

NACIONAL

# LA VÍA PETROLERA: LAS TAJADAS DE ECOPETROL PARA LOS POLÍTICOS DEL META

Por Jineth Prieto Hace 8 horas



Ricardo Roa, presidente de Ecopetrol, durante una inspección del avance de obra de la vía Puerto Gaitán - Rubiales. Foto: Tomada de El Conuco Acacias.

Una decisión de Ecopetrol, en cabeza de Ricardo Roa, convirtió 213 mil millones de pesos en un botín que se repartieron contratistas ligados a políticos del Meta.

En diciembre de 2023, Ecopetrol le pidió al Invías cancelar una millonaria licitación para pavimentar la vía Puerto Gaitán – Rubiales y, luego, repartió la mayoría de plata de ese contrato entre la Gobernación del Meta y la Alcaldía de Puerto Gaitán.

La vía es una arteria de 157 kilómetros que conecta a 5 petroleras que producen casi el 30 por ciento del crudo del país. En la realidad es una trocha. Su pavimentación se acordó tras un paro en 2021 que amenazó la producción petrolera del país, liderado por comunidades indignadas por su mal estado a pesar de la riqueza que conecta.

Tras la decisión de Ecopetrol de echar para atrás la licitación del Invías, la gobernadora del Meta, Rafaela Cortés, recibió casi 100 mil millones y contrató una parte de la vía con contratistas cercanos a Juan Guillermo Zuluaga, su padrino político y precandidato presidencial dentro de la alianza Fuerza de las Regiones. La licitación está denunciada por direccionamientos.

## LO MÁS IMPORTANTE DEL DÍA

- Desayune informado con las movidas de este 5 de noviembre de 2025 Hace 49 minutos
- Duerma informado con las noticias clave del 4 de noviembre de 2025 Hace 14 horas
- Colombiano que sobrevivió a ataque de EE.UU. en el Caribe fue dado de alta Hace 14 horas
- Andi denunció ante la Cidh un "patrón de hostigamiento" del gobierno Petro Hace 15 horas
- Disidencias de "Mordisco" dice que no cometió masacre de Corinto, Cauca Hace 16 horas
- Vuelven a secuestrar a soldados que fueron liberados horas antes en Meta Hace 17 horas

## LO ÚLTIMO

NACIONAL

**La vía petrolera: las tajadas de Ecopetrol para los políticos del Meta**

Hace 8 horas

La tajada que quedó en manos del alcalde de Puerto Gaitán, César Pérez, célebre por irse de paseo a Europa con varios concejales apenas arrancó su mandato, fue tercerizada a través de una asociación llamada Asosupro. La Silla Vacía encontró miles de millones en potenciales sobrecostos de ese contrato.

Encima, tras la repartición de la plata para la obra, en la mitad quedó un bache de 27 kilómetros que hoy no tiene presupuesto asignado y que seguirá siendo una trocha.

Así, la vía que más plata le produce al país, terminó metida en ruidos de corrupción por una petición de Ecopetrol. Y cuatro años después tiene apenas ocho kilómetros pavimentados.

## —El botín para la vía petrolera

La vía que conecta a Puerto Gaitán con Rubiales es una trocha por la que diariamente transitan mulas cargadas con miles de barriles de crudo. Recorrerla toda puede tardar entre 3 y 4 horas en verano. En invierno la travesía puede ser de 10 horas.

Hace cuatro años, en junio de 2021, siete veredas de Puerto Gaitán protagonizaron un bloqueo de una semana para pedir que la pavimentaran.

El costo de un paro en esa vía es demasiado alto. Si un bloqueo se extiende por más de cinco días obliga a frenar la extracción, se tienen que apagar los bombeos, el personal no puede llegar y la producción queda en jaque.

Por eso, tras ese paro, Frontera Energy, Tecpetrol, Cepsa, Hocol y Ecopetrol, las cinco petroleras que para entonces extraían crudo en esa zona, accedieron a poner plata para arreglar la vía.

Los acuerdos se [formalizaron en agosto de 2022](#). Allí estableció que la bolsa de recursos sería de 512 mil millones, que alcanzaban para pavimentar la mitad de la vía (unos 80 kilómetros). De esa bolsa, 284 mil serían de las petroleras (250 mil de Ecopetrol), 28 mil millones de Puerto Gaitán (regalías) y 200 mil millones de la Gobernación del Meta (entre regalías y cobro de impuestos).

Durante los meses siguientes [hubo un nuevo bloqueo por las demoras en el aterrizaje de la promesa](#). Y con la presión encima se firmó [el acuerdo que daba vía libre a la contratación](#) en junio de 2023.

En ese documento se estableció que el Invias haría la obra, y quedó registrado que la Gobernación del Meta fue la que propuso a esa entidad como ejecutora de la plata y el contrato.



