

**La urgencia manifiesta y la continuidad del servicio de transporte: análisis del caso de la
Transversal del Cusiana a partir de la Resolución 3089 de 2024**

Diego Fernando Velandia Barrera

Trabajo de grado para optar el título de Magister en Derecho Administrativo

Diana Paola Corredor Pamplona

**Universidad Santo Tomás, Tunja
División de Derecho y Ciencias Políticas
Maestría en Derecho Administrativo
2025**

Contenido

Introducción.....	6
CAPITULO I. La urgencia manifiesta: su desarrollo doctrinal, legal y jurisprudencial en Colombia	13
¿Qué es la contratación directa?	14
¿Qué es la urgencia manifiesta?	17
Fundamento legal de la urgencia manifiesta	18
Revisión jurisprudencial de la urgencia manifiesta	22
CAPITULO II. Problemas de infraestructura de la Transversal del Cusiana y las medidas de solución tomadas por el Estado.	33
La infraestructura vial en Colombia	33
El Servicio Público de Transporte en Colombia.....	35
Las características de la Transversal del Cusiana	36
Las condiciones climáticas y la malla vial.....	38
Problemáticas presentadas en la Transversal del Cusiana.....	38
El uso de la urgencia manifiesta en la Transversal del Cusiana	47
CAPÍTULO III. El efecto de la urgencia manifiesta de la Resolución 3089 de 2024 en el servicio de transporte en el caso de la Transversal del Cusiana.....	52
¿Qué obras se han adoptado a partir de la declaratoria de urgencia manifiesta?	55
¿Cuál ha sido la evaluación que han otorgado las autoridades respecto a la declaratoria de urgencia manifiesta?	57
Falta de una solución definitiva y sostenible:	59
Deficiencias en la planeación y previsión:	59
Inadecuada gestión de recursos públicos:	60
Falta de atención integral a las comunidades afectadas:.....	60
Desafíos en la coordinación interinstitucional:	62
Impacto en los principios de contratación pública:	62
¿Se lograron plazos razonables para garantizar la operación continua de la vía?	64
El estado de la Transversal del Cusiana y su relación con el servicio de transporte en el país.	67
CAPÍTULO IV. Propuestas y recomendaciones	70

Con lo descrito a lo largo de esta investigación, es evidente que el uso de la urgencia manifiesta en la Transversal del Cusiana ha resultado insuficiente para garantizar la continuidad del servicio de transporte. La persistencia en los cierres parciales y la notable debilidad de la vía, ponen de manifiesto la necesidad de evaluar otras medidas complementarias, que atiendan a parámetros de planificación, ejecución oportuna y supervisión de las obras. En aras de aportar al análisis académico del tema, se proponen las siguientes estrategias, cuya aplicación podría mejorar la contratación pública en contextos de emergencia como las del tramo en estudio, asegurando la instauración de soluciones sostenibles. 70

Revisión y fortalecimiento de los criterios para la declaratoria de urgencia manifiesta	70
Implementación de un modelo de contratación mixto	71
Planificación vial integral en la Transversal del Cusiana	72
Participación ciudadana y transparencia en la contratación de emergencias	73
Desarrollo de rutas alternas y soluciones de movilidad complementarias	74
Conclusiones	75
Referencias.....	79

La urgencia manifiesta y la continuidad del servicio de transporte: análisis del caso de la Transversal del Cusiana a partir de la Resolución 3089 de 2024

Resumen

La contratación estatal es un factor determinante en la vida cotidiana de la sociedad colombiana. A través de ese mecanismo, el Estado materializa sus fines constitucionales y garantiza la prestación de servicios indispensables y estrechamente relacionados con derechos humanos fundamentales. La contratación pública ha mutado en diferentes figuras en aras de adaptarse al devenir de contratar con el Estado, entre las más relevantes se encuentran la contratación directa, la cual a su vez puede representarse a través de la urgencia manifiesta. Esta figura, implementada en situaciones de emergencia social o ambiental, ha sido ampliamente utilizada y cuestionada en el país por ser proclive a situaciones de corrupción. En el presente estudio, a través de una metodología cualitativa – explicativa, se analiza la Resolución 3089 de 2024 expedida por el INVIAS y que declaró la urgencia manifiesta en la Transversal del Cusiana, uno de los tramos viales de mayor relevancia socioeconómica del país y a su vez, de los que mayores retos ambientales enfrenta. A través del estudio se logró determinar que la declaratoria de urgencia manifiesta no ha sido suficiente para garantizar la continuidad del servicio de transporte en la Transversal del Cusiana, pues después de meses han persistido los cierres parciales de la vía, impidiendo de esa forma una operabilidad plena de la misma y la materialización de los fines constitucionales de la contratación directa.

Palabras Clave: Infraestructura Vial, Urgencia Manifiesta, Contratación Pública, Transversal del Cusiana.

Abstract

State contracting is a determining factor in the daily life of Colombian society. Through this mechanism, the State materializes its constitutional purposes and guarantees the provision of indispensable services closely related to fundamental human rights. Public procurement has mutated into different figures to adapt to the evolution of contracting with the State, among the most relevant are direct contracting, which in turn can be represented through the manifest urgency. This figure, implemented in situations of social or environmental emergency, has been widely used and questioned in the country for being prone to corruption. This study, through a qualitative-explanatory methodology, analyzes Resolution 3089 of 2024 issued by INVIAS, which declared the manifest urgency in the Transversal del Casiano, one of the most socioeconomically relevant road sections in the country and, at the same time, one of the most environmentally challenging. Through the study it was determined that the declaration of manifest urgency has not been enough to guarantee the continuity of the transportation service in the Transversal del Cusiana, since after months the partial closures of the road have persisted, thus preventing its full operability and the materialization of the constitutional purposes of direct contracting.

Keywords: Road Infrastructure, Manifest Urgency, Public Contracting, Transversal del Cusiana.

Introducción

En el marco de la contratación estatal en Colombia el legislador ha desarrollado múltiples figuras con el objetivo de cubrir la mayor cantidad de situaciones que pueden suscitarse en torno a los contratos públicos. Entre ellas, se encuentra la contratación directa, que cómo lo indica Ramírez (2016) se observa en la facultad que tienen las entidades para llevar a cabo procesos de contratación caracterizados por ser simplificados y expeditos. Según el autor, esta modalidad es excepcional y solo se puede acudir a ella cuando se configuren los supuestos fácticos y normativos establecidos por el legislador.

La contratación directa ha generado un impacto tanto productivo como polémico debido a los altos niveles de corrupción en el país. Aunque este fenómeno no puede atribuirse únicamente a este modelo excepcional de contratación, la contratación directa es una de las modalidades que presenta un mayor índice de corrupción y malversación de fondos públicos (Scheller y Silva, 2017). Esto se debe, principalmente, a la forma en que se utiliza en el ámbito de la contratación estatal. Desde su regulación bajo la Ley 1150 de 2007, la contratación directa ha sido empleada, en muchos casos, como un mecanismo para facilitar actos de corrupción.

Estos actos de corrupción provocan un detrimento significativo en los recursos del Estado, ya que es el presupuesto general de la nación el que se ve directamente afectado (Serrano et al., 2014). Esto contribuye a que la ciudadanía perciba la corrupción como un problema tangible y persistente dentro de la administración pública, afectando tanto la confianza en las instituciones como el desarrollo de proyectos que dependen de una gestión eficiente de los recursos públicos.

Así lo señalan Pabón et al. (2021), quienes manifiestan que la corrupción no genera solo un beneficio particular indebido, sino también un detrimento a los derechos humanos de las personas.

La Ley 1150 de 2007 reglamentada por el Decreto 1082 de 2015, regula las causales taxativas de aplicabilidad de la contratación directa, las cuales surgen como excepción a la aplicación del principio general de convocatoria público en el proceso de contratación. Dentro de estas causales se encuentra la de urgencia manifiesta, la cual implica que las entidades estatales pueden contratar directamente sin el agotamiento del procedimiento ordinario de contratación. Esto es aplicable en situaciones excepcionales como fuerza mayor, caso fortuito, hechos de calamidad y en general cualquier acto que demanden actuaciones inmediatas por parte de la administración.

El uso de estas facultades excepcionales ha sido ampliamente cuestionado, en cuanto en torno a ellas se ha construido un pensamiento generalizado de que la administración realiza un uso indebido con el fin de cometer actos de corrupción y desviación de recursos. Esto mediante la selección de contratistas “*a dedo*”, obedeciendo a intereses particulares, desfigurando completamente el objetivo de la contratación estatal, incluidos sus principios rectores previstos desde la Constitución Política de 1991.

Ahora bien, la Transversal del Cusiana es una vía clave para la conectividad entre los Llanos Orientales y el centro del país, siendo esencial para el desarrollo económico y social del área geográfica que abarca (Chaparro y Nitola, 2019). Sin embargo, su infraestructura ha enfrentado desafíos recurrentes que afectan la continuidad del servicio de transporte, debido a, sustancialmente, sus condiciones naturales y la escasa implementación de soluciones efectivas. Las constantes afectaciones en su infraestructura han generado interrupciones prolongadas en el

servicio de transporte, lo que impacta negativamente tanto a los habitantes de la zona como a las actividades comerciales.

Es indispensable mencionar que el estado de la infraestructura vial del país es un factor determinante al momento de analizar la calidad de vida de los habitantes de una región. Según la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) (2014) es primordial para un país como Colombia, dadas sus condiciones climáticas y diversidad geográfica, que sus vías sean capaces de soportar temporadas lluviosas o sequías. Para esto, es indispensable una infraestructura vial bien planificada y mantenida, convirtiéndose así en una forma de materializar competitividad, crecimiento y desarrollo. (Sánchez et al. 2013)

En este contexto problémico, se ha utilizado la figura de "urgencia manifiesta" para agilizar la contratación y ejecución de proyectos que buscan mejorar y mantener la vía operativa. Esto se observa en, por ejemplo, la Resolución 3089 de 2024, expedido por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Es necesario estudiar cual es la eficiencia de dichas medidas en las garantías de derechos fundamentales de los colombianos.

Cómo lo indican Ortega et al. (2022) en Colombia existen antecedentes que demuestran un uso inadecuado de las alternativas derivadas de la contratación directa. A partir de ello, se han generado cuestionamientos, principalmente en términos de corrupción. El análisis de su aplicación y frecuencia permitirá identificar posibles fallas en la planeación y ejecución de los proyectos, así como proponer mejoras para optimizar su uso en futuras intervenciones.

A pesar de que no existe una producción académica significativa sobre las problemáticas de la Transversal del Cusiana, ya que la información disponible en internet proviene principalmente de entidades gubernamentales y no de autores o expertos en la materia, es posible

identificar algunos artículos que abordan las dificultades relacionadas con la infraestructura vial en el país.

Yepes et al. (2013) señalan que Colombia presenta una considerable deficiencia en los diferentes tipos de carretera que conforman su infraestructura vial, contando con uno de los indicadores más bajos de América Latina. Los autores establecen que la superación de dichas dificultades supone necesariamente una inversión estatal significativa, estableciendo prioridades de inversión según criterios de urgencia, relevancia económica y situación social. Finalmente, se precisa que los principales desafíos que enfrenta el país en términos de infraestructura vial son la falta de coordinación intergubernamental y el mal uso de los elementos normativos relacionados, puesto que retrasan los proyectos de infraestructura.

Por su parte, Rojas y Ramírez (2018) precisaron en su estudio económico que la optimización en la calidad vial está estrechamente relacionada con el crecimiento del PIB en Colombia, particularmente entre los años 2006 y 2014. Esto se atribuye, fundamentalmente, a la inversión en infraestructura vial y la implementación de concesiones mixtas. Este estudio se alinea con la idea de que mejorar la infraestructura vial es un motor clave para el desarrollo económico y la continuidad del servicio de transporte. Así, la intervención en la transversal del cusiana parte también de la importancia de la infraestructura vial en la sostenibilidad del crecimiento económico, tal como lo indicaron Rojas y Ramírez en su estudio.

Finalmente, este estudio no solo contribuirá a una mejor comprensión del impacto de la urgencia manifiesta en la infraestructura vial, sino que también ofrecerá recomendaciones para asegurar la sostenibilidad y continuidad del servicio de transporte en la Transversal del Cusiana. De esta manera, se busca que los proyectos no solo respondan a emergencias inmediatas, sino que

también promuevan soluciones a largo plazo, evitando recurrir en otras ocasiones a este tipo de medidas excepcionales, puesto que implicaría una alteración a su naturaleza legal.

Este estudio también busca subrayar la importancia de integrar una visión de planificación estratégica que contemple no solo la respuesta inmediata, sino también el impacto a largo plazo de las decisiones tomadas por el Estado. Para ello, se propone evaluar cómo la intervención en la Transversal del Cusiana puede generar un modelo replicable en otras regiones del país, que permita mejorar la calidad vial sin comprometer la estabilidad ambiental ni social. De esta manera, el análisis no solo servirá para comprender el impacto de la figura de la urgencia manifiesta en el tramo vial seleccionado, sino que también se orientará a desarrollar un enfoque que incorpore el desarrollo económico regional, la seguridad vial y la respuesta efectiva ante futuros desafíos, evitando así que situaciones similares requieran medidas excepcionales nuevamente.

La presente investigación se desarrolla bajo un enfoque cualitativo-explicativo, dado que busca analizar la efectividad de la urgencia manifiesta como mecanismo de contratación directa en el caso de la Transversal del Cusiana. Para ello, se llevó a cabo un estudio documental basado en fuentes normativas, jurisprudenciales y administrativas relacionadas con la figura de la urgencia manifiesta, así como en informes técnicos y resoluciones expedidas por INVIAS. Además, se revisó una acción popular iniciada en 2008, con el fin de evaluar su incidencia en la gestión de la infraestructura vial y su articulación con las medidas adoptadas en el marco de la declaratoria de urgencia manifiesta.

El análisis se estructuró en tres fases. En la primera, se realizó una revisión normativa y doctrinal para establecer el marco jurídico de la urgencia manifiesta y su regulación en la contratación pública. En la segunda fase, se llevó a cabo un examen documental de los antecedentes de la Transversal del Cusiana, identificando los problemas de infraestructura y las

medidas adoptadas por el Estado. Para ello, se consultaron resoluciones administrativas, informes de INVIAS y fallos judiciales relacionados. Finalmente, en la tercera fase, se realizó un análisis crítico de la información recolectada, contrastando la efectividad de la urgencia manifiesta con los problemas persistentes en la vía, así como la ineficacia de la acción popular para solucionar la problemática.

El tratamiento de la información se hizo a través de un enfoque de análisis de contenido, permitiendo identificar patrones en la aplicación de la urgencia manifiesta y en la respuesta estatal ante la crisis de infraestructura de la Transversal del Cusiana. A partir de esta metodología, se buscó no solo describir la situación actual de la vía, sino también reflexionar sobre las limitaciones estructurales de los mecanismos administrativos y judiciales empleados en la gestión de la infraestructura vial, evidenciando la desconexión entre las decisiones judiciales, la acción administrativa y la realidad del servicio de transporte en la región.

En ese contexto, surge la necesidad de analizar con mayor detalle la eficacia de la urgencia manifiesta en términos de garantizar la continuidad del transporte. Es fundamental determinar si la urgencia manifiesta decretada por el INVIAS en la resolución referida cumple su propósito o si se requiere una evaluación más exhaustiva de su implementación en los proyectos de infraestructura de esta zona. Con base en lo anterior, se plantean la siguiente pregunta de investigación: ¿Es eficaz la medida de urgencia manifiesta decretada en la Resolución 3089 de 2024 en la garantía de la continuidad del servicio de transporte?

En ese orden de ideas, se proponen los siguientes objetivos de investigación:

Objetivos

Objetivo general

Analizar la Resolución 3089 de 2024, a través de la cual se declaró la urgencia manifiesta en la Transversal del Cusiana y la pertinencia que ha tenido dicha medida en la garantía de la continuidad del servicio de transporte.

Objetivos específicos

- Examinar la legislación y jurisprudencia sobre la urgencia manifiesta en la contratación estatal en Colombia.
- Identificar los problemas de infraestructura de la Transversal del Cusiana y su relación con el uso de la urgencia manifiesta.
- Evaluar si la urgencia manifiesta contribuye a garantizar la prestación continua del servicio de transporte en la Transversal del Cusiana.

El documento que se presenta a continuación se encuentra dividido en tres capítulos. En el primero se lleva a cabo una revisión sobre la urgencia manifiesta y la manera en que la figura se ha desarrollado en términos legales y jurisprudenciales. Posteriormente, en el segundo acápite, se revisan las características geográficas de la Transversal del Cusiana, así como las problemáticas que ha atravesado y las medidas que ha tomado el Estado en aras de solucionar la problemática. Finalmente, en el tercer capítulo se realiza un análisis crítico de los efectos que ha tenido la declaratoria de urgencia manifiesta de 2024 en la garantía de la continuidad de transporte en la Transversal del Cusiana.

