VARGAS RODRIGUEZ
Cedula 86.062.196 de Villavicencio
Interventoria: CONSORCIO INTER CUNDINAMARCA Clo ICCU-553-2025

Tabla 4: Plan de inversión del Anticipo
Fuente: Propia

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Las obras por ejecutar mediante el presente contrato corresponden al mejoramiento y rehabilitación de la vía existente del Municipio de La Peña - Paso el Rejo Departamento de Cundinamarca a cargo del Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca-ICCU.

2.1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA



Imagen 1: Localización provincia a intervenir.
Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Provincias_de_Cundinamarca

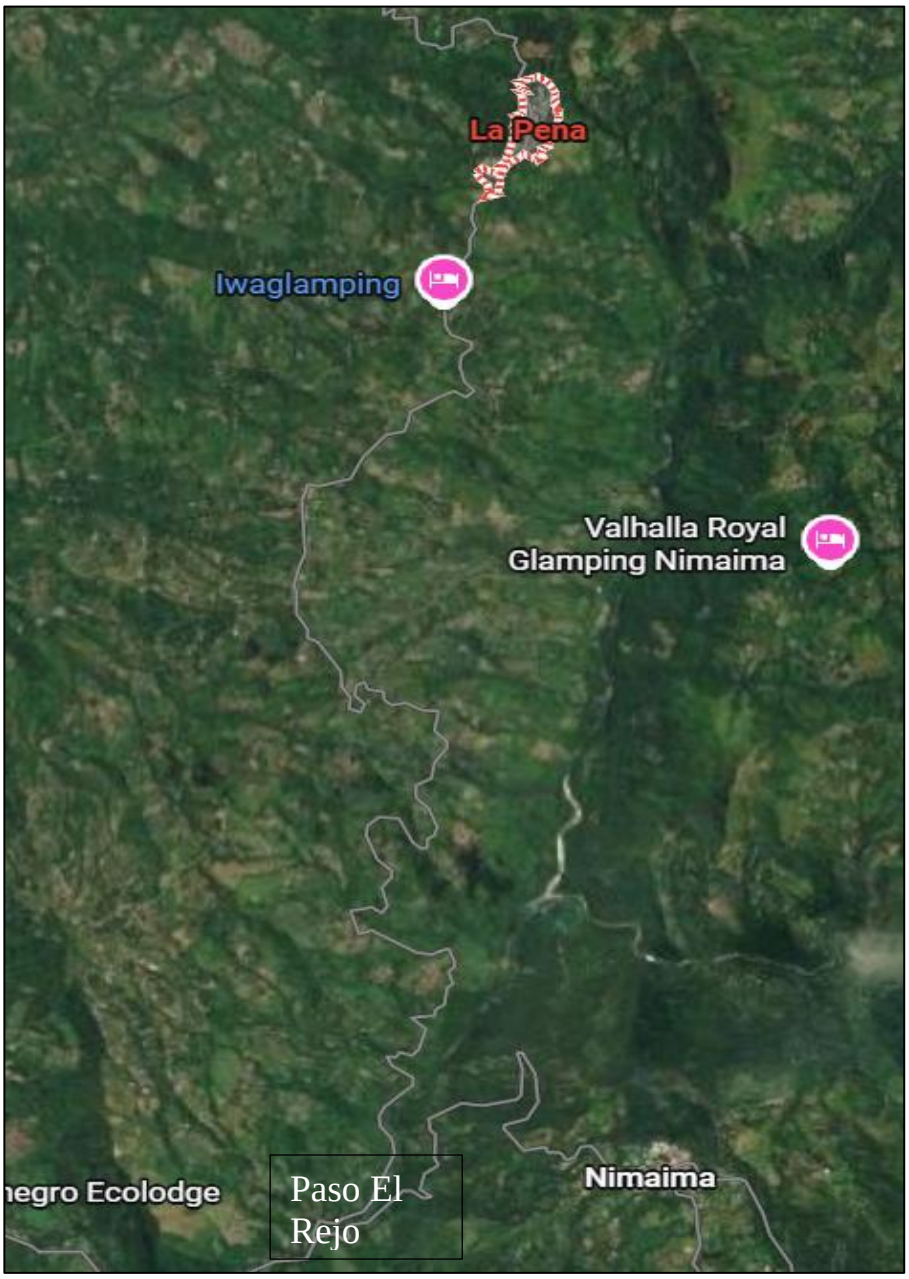


Imagen 2: Localización tramo vial La Peña – Paso El Rejo.
Fuente: www.google.com/maps/place/La+Pena,+La+Peña,+Cundinamarca

El departamento de Cundinamarca tiene a su cargo aproximadamente 6.992 Km de red vial distribuidas en quince provincias, 5.142,53 Km (76,6%) de las vías departamentales se encuentran en afirmado y solo 1.848,87 Km (26,4%) se encuentran pavimentadas, así mismo en general 26,46% (1.856,65Km) presentan deterioro de la superficie de rodadura, deterioro o ausencia de obras de drenaje transversal alcantarillas y longitudinal cunetas y estructuras de contención.