6. Que Las PARTES de este Acuerdo, con base en los estudios y diseños existentes a la fecha, han analizado su disponibilidad de recursos, y han definido que los aportes económicos con los que cuentan ECOPETROL y, de LAS OPERADORAS serán destinados para realizar el mejoramiento de aproximadamente 43 km de la Vía que conduce a Rubiales desde el km6+500 (Alto Neblinas). De esta forma, se entiende que su compromiso bajo el Convenio Marco ha sido cumplido.
7. Que dado lo anterior, la AIM y EL DEPARTAMENTO han propuesto al INSTITUTO, como ENTIDAD EJECUTORA de este Acuerdo, teniendo en cuenta sus competencias y capacidades, y entendiendo que el INSTITUTO es un Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, creado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, habiéndose modificado su estructura mediante el Decreto 1292 de 2021, señalando como objeto del INSTITUTO "la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial, marítima y sus infraestructuras conexas o relacionadas, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.".
8. Que para el cumplimiento del objeto del INSTITUTO, el Decreto 1292 de 2021 contempla, entre otras, el desarrollo de las siguientes funciones: "(...) 2.5. Asesorar y prestar apoyo técnico a las entidades

NACIONAL

Precio de la energía en bolsa abre nueva puja entre MinMinas y generadores

Hace 17 horas

NACIONAL

De redes al Movistar Arena: Abelardo le vende su viabilidad a la derecha

Noviembre 4, 2025

DETECTOR DE MENTIRAS

Los "esclavistas": las narrativas de Petro contra el empresariado

Noviembre 3, 2025

OPINIÓN

¿Cómo defenderse de las mentiras en las elecciones?

Noviembre 2, 2025

territoriales o a sus órganos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias en las infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten, 2.8. Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo. (...) 2.4 Adelantar investigaciones, estudios, análisis y proyectos para aportar lineamientos técnicos al Sector".

9. Por ello para el **INSTITUTO** es necesario materializar alianzas con actores estratégicos a nivel regional y nacional, que cooperen desde diversas aristas en el marco de la ejecución de proyectos potenciales de infraestructura de interés común, con el propósito de generar desarrollo en las regiones, conectividad v competitividad.

Cuando se empezaron a hacer todos los trámites para que el Invias hiciera esa vía, esa entidad era dirigida por Juan Alfonso Latorre, quien llegó a ese cargo [por recomendación de Ricardo Roa](#). Luego, [como reveló La Silla Vacía](#), Latorre nombró como funcionario del Invias a Julián Caicedo Cano, pareja de Roa.

Las buenas migas de Latorre no eran solo con Roa. Antes de estar en el Invias, Latorre fue director de la Agencia de Infraestructura del Meta (AIM) en la Gobernación del ahora precandidato presidencial Juan Guillermo Zuluaga.

Zuluaga quedó tan contento con la llegada de Latorre al Invias, que le organizó un homenaje en el Meta para celebrar el nuevo cargo.

Pero duró poco. En mayo de 2023, Latorre salió del Invias [en medio de denuncias a su gestión](#). Y con esa salida, el entonces gobernador Juan Guillermo Zuluaga cambió de posición sobre que el Invias ejecutara la plata.

De hecho, dos fuentes que hicieron parte del proceso, le dijeron a La Silla que a finales de junio de 2023, Zuluaga le pidió a **Ecopetrol** que habilitara a la Agencia de Infraestructura del Meta (AIM) para ejecutar la obra.

"Hubo una discusión, pero al final Ricardo Roa escuchó a los técnicos que le dijeron que ya era inviable porque todo se había adelantado para que el Invias fuera el ejecutor y le respondieron a Zuluaga que no era posible", detalló una de esas fuentes.

Juan Guillermo Zuluaga no respondió los mensajes dejados por La Silla Vacía.

Así las cosas, el Invias [publicó una licitación por 232 mil millones](#), con la plata que ya estaba asegurada, para pavimentar 43 kilómetros, que debía adjudicarse antes de terminar el año para arrancar obras en 2024.

Pero el proceso, que tuvo los prepliegos publicados y alcanzó a recibir observaciones, quedó frenado por varias semanas, pese a que las demás petroleras estaban presionando para que avanzara y evitar un nuevo bloqueo.

El Invias corría contra el tiempo: si no emitía el documento que daba apertura formal a la licitación antes del 31 de diciembre, tenía que reiniciar todos los trámites para incluir la plata de **Ecopetrol** en su presupuesto.

El silencio sobre esa licitación se rompió el 26 de diciembre cuando desde **Ecopetrol** fue enviado un correo al Invias pidiendo que no se publicaran los pliegos definitivos de la licitación. El argumento fue que la AIM había pedido ser ejecutor del proyecto y todavía no se habían publicado los pliegos definitivos.