CAPITULO I. La urgencia manifiesta: su desarrollo doctrinal, legal y jurisprudencial en Colombia

La contratación estatal se ha consolidado en Colombia como uno de los elementos más relevantes en la gestión pública de los gobiernos. Su impacto en la calidad de vida de los habitantes genera que la legislación y jurisprudencia relacionada sea prolífera y se encuentre en constante revisión, con el propósito de su adecuación y adaptación a las necesidades de las personas y de la sociedad. Además, la transparencia, la eficiencia en el uso de los recursos públicos y el cumplimiento de los principios constitucionales de igualdad y no discriminación son fundamentales para garantizar que los contratos estatales no solo sean herramientas de desarrollo económico, sino también garantes del bienestar social y del fortalecimiento de la confianza pública en las instituciones.

Con la promulgación de la Constitución Política de 1991, se dio respuesta a múltiples desafíos que para ese momento se presentaban en torno a la contratación pública. Entre ellos, se destacaron la multiplicidad de normas que regulaban la suscripción de contratos con el Estado y la cantidad excesiva de trámites y controles legales. Así, con la entrada en vigencia de la Ley 80 de 1993, la contratación estatal dotó de mayor autonomía a las entidades públicas a través de la proposición de principios generales, los cuales fungirían como la delimitación de los parámetros del procedimiento contractual. (Valencia Tello, 2021)

Así, la Ley 80 de 1993 establece principios como la transparencia, eficiencia y responsabilidad en la celebración de contratos entre el Estado y los particulares. También define las modalidades de contratación, como la licitación pública y la selección abreviada, y establece los procedimientos para la adjudicación, ejecución y control de los contratos. Regula los requisitos y capacidades de los contratistas, y contempla mecanismos de control y vigilancia para prevenir

fraudes o incumplimientos, buscando siempre la satisfacción de las necesidades públicas y el bienestar colectivo. La Ley tiene como objetivo promover la competitividad, el desarrollo económico y social, y el uso adecuado de los recursos del Estado.

Adicional a la Ley 80 de 1993, también es importante destacar otras normativas que complementan la regulación de la contratación con el Estado en Colombia. Entre ellas se encuentran la Ley 1150 de 2007, la cual introdujo modificaciones a la Ley 80 orientadas a promover la eficiencia y la transparencia en los procesos contractuales públicos; La Ley 1474 de 2011, cuyo propósito es fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de la corrupción con ocasión de la gestión pública en el país, lo cual incluye la contratación pública.

Dentro de los elementos que componen la contratación estatal, previstos en términos generales en la Ley 80, se encuentran aquellos que, en aras de dotar a la contratación de capacidad para sobrellevar situaciones de contingencia, establecen medidas especiales de actuación pública. Estas se encuentran caracterizadas, principalmente, por contar con mayor flexibilidad y adaptabilidad. En este contexto surge la figura de urgencia manifiesta.

¿Qué es la contratación directa?

Para comprender la urgencia manifiesta, es preciso conocer el contexto en el que se desenvuelve. Dentro de los procesos de contratación ejercidos por el Estado, se observan las modalidades de selección de los contratistas. Entre ellas, se destacan la licitación pública, la selección abreviada, el concurso de méritos y la contratación de mínima cuantía. Cada una de estas modalidades prevé unos requisitos *sine qua non* para su funcionamiento, que, a grandes rasgos, se caracterizan por el propósito de competitividad, evaluación de propuestas y revisión de calidad y experiencia. (Forero Hernández, 2022).

No obstante, adicional a lo anterior también se encuentra la contratación directa, que, configurada como la excepción dentro de este contexto, promueve que los trámites de contratación se lleven a cabo sin la apertura de un proceso de competencia. Es importante destacar lo precisado en el párrafo 2 del artículo 24 de la Ley 80 de 1993, que establece que la implementación de la contratación directa no debe ser un impedimento para la garantía y materialización de los principios de economía, transparencia y selección objetiva.

El artículo 73 del Decreto 1510 de 2013 establece que las entidades estatales deben justificar explícitamente su decisión de contratar de manera directa a través de un acto administrativo, el cual debe incluir la causal invocada, el objeto del contrato, el presupuesto y las condiciones exigidas al contratista, así como los lugares donde los interesados pueden consultar los estudios previos. Este procedimiento busca garantizar la transparencia y la justificación adecuada de las decisiones administrativas, evitando posibles arbitrariedades. No obstante, el artículo establece excepciones claras, como en los casos de la urgencia manifiesta, la contratación de servicios profesionales o de apoyo a la gestión, lo que refleja una intención de flexibilizar ciertos procesos para promover la agilidad administrativa.

El artículo 2 numeral 4 de la Ley 1150 de 2007 establece que la modalidad de contratación directa solamente procede en casos de urgencia manifiesta, contratación de empréstitos, contratos interadministrativos, contratos de desarrollo de actividades científicas y tecnológicas, contratos de encargo fiduciario celebrados por entidades territoriales, cuando exista pluralidad de oferentes en el mercado, para la prestación de servicios profesionales que solo puedan ser encargados a ciertas personas naturales, arrendamiento o adquisición de inmuebles, entre otros.

A pesar de ser una herramienta prevista por el legislador, la contratación directa ha generado diferentes debates sobre la posibilidad que genera de que se lleven a cabo prácticas

inadecuadas, tales como la corrupción. Este tipo de contratación, al evitar los filtros de selección de las demás clasificaciones, incrementa el riesgo de vulnerar los principios, no solo previstos en la Ley 80 de 1993, sino también en la Constitución Política de 1991.

Como lo señala Transparencia por Colombia (2020) la contratación directa se justifica mayormente en el país a través de la figura contractual en estudio. Con ocasión de ello, según la corporación, en Colombia persisten los sobrecostos y la falta de idoneidad entre los contratistas, principalmente en los departamentos de Atlántico, Córdoba, Bolívar, Risaralda, Santander y Valle del Cauca.

En ese orden de ideas, la naturaleza de la contratación directa supone intrínsecamente una serie de desafíos. Pabón et al. (2021) señalan en primer lugar, la complejidad del marco normativo de la contratación pública del país, que dificulta la correcta aplicación de las normas y fomenta la discrecionalidad de las entidades contratantes. Esta situación genera obstáculos para la participación de nuevos oferentes y dificulta el control y veeduría ciudadana. Además, se evidencian inconsistencias en las bases de datos públicas sobre contratación, con errores y vacíos de información que limitan la transparencia y dificultan la supervisión de los procesos contractuales.

Otro hallazgo relevante de Pabón et al. (2021) es que, aunque la contratación directa debería ser una excepción, en la práctica se ha convertido en la regla debido a la proliferación de causales legales que permiten su uso indiscriminado. Esto ha favorecido la asignación recurrente de contratos a los mismos proveedores y la falta de documentación sobre la idoneidad de los contratistas. Asimismo, se observa una heterogeneidad en la información publicada sobre los contratos, con una ausencia recurrente de estudios previos, documentación de seguimiento y justificación técnica para ciertas contrataciones, especialmente en casos de urgencia manifiesta.

Finalmente, se identifican comportamientos atípicos en algunas entidades territoriales, como la contratación reiterativa con los mismos proveedores o la adjudicación de múltiples contratos de gran cuantía en un corto periodo, lo que genera sospechas sobre posibles prácticas irregulares.

En el contexto de la urgencia manifiesta, es fundamental garantizar que el carácter excepcional de esta modalidad se respete y no sea empleado como un mecanismo para eludir procesos más rigurosos de selección. De esta manera, es necesario analizar no solo su marco normativo, sino también su implementación práctica, con el fin de evaluar si se está cumpliendo con los principios de contratación pública y, más importante aún, si realmente contribuye a la solución de las necesidades públicas que la justifican.

¿Qué es la urgencia manifiesta?

La urgencia manifiesta es una alternativa de contratación directa prevista por el legislador para aplicar cuando la continuidad del servicio exige que opere de manera inmediata el accionar estatal. Este puede verse reflejado en tres circunstancias: suministro de bienes, prestación de un servicio y ejecución de obras. Esto se da únicamente dentro de un contexto de situaciones excepcionales de calamidad, tales como la fuerza mayor. La principal característica de esta figura es que no es necesario agotar un procedimiento o la realización de estudios previos. (Rosero Melo, 2019)

En relación con la naturaleza jurídica de la urgencia manifiesta, Dávila Vinuesa (2003) precisa que la figura es una forma en que la Ley aplica el principio de interés público, priorizándolo incluso por sobre los postulados de igualdad y transparencia. Esto parte de la premisa, según el autor, de que un proceso de esta índole implica un tiempo que no puede perderse pues eso implicaría una afectación directa al interés público.

En el mismo sentido, Bahamón Jara (2018) precisa que la urgencia manifiesta es una situación que puede ser decretada por cualquier autoridad administrativa en el contexto de la contratación estatal. Para ello, cómo lo establece la autora, no es necesario que medie una autorización previa, pero si un acto administrativo motivado.

En términos de Rentería (2022) la urgencia manifiesta puede ser vista como una suerte de cláusula aceleratoria entre el Estado, desde su posición de administrador, y la comunidad, en su posición como beneficiaria. Así, según el autor, se materializa una medida de protección a los derechos fundamentales y colectivos afectados por una situación en particular.

Fundamento legal de la urgencia manifiesta

La urgencia manifiesta se encuentra consagrada en el ordenamiento jurídico colombiano, primariamente, en la Ley 80 de 1993. Su artículo 42 prevé las características generales de esta figura contractual, de entre las cuales se destacan los escenarios de su procedencia:

- Cuando la continuidad del servicio requiere que sean suministrados bienes, se presten servicios o se ejecuten obras de forma inmediata.
- En situaciones vinculadas a estados de excepción.
- Para afrontar situaciones extraordinarias, tales como calamidades o eventos de fuerza mayor o desastres naturales.
- En otros casos similares que impidan realizar procesos de selección o concursos públicos.

El párrafo —del artículo 42 también establece que en tanto de la urgencia manifiesta pueden derivarse necesidades y gastos propios, la autoridad administrativa que la decreta puede realizar los traslados presupuestales internos que se consideren pertinentes.

Posteriormente, en el artículo 43 de la misma Ley, se establecen los parámetros más relevantes del control de la contratación de urgencia manifiesta. A grandes rasgos, consiste en que posterior a la suscripción de los contratos surgidos por la urgencia manifiesta, estos, junto con el acto administrativo y los antecedentes, deben ser remitidos al organismo de control fiscal correspondiente, el cual tiene dos meses para pronunciarse sobre los hechos que justificaron la urgencia. Si encuentra irregularidades, podrá solicitar una investigación disciplinaria y remitir el caso a las autoridades competentes. El mal uso de esta modalidad de contratación constituye causal de mala conducta. Esto no excluye otros mecanismos de control establecidos para asegurar un uso adecuado de la contratación por urgencia.

Además de lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 también contempla la urgencia manifiesta como una modalidad de contratación directa. Sin embargo, la Ley 1150 no introduce mayores especificaciones ni modifica el marco establecido previamente; se limita a reiterar las disposiciones ya contenidas en la normativa de 1993.

Ahora bien, es importante mencionar cuales son los requisitos mínimos para que resulte procedente la urgencia manifiesta. Según Bautista Moller (1999) y en armonía con lo previsto en el ordenamiento jurídico colombiano, son los siguientes:

- La urgencia debe ser cierta y objetiva, no debe estar supeditada a opiniones o evaluaciones convenientes para acceder al mecanismo de contratación.
- La urgencia debe ser evidente a raíz de una sola observación o un análisis elemental de los hechos.
- La urgencia debe generar una lesión o daño real o inminente.

- Debe existir una relación de causalidad entre la situación de la que surge la urgencia, con el objeto del contrato a suscribir con el Estado.
- La solución debe ser inmediata. Es decir, el objeto del contrato debe estar orientado al cumplimiento de su finalidad en un término breve.

El concepto de urgencia manifiesta, como figura jurídica, está sometida a vigilancia, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los fines de la contratación estatal. Según lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 80 de 1993, cuando una entidad declara la urgencia manifiesta, debe remitir la documentación relacionada a la Contraloría, quien debe evaluar si la decisión se ajustó a derecho. Además de este control fiscal, la Procuraduría General de la Nación también supervisa el cumplimiento de la normativa, y cualquier incumplimiento puede acarrear consecuencias severas, como la destitución del funcionario, cuando se demuestre que actuó de forma dolosa o con grave culpa, conforme al artículo 54 numeral 5 de la Ley 1952 de 2019.

Asimismo, la Fiscalía General de la Nación, en el ejercicio de su función jurisdiccional, tiene la capacidad de iniciar investigaciones de oficio o a partir de una denuncia, para determinar si los funcionarios han incurrido en conductas delictivas que perjudiquen la administración pública, tal como se describe en el artículo 409 del Código Penal. Adicionalmente, la Jurisdicción Contencioso Administrativa juega un papel crucial, ya que, en caso de que se detecte un incumplimiento en el proceso, puede anular tanto el acto administrativo que declaró la urgencia manifiesta como el contrato derivado.

Por último, la contratación directa originada por una declaratoria de urgencia manifiesta está sujeta a un control fiscal posterior, con el fin de verificar si se ajustó a lo previsto por la ley. Durante la liquidación del contrato, también se implementan controles financieros, de gestión y de

resultados, que buscan confirmar si el proceso fue manejado de acuerdo con el Estatuto General de la Contratación Pública.

Ahora bien, teniendo en cuenta las características particulares de la urgencia manifiesta como modalidad de contratación directa, podría revisarse la posibilidad de adecuar controles fiscales más estrictos. Cómo lo indica Orozco Camona (2024) la vigilancia ejercida por las Contralorías Territoriales debería tornarse permanente y durante toda la vigencia de la urgencia manifiesta.

Un control indebido de la urgencia manifiesta, adicionado a la proliferación de prácticas de corrupción, puede derivar en serias consecuencias, entre ellas, legales para los servidores públicos involucrados. Si no se justifica adecuadamente la urgencia, los responsables pueden enfrentarse a sanciones patrimoniales, disciplinarias, penales y fiscales. La implementación de estas normativas es crucial para garantizar la transparencia y la rendición de cuentas, pero su efectividad depende de la imparcialidad y capacidad del sistema judicial y administrativo.

Desde un punto de vista social, la indebida aplicación de la urgencia manifiesta genera efectos negativos como la desestabilización económica, debido al manejo descontrolado de los recursos públicos y la limitación de la participación ciudadana. Esta situación también pone en riesgo el Estado de Derecho y la democracia, ya que otorga al Ejecutivo poderes excepcionales sin supervisión adecuada, lo que reduce la confianza en las instituciones y puede llevar a la desconfianza generalizada de la población.

Además, la polarización social y el descontento ciudadano se incrementan cuando los procesos no son transparentes, lo que puede deslegitimar el poder estatal y afectar la cohesión social. Finalmente, el debilitamiento institucional es una consecuencia significativa, ya que la

concentración de poder en el Ejecutivo sin controles adecuados puede erosionar la confianza pública en las instituciones.

El desarrollo de la urgencia manifiesta en el ordenamiento jurídico colombiano no se ha dado únicamente por vía legal. La jurisprudencia también ha sido prolífera al respecto, desarrollando casos puntuales que enriquecen la comprensión de la figura, tal y como se describe en el acápite que se presenta a continuación:

Revisión jurisprudencial de la urgencia manifiesta

Las altas cortes del país han desarrollado a través de su jurisprudencia los parámetros relevantes de la urgencia manifiesta. La Corte Constitucional ha emitido diferentes providencias en relación con la urgencia manifiesta, sin embargo, es importante diferenciar dicha categoría jurídica en otros contextos ajenos a los objetivos de esta investigación, tales como la salud.

Al acceder a la relatoría de la Corte Constitucional, es posible buscar la jurisprudencia con las delimitaciones necesarias para el caso. En el subíndice temático se buscó la categoría “urgencia manifiesta” en el periodo comprendido entre el 01 de enero de 1992 y el 1 de noviembre de 2024. Con esos filtros, la relatoría arrojó un total de 294 providencias (28 autos, 69 sentencias de constitucionalidad, 9 sentencias de unificación y 188 sentencias de tutela).

No obstante, cómo se señaló anteriormente, muchas de ellas corresponden al desarrollo de la urgencia manifiesta desde una perspectiva de salud, referente a las condiciones de vulnerabilidad que pueden alterar la situación de igualdad de una persona, lo que la posiciona en un contexto de urgencia manifiesta frente a las autoridades encargadas de proteger sus derechos.