La obra será ejecutada en el Departamento de Cundinamarca, provincia de Gualivá, municipio de La Peña, tramo vial La Peña – Paso El Rejo.

La Peña: llamado oficialmente San José de La Peña, es un municipio de Cundinamarca, ubicado en la Provincia del Gualivá, a 140 km al noroeste de Bogotá.
El pueblo indio de La Peña se formó por agregación de varios repartimientos en el sitio llamado La Peña de Don Lope, cerca de los aposentos del capitán Alonso Calvo, su encomendero, hacia mediados del siglo XVII. Los primeros pobladores fueron los indios Colimas. La Peña fue fundada en 1675 por los Padres Franciscanos. Se dice que su fundación fue inspirada por la aparición de San José, precisamente en el sitio que hoy ocupa la Iglesia. Por lo anterior, y por estar la población ubicada en una ladera se le dio el nombre de San José de La Peña. Del pasado se recuerdan algunos hechos violentos ocurridos en el Municipio, en la década de los años 50 existían grandes haciendas latifundistas pertenecientes a militares liberales que luego pasaron a manos de conservadores; durante esta época se formaron las milicias urbanas y rurales (una guerrilla incipiente), bandoleros enfrentados con los grupos de La Palma (liberales). Entre Coyabo y Guamal hay un lugar llamado Cerro de las Escaleras, en donde se encuentran aún los rastros de cartuchos, huellas indiscutibles de esa guerra.

Paso El Rejo - La Peña: Este tramo corresponde al corredor entre las cabeceras municipales de Paso El Rejo - La Peña, del cual se tienen priorizados 12.5 km e involucran actividades, mejoramientos y rehabilitación.

En el siguiente registro fotográfico se muestra la condición actual de la vía en algunos sectores del tramo vial del municipio de La Peña – Paso el Rejo.

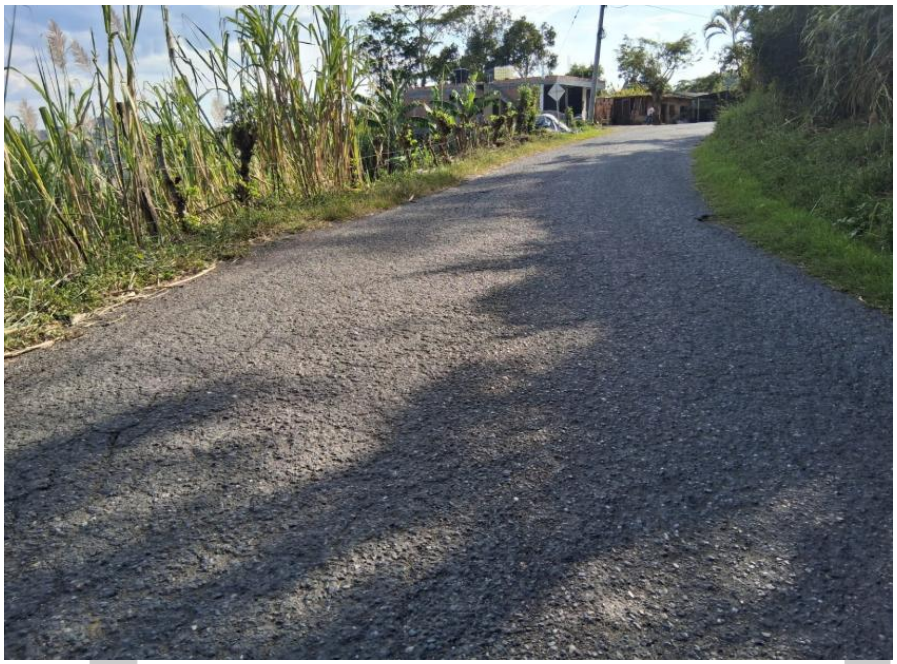




Imagen 3: Registro Fotográfico Tramo vial La Peña Paso El Rejo
Fuente: Propia

2.2. TRAMOS NUEVOS

Con respecto al concepto emitido por el Ingeniero Juan Diego Jiménez Moreno Contratista de ICCU, remite concepto técnico sobre las posibilidades de adelantar intervenciones de mejoramiento y/o rehabilitación sobre el corredor Paso del Rejo a La Peña, en el cual se determinan tres (03) tramos potenciales a ser intervenidos, descritos en coordenadas planas origen nacional en inicio y fin de cada tramo, así como en su longitud.

Id	Norte (m)	Este (m)	Norte (m)	Este (m)	Longitud (m)
T1	20873942.480	8821167.691	20873566.726	8821342.245	350
T2	20869807.190	8821492.338	20869140.235	8820943.914	1050
T3	20869140.235	8820943.914	20869197.821	8820840.317	210

Tabla 5: Ubicación de tramos propuestos en sistema de coordenadas origen Nacional
Fuente: ICCU

Con lo descrito anteriormente se realizaron las respectivas visitas a los tres (3) tramos por un grupo interdisciplinario con el fin de determinar su viabilidad para su intervención, en compañía de la interventoría y el secretario de Planeación del municipio de La Peña.