Bogotá D.C., 26 de diciembre de 2023

Señor(a):

**Ricardo Báez García**

Supervisor AC No 1 (3054234) Derivado del Convenio Marco No. 3049490  
Instituto Nacional de Vías - INVIAS

**Referencia:** Acuerdo de Cooperación AC 1 (3054234) Derivado del Convenio Marco No. 3049490 cuyo objeto es: "AUNAR ESFUERZOS ADMINISTRATIVOS, JURÍDICOS, TÉCNICOS Y FINANCIEROS PARA CONTRIBUIR AL MEJORAMIENTO DE LA VÍA QUE CONDUCE A LA VEREDA RUBIALES INICIANDO DESDE EL K,6+500, EN EL MUNICIPIO DE PUERTO GAITÁN, META"

**Asunto:** Publicación Pliego de condiciones definitivo proceso de contratación para el proyecto de MEJORAMIENTO DE LA VÍA QUE CONDUCE A LA VEREDA RUBIALES INICIANDO DESDE

Cordial Saludo,

Con referencia al Acuerdo de Cooperación AC No 1 (3054234), suscrito entre ECOPETROL S.A.M, el DEPARTAMENTO DEL META, INVIA, AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META, HOCOL S.A., FRONTERA ENERGY COLOMBIA CORP SUCURSAL COLOMBIA, TECPETROL COLOMBIA S.A.S., CEPSA COLOMBIA S.A., cuyo objeto es: "AUNAR ESFUERZOS ADMINISTRATIVOS, JURÍDICOS, TÉCNICOS Y FINANCIEROS PARA CONTRIBUIR AL MEJORAMIENTO DE LA VÍA QUE CONDUCE A LA VEREDA RUBIALES INICIANDO DESDE EL KM+600, EN EL MUNICIPIO DE PUERTO GAITÁN, META", me permito informar que la Agencia para la Infraestructura del Meta solicitó ser el ejecutor del Acuerdo.

Conforme a lo anterior agradecemos no publicar los pliegos definitivos mientras las partes revisan la solicitud de la Agencia para la Infraestructura del Meta.

Cordialmente,

**Deybi Leiva Santofimio**

Gerencia Administrativa – VDS

[Deybile.leiva@ecopetrol.com.co](mailto:Deybile.leiva@ecopetrol.com.co)

Cra 7 # 32-42 Piso 32 Edificio San Martín

Tel: 57(1) 2344000 Ext. 45703



Ecopetrol le respondió a La Silla Vacia que "el objetivo de esta comunicación al Invias fue precisamente generar el espacio para consultar a los demás firmantes del Acuerdo de Cooperación 1 sobre la solicitud de la Agencia para la Infraestructura del Meta, su análisis y revisión conjunta por las partes signatarias del Acuerdo".

Pero La Silla Vacia obtuvo pruebas de que otra cosa fue lo que pasó.

Un correo enviado por la Asociación Colombiana de Petróleo, ACP, que actuaba como vocera de las demás petroleras, dejó en evidencia que la petición de Ecopetrol al Invias los tomó por sorpresa.

"Desde ahora dejamos ante todas las partes, la alerta de que este tipo de decisiones que suman más tiempo al inicio de la obra, implican un altísimo riesgo social", dice el correo. Y luego reclama que "este tipo de decisiones deben ser concertadas por TODAS LAS PARTES (sic) y en esta decisión no participaron las empresas que representamos desde la ACP: HOCOL, FRONTERA, CEPSAS Y TECPETROL (sic)".

Esa misma comunicación deja prueba de que para ese momento ya se había descartado la petición de la AIM de ser ejecutora del proyecto. Y también, que en Puerto Gaitán la comunidad "indicó su rechazo ante la propuesta de la AIM (de ser la ejecutora)".

Es decir, Ecopetrol se movió como rueda suelta, no dio explicaciones a las demás petroleras y con la orden de echar para atrás una licitación ya publicada, le abrió la puerta al AIM y la Alcaldía de Puerto Gaitán para ejecutar la plata.

## —Las tajadas, cortesía de Ecopetrol

En 2024 llegaron los nuevos gobernantes locales, pero en el Meta la ecuación de poder no cambió.

A la Gobernación llegó Rafaela Cortés, quien fue la candidata de Juan Guillermo Zuluaga en esa contienda. Una vez se posesionó, Cortés [nombró en varios cargos importantes de su administración a personas que venían de trabajar con el exgobernador](#) y padrino político. Uno de los clave fue Sergio Muñoz Yañez, quien venía de ser secretario privado de Zuluaga y asumió la dirección de la poderosa AIM.