Siendo indispensable filtrar las providencias, se incluyó dentro de la búsqueda la categoría “contratación estatal”, lo que redujo los resultados a 44 providencias (35 sentencias de

constitucionalidad, 4 sentencias de unificación y 5 sentencias de tutela). Después de realizar una revisión de cada una de ellas, se extrajeron las más relevantes para analizar la postura de la Corte Constitucional respecto a la urgencia manifiesta y que contribuyen a los presentes objetivos de investigación. De esa forma se contemplan en la Tabla 1 presentada a continuación.

Tabla 1. Revisión jurisprudencial de la Corte Constitucional respecto de la urgencia manifiesta en la contratación estatal.

<i>Sentencia</i>	<i>Descripción</i>
Sentencia C-772 de 1998	En esta providencia se revisa un aspecto fundamental de la urgencia manifiesta. La Corte Constitucional establece que su declaratoria permite que la autoridad administrativa realice directamente las correspondientes modificaciones en su presupuesto. Esta autonomía implica que el organismo de control debe ejercer vigilancia de manera especial e inmediata.
Sentencia C-246 de 2011	La jurisprudencia revisa el Decreto Legislativo 146 de 2011, el cual reguló el uso de la urgencia manifiesta declarada durante el Estado de Emergencia por la ola invernal causada por el fenómeno de La Niña. La Corte estableció que la Contraloría General podría revocar la medida si se detectaban irregularidades graves en el uso de recursos públicos, además de suspender nuevos contratos hasta que una autoridad judicial se pronunciara.

Sentencia C-272 de 2011	En esta sentencia, la Corte revisó el Decreto Legislativo 4823 de 2010, que estableció medidas excepcionales para que contratistas y concesionarios del Estado pongan a disposición del Gobierno maquinaria, equipos y personal, con el fin de atender de manera inmediata las emergencias viales causadas por el fenómeno de La Niña. Estas acciones buscaban mitigar el impacto de la crisis y proteger derechos fundamentales, evitando los largos procesos de contratación ordinarios. La Corte Constitucional precisó que las intervenciones derivadas de la urgencia manifiesta deben ser específicas y temporales. La Corte Constitucional declaró el decreto exequible, condicionando su aplicación a que las medidas sean proporcionales, necesarias y limitadas al tiempo estrictamente requerido para atender la emergencia. Además, se destaca que estas restricciones a derechos económicos, como la libertad de contratación y el uso de la propiedad, son transitorias y no afectan su núcleo esencial, garantizando su compatibilidad con los principios constitucionales.
Sentencia C-465 de 2017	El Decreto Legislativo 734 de 2017 fue emitido para atender los efectos de la avalancha en Mocoa mediante subsidios temporales a los servicios públicos de energía eléctrica y gas. La Corte Constitucional, a través de la sentencia de la referencia, declaró exequible el decreto al considerar que

	cumplía con los principios de conexidad, necesidad, proporcionalidad y temporalidad, esenciales durante los estados de emergencia. El decreto también resaltó el principio de solidaridad, imponiendo cargas razonables a las empresas prestadoras de servicios públicos para mitigar los efectos de la crisis, como suscribir contratos con quienes aportaron infraestructura. La Corte destacó que estas medidas eran necesarias ante la insuficiencia de la legislación ordinaria, garantizando los derechos de los afectados y respetando los límites constitucionales.
Sentencia C181 de 2020	La sentencia referida aborda el Decreto Legislativo 537 de 2020, expedido durante la pandemia por COVID-19, que flexibilizó las reglas de contratación estatal bajo la figura de urgencia manifiesta. En ese contexto, la urgencia manifiesta permitió procesos simplificados para atender necesidades relacionadas con la emergencia sanitaria, como adquisición de equipos médicos y provisión de servicios esenciales. Tras realizar la revisión, la Corte enfatizó que las medidas deben cumplir los principios de necesidad, proporcionalidad y temporalidad. La urgencia manifiesta no puede justificar el uso extendido o arbitrario de procedimientos excepcionales más allá del tiempo y contexto de la crisis

Sentencia C-162 de 2020	La Corte Constitucional estudió el Decreto Legislativo 440 de 2020, expedido durante la pandemia y a partir del cual se adoptaron medidas excepcionales de contratación estatal bajo el argumento de urgencia manifiesta para atender la emergencia sanitaria. La Corte resaltó que la urgencia manifiesta debe estar directamente conectada con las causas de la emergencia y limitada a las necesidades inmediatas que no puedan resolverse mediante mecanismos ordinarios. A manera de juicio constitucional, la corte evidenció que aunque las medidas eran compatibles con la crisis, la Corte subrayó que la urgencia manifiesta debe aplicarse con estricta observancia de los principios de transparencia, proporcionalidad y necesidad, para evitar arbitrariedades en la contratación estatal.
Sentencia C-464 de 2023	El Decreto Legislativo 1250 de 2023 contemplaba medidas que habilitaban la contratación directa y procedimientos abreviados para garantizar el acceso al agua y saneamiento básico en La Guajira, debido a la crisis humanitaria declarada. La urgencia manifiesta en este caso estaba orientada a atender necesidades inmediatas de la población afectada, buscando superar la crisis mediante acciones rápidas y efectivas. Aunque las medidas estaban justificadas por la urgencia de la situación, la Corte declaró inexecutable el decreto por consecuencia, al haber perdido validez el decreto que declaró el estado de emergencia.

	Esto muestra que la urgencia manifiesta debe estar respaldada por una base jurídica válida para su implementación
--	---

Nota. Elaboración propia

De las anteriores providencias se pueden extraer una serie de premisas en relación con la viabilidad de la urgencia manifiesta. En primer lugar, la medida debe responder a necesidades inmediatas y extraordinarias; debe estar estrictamente limitada al tiempo y alcance de la emergencia declarada, no puede justificar eludir principios de transparencia y legalidad y finalmente, requiere un fundamento jurídico válido para evitar la invalidez de las medidas adoptadas.

Ahora bien, para llevar a cabo un análisis integral sobre la jurisprudencia expedida con ocasión de la urgencia manifiesta en el país, se van a analizar brevemente 6 providencias expedidas por el Consejo de Estado. Las mismas fueron identificadas en la relatoría de dicha Corporación, teniendo como filtros de búsqueda los siguientes: Tipo de providencia: “sentencia” y que incluya “Urgencia manifiesta en la Contratación Estatal”. El análisis se observa en la Tabla 2 presentada a continuación:

Tabla 2. Jurisprudencia del Consejo de Estado en relación con la Urgencia Manifiesta en la Contratación Estatal.

Providencia	Descripción
Sentencia No. 25000-23-26-000-1994-05229-01 (14275) del 2006	En esta providencia el Consejo de Estado establece una definición importante de la urgencia manifiesta. El consejo precisa que se constituye como una de las excepciones legales al deber de selección de contratistas. Con base en ello, según la

	Corporación, se permite que en ciertas circunstancias se efectúe la contratación directamente y que de ser necesario pueda incluso prescindirse de la celebración del contrato y del acuerdo del precio
Sentencia No. 05001-23-31-000-2000-04373-01 (29057) del 2015	El Consejo de Estado reiteró el carácter excepcional de la urgencia manifiesta. En la providencia se evaluó un medio de control de controversias contractuales en las que la Corporación evidenció que en realidad no se había configurado ninguna imposibilidad absoluta de planificar y adelantar un proceso de selección del contratista. Así mismo, no se evidenció en dicho caso en concreto que la ejecución del contrato se inscribiera en un contexto de urgencia.
Sentencia 11001-03-15-000-2020-01120-00 del 2020	La situación de emergencia que atravesó Colombia y el mundo en el año 2020 tuvo como consecuencia la declaración de un estado de excepción que facultó a las entidades a llevar a cabo contrataciones a través de la figura de urgencia manifiesta, con el objetivo de hacer frente a la crisis. Mediante la sentencia de la referencia, la corporación precisó que incluso con ocasión de un estado de excepción, la urgencia manifiesta debe estar sujeta a un control de legalidad posterior. Esta reiteración del Consejo de Estado se debe al uso constante de la figura para encubrir situaciones de corrupción.

Sentencia 050012333000-2020-04015-01 (68549) del 2024	En esta sentencia, el Consejo de Estado analiza un contrato celebrado bajo la figura de urgencia manifiesta, declarada mediante la Resolución 201600000952 de 2016 por el Municipio de Bello, debido al deterioro crítico de la institución educativa Tomás Cadavid, que representaba riesgos graves para la seguridad y salubridad. La urgencia permitió la contratación directa de estudios, diseños y obras necesarias para mitigar el riesgo, destacándose la ejecución de mayores cantidades de obra para cumplir con el objetivo. La sentencia confirma que estas medidas fueron indispensables para superar la emergencia, y ordena al municipio cumplir con los pagos pendientes derivados del contrato.
Sentencia 13001233300020140037201 (68459) del 2024	En esta sentencia, el Consejo de Estado evaluó la prestación de servicios educativos en el municipio de Magangué durante 2012. En la providencia, se concluyó que la administración no estaba en una situación que demandara una respuesta excepcional y urgente, ya que previamente había advertido a la institución demandante que no contrataría dichos servicios. La Sala determinó que no se trataba de un caso donde la urgencia manifiesta debía haberse declarado, pues el municipio podía garantizar la continuidad del servicio educativo a través de su sistema público, lo que descartó la existencia de una necesidad

	objetiva y manifiesta para justificar la prestación bajo esta figura.
--	---

Nota. Elaboración propia.

La tabla 2 refleja la evolución de la jurisprudencia del Consejo de Estado de Colombia en relación con la figura de la urgencia manifiesta, destacando su carácter excepcional dentro del marco de la contratación pública. La figura ha sido objeto de un análisis cada vez más riguroso por parte de la corporación debido a su potencial para generar abusos y actos de corrupción.

La jurisprudencia analizada evidencia un esfuerzo por parte del Consejo de Estado para delimitar con precisión los alcances y límites de la urgencia manifiesta. Si bien esta herramienta permite la contratación directa en contextos de emergencia, en las providencias se observa que su uso está supeditado a la existencia de una imposibilidad absoluta de planificar y ejecutar procesos de selección ordinarios. En los casos en los que se ha constatado la ausencia de tal imposibilidad, la figura ha sido descartada, reafirmando su carácter restrictivo. Este enfoque es esencial para evitar que la urgencia manifiesta se convierta en un recurso arbitrario o una vía para eludir los procedimientos legales establecidos.

Por otra parte, el análisis de los fallos revela que, incluso en contextos de emergencia nacional o internacional, como la pandemia de COVID-19, el Consejo de Estado ha enfatizado la necesidad de un control posterior de legalidad. Este control es crucial para garantizar que las medidas adoptadas bajo esta figura se ajusten a los principios de proporcionalidad y necesidad. No obstante, esta postura también pone de manifiesto las tensiones entre la urgencia de las situaciones y la rigidez de los controles, lo que puede generar dificultades para las entidades públicas que deben responder de manera inmediata a crisis imprevistas.

En algunos casos, el Consejo ha reconocido la validez de la urgencia manifiesta para proteger bienes jurídicos fundamentales, como la seguridad y la salubridad, siempre que se demuestre la proporcionalidad de las medidas adoptadas. Sin embargo, también ha sido contundente al desestimar su aplicación cuando la administración pública contaba con alternativas viables para planificar o gestionar los problemas con antelación. Esto refuerza la idea de que la urgencia manifiesta debe ser una medida de último recurso, utilizada únicamente en situaciones donde no exista otra solución factible.

El tratamiento judicial de esta figura pone en evidencia los desafíos inherentes a su implementación. Por un lado, su adecuada aplicación es indispensable para garantizar la respuesta eficaz del Estado ante emergencias reales. Por otro, el riesgo de abuso o mala gestión es significativo, especialmente en contextos donde la falta de planeación o la corrupción son problemas recurrentes. En este sentido, la labor del Consejo de Estado ha sido fundamental para establecer parámetros claros orientados a la transparencia y reduzcan las oportunidades de arbitrariedad.

En conclusión, la jurisprudencia analizada refleja un avance significativo en la regulación y supervisión de la urgencia manifiesta, destacando la importancia de un equilibrio entre la rapidez en la actuación estatal y la necesidad de garantizar controles efectivos. Aunque esta figura sigue siendo un instrumento valioso para enfrentar emergencias, su correcta aplicación requiere no solo de una estricta supervisión judicial, sino también de reformas legales y administrativas que promuevan la planificación y la rendición de cuentas en la gestión pública. La consolidación de estos principios es esencial para fortalecer la confianza ciudadana en las instituciones y prevenir el uso indebido de excepciones legales.

A título de corolario de este acápite, es posible establecer que la urgencia manifiesta es una figura que, al ser ampliamente desarrollada dentro del ordenamiento jurídico del país, se constituye como una de las herramientas más relevantes de la contratación estatal. Máxime, cuando opera dentro de situaciones de crisis que requieren la atención urgente y eficaz del Estado. Sin embargo, a pesar de su importancia y necesidad en momentos de emergencia, la contratación bajo la causal de urgencia manifiesta es una figura que requiere estrictos controles, tanto administrativos como judiciales, que buscan garantizar que no se abuse de esta modalidad para eludir los procedimientos estándar de licitación pública.

No obstante, la existencia de prácticas relacionadas con la corrupción cuestiona la efectividad de los controles y la integridad del sistema, evidenciando la necesidad de fortalecer los mecanismos de vigilancia y sanción para que la urgencia manifiesta no se convierta en un caldo de cultivo para actuaciones irregulares. En este contexto, la urgencia manifiesta, en tanto es una herramienta válida y necesaria en situaciones excepcionales, debe ser sometida a rigurosos controles para evitar que su aplicación derive en un espacio propenso a la corrupción.

CAPITULO II. Problemas de infraestructura de la Transversal del Cusiana y las medidas de solución tomadas por el Estado.

La vasta extensión del territorio colombiano y su compleja geografía, que abarca desde llanuras hasta montañas, selvas tropicales y costas, hacen que la calidad de la infraestructura de transporte y del sistema de transporte sea crucial para el desarrollo social y económico del país. Colombia enfrenta el desafío de conectar sus diversas regiones, que están separadas no solo por distancias considerables, sino también por condiciones naturales difíciles. Este reto es fundamental para facilitar el comercio, el acceso a servicios básicos y promover la integración de la población, especialmente en áreas rurales y apartadas.

La amplitud territorial y ciertas condiciones geográficas y climáticas, como la presencia de altos sistemas montañosos, selvas densas y constantes lluvias, ocasionan barreras significativas que han dificultado históricamente la construcción y mantenimiento de una infraestructura vial adecuada (Zamora y Barrera, 2012). A pesar de los avances en las últimas décadas, estas dificultades continúan siendo un obstáculo importante para el progreso y la cohesión territorial del país. La infraestructura de transporte no solo es esencial para la economía, sino también para garantizar la equidad social, pues facilita el acceso a mercados, educación, salud y empleo en todas las regiones del país.

La infraestructura vial en Colombia

En el artículo 12 de la Ley 105 de 1993 se establecen los componentes de la infraestructura vial del país. Esta infraestructura abarca la red nacional de carreteras, con criterios específicos como las troncales (carreteras de dirección sur-norte), las transversales que unen las troncales entre sí, y las que conectan las capitales de departamento. También comprende ríos y canales navegables, puertos públicos fluviales y marítimos, líneas férreas, infraestructura de transporte aéreo y

marítimo, y elementos de señalización como faros y boyas. Además, se incluyen los puentes en zonas fronterizas y las conexiones a las capitales de departamentos y municipios.

Cómo se mencionó en acápites precedentes, el sistema vial de un país es un factor relevante para determinar su situación económica y social. Para el caso colombiano y según el Consejo Privado de Competitividad (2024) para el año 2024 el país contaba con 18.323 kilómetros de vías primarias, 45.137 de vías secundarias y 142. 284 kilómetros de vías terciarias.

Aunque las cifras reflejan un avance en la infraestructura del país, la disparidad entre los diferentes tipos de vías destaca desafíos importantes. Las vías terciarias, que abarcan la mayor extensión, corresponden principalmente a rutas rurales que a menudo no están adecuadamente mantenidas, limitando la conectividad y el acceso a servicios en áreas apartadas.

Así, se observa que la infraestructura vial es transversal a la economía del país, por lo que un incremento en la inversión de la primera tendrá una repercusión directa en la segunda. Fedesarrollo (2020) indica que si la inversión en infraestructura aumentara en promedio un 0,5 % del Producto Interno Bruto (PIB) durante 10 años, se lograría un incremento de 0,8 puntos porcentuales en el crecimiento económico. Como consecuencia de ello, se presentaría una disminución promedio de 0,6 puntos porcentuales en la tasa de desempleo y una reducción de 0,5 puntos porcentuales en los niveles de pobreza.