2.2.1. TRAMO T1 (K12+800 – K13+000)

Para el tramo vial de la vía que conduce del Municipio de la Peña a Paso el Rejo entre las abscisas (K12+800 – K13+000), se observa vía sin presencia de carpeta asfáltica, no tiene cunetas, no presenta diseño geométrico, se identificaron varios puntos en los que se hace necesario realizar obras de contención y obras de arte que garanticen la estabilidad de la estructura a construir, se observan anchos de calzada que oscilan entre los 4 y 5 metros de ancho. Se observa talud inferior una gran socavación generada por el rio Negro lo que conlleva a realizar una gran longitud de obras de contención.

A continuación, se presenta registro fotográfico del tramo vial las abscisas (K12+800 – K13+100).



Fig. 1. Tramo vial sin presencia de carpeta asfáltica, no presenta cunetas.



Fig. 2. Perdida de banca contra el Rio Negro.



Fig. 4. Tramo vial sin presencia de carpeta asfáltica, no presenta cunetas.



Fig. 5. Tramo vial sin presencia de carpeta asfáltica, no presenta cunetas.



Fig. 6. Tramo vial sin presencia de carpeta asfáltica, no presenta cunetas.

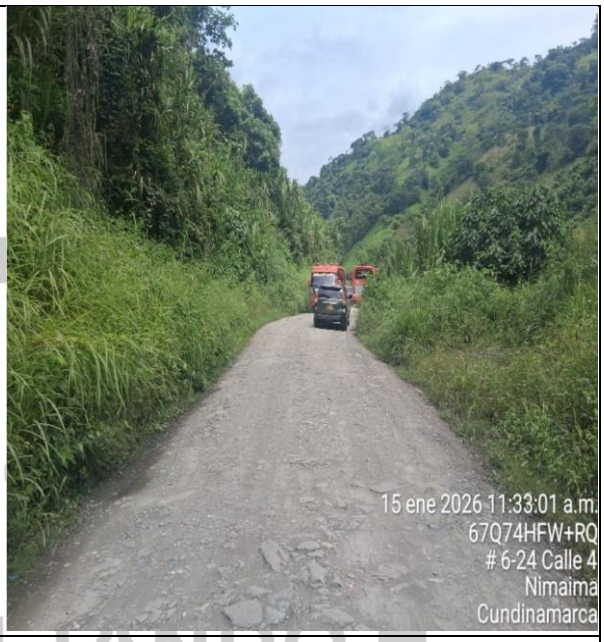


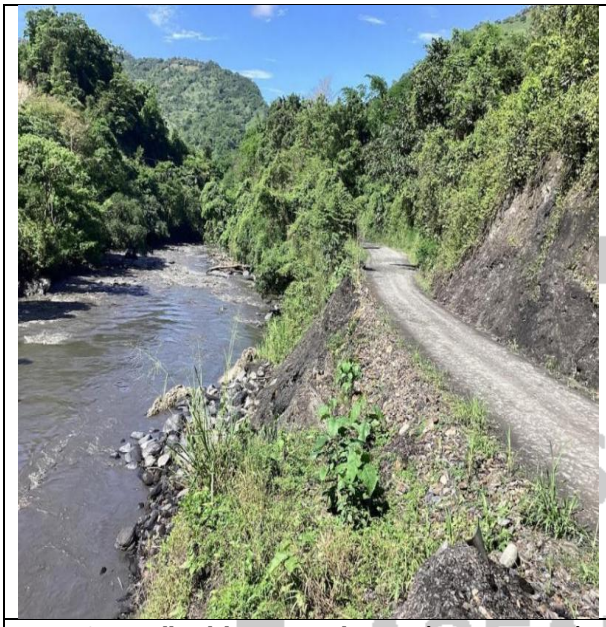
Fig. 7. Tramo vial sin presencia de carpeta asfáltica, no presenta cunetas. Se observa estrato rocoso



Fig. 8. Tramo vial sin presencia de carpeta asfáltica, no presenta cunetas. Se observa estrato rocoso.

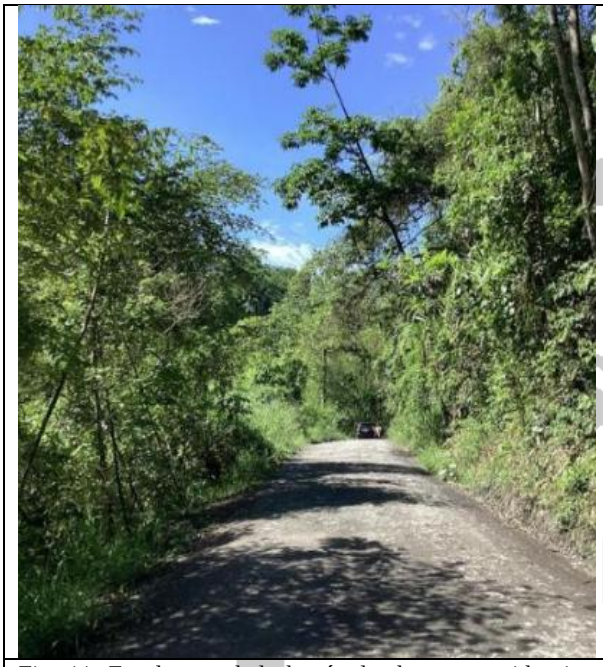
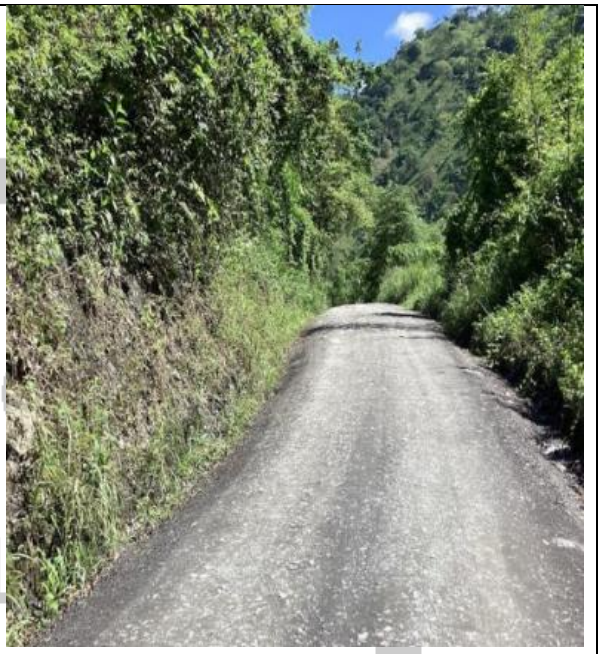


Fig. 9. Tramo vial sin presencia de carpeta asfáltica, no presenta cunetas. Funcionario del Consorcio Asfaltando.

	
Fig. 10. Detalle del proceso de erosión y socavación producido por el Rio Negro sobre el corredor vial Nimaima – La Peña, el retroceso de la margen ha llegado a afectar en algunos sectores la geometría del corredor vial.	Fig. 11. Detalle del trazado del corredor vial paralelo al cauce del Rio Negro, situación que deriva en un alto riesgo de perdida de banca de la vía por retroceso de la ribera del río.

El rio Negro en el trayecto del municipio de La Peña, desde la desembocadura de la Quebrada Hinche, hasta el caserío de Tobia, por las condiciones topográficas se caracterizan por estar encañonado, con vertientes muy pendientes y rocosas, motivo por el cual su zona de ronda esta con una buena cobertura vegetal, que se ha respetado por los impedimentos naturales para establecer allí cultivos y ganadería. Sin embargo, lo anterior sobre la cuenca en el río Negro en el trayecto del municipio de La Peña se aprecian varios problemas tales como:

- Deslizamientos y remociones en masa por la pendiente de las vertientes.
- Deslizamientos como consecuencia de la construcción de la carretera que va paralela al cauce del río en un tramo del trazado. Especialmente en épocas de verano.
- Contaminación por vertimientos de aguas residuales del área rural y arrastre de cargas contaminantes de la parte de la cuenca (Desde los municipios de El Peñon y Pacho)

	
Fig. 11. Estado actual de la vía donde no se evidencian deformaciones laterales, dado que en las condiciones actuales no cuenta con superficie de rodadura en concreto asfaltico, situación que la ocurrencia de procesos de inestabilidad de ladera o de banca.	Fig. 12. Estado actual de la vía donde no se evidencian deformaciones laterales, dado que en las condiciones actuales no cuenta con superficie de rodadura en concreto asfaltico, situación que la ocurrencia de procesos de inestabilidad de ladera o de banca

El tramo Paso El Rejo – La Peña, se encuentra sobre topografía montañosa, las problemáticas encontradas corresponden a la falta de confinamiento y fallas en medialuna entre las abscisas de K11+000 al K13+000 se tiene cercanía con el cauce del río Negro, en el cual genera unas pendientes fuertes y riesgos de perdida de confinamiento en la vía. Este tramo NO cuenta campaña de exploración geotécnica, además no se cuenta con estudios y diseños de detalle para este sector.

Este tramo del corredor vial no cuenta cos Estudios y Diseños de Detalle Fase III para construcción, lo anterior, muy probablemente debido a la connotación geológica del sector y a la fuerte influencia del cauce del rio Negro, que deriva en múltiples sectores en los cuales es evidente la existencia de zonas instables que requieren de medidas estructurales que implican un alto nivel de inversión de recursos económicos, los cuales en todos casos rebasan con suficiencia las partidas presupuestales asignadas al presente proyecto.