A través de la sentencia No. 17001-23-33-000-2017-00823-01 del Consejo de Estado (2019) se precisó que todas las acciones relacionadas con la planificación, ejecución, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial del país constituyen un mecanismo de materialización de los derechos de las personas y comunidades. Adicionalmente, señala el

Consejo, todos aquellos proyectos configuran una función pública por parte de las entidades del orden distrital, municipal, departamental y nacional.

El Servicio Público de Transporte en Colombia

A través del numeral 2° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, se reviste con la calidad de público al servicio de transporte. Allí se precisa que la prestación del servicio de transporte público se encuentra bajo la regulación, control y vigilancia del Estado, con el objetivo de garantizar que el transporte en el país se brinde con calidad, oportunidad y seguridad.

La garantía de una buena infraestructura vial se alinea con los principios fundamentales de la Constitución Política de 1991. En específico, los artículos 333, 364 y 365 de la carta magna precisan que el Estado se encarga de la regulación, control y vigilancia de la prestación del transporte colectivo en su calidad de servicio público esencial. Así, esto se relaciona con el derecho al desarrollo y al bienestar general, ya que su función es esencial para garantizar la movilidad de las personas y promover el crecimiento económico de las regiones que conecta.

Además, la Constitución establece el principio de función social de la propiedad y del Estado. En este sentido, la inversión en infraestructura, como la Transversal del Cusiana, refleja la obligación estatal de promover el bien común a través de la mejora y conservación de bienes de uso público. Este tipo de infraestructura es esencial para cumplir el mandato constitucional de asegurar condiciones de vida dignas, ya que garantiza el acceso de las comunidades a servicios esenciales y mercados de forma más eficiente. (Kresalja y Ochoa, 2017)

El sistema de transporte se encuentra estrechamente relacionado con la movilización de carga por carretera. Cómo lo precisa Pérez (2005), las oportunidades de crecimiento económico no se pueden tomar si no se cuenta con vías con la capacidad y calidad adecuadas. El autor también

señala que, si bien en el país se ha logrado un importante avance en términos de infraestructura vial, en los últimos años el tema había sido relegado por parte de los gobiernos, siendo apenas retomado con ocasión del auge comercial.

Así, los gobiernos han destinado una parte significativa del presupuesto nacional a mejorar la infraestructura vial, lo que repercute directamente en el servicio público de transporte. No obstante, las políticas y proyectos relacionados enfrentan con frecuencia obstáculos financieros, administrativos y de fuerza mayor. Ejemplos emblemáticos de esta situación incluyen tanto logros notables materializados a partir de la construcción de vías estratégicas, así como otros proyectos inconclusos o ineficientes se han convertido en símbolo de las dificultades para mejorar la red de transporte.

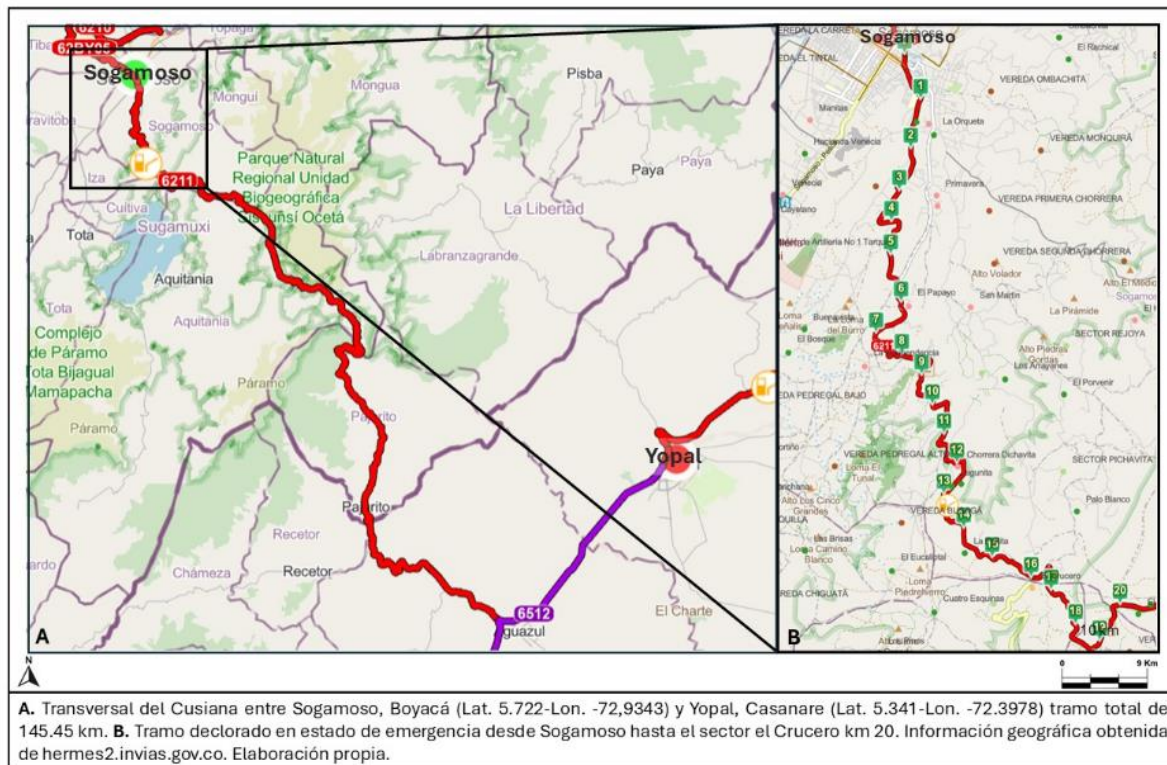
En conclusión, el servicio público de transporte y la infraestructura vial son elementos clave para el desarrollo económico y social del país. La legislación vigente establece que el Estado debe regular, controlar y vigilar estos servicios para garantizar su calidad, seguridad y accesibilidad para todos los colombianos. A pesar de los avances en la mejora de la infraestructura, persisten importantes desafíos que dificultan la finalización de proyectos y la eficiencia de la red de transporte.

Las características de la Transversal del Cusiana

La presente investigación estará centrada en la Transversal del Cusiana, la cual se constituye como una de las vías más importantes del país. Estratégicamente, conecta a la ciudad de Yopal (Casanare) con el municipio de Sogamoso (Boyacá). De esa manera, constituye el corredor vial que conecta a los llanos orientales con el centro del país (Instituto Nacional de Vías,

2023). En la figura 1, que se presenta a continuación, se observa a detalle la ubicación geográfica de la Transversal.

Figura 1. Mapa de la Transversal del Cusiana.



La Transversal es parte de la Ruta Nacional No. 6211, que une los departamentos de Boyacá y Casanare. Su recorrido sigue el cauce del río Cusiana, atravesando las cordilleras que conectan estas dos regiones. La topografía de esta vía es predominantemente montañosa, con elevadas estribaciones a lo largo de su trayecto. La carretera comienza en Sogamoso, a 2,400 msnm, y llega al sector del Crucero en el kilómetro 20, donde alcanza los 2,524 msnm. (Alarcón Camero, 2021)

Más adelante, la ruta rodea el municipio de Aquitania desde el Alto de la Virgen a 3,000 msnm, ofreciendo una vista impresionante de la Laguna de Tota, y continúa hasta el caserío de Toquilla en el Páramo, entre los kilómetros 21 y 50, con una altitud de 3,500 msnm. Esta zona

destaca por su vegetación de frailejones y un clima que oscila entre 6°C y 12°C durante el día, con temperaturas nocturnas que pueden descender por debajo de los 6°C. (Alarcón Camero, 2021)

Las condiciones climáticas y la malla vial

Previo a analizar las problemáticas particulares de la Transversal del Cusiana, es importante revisar como las condiciones climáticas afectan el servicio de transporte y la malla vial. Según Yepes et al. (2013) el cambio climático ha aumentado la vulnerabilidad del sector transporte, debido a fenómenos como lluvias intensas, sedimentación y deslizamientos de tierra. Se citan pérdidas económicas significativas causadas por la ola invernal 2010-2011, estimadas en 3.39 billones de pesos colombianos, equivalentes al 0.62% del PIB de ese año.

Ante dicha situación, es indispensable la preparación de la infraestructura de país ante las circunstancias de clima, tan variadas e incluso extremas en el país. La doctrina propone que se traslade parte del riesgo al sector privado mediante esquemas de aseguramiento y contratos con responsabilidad compartida en el mantenimiento de la infraestructura. Ejemplos internacionales, como la experiencia chilena tras el terremoto de 2010, muestran que el aseguramiento puede jugar un papel clave en la resiliencia de la infraestructura. (Yepes et al., 2013)

Problemáticas presentadas en la Transversal del Cusiana

La Transversal del Cusiana es una de las vías en el país que atraviesa las mayores dificultades en términos de funcionamiento. Cómo lo indica Nuevo Siglo (2024) las principales problemáticas de la Transversal son la creciente inestabilidad del terreno y las fisuras en ciertos puentes que la componen, tales como Los Grillos, Puente Nuevo y Chorro Blanco.

Figura 2. Transversal del Cusiana en medio de una emergencia



Nota. Tomada del INVIAS (2024).

En la figura 2 presentada anteriormente, se observa el estado de la transversal del Cusiana en medio de una emergencia ambiental. Se evidencia que los deslizamientos y constantes lluvias alteran considerablemente la estabilidad y transitabilidad del terreno.

A continuación, en la Tabla 2, se presenta una síntesis de las problemáticas que se han presentado en la Transversal del Cusiana en los últimos años, en aras de ilustrar con mayor detalle las problemáticas que han dificultado su funcionamiento, presentadas entre el año 2021 y 2024 y que constituyen los antecedentes más relevantes en la declaratoria de urgencia manifiesta en el mes de julio del año 2024:

Tabla 2. Problemáticas presentadas en la Transversal del Cusiana entre el año 2021 y 2024.

Fecha	Resolución y descripción
Informes del INVIAS de diciembre de 2021.	Se encontraba vigente la Resolución No. 03332 del 30 de octubre de 2021, por medio de la cual se autorizó el cierre total de la vía

	Sogamoso – Aguazul. Así mismo, seguía en vigencia el decreto No. 210.00.17.00.0044.21 del 17 de noviembre de 2021, por medio del cual se declaró la situación de calamidad pública en el municipio de Pajarito, Boyacá. En términos generales, se llevaron a cabo actividades de remoción de material, obras hidráulicas, zanjas de coronación lateral, construcción de drenes, replanteo topográfico y monitoreo de las entidades de atención de desastres.
Informes del INVIAS del mes de enero de 2022	Para la fecha continuaban vigentes la Resolución No. 03332 del 30 de octubre de 2021 y el decreto No. 210.00.17.00.0044.21 del 17 de noviembre de 2021. Se llevaron a cabo actividades de remoción, conformación de terrazas, descargue, conformación de botaderos e interventoría con el contratista y las unidades de atención de desastres. El 24 de enero se presentó visita técnica a la obra por parte del INVIAS, con acompañamiento del Director Territorial de Casanare, en aras de verificar la ejecución técnica de la obra e insistiendo en los parámetros técnicos necesarios. Para el 29 de enero de 2024 y con la presencia de diferentes autoridades de las entidades competentes, se autorizó la apertura total de la vía Sogamoso – Aguazul.

Informes del INVIAS de los meses de febrero y marzo de 2022	Solo estuvo vigente el decreto No. 210.00.17.00.0044.21 del 17 de noviembre de 2021, respecto a la declaratoria de calamidad pública en el municipio de pajarito. Durante el mes, se realizaron actividades de remoción de material, construcción de drenes, excavaciones y zanjas de coronación, entre otros. Se realizaron constantes reuniones con las autoridades competentes llevando a cabo revisiones del estado de la vía.
Informes del INVIAS del mes de abril de 2022	El 26 de abril de 2022 se expidió la resolución No. 01415, a través de la cual el Ministerio de Transporte y el INVIAS autorizaron el cierre total de la vía El Crucero – Aguazul entre el PR87+0000 y el PR87+0100. Adicionalmente, persistieron las actividades de estabilización, protección de taludes y bermas, impermeabilización. Se realiza mantenimiento de sendero peatonal y se realiza constante observación al río Cusiana.
Informes del INVIAS del mes de mayo de 2022	El 07 de mayo de 2022 se expide por parte del Ministerio de Transporte y el INVIAS la resolución No. 01540, a través de la cual se cierra la vía El Crucero – Aguazul entre el PR117+0200 y el PR117+0600. Posteriormente, se expidió la resolución No. 01682 del 20 de mayo de 2022, a través de la cual el INVIAS autorizó el cierre total de la a vía El Crucero - Aguazul, Ruta Nacional 6211, entre el PR83+0600 y el PR87+0000.

	En términos generales, durante el mes el INVIAS llevó a cabo actividades como remoción y transporte de material de derrumbe, paso controlado de tráfico, limpieza de cunetas, ajuste de obras hidráulicas, entre otros.
Informes del INVIAS del mes de junio de 2022	En dicho mes estuvo en vigencia la Resolución 01878 del 31 de mayo de 2022, a través de la cual se modificó la resolución No. 01682, y autorizó el cierre total de la vía El Crucero – Aguazul, entre PR47+0900 y el PR87+0000. Durante el mes de junio, en tanto estuvo cerrada la vía, se llevó a cabo la limpieza de material de derrumbe (teniendo en cuenta que persistía la emergencia por las condiciones climáticas) y el control de tráfico.
Informes del INVIAS del mes de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022	El 28 de julio de 2022 se expidió la resolución No. 02761 del 2022, a través de la cual se autorizó el cierre de la vía El Crucero – Aguazul, Ruta Nacional 6211, entre el PR83+0600 y el PR87+0000. Se estableció que la normativa estaría vigente hasta la terminación de la situación de emergencia. Los diálogos entre la comunidad y las autoridades competentes han generado una serie de compromisos, entre los cuales se encuentra la habilitación temporal y controlada de la vía para vehículos con un peso máximo de 28 toneladas entre las 6:00 am y las 6:00 pm. La vía era cerrada completamente entre las 6:00 pm y las 6:00 am.

	Se llevaron a cabo actividades de limpieza de material de derrumbe y constante monitoreo técnico a la montaña.
Informes del INVIAS de los meses de enero y febrero de 2023	Si bien el 27 de enero se expidió la resolución No. 00188, esta disposición solo modificó el peso de los carros que podían transitar por la vía, pasando de 28 a 40 toneladas. Por lo demás, se mantuvo el cierre parcial entre las 6:00 am y las 6:00 pm y el cierre total entre las 6:00 pm y las 6:00 am. Así como en los meses anteriores, se removió material de derrumbe y se llevó constante monitoreo a la montaña y a la quebrada.
Informes del INVIAS del mes de marzo, abril y julio de 2023	El 24 de marzo de 2023 se expidió la Resolución No. 01056, a través de la cual se dictaron disposiciones para garantizar el transporte en la vía bajo ciertas condiciones, entre las que destacan el cierre parcial durante las 24 horas del día y la autorización para la movilización de vehículos de hasta 52 toneladas. Durante estos meses persistieron las actividades de remoción y transporte del material de derrumbe y de monitoreo a la montaña por parte de profesionales en geotecnia, hidráulica, topógrafos, entre otros.
Informes del INVIAS de junio y julio de 2024	Debido a las fisuras en el tablero y vigas del puente Chorro Blanco, y los ruidos causados por la ruptura de cables de tensión, entre otros problemas, el INVIAS emitió la resolución 2540 el 26

	de junio de 2024 para cerrar el paso de vehículos entre los kilómetros 81 y 82 de la Transversal del Cusiana, sector Los Grillos - Chorro Blanco, con el fin de preservar la seguridad. Además, debido a la inestabilidad del sector Curisí - Pajarito, se declaró la emergencia vial con la resolución 2707 el 3 de julio de 2024, restringiendo el tránsito en esa área. El 21 de julio, un vehículo que no respetó la restricción quedó atrapado por la caída de material en el kilómetro 83, pero sus ocupantes salieron ilesos. El contratista movilizó maquinaria para despejar la vía.
Informe del INVIAS del mes de diciembre de 2024	Para esta fecha, El INVIAS se encontraba en la fase final de las obras en el km 81 del sector Chorro Blanco en el corredor Sogamoso - Aguazul para habilitar un paso alternativo al viaducto, que se mantiene cerrado debido a fallas estructurales que podrían provocar su colapso. Permanecieron las restricciones de peso hasta 22 toneladas. Se removió material para facilitar el paso de vehículos livianos. A pesar de los avances, el viaducto permaneció cerrado, conforme a la resolución 2540 del 26 de junio de 2024. Las obras se demoraron más de lo previsto debido a lluvias y deslizamientos de tierra.

Nota. Elaboración propia con base en la información disponible en la página del INVIAS.

En la Tabla 1 se observa que, durante los primeros meses, la gestión se centró en responder a emergencias declaradas y cierres totales de la vía, lo que demuestra la gravedad de la situación.

Las actividades prioritarias incluyeron la remoción de material de derrumbe y obras básicas de estabilización y drenaje, pero las soluciones estructurales fueron limitadas.

Con el transcurso de los meses, se implementaron medidas transitorias como aperturas controladas y restricciones de peso que mejoraron parcialmente el flujo vehicular. Estas medidas reflejaron un cambio hacia una gestión más adaptativa. La capacidad de carga permitida aumentó progresivamente, lo que evidenció avances en la estabilización de la infraestructura y en la coordinación entre entidades.

A pesar de estos progresos, las emergencias climáticas continuaron afectando la operatividad de la vía, lo que puso de manifiesto la necesidad de intervenciones sostenibles a largo plazo. Las resoluciones temporales y las restricciones constantes destacaron la importancia de abordar los problemas estructurales que afectan el territorio comprendido por la transversal del Cusiana.

Figura 2. Obras en la Transversal del Cusiana



Nota. Tomada del periódico Boyacá 7 días (2024)

En la figura 2 presentada anteriormente, se observan máquinas trabajando en la recuperación de la vía, en particular en el kilómetro 81 del corredor vial Sogamoso – Aguazul. Para ese momento, se encontraban 13 máquinas y 20 trabajadores llevando a cabo las respectivas medidas de descargue y desplazamiento del material removido.

Las medidas implementadas durante el periodo analizado muestran un enfoque gradual hacia la restauración de la funcionalidad vial. No obstante, la continuidad del transporte fue en ese periodo intermitente y limitada. Aunque las aperturas controladas representaron un alivio parcial, la falta de una solución integral comprometió la confianza de la comunidad y los actores económicos en la estabilidad de la vía. Además, y en los términos precisados por Gutiérrez Tamayo (2005) la dependencia de resoluciones temporales y la persistencia de problemas geológicos subrayan la urgencia de ejecutar proyectos sostenibles y resilientes.

Es importante destacar que para el año 2025 han persistido las problemáticas en el tramo vial, consistente en cierres parciales. El 6 de enero de 2025, INVIAS informó que a partir del 7 de enero de 2025 se modificarían los horarios de circulación vehicular en el kilómetro 81 del corredor Sogamoso – Aguazul (sector Chorro Blanco), permitiendo el tránsito de 5 a 7 a.m., de 12 p.m. a 2 p.m. y de 6 a 9 p.m., con cierres totales en los horarios restantes para realizar trabajos en la vía. Se impusieron a su vez restricciones para vehículos con peso superior a 28 y 32 toneladas, dependiendo del tramo, así como para categorías C3 hasta C3S3 y vehículos de dimensiones superiores a las establecidas en la Resolución 4100 de 2004. Además, se podrá cerrar el paso entre los km 81 y 82 si hay fuertes lluvias. Como vía alterna se recomienda la ruta Bogotá – Villavicencio – Yopal para vehículos con peso inferior a 52 toneladas.

Posteriormente, el 24 de enero de 2025, se decretó el inicio de los cierres parciales durante la jornada diurna, respecto a la circulación vehicular entre el corregimiento de Curisí y el municipio

de Pajarito. El paso estaría habilitado únicamente entre las 5:00 am y las 6:59 am, entre las 12:01 m y las 1:59 pm y las 6:01 pm y las 8:59 pm.

A modo de corolario puede establecerse que la Transversal del Cusiana, a lo largo de los años 2021-2024, ha sido sujeto de una serie de dificultades estructurales y geológicas que han afectado gravemente su operatividad. Las constantes emergencias, como deslizamientos de tierra, fisuras en los puentes y la inestabilidad de los terrenos, han exigido respuestas urgentes y soluciones temporales, como cierres parciales y restricciones de peso. Aunque se han realizado esfuerzos importantes en la remoción de material, estabilización de taludes y reparación de puentes, la falta de una solución integral ha dejado a la comunidad y a los sectores económicos dependientes de esta vía en una constante incertidumbre.

A pesar de los avances hacia la mejora de la infraestructura y la flexibilización de las restricciones, como el aumento progresivo en la capacidad de carga permitida, las emergencias climáticas continúan demostrando la vulnerabilidad de la región. Las medidas adoptadas no han sido suficientes para garantizar una circulación constante y segura, lo que subraya la necesidad de proyectos de infraestructura más sostenibles y resilientes a largo plazo. La situación pone de manifiesto la importancia de abordar los problemas estructurales de forma integral, priorizando no solo las intervenciones temporales, sino también soluciones definitivas que aseguren la funcionalidad de la vía y la estabilidad en la región, en beneficio de las comunidades que dependen de ella.

El uso de la urgencia manifiesta en la Transversal del Cusiana

En el contexto anteriormente descrito, la figura de la urgencia manifiesta surgió como un mecanismo para responder a situaciones críticas que afectan la estructura vial, especialmente en

casos de desastres naturales o condiciones climáticas adversas que interrumpen el tránsito. Esta figura contractual permite agilizar la ejecución de proyectos para reparar o construir vías en tiempo récord, evitando la extensión usual de los procesos contractuales.

Así las cosas, el INVIAS declaró la urgencia manifiesta respecto a la Transversal a través de la *Resolución 3089 de 2024*: “Por la cual se declara la urgencia manifiesta para reestablecer la conectividad vial entre el corregimiento de Curisí y el municipio de Pajarito, de la vía Transversal Cusiana vía Sogamoso – Aguazul, Ruta 6211, entre los departamentos de Boyacá y Casanare”. Respecto a esta resolución, hay una serie de puntos que es indispensable tener en cuenta:

- La urgencia manifiesta prevista en la resolución parte de una declaratoria de situación de calamidad por parte de entes territoriales. A través del decreto 0602 del 2024, se declaró la calamidad pública en una parte de Boyacá con ocasión de la temporada invernal presentada en la zona geográfica en dónde se encuentra el puente “chorro blanco”. Así mismo, también se menciona la Resolución 050 del 05 de julio de 2024, en la que también se decretó la situación de calamidad pública en cuanto se generaron amenazas por remociones de masa.
- Dentro de ese contexto, el INVIAS expidió la Resolución 2707 del 03 de julio de 2024 en la cual declaró una situación emergencia en una de las infraestructuras de transporte a su cargo, particularmente entre los municipios de Curisí y Pajarito. A grandes rasgos, el INVIAS adujo una serie de circunstancias geográficas y climáticas como causas principales de las problemáticas del tramo. Entre ellas se destacan los deslizamientos, socavaciones laterales, precipitaciones constantes, inestabilidad del terreno, entre otros.
- En la mencionada resolución del INVIAS se hace mención del contrato No. 2680 de 2019, en la cual se evidenciaron 17 sitios críticos en la Transversal, por problemas de

reptamiento, flujo de detritos, deslizamientos y problemas de drenaje. Así mismo, se recalca allí que la zona posee una alta amenaza sísmica.

- Adicionalmente al análisis geográfico y ambiental que realiza el INVIAS, se destaca la mención a las condiciones socioeconómicas que rodean a la Transversal. Indican que, por las características naturales de la misma, es indispensable que el tratamiento del tramo se acompañe de la identificación de vías alternas que garanticen la conectividad entre las entidades territoriales y permitan edificar soluciones a mediano y largo plazo.
- Posterior a realizar el análisis de las condiciones del terreno, el INVIAS trae a colación algunos de los principios más importantes de la contratación pública, entre los que se encuentran la moralidad, la economía y la celeridad. Así mismo, se traen a colación los fundamentos legales y jurisprudenciales que estructuran la figura de la urgencia manifiesta y que ya fueron evaluados en el primer capítulo de este documento.
- Con lo anterior, el INVIAS desata la justificación de la declaratoria de urgencia manifiesta. Para ello, traen a colación el artículo 42 de la Ley 80 de 1993, en dónde se establece, en síntesis, que la figura contractual opera únicamente en un contexto de hechos constitutivos de calamidad, fuerza mayor o desastre.
- El documento prevé franjas horarias para la circulación de vehículos y periodos de cierre total para la ejecución de las obras. Esto es positivo en tanto promoverá un flujo vehicular controlado que no represente un cierre total del tramo. No obstante, es indudable que los cierres decretados por la entidad generarían congestión en vías alternas e incluso, afectar el transporte de carga y pasajeros.
- La resolución realiza un análisis del contexto ambiental que refleja una conciencia sobre la vulnerabilidad del corredor vial, especialmente en el sector de chorro blanco. No

obstante, esta reflexión para centrarse en la respuesta emergencias y menos a la prevención de los impactos a largo plazo. Así mismo, no se observa ninguna profundización en la afectación a los ecosistemas locales, la posible alteración a cuencas hidrográficas debido a las obras viales o las consecuencias que podrían recaer sobre la biodiversidad de la región.

- Ahora bien, respecto al análisis socioeconómico, se observa que la Resolución prioriza la seguridad vial y el mantenimiento de la infraestructura, pero presenta limitaciones significativas al no considerar de forma integral las consecuencias para la economía regional y la vida cotidiana de las comunidades locales. Se considera que este tipo de resoluciones deben incluir un amplio análisis el impacto socioeconómico, complementándolo con estrategias de mitigación que involucren a actos locales, planes de contingencia para sectores vulnerables y mecanismos de apoyo económico. Solo a través de esto es posible mantener la infraestructura vial en armonía con la sostenibilidad económica y social de la región.
- Es muy importante mencionar que la Resolución anteriormente descrita, constituyó el acto administrativo que justificó la posterior contratación directa, eximiéndose así la entidad de elaborar estudios y documentos previos que se requerirían en el uso de otra figura contractual.

El análisis de los problemas de infraestructura de la Transversal del Cusiana pone de manifiesto la complejidad de garantizar una red vial eficiente en Colombia, especialmente en zonas de alta vulnerabilidad geográfica y climática. Las fallas estructurales recurrentes, como deslizamientos, fisuras en puentes y cierres frecuentes, reflejan la fragilidad de la vía frente a factores naturales y la necesidad de constantes (o mejores) intervenciones. Esto subraya la

importancia de priorizar estrategias que mitiguen no solo los riesgos inmediatos, sino también que construyan soluciones sostenibles a largo plazo.

En este contexto, el uso de la figura de urgencia manifiesta se enmarca como una herramienta clave para atender situaciones de riesgo de manera ágil y oportuna. Sin embargo, es importante analizar de manera crítica la forma en la que ha operado dicha figura contractual y los resultados que con ella se han materializado en la Transversal. En el capítulo que se presenta a continuación se lleva a cabo un análisis al respecto.

CAPÍTULO III. El efecto de la urgencia manifiesta de la Resolución 3089 de 2024 en el servicio de transporte en el caso de la Transversal del Cusiana

En los capítulos anteriores se analizaron las principales características de las categorías jurídicas relacionadas con los objetivos de esta investigación. Dicho análisis permitió concluir que tanto la figura de la urgencia manifiesta como el caso particular de la Transversal del Cusiana son de crucial importancia para el estudio jurídico en Colombia, debido a su impacto directo en la calidad de vida de un sector significativo de la población del país.

Se constató que este corredor vial ha enfrentado diversas problemáticas asociadas a condiciones climáticas adversas, lo que ha requerido la intervención del Estado en los últimos años para restablecer la normalidad del tránsito vehicular y, con ello, las actividades económicas y sociales vinculadas. En este contexto, el INVIAS declaró la urgencia manifiesta, una medida que, si bien a primera vista podría considerarse beneficiosa por su capacidad para agilizar la acción estatal, requiere un análisis riguroso para evaluar su eficiencia en el cumplimiento de los propósitos constitucionales y contractuales que fundamentan la figura.

En este capítulo se abordarán una serie de preguntas clave orientadas a evaluar si la figura contractual aplicada al proceso de la Transversal del Cusiana puede considerarse eficiente. Este análisis permitirá determinar el grado en que dicha medida cumple con los objetivos para los cuales fue diseñada.

¿La declaratoria de urgencia manifiesta cumple con los requisitos previstos legalmente?

Cómo se observó en el primer capítulo de esta investigación, la procedencia de la urgencia manifiesta se sujeta a los términos previstos en la Ley 80 de 1993. La declaratoria de esta figura contractual en el caso de la Transversal del Cusiana parece, en principio, cumplir con los requisitos legales establecidos en la normativa colombiana, particularmente en el artículo 42 de la Ley 80 de

1993, que regula los supuestos de calamidad, fuerza mayor o desastre como contextos habilitantes para esta figura. Sin embargo, un análisis más crítico permite evaluar con mayor profundidad si la aplicación de este mecanismo se ajustó rigurosamente a los criterios de procedencia legal y a los principios que rigen la contratación pública.

En primer lugar, la urgencia debe ser cierta y objetiva, no basada en apreciaciones subjetivas. En este caso, la declaratoria se fundamenta en hechos concretos, como la calamidad pública decretada a través del Decreto 0602 de 2024 y la Resolución 050 de 2024, que hacen alusión a fenómenos climáticos extremos en la región donde se encuentra el puente "Chorro Blanco". Estas normativas, respaldadas por análisis geográficos, climáticos y socioeconómicos realizados por el INVIAS, parecen ofrecer una base sólida y verificable que demuestra la existencia de una situación de emergencia.

Por otro lado, se observa que la evidencia de la urgencia está respaldada por condiciones visibles, como deslizamientos, socavaciones y precipitaciones constantes, que generaban inestabilidad del terreno. Sin embargo, el análisis crítico invita a cuestionar si dichas condiciones eran tan excepcionales como para justificar el uso de esta figura. Dado que el contrato No. 2680 de 2019 ya había identificado 17 sitios críticos en la Transversal, surge la pregunta de si estas problemáticas pudieron haber sido prevenidas mediante una planeación más adecuada. Este aspecto podría sugerir una insuficiencia en la gestión anticipada de riesgos por parte de las entidades responsables.

Otro criterio fundamental es que la urgencia debe implicar una lesión o daño real o inminente. En este caso, la combinación de amenazas geográficas, climáticas y sísmicas cumple con este requisito, pues la situación ponía en peligro la conectividad de la región, afectando no solo el transporte, sino también la dinámica socioeconómica de las comunidades circundantes. Sin

embargo, es importante cuestionar si el enfoque de la solución inmediata planteada mediante la contratación directa abordó de manera integral estas problemáticas o si simplemente actuó como un paliativo temporal.

La relación de causalidad entre la situación y el objeto del contrato es otro aspecto clave. En este tramo vial, la intervención de los sitios críticos busca directamente mitigar los riesgos asociados a las condiciones del terreno, cumpliendo así con este requisito. No obstante, la resolución también menciona la necesidad de identificar vías alternas y soluciones a mediano y largo plazo, lo que refleja una preocupación por la sostenibilidad de las medidas adoptadas, pero a la vez puede evidenciar que las acciones inmediatas no abarcan completamente las necesidades estructurales del tramo.

Finalmente, el requisito de que la solución sea inmediata y orientada a una respuesta eficiente parece cumplirse en la medida en que la declaratoria exime al INVIAS de elaborar estudios y documentos previos, lo que agiliza la contratación. Sin embargo, esta exoneración, aunque legal, puede ser objeto de cuestionamiento desde la perspectiva de los principios de planeación y transparencia. ¿Fue realmente indispensable recurrir a esta vía de excepción, o existían alternativas que hubieran permitido una mayor diligencia en la preparación de la solución?

En conclusión, para este interrogante en particular, aunque la declaratoria de urgencia manifiesta parece ajustarse formalmente a los requisitos legales, el análisis crítico pone de manifiesto ciertos interrogantes sobre la gestión preventiva, la integralidad de las soluciones adoptadas y la compatibilidad de las medidas con los principios de planeación y sostenibilidad.

¿Qué obras se han adoptado a partir de la declaratoria de urgencia manifiesta?