Fig. 13. La dinámica fluvial, genera efectos de socavación y erosión en las márgenes del cauce, derivando un retroceso de la ribera, al encontrar una roca mas dura, cesa el efecto erosivo y se genera un efecto desviación del flujo, el cual afecta de forma directa la margen opuesta aguas abajo produciendo un retroceso de la banca llegando a comprometer la transitabilidad del corredor vial.

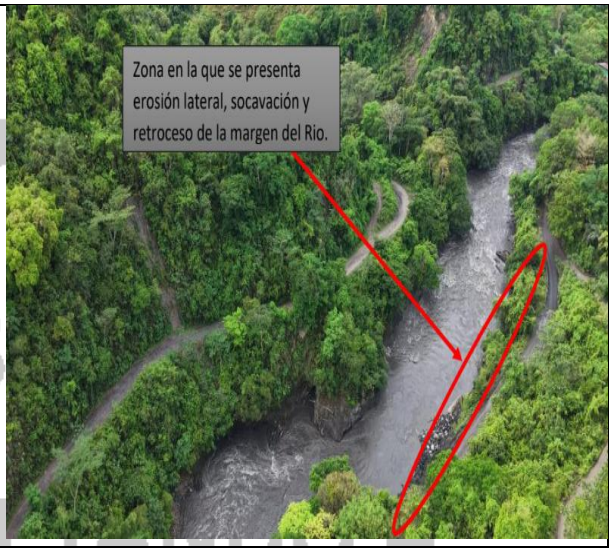


Fig. 14. Producto de desviación se produce aceleración del flujo debido al cambio de dirección, en este caso la fuerza tractiva derivada de la dinámica fluvial genera erosión de esta margen y muy probablemente deriva en profundización del cauce.

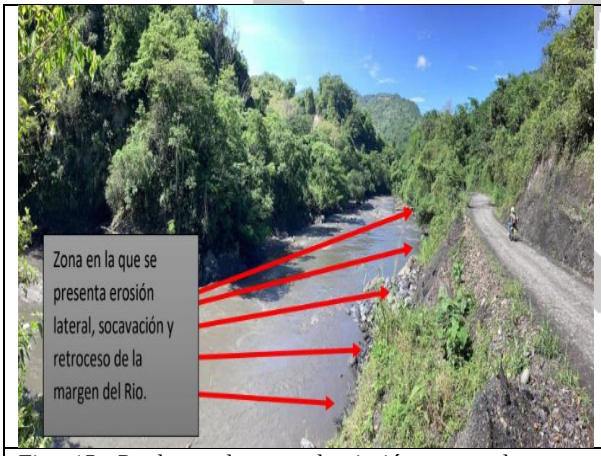


Fig. 15. Producto de esta desviación se produce una aceleración del flujo debido al cambio de dirección, en este caso la fuerza tractiva derivada de la dinámica fluvial genera erosión de esta margen y muy probablemente deriva profundización del cauce.



Fig. 16. Zona o sector en el cual el trazado del corredor vial es cuasi-paralelo al cauce en muchos sectores la distancia del hombro de la vía al cauce es inferior a 15 metros, en este caso la fuerza tractiva derivada de la dinámica fluvial genera erosión de esta margen y muy probablemente deriva en profundización del cauce.



Fig. 17. Zona o sector en el cual el trazado del corredor vial es cuasi-paralelo al cauce en muchos sectores la distancia del hombro de la vía al cauce es inferior a 15 metros, se resalta la importancia el talweg (flechas azules) esta recargado en el costado izquierdo del rio lo que es un claro indicio del proceso de retroceso de la margen del cauce en este sector debido el efecto de erosión-socavación.



Fig. 18. Se observa como en los tiempos geológicos se han presentado dos fenómenos 1. La profundización del cauce y 2. La fluctuación y/o oscilación del Talweg entre los dos corredores viales.

Se permite inferir que se trata de un cauce que transita por una red principal de drenaje de alta pendiente en la cuenca media, situación que favorece la erosión de fondo lateral, la anterior afirmación se sustenta debido a que se trata de un cauce con clara tendencia a profundizarse y donde se observa un evidente proceso de retroceso de las márgenes por erosión y socavación.

El entendimiento de los procesos que generan erosión, así como las posibles afectaciones que se puedan presentar en términos de estabilidad a causa de ésta, son factores fundamentales al momento de cotejar las alternativas posibles, dependiendo de las ventajas que tengan unas con respecto a otros términos de relación costo-beneficio.

Se requiere un estudio de hidráulica fluvial pormenorizado para dimensionar las medidas estructurales para mitigar el efecto de retroceso de las riberas en el cauce del Rio Negro en la zona de estudio.

2.2.2 TRAMO T2 (K6+100 – K7+150)

Con respecto al tramo 2, se ubica en la zona intermedia del corredor, en cercanía con los limites de la vereda Minipi con Naranjal y se compone por una rasante en estructura de pavimento bastante deteriorada, con cunetas en concreto deteriorado en ambos costados de la vía, se observan obras de desagües en regular estado.



Fig. 19. Ubicación tramo No 2. Fuente ICCU

Las afectaciones a la estructura de pavimento son avanzadas, lo que disminuye la velocidad de circulación.