A través de memorando de fecha 20 de agosto de 2024, el INVIAS rindió respuesta e información sobre las obras que se han adelantado con ocasión de la declaratoria de urgencia manifiesta. Como consecuencia de la contratación directa, el INVIAS suscribió dos contratos, uno de obra pública y otro de interventoría:

- **Contrato 3015 de 2024:** su objetivo es de obra pública, para *Urgencia manifiesta para reestablecer la conectividad vial de los sitios críticos ubicados entre el Corregimiento de Curisí y el Municipio de Pajarito, de la Vía Transversal del Cusiana Vía Sogamoso – Aguazul, Ruta 6211, entre los departamentos de Boyacá y Casanare*. Cuyo contratista se suscribió con INGENIERÍA Y VÍAS S.A.S. BIC NIT: 800.029.899-2, fecha de inicio 30 de agosto de 2024 y fecha de finalización 29 de abril de 2025. El valor inicial de este contrato ascendió a la cifra de once mil quinientos cincuenta y tres millones setecientos treinta y nueve mil ciento treinta y ocho pesos. (\$11.553.739.138) y con un valor adicional de cinco mil trescientos treinta y seis millones ciento treinta y siete mil seiscientos noventa y seis pesos (\$5.336.137.696) para un valor total de dieciséis mil ochocientos ochenta y nueve millones ochocientos setenta y seis mil seiscientos noventa y seis pesos (\$16.889.876.696)
- **Contrato 3192 de 2024:** su objeto es *Interventoría para la Urgencia Manifiesta para reestablecer la conectividad vial de los sitios críticos ubicados entre el Corregimiento de Curisí y el Municipio de Pajarito, de la Vía Transversal del Cusiana Vía Sogamoso – Aguazul, Ruta 6211, entre los departamentos de Boyacá y Casanare*. Los recursos destinados inicialmente para este contrato ascendieron a la cifra de mil noventa y siete millones novecientos setenta y ocho mil noventa y cinco pesos (\$1.097.978.095), con un

adicional de cuatrocientos ochenta millones de pesos (\$480.000.000) para un total de mil quinientos setenta y siete millones novecientos setenta y ocho mil noventa y cinco pesos (\$1.577.978.095) con un plazo de ejecución igual al del contrato principal.

Entre las actividades más relevantes, efectuadas con ocasión de los contratos anteriormente descritos, se destacan las siguientes:

- Visita por parte de los contratistas (tanto de obra como de interventoría) para el reconocimiento del sector.
- Visita al viaducto y al puente de chorro blanco con especialistas estructurales y geotécnicos.
- Visita para validar las condiciones hidráulicas, geotécnicas y estructurales de las obras, junto con los contratistas seleccionados.
- Socialización de los proyectos a la comunidad de Pajarito.
- Construcción de vías industriales en camino a la corona del talud.
- Topografía y fotogrametría para construir el prediseño de la solución en el tramo.

En el memorando del INVIAS del 20 de agosto de 2024 se evidencia la magnitud de los recursos comprometidos en la intervención de la Transversal del Cusiana. La asignación de \$16.889.876.696 para la ejecución de obras públicas y \$1.577.978.095 para la interventoría plantea una serie de interrogantes sobre la relación costo-beneficio de estas contrataciones y la eficiencia en el uso de los fondos públicos. Si bien la urgencia manifiesta permite acelerar procesos de contratación en situaciones de emergencia, el alto costo de estos acuerdos exige un análisis más profundo sobre la proporcionalidad de los montos asignados frente a la naturaleza de las intervenciones proyectadas.

Uno de los aspectos más relevantes a considerar es si la inversión realizada es adecuada en relación con el alcance de las obras y el impacto esperado en la infraestructura vial. En repetidas ocasiones, se ha evidenciado que las contrataciones directas, al limitar la competencia entre oferentes, pueden derivar en costos más elevados que aquellos obtenidos mediante procesos licitatorios ordinarios. La pregunta central es si el valor de la obra realmente refleja un costo justo en función de las necesidades del tramo vial intervenido o si, por el contrario, existe un sobre costo asociado a la ausencia de una amplia concurrencia de oferentes.

Adicionalmente, el valor del contrato de interventoría, equivalente al 10% del costo de la obra, debe analizarse en términos de su efectividad en el aseguramiento de la calidad y cumplimiento del contrato principal. En algunos casos, este tipo de contratos terminan siendo meros trámites formales sin un verdadero control sobre la ejecución de la obra, lo que podría traducirse en deficiencias en la construcción y una nueva crisis de infraestructura en el futuro. En este sentido, y en coherencia con lo que precisa Gorbaneff et al. (2011) el análisis de estos costos no solo debe enfocarse en su monto absoluto, sino en su eficiencia real en la solución de la problemática estructural de la Transversal del Cusiana.

¿Cuál ha sido la evaluación que han otorgado las autoridades respecto a la declaratoria de urgencia manifiesta?

La naturaleza y características particulares de la urgencia manifiesta como herramienta de contratación genera la acción de ciertas autoridades, que en virtud de sus funciones legales y constitucionales, deben garantizar que su aplicación se lleve a cabo de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

La participación ciudadana en la contratación pública es un elemento clave para garantizar la transparencia y el adecuado uso de los recursos del Estado. En el caso de la urgencia manifiesta, donde los procesos contractuales se desarrollan de manera expedita y con menos controles previos, el rol de la sociedad civil adquiere aún mayor relevancia. En Colombia, la Ley 1757 de 2015 establece que la participación de la ciudadanía en asuntos públicos es un derecho fundamental y, en el ámbito de la contratación estatal, esta puede ejercerse a través de mecanismos como la veeduría ciudadana, el acceso a la información y la rendición de cuentas por parte de las entidades contratantes.

Las veedurías ciudadanas constituyen uno de los mecanismos más importantes de control social sobre la contratación pública, ya que permiten a la comunidad vigilar la ejecución de los contratos y denunciar posibles irregularidades. En el contexto de la Transversal del Cusiana, la ciudadanía podría organizar veedurías para supervisar la correcta ejecución de las obras derivadas de la urgencia manifiesta y asegurarse de que los recursos asignados se utilicen de manera eficiente

Dentro de este contexto, en el que los ciudadanos pueden hacer efectivos sus derechos a través de los mecanismos que la Constitución del 91 y la Ley les ofrecen, desde el año 2008 cursa un proceso de Acción Popular y de Grupo por la amenaza a los derechos colectivos al goce de un ambiente sano, el goce del espacio público, la seguridad y la salubridad públicos en el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Yopal, con número de radicado 850013331002-2008-00006-00.

En el transcurso entre el inicio de la acción popular y la realización de esta investigación, el Juzgado de conocimiento desarrolló audiencia especial de pacto de cumplimiento, ha realizado prácticas de inspección judicial en la Transversal del Cusiana, decretó que el INVIAS incurrió en desacato a las medidas cautelares proferidas por el juez, ha requerido al director territorial del

INVIAS para que rinda informe sobre las acciones que ha emprendido para la recuperación de ciertas zonas de la Transversal, entre otras diversas gestiones.

Dentro del mismo proceso y a través del auto del 05 de agosto de 2024, el despacho en mención avizora una ausencia de avances en el tramo de la transversal del Cusiana a partir de la declaración de urgencia manifiesta en julio de la misma anualidad. A continuación, se presenta un análisis de los puntos que pueden extraerse de la providencia:

Falta de una solución definitiva y sostenible:

El Juzgado ha señalado que, aunque se han implementado medidas iniciales como el monitoreo topográfico y la instalación de inclinómetros y estaciones robóticas, estas solo abordan el control inmediato de los riesgos. Las alternativas presentadas, como el uso de variantes o la habilitación de corredores terciarios, se encuentran en etapa de análisis técnico, sin conclusiones concretas.

Este retraso genera incertidumbre sobre el tiempo que tomará garantizar la transitabilidad en el tramo afectado, afectando gravemente a las comunidades y sectores económicos dependientes de la vía. Además, la ausencia de una hoja de ruta clara para implementar soluciones definitivas pone en entredicho la capacidad de las autoridades para gestionar emergencias de esta magnitud con visión a largo plazo.

Deficiencias en la planeación y previsión:

Uno de los aspectos más preocupantes señalados por el Juzgado es la evidencia de que los riesgos asociados al tramo afectado no eran desconocidos para las autoridades. Informes previos, como los relacionados con el contrato No. 2680 de 2019, ya habían identificado puntos críticos en la Transversal del Cusiana debido a la inestabilidad geológica y climática. La falta de acciones

preventivas significativas antes de que la situación alcanzara un estado crítico sugiere negligencia o falta de recursos para ejecutar intervenciones oportunas. Este patrón no solo pone en riesgo la infraestructura, sino que también incrementa los costos de intervención al exigir soluciones de emergencia que podrían haberse evitado con una gestión más proactiva.

Inadecuada gestión de recursos públicos:

El Juzgado destaca que el contrato No. 1858 de 2020, que podría haber servido para atender parte de la emergencia, no puede ser utilizado debido a restricciones contractuales y la negativa del contratista a realizar adiciones. Este escenario obliga al INVIAS a recurrir a la figura de urgencia manifiesta, lo que acelera los procesos, pero compromete la transparencia y la eficiencia en el uso de los recursos públicos.

La situación evidencia debilidades en la gestión contractual por parte del Estado, que debería prever este tipo de contingencias y negociar con los contratistas mecanismos de flexibilidad para atender emergencias sin recurrir a procedimientos excepcionales.

Falta de atención integral a las comunidades afectadas:

El impacto social del cierre de la Transversal del Cusiana ha sido significativo, especialmente para las comunidades que dependen de esta vía para su conectividad y actividades económicas. Sin embargo, el informe del INVIAS indica que no existen recursos asignados específicamente para apoyar a las personas afectadas, y que las solicitudes de ayuda se han limitado a instancias externas, como la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo. Esta falta de previsión en la atención integral pone de manifiesto que la gestión de la emergencia prioriza exclusivamente la infraestructura, dejando de lado las necesidades sociales y económicas inmediatas de la región.

Fuentes Borrero (2018) resalta que no es fruto de la casualidad que los departamentos más rezagados en Colombia, en términos de infraestructura social y económica, sean aquellos con las más complejas características en su malla vial. El autor indica que la construcción y mejoramiento de las vías del país, debe encontrarse en sintonía con los postulados y objetivos de bienestar social del Estado. Por ende, pensar en la optimización de la malla vial de esa zona del país, sin que en paralelo se prevea también la participación de la población directamente afectada, resulta un despropósito.

A lo largo de este documento, se ha observado una prolífera intervención del INVIAS en términos técnicos de infraestructura y de la malla vial. No obstante, es prácticamente nula la participación ciudadana, así como la toma de decisiones en coherencia con las necesidades de las poblaciones que rodean la zona de la problemática vial o que dependen de dicho tramo para ejercer sus actividades económicas.

En el documento CONPES 3706 expedido en el 2011 por el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Transporte, el INVIAS y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público se mencionan una serie de corredores viales que, en tanto resultan indispensables para la consolidación de la red de transporte del país, tendrían mayor atención por parte del Estado. Entre dichos corredores se menciona a la Transversal del Cusiana, sin que de ningún modo se haga referencia al bienestar social o al tratamiento de las consecuencias negativas que recaen sobre las comunidades con ocasión del permanente mal estado del tramo.

Como lo precisa Quintero (2021) la formulación de un proyecto vial requiere de dos etapas previas indispensables: la planificación y el prediseño. El autor indica que en la fase de la planificación deben considerarse las modalidades de transporte que se usan en la vía, así como las prioridades y objetivos de modificar dicho tramo vial en particular. Así mismo, en la etapa de

prediseño es indispensable que se identifiquen y evalúen las decisiones que con ocasión del proyecto, puedan afectar la normalidad de las comunidades.

Lo anterior, a todas luces, supone que deben establecerse y describirse las medidas que se tomarán por parte de las autoridades competentes para evitar, minimizar y mitigar las afectaciones negativas del proyecto, o en todo caso, para maximizar las condiciones positivas. Lo descrito en esta investigación, respecto al caso particular de la urgencia manifiesta en la transversal del Cusiana permite entrever que las disposiciones tomadas por el Estado, adolecen de un enfoque hacia las afectaciones económicas y sociales de las comunidades involucradas, de una u otra forma, en la problemática del tramo del Cusiana.

Desafíos en la coordinación interinstitucional:

La respuesta a la emergencia ha evidenciado dificultades en la articulación entre las distintas entidades responsables. Aunque el INVIAS ha tomado la iniciativa en el monitoreo y en la identificación de posibles soluciones, el proceso carece de una estrategia conjunta que integre la participación del Ministerio de Transporte, los entes territoriales y otros actores clave. Esta falta de coordinación se traduce en demoras y decisiones fragmentadas que no atienden de manera eficaz la magnitud del problema.

Impacto en los principios de contratación pública:

El uso de la urgencia manifiesta, aunque justificado por la inmediatez de la situación, plantea interrogantes sobre la observancia de los principios de moralidad, economía y transparencia que deben regir la contratación pública. La figura permite omitir etapas clave del proceso licitatorio, lo que incrementa el riesgo de irregularidades en la asignación de contratos. Si bien la emergencia exige celeridad, el Juzgado hace un llamado a equilibrar la velocidad de las

respuestas con el cumplimiento de los estándares de transparencia y eficiencia en el uso de los recursos públicos.

Ahora bien, el prolongado trámite de la acción popular interpuesta en 2008 respecto a la Transversal del Cusiana pone en evidencia las dificultades estructurales del sistema judicial y administrativo en Colombia para garantizar la protección efectiva de los derechos colectivos. A pesar de que esta figura procesal busca una intervención oportuna para la protección de bienes de interés general, su impacto en este caso ha sido prácticamente nulo, ya que, a lo largo de más de una década y media, las condiciones de la vía han seguido deteriorándose sin que se materialicen soluciones definitivas. La reiteración de inspecciones judiciales, requerimientos a INVIAS y declaraciones de desacato refleja un problema más profundo: la falta de herramientas coercitivas efectivas para hacer cumplir las órdenes judiciales cuando la administración pública actúa con negligencia o desidia.

El hecho de que el Juzgado haya desarrollado audiencias, realizado inspecciones y requeridos informes sin que estas acciones se traduzcan en una mejoría tangible de la infraestructura vial, demuestra que el problema de la Transversal del Cusiana no radica únicamente en la falta de normatividad o de procesos judiciales, sino en la ineficacia de su ejecución. Este fenómeno es recurrente en el país cuando se trata de litigios relacionados con obras públicas, ya que la burocracia, la falta de recursos y, en muchos casos, la falta de voluntad política termina por dilatar indefinidamente la implementación de soluciones. En este contexto, la acción popular parece haberse convertido en un trámite meramente formal, sin capacidad real de garantizar la protección efectiva del derecho a la movilidad y a la infraestructura vial en condiciones adecuadas.

Otro aspecto preocupante es que, a pesar de la declaratoria de urgencia manifestada por parte de INVIAS, la existencia de una acción popular previa no ha servido como insumo para estructurar

soluciones a largo plazo. En lugar de articular esfuerzos entre las decisiones judiciales y las medidas administrativas, se evidencia una desconexión entre ambos frentes, lo que contribuye a la fragmentación de la gestión pública. Mientras el proceso judicial sigue acumulando actuaciones y órdenes que no se cumplen, la vía continúa en un estado crítico, afectando a los ciudadanos que dependen de ella para su movilidad y desarrollo económico.

Este caso deja en evidencia la necesidad de revisar la efectividad de los mecanismos de control y cumplimiento en acciones populares, especialmente cuando están dirigidas a garantizar derechos colectivos esenciales como la infraestructura vial y el transporte. Si los jueces no cuentan con herramientas para garantizar el cumplimiento de sus decisiones y las entidades responsables siguen postergando las soluciones, el derecho de la comunidad a una vía en condiciones óptimas se vuelve una promesa incumplida. La pregunta clave es si la acción popular seguirá siendo un trámite inofensivo o si, finalmente, se implementarán mecanismos que obliguen a la administración pública a responder con acciones concretas y en tiempos razonables.

¿Se lograron plazos razonables para garantizar la operación continua de la vía?

No se lograron plazos razonables para garantizar la operación continua de la vía. A pesar de los esfuerzos realizados por parte del INVIAS y las autoridades competentes para mitigar las emergencias y estabilizar la infraestructura, las soluciones implementadas fueron mayormente temporales y no consiguieron restaurar la funcionalidad de la Transversal del Cusiana de manera sostenible. Durante el período de análisis, los cierres totales y parciales de la vía fueron una constante, con una serie de restricciones de peso y horarios de circulación que afectaron gravemente el flujo vehicular.

A lo largo de los años, las intervenciones se han centrado en medidas de emergencia, como la remoción de material de derrumbe y la estabilización de taludes, lo que permitió habilitar de manera intermitente tramos de la vía bajo condiciones controladas. Sin embargo, estas acciones no resolvieron las causas estructurales subyacentes, tales como las fisuras en los puentes principales (como los de Los Grillos, Puente Nuevo y Chorro Blanco) ni la inestabilidad del terreno, que continuaron afectando la operatividad de la ruta. La falta de un plan integral que aborde estos problemas de fondo impidió que se lograra una restauración permanente y estable de la vía.

Además, las condiciones climáticas adversas, como las lluvias intensas, continuaron afectando los plazos establecidos, lo que retrasó aún más las obras de reparación y estabilización. A pesar de las ampliaciones graduales de los horarios de circulación y los aumentos en la capacidad de carga permitida, la vía siguió siendo vulnerable, lo que llevó a la implementación de restricciones adicionales y nuevos cierres. Estas medidas fueron una respuesta a la urgencia, pero no ofrecieron una solución definitiva a los problemas estructurales y geológicos de la vía.

Con lo anteriormente descrito, es posible señalar que el pronunciamiento del juzgado de conocimiento permite extraer conclusiones clave en torno a la efectividad y pertinencia de esta figura para garantizar la continuidad del servicio de transporte. A través del análisis de los aspectos evaluados y los que fueron omitidos, es posible inferir la necesidad de mejorar la planificación estatal y la gestión de emergencias en infraestructura vial.

Uno de los puntos centrales señalados por el juez es la falta de una solución definitiva y sostenible. A pesar de haberse declarado la urgencia manifiesta, las medidas adoptadas han sido insuficientes para garantizar la transitabilidad del tramo afectado. El monitoreo topográfico y la instalación de inclinómetros responden a una estrategia reactiva, pero no a una planificación con

visión a largo plazo. La demora en definir alternativas concretas demuestra la insuficiencia de esta figura si no se acompaña de una hoja de ruta estructurada.

El Juzgado también resalta deficiencias en la planeación y previsión, lo cual permite inferir que la declaratoria de urgencia manifiesta se utilizó como una solución ante la omisión de acciones preventivas previas. La identificación de riesgos en informes previos al evento evidencia que la crisis no fue una sorpresa para las autoridades, sino el resultado de una gestión inadecuada. Este patrón sugiere que la urgencia manifiesta ha sido empleada como un mecanismo correctivo, en lugar de una herramienta excepcional para situaciones imprevistas.

Otro aspecto crucial señalado y que ya ha sido reiterado en este documento es la falta de atención integral a las comunidades afectadas. El cierre de la Transversal del Cusiana ha tenido un impacto social y económico significativo, pero las acciones institucionales han estado enfocadas en la infraestructura sin contemplar mecanismos de apoyo directo a la población. La ausencia de recursos específicos para mitigar el impacto humano de la crisis revela una visión fragmentada en la gestión de emergencias, orientada únicamente al material sentido de la malla vial.

Por otra parte, las problemáticas de coordinación interinstitucional evidencian que la falta de articulación entre entidades ralentiza las respuestas y diluye responsabilidades. Si bien el INVIAS ha liderado acciones de monitoreo, el proceso carece de un plan integral que unifique esfuerzos del Ministerio de Transporte y los entes territoriales. Esta dispersión compromete la eficacia de la urgencia manifiesta como herramienta integral de la gestión de crisis.

Ahora bien, la providencia omite aspectos fundamentales que podrían fortalecer el análisis de la pertinencia de la urgencia manifiesta. No se menciona, por ejemplo, si la asignación presupuestal ha sido suficiente para cubrir las intervenciones necesarias ni se realiza un análisis

detallado de los criterios técnicos utilizados para determinar las obras prioritarias. Tampoco se valora si la urgencia manifiesta ha generado sobrecostos o si existen antecedentes similares donde su aplicación haya resultado efectiva o contraproducente.

En resumen, aunque se realizaron esfuerzos para garantizar la circulación vehicular, los plazos establecidos para restaurar la operatividad continua de la Transversal del Cusiana no fueron razonables ni suficientes. La persistencia de los problemas y la dependencia de soluciones temporales evidencian que las intervenciones no lograron resolver de manera efectiva las dificultades estructurales y geológicas que afectan a la vía, lo que subraya la necesidad de una intervención más profunda y a largo plazo para asegurar su operación continua y segura.

El estado de la Transversal del Cusiana y su relación con el servicio de transporte en el país.

Con lo descrito en los acápites anteriores, es posible llegar a una premisa básica: el tramo de la Transversal del Cusiana no se encuentra en un óptimo estado y la urgencia manifiesta decretada en 2024 por el INVIAS no ha sido suficiente para optimizar el estado vial de tal modo que garantice cabalmente el servicio de transporte en el país en términos de calidad y eficiencia. Por el contrario, el tiempo transcurrido desde la declaración de urgencia no ha sido acompañado de un plan estructural de mantenimiento y mejora que, más allá de resolver problemas puntuales, apunte a una visión integral y a largo plazo que considere las particularidades climáticas y geográficas de la región y su armonización con la disponibilidad de la malla vial.

En este contexto, la falta de un enfoque preventivo y proactivo en el mantenimiento de la infraestructura vial tiene un impacto directo en los costos operativos del transporte. Las deficiencias estructurales en las carreteras, como las que se observan en la Transversal del Cusiana, provocadas en parte por las condiciones ambientales, no solo afectan el consumo de combustible y aceleran el desgaste de los vehículos, sino que también generan un aumento significativo en los

costos de mantenimiento de las flotas de transporte, lo que se traduce en un encarecimiento de los servicios (Acevedo, 2009). Este tipo de sobrecostos no solo afectan a los transportistas, sino que se transitan hacia las cadenas de suministro, repercutiendo en la competitividad del sector productivo nacional. De hecho, estos costos adicionales podrían desincentivar las inversiones en sectores estratégicos y obstaculizar la integración económica de las regiones menos conectadas.

Adicionalmente, la falta de infraestructura adecuada incrementa los tiempos de recorrido inherentes al servicio de transporte, impactando negativamente la eficiencia logística (Jaimurzina et al. 2015). En comparación con otros países de la región, el transporte en Colombia enfrenta mayores retos con ocasión de la baja calidad de las vías y la congestión en los principales corredores viales. Un ejemplo claro de esta problemática es la Transversal del Cusiana y los permanentes cierres parciales impiden un desarrollo apropiado del transporte en términos logísticos.

En lo analizado en este estudio se ha observado que las soluciones propuestas por el Estado a través de los mecanismos de contratación directa se han mantenido estáticos en una sola óptica del transporte. Cuando se observa la dificultad inherente de adecuar una malla vial sujeta a las inclementes condiciones climáticas, es válido cuestionarse si se están adoptando todas las medidas posibles al respecto.

Como lo señalan Yepes et al. (2013) desde la perspectiva del transporte, la infraestructura vial debe ser vista como un sistema sujeto a la complementariedad y la sustitución. Los autores señalan que, si bien Colombia es predominantemente carretero, esto no implica necesariamente que toda la agenda estatal deba limitarse a ello. Por el contrario, según indican los autores, cuando las condiciones geográficas no son favorables, acudir a otros sistemas de transporte es indispensable para cubrir las necesidades derivadas del transporte.

El cierre constante de la vía Transversal del Cusiana y el deterioro de su infraestructura vial, como se ha mencionado en los acápites anteriores, no solo evidencian un problema de calidad y eficiencia en el servicio de transporte, sino que también tienen efectos devastadores sobre la economía local y regional. Las pérdidas económicas directas generadas por el cierre de la carretera se cuantifican en cifras alarmantes. Según la Cámara de Comercio de Casanare (2024), cada día de cierre ocasiona una pérdida aproximada de \$6.303.967.369, lo que en un período extendido representa una cifra total de \$31.519.836.845.

Estos números reflejan el impacto negativo en sectores clave como la agricultura y ganadería, la construcción, las industrias manufactureras y, especialmente, el comercio, alojamiento, transporte y servicios de comida, incluyendo las actividades asociadas a la producción agropecuaria, la industria y el turismo (Alarcón Camero, 2021). Por ejemplo, los hoteles y centros turísticos, que dependen en gran medida de los visitantes provenientes de Boyacá y Bogotá, reportan una disminución de hasta el 80% de sus visitantes durante fines de semana y festivos, exacerbando aún más los efectos adversos sobre el desarrollo económico regional.

En conclusión, la crisis estructural que enfrenta la Transversal del Cusiana no solo refleja los fallos en la infraestructura vial, sino también la falta de una visión coherente y adaptada a las necesidades del país. Es imperativo que el Estado, en conjunto con los sectores privados y las comunidades locales, promueva una agenda integral de transporte, que no se limite a la reparación de carreteras, sino que considere soluciones intermodales, un mejor uso de los recursos públicos y una mayor planeación a largo plazo. Solo a través de un enfoque más holístico se podrá garantizar la eficiencia logística, la competitividad económica y la integración efectiva de las regiones menos conectadas, como Casanare, con el resto del país.

CAPÍTULO IV. Propuestas y recomendaciones

Con lo descrito a lo largo de esta investigación, es evidente que el uso de la urgencia manifiesta en la Transversal del Cusiana ha resultado insuficiente para garantizar la continuidad del servicio de transporte. La persistencia en los cierres parciales y la notable debilidad de la vía, ponen de manifiesto la necesidad de evaluar otras medidas complementarias, que atiendan a parámetros de planificación, ejecución oportuna y supervisión de las obras. En aras de aportar al análisis académico del tema, se proponen las siguientes estrategias, cuya aplicación podría mejorar la contratación pública en contextos de emergencia como las del tramo en estudio, asegurando la instauración de soluciones sostenibles.

Revisión y fortalecimiento de los criterios para la declaratoria de urgencia manifiesta

Si bien la urgencia manifiesta permite una respuesta rápida a situaciones críticas, su uso debe estar acompañado de criterios más rigurosos para evitar su empleo como un mecanismo recurrente en detrimento de la planificación a largo plazo. Se recomiendan los siguientes parámetros:

(1) Implementar controles previos más estrictos, de manera que las entidades estatales justifiquen de forma detallada por qué no es viable un proceso de selección ordinario. Esto podría incluir un análisis técnico independiente que valide la necesidad de la contratación directa. Como se señala por Ureña y Noriega (2016) los estudios previos son una fase crucial en la contratación pública, puesto que es el primer filtro de cumplimiento de los principios previstos para los procesos contractuales del Estado.

(2) Establecer límites temporales a la urgencia manifiesta, de modo que su aplicación no se prolongue indefinidamente. Un modelo podría ser la exigencia de una revisión periódica (por

ejemplo, cada seis meses) para evaluar si la emergencia persiste o si se deben implementar mecanismos de contratación convencional. Esto se encuentra en coherencia con lo precisado por Bautista Moller (1999), quien precisa que la naturaleza legal de la urgencia manifiesta requiere que esta tenga la capacidad de cumplir con su finalidad, puesto que de lo contrario, perdería todo fundamento. De ese modo, con la observancia de este criterio en los controles previos, debe determinarse la procedencia de la urgencia manifiesta.

(3) Reforzar la vigilancia ejercida por los entes de control del país, durante la ejecución de los contratos. Como lo precisa Terrones Jancco (2019), si se exige a los entes de control que se realicen auditorías concurrentes mientras se desarrollan las obras, se evitan prácticas de corrupción y asegurando que los recursos se inviertan de manera eficiente. No obstante, este resulta un punto débil en el control de la urgencia manifiesta. Esto en cuanto que, teniendo en cuenta lo señalado por Dávila (2017) el control automático ejercido por la Contraloría es una suerte de actividad preliminar de indagación, más no un verdadero control de la aplicación de la figura contractual.

Atendiendo a los antecedentes que se presentan con la urgencia manifiesta en Colombia, se considera indispensable reforzar las actividades de control llevadas a cabo por las entidades competentes en el país, sin que la rendición de cuentas se limite al pronunciamiento del acto administrativo que desata la urgencia manifiesta.

Implementación de un modelo de contratación mixto

Dado que la urgencia manifiesta exime a las entidades de realizar estudios previos y documentos técnicos detallados, se propone una modalidad de contratación híbrida, que combine la rapidez de esta figura con los principios de transparencia y planeación. Para ello se podrían tener en cuenta las siguientes apreciaciones:

(1) establecer una medida de contratación, en la que en la fase inicial se contrate bajo urgencia manifiesta para mitigar la emergencia, pero que, de manera simultánea, se inicie un proceso de selección ordinario para el desarrollo de soluciones estructurales y sostenibles.

(2) Crear un banco de proveedores preseleccionados mediante convocatorias públicas previas, lo que permitiría que, en caso de urgencia, se agilicen los contratos sin sacrificar la selección objetiva.

(3) Desarrollar un sistema de contratación con cláusulas de desempeño, en donde los contratistas que operen bajo urgencia manifiesta estén sujetos a penalizaciones si no cumplen con estándares de calidad y plazos preestablecidos.

Planificación vial integral en la Transversal del Cusiana

El plan elaborado para la Transversal del Cusiana debe contemplar no solo la rehabilitación de la vía, sino también medidas preventivas frente a deslizamientos, erosión del terreno y afectaciones climáticas. Así mismo, es necesario incorporar tecnología en el monitoreo de la vía, utilizando sensores, imágenes satelitales y sistemas de alerta temprana que permitan prever problemas ambientales antes de que se conviertan en emergencias.

Adicionalmente, es necesario fortalecer la gestión ambiental de los proyectos viales, garantizando que las obras ejecutadas bajo urgencia manifiesta no generen impactos negativos irreversibles en el ecosistema de la región. (Baena et al. 2019)

El INVIAS (2021) expidió un documento de gestión del riesgo para la Vía Málaga – Los Curos. Allí se establecen, a grandes rasgos, criterios de conocimiento y reducción del riesgo, así como el manejo de desastres. Se propone que un documento de dicha línea se redactado para la Transversal del Cusiana y que así mismo, sea efectivamente aplicado.

Participación ciudadana y transparencia en la contratación de emergencias

Cómo ha sido reiterado a lo largo de este documento, la participación ciudadana resulta indispensable para la edificación de proyectos viales sostenibles y racionales con las necesidades comunitarias. Así mismo, no es factible la no inclusión de los núcleos sociales que resultan directamente afectados (tanto positiva como negativamente) con todos los proyectos en torno al tramo del cusiana, por lo que se insiste en los siguientes criterios:

(1) Implementar un sistema de veeduría ciudadana, en el que se invite a representantes de la comunidad, gremios del transporte y expertos en infraestructura a hacer seguimiento a las obras contratadas bajo urgencia manifiesta (Coronel y Rodríguez, 2022). De igual modo, como lo precisa Tapiero Ortiz (2013) la normatividad vigente en Colombia permite un amplio espectro de actividades de veeduría ciudadana entre las que se incluyen la convocatoria a audiencias públicas, la formación de asociaciones, la vigilancia y control a todas las actividades contractuales públicas, entre otros.

(2) Publicar en tiempo real los avances de los proyectos, incluyendo costos, cronogramas y justificación técnica de las obras en plataformas digitales accesibles al público. Esto implica que la información que se presenta a las comunidades debe ser comprensible, sin que el uso de lenguaje técnico o legal se torne en un obstáculo para la participación integral de las comunidades. Esto también podría incluir capacitación a las comunidades locales en temas de infraestructura y contratación pública, para que puedan exigir transparencia y rendición de cuentas a las entidades responsables.

Desarrollo de rutas alternas y soluciones de movilidad complementarias

En cuanto la Transversal del Cusiana es una vía fundamental para la conectividad de la región, es necesario prever mecanismos que mitiguen los efectos de sus cierres parciales o totales. Para ello, pueden tenerse en cuenta las siguientes apreciaciones:

(1) Habilitar y mejorar rutas alternas, de manera que el cierre de la Transversal no implique la interrupción total del transporte en la zona. Esto requiere inversiones en vías secundarias y terciarias que puedan servir como corredores de contingencia. (Benavides et al., 2024)

(2) Promover la intermodalidad del transporte, incentivando la estructuración e implementación del transporte fluvial y ferroviario en la región para reducir la dependencia exclusiva de la carretera y finalmente. Cómo lo señala Contreras Daza (2020) la intermodalidad del transporte se encuentra estrechamente con conceptos como la sostenibilidad ambiental, el bienestar social y la optimización de recursos. En este orden de ideas, resulta sensato que ante las constantes circunstancias de emergencia en la Transversal del Cusiana, el Estado contemple la creación de otras alternativas de transporte, que suprima la dependencia del tramo vial problema.

Conclusiones

El presente estudio sobre la urgencia manifiesta y su impacto en la continuidad del servicio de transporte en la Transversal del Cusiana permite extraer diversas conclusiones que abordan tanto el desarrollo normativo y jurisprudencial de esta figura jurídica como su aplicación práctica en el contexto específico de la infraestructura vial colombiana. A partir del análisis de la Resolución 3089 de 2024 y los antecedentes históricos de la Transversal del Cusiana, se identificaron factores clave que inciden en la efectividad de la urgencia manifiesta como mecanismo de contratación directa.