Fig. 20. Se observa carpeta asfáltica en malas condiciones.



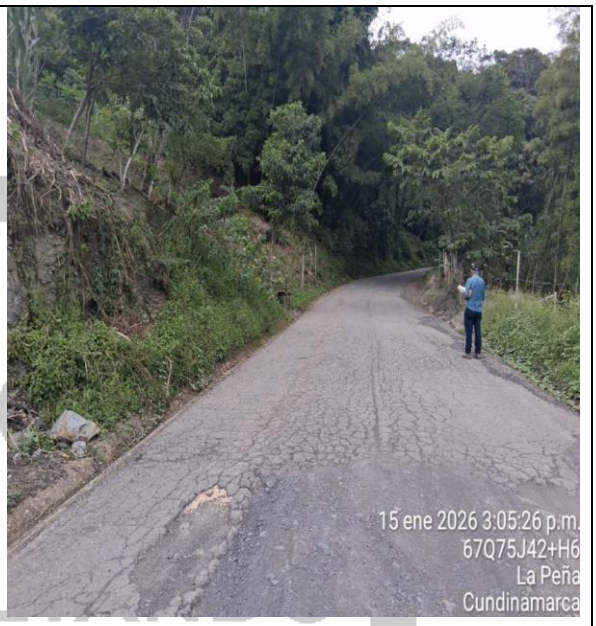
Fig. 21. Carpeta asfáltica con presencia de grietas y fisuras. Cunetas en concreto en ambos costados.



Fig. 22. Carpeta asfáltica con presencia de grietas y fisuras. Cunetas en concreto en ambos costados.



Fig. 23. Carpeta asfáltica con presencia de grietas y fisuras. Cunetas en concreto en ambos costados.

	
Fig. 24. Carpeta asfáltica con presencia de grietas y fisuras. Cunetas en concreto en ambos costados.	Fig. 25. Carpeta asfáltica con presencia de grietas y fisuras. Cunetas en concreto en ambos costados.
	
Fig. 26. Sector en el cual se tiene contemplado la construcción de gavión.	Fig. 27. Se observa via en acabado en asfalto en malas condiciones. Cuneta en concreto en ambos costados.

2.2.3 TRAMO T3 (K5+890 – K6+100)

El tramo 3 se encuentra próximo al inicio del tramo 2 y es esencialmente un tramo en afirmado, cuyos aledaños se encuentran destinados al cultivo de caña de azúcar. Sobre la zona más próxima se datan afloramientos de nivel freático en cercanía a los cultivos de guadua, adicionalmente se identificó una estructura de drenaje.



Fig. 28. Ubicación tramo No 3. Fuente ICCU



Fig. 29. Se observa estado actual de la vía en material de afirmado.



Fig. 30. Se observan cultivos de caña en ambos costados de la vía.

3. ASPECTOS LEGALES Y ADMINISTRATIVOS

3.1. DOCUMENTOS CONTRACTUALES

ACTA	FECHA
CONTRATO	461 de 2005.
ACTA DE APROBACION DE POLIZAS A LA FIRMA DEL CONTRATO	21 de agosto de 2025
ACTA DE INICIO	01 de octubre de 2025
ACTA DE APROBACION DE POLIZAS AJUSTE FECHA DE INICIO	Se adjuntan al presente informe pólizas aprobadas.
SUSPENSION	Quince (15) dias a partir del 14 de noviembre de 2025
AMPLIACION SUSPENSION	Quince (15) días a partir del 28 de noviembre del

	año 2025
REINICIO DEL CONTRATO	Primero (18) de diciembre de 2025.
FECHA DE TERMINACIÓN	31 de diciembre de 2025

Tabla 6. Documentos Legales Suscritos.
Fuente: Propia

3.2. PÓLIZAS

Se presentaron modificaciones a las pólizas en el periodo reportado.

AMPAROS	NÚMERO	VALOR	VIGENCIA	COMPAÑÍA DE SEGUROS
RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL	11-40-101082219	$569.400.000,00	DESDE 01/10/2025 HASTA 30/04/2026	SEGUROS DEL ESTADO
CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO	11-44-101262464	$1.108.863.202.80	DESDE 01/10/2025 HASTA 30/08/2026	SEGUROS DEL ESTADO
BUEN MANEJO Y CORRECTA INVERSIÓN DEL ANTICIPO	11-44-101262464	$831.647.402.10	DESDE 01/10/2025 HASTA 30/08/2026	SEGUROS DEL ESTADO
SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES	11-44-101262464	$1.108.863.202.80	DESDE 01/10/2025 HASTA 30/04/2029	SEGUROS DEL ESTADO
CALIDAD DEL SERVICIO	11-44-101262464	$1.663.294.804.20	DESDE 18/03/2026 HASTA 18/03/2031	SEGUROS DEL ESTADO