En primer lugar, se confirma que la urgencia manifiesta constituye una herramienta excepcional dentro del marco normativo de la contratación pública en Colombia. Su finalidad principal es garantizar la respuesta inmediata del Estado ante situaciones que afectan la prestación de servicios esenciales, evitando la extensión inherente a los procesos contractuales ordinarios. Sin embargo, la revisión doctrinal y jurisprudencial evidencia que, a pesar de su carácter excepcional, su aplicación en la práctica ha estado rodeada de cuestionamientos debido a su uso recurrente en contextos donde se presume una falta de planeación o, en algunos casos, posibles actos de corrupción.

El análisis del caso particular de la Transversal del Cusiana permitió identificar que los problemas de infraestructura que llevaron a la declaratoria de urgencia manifiesta no fueron eventos imprevisibles, sino situaciones que se habían documentado con antelación en informes técnicos y estudios previos. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de fortalecer la planeación a largo plazo para minimizar la dependencia de mecanismos excepcionales y promover una gestión más eficiente de los recursos públicos.

Otro aspecto relevante es el impacto socioeconómico derivado de las fallas en la infraestructura vial y las medidas adoptadas bajo la urgencia manifiesta. La suspensión parcial o total del tránsito en la Transversal del Cusiana ha generado afectaciones significativas en el comercio, la movilidad de la población y el desarrollo regional. Si bien la urgencia manifiesta ha permitido la implementación de soluciones inmediatas para mitigar los riesgos, no se han planteado estrategias que garanticen la sostenibilidad de la vía a largo plazo, lo que refuerza la necesidad de adoptar enfoques más integrales en la formulación de proyectos de infraestructura.

Desde una perspectiva jurídica, la revisión de la Resolución 3089 de 2024 evidencia que su declaratoria se ajusta formalmente a los requisitos legales establecidos en la Ley 80 de 1993 y demás normativas aplicables. No obstante, el estudio resalta que la falta de una estrategia de prevención y mantenimiento adecuado de la vía llevó a una situación previsible que pudo haber sido atendida mediante otras herramientas de contratación sin necesidad de recurrir a la urgencia manifiesta. Esta observación refuerza la importancia de que los entes de control ejerzan una supervisión más rigurosa sobre la aplicación de esta figura para evitar su uso indebido.

Además, se identificó que la Resolución 3089 de 2024 no resultó efectiva para restaurar el servicio de transporte de manera eficaz. A pesar de que la medida permitió la ejecución de obras de emergencia, estas no fueron suficientes para garantizar una solución estructural y sostenida en el tiempo. Los constantes cierres parciales y restricciones impuestas posteriormente evidencian que la intervención realizada bajo la urgencia manifiesta no abordó de manera integral los problemas subyacentes de la vía, lo que limitó su impacto en la recuperación total de la conectividad y la movilidad en la región.

En términos de control fiscal y transparencia, se identificó que, aunque la normativa establece mecanismos de vigilancia sobre la contratación directa derivada de la urgencia

manifiesta, persisten retos en la implementación efectiva de estos controles. La experiencia en Colombia demuestra que el abuso de este tipo de contratación ha facilitado prácticas irregulares que afectan la eficiencia del gasto público. En este sentido, resulta imperativo fortalecer las auditorías y los procedimientos de rendición de cuentas para garantizar que las decisiones adoptadas bajo la urgencia manifiesta sean realmente justificadas y respondan a necesidades genuinas.

Al analizar la Resolución 3089 de 2024 y la pertinencia de la urgencia manifiesta, se puede concluir que, aunque la figura permite una reacción rápida, su efectividad depende de una adecuada planificación previa, una coordinación eficiente entre entidades y una gestión contractual flexible. Para que la urgencia manifiesta garantice verdaderamente la continuidad del servicio de transporte, debe ser complementada con estrategias de prevención, planes de contingencia claros y mecanismos de control que minimicen riesgos de corrupción y despilfarro de recursos públicos.

Asimismo, se destaca que la Transversal del Cusiana es una vía estratégica para la conectividad entre los Llanos Orientales y el centro del país, por lo que cualquier intervención en su infraestructura debe considerar un enfoque integral que contemple no solo la respuesta inmediata a emergencias, sino también la planificación de medidas de prevención y mitigación de riesgos. La dependencia de la urgencia manifiesta como mecanismo de contratación en este corredor vial sugiere la necesidad de replantear las estrategias de inversión en infraestructura para garantizar soluciones sostenibles y eficientes a largo plazo.

En términos propositivos, es fundamental reformar la manera en que se estructura la planificación vial en Colombia. Se requiere una mayor inversión en estudios técnicos anticipados que permitan prever y mitigar riesgos en corredores estratégicos. Asimismo, es indispensable fortalecer los mecanismos de control en la contratación bajo urgencia manifiesta, asegurando que

se cumplan principios de eficiencia y transparencia. Finalmente, cualquier estrategia de intervención debe considerar un enfoque integral que contemple tanto la infraestructura como el impacto social y económico en las comunidades afectadas.

En conclusión, a través de este estudio se logró evidenciar que la urgencia manifiesta es una herramienta fundamental para atender emergencias en la contratación pública, pero su aplicación debe estar estrictamente justificada y sujeta a controles rigurosos. En el caso de la Transversal del Cusiana, si bien la declaratoria de urgencia manifiesta permitió acciones inmediatas para mitigar los efectos de la crisis vial, para el caso de la declaratoria en 2024, se observaron debilidades en la planeación y gestión del mantenimiento de la infraestructura. Es fundamental que el Estado adopte medidas para fortalecer la transparencia, la planeación y la supervisión de este tipo de contrataciones con el fin de garantizar que cumplan con su propósito y contribuyan de manera efectiva a la continuidad del servicio de transporte en el país.

Referencias

- Acevedo, J. (2009). El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040. Revista de Ingeniería (29). Universidad de los Andes.
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2014). Plan vías CC: vías compatibles con el clima, plan de adaptación de la red vial primaria de Colombia. https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u789/plan_vias-cc_vias_compatibles_con_el_clima.pdf
- Alarcón Camero, N. (2021). El páramo de toquilla: ¿una nueva ruralidad? análisis de las transformaciones rurales frente a la construcción del corredor vial del cusiana en Boyacá. [Tesis de maestría, Universidad del Rosario]
- Baena, S., Paz, J. y Fernández, D. (2019). Reducción del riesgo y amenaza de deslizamientos en vías principales de Colombia. 2º Congreso Latinoamericano de Ingeniería.
- Bahamón Jara, M. (2018). Elementos y presupuestos de la contratación estatal. Editorial Universidad Católica de Colombia, Bogotá.
- Bautista Moller, P. (1999). Licitación, contratos y sanciones. Bogotá: Ediciones Doctrina y Ley Ltda.
- Benavides, J., Lleras, G. y Montenegro, A. (2024). Aportes del modelo de Asociación Público Privada (APP) al desarrollo de la infraestructura vial, la tecnificación del sector de transporte, el crecimiento económico y la convergencia regional de Colombia. Bogotá: Fedesarrollo, 20 p.

Cámara de Comercio de Casanare. (2024). Impacto económico en Casanare: cierre transversal del Cusiana. <https://cccasanare.co/wp-content/uploads/2023/10/Afectacion-cierre-via-Cusiana-2023.pdf>

Chaparro, D. y Nitola, O. (2019). Diagnóstico y alternativas de solución a partir de simulaciones numéricas a la probable inestabilidad de tipo geotécnico presentada en el puente “la orquídea” carretera nacional 62, transversal cusiana, tramo el crucero – pajarito (depto. Boyacá) PR. [Tesis de pregrado, Universidad Militar Nueva Granada].

Consejo de Estado [CE], Sección Tercera, abril 27, 2006. M. P.: R. Saavedra. No 25000-23-26-000-1994-05229-01 (14275A). (Colombia).

Consejo de Estado [CE], Sección Tercera, junio 26, 2015. M. P.: R. Saavedra. No 17001-23-33-000-2017-00823-01. (Colombia).

Consejo de Estado [CE], Sección Primera, octubre 24, 2019. M. P.: R. Serrato. No 05001-23-31-000-2000-04373-01 (29057A). (Colombia).

Consejo de Estado [CE], Sección Tercera, diciembre 18, 2020. M. P.: G. Sánchez. No 11001-03-15-000-2020-01120-00. (Colombia).

Consejo Privado de Competitividad. (2024). Infraestructura, Transporte y Logística. https://compite.com.co/wp-content/uploads/2024/03/CPC_INC_ITL_DOBLEPAG.pdf

Contreras, A. (2020). Estación intermodal de transporte sostenible: integración para el desarrollo ambiental y social. [Universidad la Gran Colombia, Tesis de Pregrado].

Coronel, A. y Rodríguez, M. (2022). Manual guía de veeduría ciudadana de proyectos de construcción de infraestructura vial como elemento de concertación entre la alcaldía y la

comunidad Arhuaca en el municipio de Pueblo Bello, Cesar. [Tesis de Maestría, Universidad Santo Tomás).

Dávila Vinuesa, L. (2003). Régimen jurídico de la Contratación Estatal. 2da edición, Legis Editores.

Dávila Vinuesa, L. (2017). Régimen Jurídico de la contratación estatal. Bogotá: Legis Editores.

El Nuevo Siglo. (28 de junio de 2024). Por inestabilidad cierran la transversal del Cusiana.
<https://www.elnuevosiglo.com.co/nacion/por-inestabilidad-cierran-la-transversal-del-cusiana>

Forero Hernández, C. (2022). El contrato estatal. 2da Edición, Universidad de Ibagué.

Fuentes Borrero, R. (2018). Infraestructura vial y el bienestar social: un análisis de las comunidades rurales del Departamento del Atlántico. [Tesis de pregrado, Universidad del Norte].

Gorbaneff, Y., González, J. y Barón, L. (2011). ¿Para qué sirve la interventoría de las obras públicas en Colombia? Revista de Economía Institucional, 13(24), 413-428.

Gutiérrez Tamayo, A. (2005). Gestión Ambiental: ¿estrategia para el desarrollo sostenible? Revista Trabajo Social, (1), 85–109.

Instituto Nacional de Vías INVIAS. (2021). Plan de Gestión del Riesgo de Desastres PGRD Vía Málaga - Los Curos Ruta 55ST02. Bogotá, D.C.

Instituto Nacional de Vías. (24 de mayo de 2022). INVÍAS avanza en los trabajos de recuperación del kilómetro 87 del corredor vial Sogamoso - Aguazul y hace un llamado a transportadores y comunidad para usar vías alternas.

<https://www.invias.gov.co/index.php/sala/noticias/4605-invias-avanza-en-los-trabajos-de-recuperacion-del-kilometro-87-del-corredor-vial-sogamoso-aguazul-y-hace-un-llamado-a-transportadores-y-comunidad-para-usar-vias-alternas>

Instituto Nacional de Vías. (08 de octubre de 2022). \$ 947 millones se invertirán en repotenciar la estructura del puente sobre el río Cravo Sur en Labranzagrande, Casanare.

<https://www.invias.gov.co/index.php/sala/noticias/4810-947-millones-se-invertiran-en-repotenciar-la-estructura-del-puente-sobre-el-rio-cravo-sur-en-labranzagrande-casanare>

Instituto Nacional de Vías. (2023). Transversal Cusiana.

[https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/43-inicio/4407-transversal-](https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/43-inicio/4407-transversal-cusiana#:~:text=Bogot%C3%A1%20Villavicencio%20Aguazul%20Villanueva,para%20todo%20tipo%20de%20veh%C3%ADculos)

[cusiana#:~:text=Bogot%C3%A1%20Villavicencio%20Aguazul%20Villanueva,para%20todo%20tipo%20de%20veh%C3%ADculos\)](https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/43-inicio/4407-transversal-cusiana#:~:text=Bogot%C3%A1%20Villavicencio%20Aguazul%20Villanueva,para%20todo%20tipo%20de%20veh%C3%ADculos)

Instituto Nacional de Vías. (2023). Por afectación de estribo del puente Quebrada Negra, Invias restringe paso a camiones de todas las categorías, buses y camionetas con peso superior a una tonelada, en la vía El Crucero – Pajarito.

<https://www.invias.gov.co/index.php/sala/noticias/5109-por-afectacion-de-estribo-del-puente-quebrada-negra-invias-restringe-paso-a-camiones-de-todas-las-categorias-buses-y-camionetas-con-peso-superior-a-una-tonelada-en-la-via-el-crucero-pajarito>

Instituto Nacional de Vías. (2024). Por caída de material en varios sectores del corredor vial, hay cierre total de la Transversal del Cusiana en la ruta Sogamoso – Aguazul.

<https://www.invias.gov.co/index.php/sala/noticias/5379-por-caida-de-material-en-varios->

sectores-del-corredor-vial-hay-cierre-total-de-la-transversal-del-cusiana-en-la-ruta-
sogamoso-aguazul

- Jaimurzina, A., Pérez, G. y Rozas, P. (2015). Políticas de logística y movilidad: antecedentes para una política integrada y sostenible de movilidad. CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura N. 177 (vol. 1).
- Kresalja, B. y Ochoa, C. (2017). Derecho Constitucional Económico. Pontificia Universidad del Perú, Fondo Editorial.
- Pabón, M. Mancera, C. Contreras, A. Cajamarca, L. San Martín, A. (2021). Contratación directa, ¿excepción o regla en Colombia? Observatorio de Justicia Electoral.
https://www.moe.org.co/wpcontent/uploads/2021/09/MOE_Contratacio%CC%81n-Directaexcepcio%CC%81n-o-regla-en-Colombia.pdf
- Pérez, G. (2005). La infraestructura del Transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Banco de la República, Bogotá.
- Ramírez, J. (2016). El procedimiento de contratación directa en la Ley 80 de 1993.
- Rentería, H. (2022). Aplicación del principio de transparencia en la modalidad de contratación directa a partir de la declaratoria de urgencia manifiesta en el municipio de Medellín en el año 2020. [Tesis de maestría, Universidad Pontificia Bolivariana]
- Rojas, M. y Ramírez, A. (2018). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993-2014). Revista Ingenierías Universidad de Medellín, vol. 17, núm. 32, pp. 109-128.

Rosero Melo, B. (2019). Contratación estatal. Manual teórico – práctico. 4ta edición. Ediciones de la U.

Sánchez, D., Gallardo, D. y Márquez, P. (2013). ¿La infraestructura vial colombiana impulsa la competitividad del país? Universidad Militar Nueva Granada.
<https://repository.unimilitar.edu.co/items/13d1a42f-e1c3-4a63-9899-3843162013ff>

Scheller, A. y Silva, S. (2017). La corrupción en la contratación pública: operatividad, tipificación, percepción, costos y beneficios. *Revista Via Iuris*, 23.

Serrano, M., Solarte, N. y Pérez, D. (2014). Compromiso deontológico en los procesos contractuales: caso concesiones viales en Colombia. *Revista Reflexiones*, 93(2), 144-154.

Tapiero Ortiz, L. (2013). Las veedurías ciudadanas como mecanismos efectivos de participación. [Tesis de especialización, Universidad Militar Nueva Granada].

Terrones Jancco, J. (2019). La desnaturalización en la aplicación e impugnación de penalidades contractuales en la ejecución de los Contratos de Concesión de Infraestructura de Transporte de Uso Público por el OSITRAN. [Tesis de especialización, Pontificia Universidad Católica del Perú].

Transparencia por Colombia. (2020). Persisten riesgos de corrupción en contratos para atender COVID-19. <https://transparenciacolombia.org.co/persisten-riesgos-contratos-covid19/>

Ortega, S., Rodolfo, C. y Correa, C. (2022). Riesgos en el uso del fondo de contingencia ante urgencia manifiesta en la contratación pública en Colombia. *Novum Jus* 16, núm. 3 (2022): 383-411.

- Orozco Camona, B. (2024). Eficacia del control fiscal en la contratación directa por la causal de urgencia manifiesta en Colombia. [Tesis de pregrado]. Universidad Cooperativa de Colombia.
- Quintero, J. (2021). Guía de buenas prácticas para carreteras ambientalmente amigables. The Nature Conservancy. Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible.
- Ureña, O. y Noriega, L. (2016). Los estudios previos en la actividad contractual de las administraciones públicas. [Tesis de especialización, Universidad libre de Colombia].
- Valencia Tello, D. C. (2021). La Constitución de 1991 y la contratación estatal. Visiones conflictivas y deficiencias en el diseño del Estado. *Estudios de Derecho*, 78 (172), 175-196. DOI: 10.17533/udea.esde.v78n172a07
- Yepes, T., Ramírez, J. y Villar, L. (2013). Infraestructura de Transporte en Colombia. Fedesarrollo, Centro de Investigación Económica y Social.
- Zamora, N. y Barrera, O. (2012). Diagnóstico de la infraestructura vial actual en Colombia. [Tesis de especialización, Universidad EAN].