AMPAROS	NÚMERO	VALOR	VIGENCIA	COMPAÑÍA DE SEGUROS
ESTABILIDAD Y CALIDAD DE LA OBRA	11-44-101262464	$1.663.294.804.20	SI AMPARA 5 AÑOS, 0 MESES Y 0 DIAS	SEGUROS DEL ESTADO

Tabla 7: Pólizas actualizadas Contrato de obra 461 de 2025
Fuente: propia

3.3. REVISION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS ENTREGADOS POR EL ICCU

En el marco de ejecución del Contrato Interadministrativo ICCU-087- de 2021 cuyo objeto correspondió a "*Consultoría de los estudios y diseños de vías y puentes en el Departamento de Cundinamarca – Grupo I Paso El Rejo – La Peña*", se procedió a la revisión de cada uno de volúmenes por parte de los especialistas, realizando las observaciones, apropiaciones respectivas.

3.3.1. COMPONENTE TECNICO

- Se realizó la apropiación del estudio de las fuentes de materiales entregados, los cuales cuentan con los títulos mineros y licencias ambientales requeridos por la entidad ambiental, los cuales cuentan con suficiente capacidad de suministro de materiales.
- Se describe la geología del corredor vial en los ámbitos geológicos estructurales y geomorfológicos con información detallada de la zona, así como el análisis de la estabilidad de los puntos críticos y planteamiento de obras en estos sitios, para lo cual no se considera procedente efectuar la apropiación de los estudios y diseños, ya que se han presentado inconsistencias entre la cantidad de sitios críticos identificados y el presupuesto destinado para la intervención de los mismos, hasta tanto se tenga la respectiva aclaración.

  Dentro del contexto geológico se analiza la información disponible de la zona por parte del Servicio Geológico Colombiano SGC, IGAC y otros entes públicos y privados que brindan información secundaria para conocer el entorno geológico de la zona. A partir de esta información y por medio de análisis propios se ha realizado un diagnóstico preliminar en cuanto al riesgo por movimiento en masa que se tiene en el corredor vial.
- Para el tramo vial Paso El Rejo – La Peña (K12+800 – K13+000), Se requiere un estudio de hidráulica fluvial pormenorizado para dimensionar las medidas estructurales para mitigar el efecto de retroceso de las riberas en el cauce del Rio Negro en la zona de estudio.
- Dentro del contexto hidráulico se registran obras de drenaje clasificadas como alcantarillas circulares, alcantarilla cajón, para las obras con base de hasta 5m. El documento presenta un diagnóstico de las estructuras de drenaje existentes y analiza si se requiere de más estructuras de drenaje. No se considera procedente efectuar la apropiación de los estudios y diseños entregados por la entidad contratante bajo la

especialidad de hidrología, hidráulica y socavación puesto que se han generado observaciones y se han solicitado aclaraciones en cuanto al contenido del documento y sus anexos, es importante contar con los análisis hidrológicos e hidráulicos para determinar la acción que genera el Rio Negro sobre el corredor vial.

- De acuerdo con el diseño de pavimentos se contemplan varias alternativas, las cuales corresponden a mejoramiento, rehabilitación. Se revisan las acciones transversales en el diseño geométrico con el fin de verificar los espesores de las capas de estructura de pavimento encontrado. Se verifica el presupuesto encontrado sin embargo dentro de los ítems no se encuentra el material de mejoramiento propuesto en el diseño de la estructura de pavimento, cabe anotar que la estructura presupuestada corresponde a la alternativa 2 ya que contempla el uso de la base estabilizada con emulsión.
- Con respecto al componente topográfico, se realizó la revisión de los diseños geométricos del tramo vial (K12+800 – K13+000), el cual cuenta con la información necesaria tales como curvas horizontales y verticales, abcisado, perfil longitudinal, secciones transversales, puntos de apoyo (GPS).
- El tramo Paso El Rejo – La Peña, se encuentra sobre topografía montañosa, las problemáticas encontradas corresponden a la falta de confinamiento y fallas en medialuna entre las abscisas de K11+000 al K13+000 se tiene cercanía con el cauce del río Negro, en el cual genera unas pendientes fuertes y riesgos de perdida de confinamiento en la vía. Este tramo NO cuenta campaña de exploración geotécnica, además no se cuenta con estudios y diseños de detalle para este sector.
- Este tramo del corredor vial no cuenta cos Estudios y Diseños de Detalle Fase III para construcción, lo anterior, muy probablemente debido a la connotación geológica del sector y a la fuerte influencia del cauce del rio Negro, que deriva en múltiples sectores en los cuales es evidente la existencia de zonas instables que requieren de medidas estructurales que implican un alto nivel de inversión de recursos económicos, los cuales en todos casos rebasan con suficiencia las partidas presupuestales asignadas al presente proyecto.

3.4. CONTRATACIÓN DE PERSONAL MÍNIMO OBLIGATORIO.

A continuación, presentamos el cuadro de personal mínimo obligatorio para el periodo del 01 de enero al 31 de enero del 2026.

CARGO	% DEDICACIÓN	PROFESIONAL
DIRECTOR DE OBRA	60%	RONALD URIELSO MARTINEZ
RESIDENTE DE OBRA	100%	LUIS FERNANDO HIDALGO ORTIZ
INGENIERO INSPECTOR 1	100%	ADREA DEL MAR RODRIGUEZ CAHPARRO

CARGO	% DEDICACIÓN	PROFESIONAL
INGENIERO INSPECTOR 2	100%	JHON ALEXAMDER DELGADO QUINTANA
ESPECIALISTA EN GEOTECNIA	40%	MARCO ANTONIO SARMIENTO OTALORA
ESPECIALISTA EN ESTRUCTURAS	40%	JUAN GUILLERMO QUINTERO ARANZALES
ESPECIALISTA EN PAVIMENTOS	40%	HUGO FERNANDO MARROQUIN ESCOBAR
PROFESIONAL EN SST	100%	JHON FRANSINRRI OSPINA HERRERA
ESPECIALISTA AMBIENTAL	40%	STHEPHANY ORTIZ HERNÁNDEZ
PROFESIONAL GESTION SOCIAL	50%	MARTHA PERICO PINZON

Tabla 8: Relación de personal mínimo aprobado.
Fuente: Propia

3.5. CORRESPONDENCIA ENVIADA

CONSECUTIVO	ASUNTO	FECHA DE ENVÍO	DESTINATARIO
Oficio No 046-28-01-2026	Invitación a reunión de socialización contrato ICCU 461 de 2025	28/01/2026	Alcaldía del Municipio de La Peña – alcaldesa Andrea Ramírez Ortiz
Oficio No 047-28-01-2026	Invitación a reunión de socialización contrato ICCU 461 de 2025	28/01/2026	Consorcio Inter Cundinamarca
Oficio No 047-28-01-2026	Invitación a reunión de socialización contrato ICCU 461 de 2025	28/01/2026	Personero Municipal. Rigoberto Rojas Ortiz

CONSECUTIVO	ASUNTO	FECHA DE ENVÍO	DESTINATARIO
Oficio No 049-28-01-2026	Invitación a reunión de socialización contrato ICCU 461 de 2025	28/01/2026	Presidentes de JAC Municipios de La Peña.
Oficio No 050-28-01-2026	Invitación a reunión de socialización contrato ICCU 461 de 2025	28/01/2026	Secretario de Planeación de La Peña. Arq. Sebastián Castiblanco.
Oficio No 051-28-01-2026	Radicación PMT	28/01/2026	Consorcio Inter Cundinamarca

Tabla 9 Relación de Correspondencia Enviada.
Fuente: Propia.

3.6. CORRESPONDENCIA RECIBIDA

CONSECUTIVO	ASUNTO	FECHA DE ENVÍO	DESTINATARIO
0008.26 -PEÑ-GTC	Respuesta oficio No 044-26-01-2026 Programa de seguridad Industrial	29/01/2026	Consorcio Inter Cundinamarca

Tabla 10: Relación de Correspondencia Recibida.
Fuente: Propia

3.7. COMITÉS TÉCNICOS

Durante el periodo comprendido entre el 01 de enero hasta el 31 de enero de 2026, se han adelantado reuniones virtuales con funcionarios del ICCU e interventoría referente a la etapa de revisión de estudios y diseños.

4. ASPECTOS TÉCNICOS – FRENTES DE OBRA

En este capitulo se realizara la descripción de los aspectos tecnicos de cada frente de obra en la etapa de ejecución de obra, sin embargo se continua con la revisión de los estudios y diseños entregados por el ICCU.

5. ASPECTOS FINANCIEROS.

5.1 INFORME EJECUCIÓN ANTICIPO.

Durante el presente periodo se viene adelantando el tramite correspondiente al anticipo de obra.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Con la entrega de los estudios y diseños por parte del ICCU, realizados bajo el contrato de Consultoría ICCU-087 de 2021, cuyo objeto correspondió " Consultoría de los estudios y diseños de vías y puentes en el Departamento de Cundinamarca Grupo I Paso El Rejo – La Peña, se adelantó la revisión de cada uno de los volúmenes (Transito, topografía, diseño geométrico, señalización, geología, suelo para fundaciones, estabilidad de taludes, diseño de pavimentos, fuentes de material, hidrología, hidráulica, estructuras, gestión ambiental, gestión social, gestión predial presupuesto).

De acuerdo con la nueva solicitud realizada por parte del ICCU el día 23 de diciembre del año 2025, referente a la revisión de tres (03) nuevos tramos en el corredor de Paso del Rejo hasta el Municipio de La Peña, se viene adelantando desde cada una de las especialidades la viabilidad o no de su intervención.

Es importante mencionar que se tenía contemplado un (01) mes para la etapa de revisión de estudios y diseños, sin embargo, por los diferentes cambios de los tramos a intervenir se ha requerido mayor tiempo de inicialmente estipulado de tal modo que a la fecha se han utilizado dos (02) meses para dicha etapa y no se tiene establecido el tramo final a intervenir.