Con la licitación del Invías echada en saco roto, hubo un nuevo paro arrancando el 2024. Esta vez duró 11 días. En medio de la pelea, en Puerto Gaitán bloquearon el tramo que lleva al aeropuerto de un campo petrolero y obligaron a todos los delegados a devolverse por la trocha que no les pavimentaban.

Con el aumento de la presión autoinducida por la licitación que se echó para atrás en el Invías, [Ecopetrol](#) le asignó la ejecución de la plata de la vía a la AIM y a la Alcaldía de Puerto Gaitán.

Según se dijo en el nuevo acuerdo, el cambio se hizo para que la vía se pavimentara más rápido (por los trámites que debía rehacer el Invías) y para que Puerto Gaitán y la Gobernación metieran más plata. Pero nada de eso pasó.

Se gastaron varios meses mientras firmaban convenios nuevos, lo que demoró más el inicio de las obras. Encima, la Gobernación puso 150 mil millones de pesos menos de los que comprometió al inicio y la Alcaldía de Puerto Gaitán puso 6 mil millones de pesos menos de los que estaban en el acuerdo inicial para los 80 kilómetros.

De esa manera, con la movida de [Ecopetrol](#) que echó para atrás la licitación del Invías, la pavimentación de la vía quedó repartida en 3 tajadas:

- Invías: 48 mil millones (que no se tenían que reasignar presupuestalmente de todas la petroleras) para pavimentar 8 kilómetros.
- AIM: 147 mil millones (96,6 mil millones de [Ecopetrol](#) y 50 mil millones de regalías) para pavimentar 24,6 kilómetros.
- Puerto Gaitán: 140 mil millones (117 mil millones de [Ecopetrol](#) y 22 mil millones de regalías) para pavimentar 18,8 kilómetros, que arrancan desde el kilómetro 67,7 porque desde ese punto la vía es municipal.

Al dividir la plata de esa manera, un tramo de la vía de 27 kilómetros quedará sin pavimentar.





El enorme bache en la vía (línea puntuada) es parte de lo que le corresponde al departamento pavimentar. Sin embargo, la AIM del Meta hoy no tiene los recursos para hacerlo.

Y las tajadas que sí recibieron de Ecopetrol, la AIM y la Alcaldía de Puerto Gaitán terminaron metidas en denuncias de corrupción.

## —Primera tajada: 139 mil millones de la AIM para contratistas ligados al zuluaguismo

En septiembre de 2024, la AIM, en cabeza de Sergio Muñoz, el exsecretario privado de Zuluaga, abrió la licitación [para su pedazo de la vía a Rubiales](#). El contrato se licitó por 139 mil millones y fue adjudicado en 137,4 mil millones de pesos.

El concurso tuvo 40 ofertas, pero 39 fueron descalificadas porque la AIM concluyó que no cumplían con los requisitos para ejecutar la obra.

El resultado terminó metido en un cruce de señalamientos sobre que la AIM había favorecido al único contratista que habilitó: la Unión Temporal Primera Vía. Las denuncias llegaron a la Procuraduría y la Fiscalía.

De acuerdo con los soportes de esas denuncias, la AIM habilitó la propuesta de Primera Vía pese a que había inconsistencias en sus reportes financieros, y a que con ese mismo criterio la AIM descalificó a otros oferentes. La denuncia también señala que Primera Vía estaba inhabilitada por tener relaciones con políticos locales.

[Denuncia Vía Puerto Gaitán – Rubiales Aim](#) by [jprieto](#)

Concretamente, la Unión Temporal Primera Vía está integrada por:

- Coinar (25%)
- OIE SAS (10%)
- Discep (1%),
- Vias 330 (64%)

Las tres primeras empresas han aparecido con regularidad en el Meta.

Coinar SAS, [aportó a la campaña en 2010 de Maritza Martínez](#), baronesa electoral del Meta, exsenadora de La U y actual magistrada del Consejo Nacional Electoral. OIE SAS (que tiene el 10% de la sociedad) en 2023 mojó prensa en el Meta [por tratar de ganarse un contrato financiado por Ecopetrol](#) presentando como experiencia una obra que es un elefante blanco. Y Discep aparece en el carrusel de hospitales financiados con plata del Ministerio de Salud, [revelado por La Silla Vacía](#).

Vías 330, la mayoritaria en la Unión Temporal, es relativamente nueva en el panorama. Fue creada en septiembre de 2022 por el actual diputado Julio Mario Rey, quien para entonces era concejal de Villavicencio, y por su hermano Juan Sebastián Rey. Los dos son hijos de Germán Rey, quien hasta 2019 fue concejal de la capital metense.

Así como Julio Mario, Juan Sebastián Rey también se mueve con destreza en la política del Meta, y es conocido particularmente por ser [cercano a Juan Guillermo Zuluaga](#), quien, [cuando fue gobernador, lo nombró director de la Casa de la Cultura](#).

Según un acta de mayo de 2023, los hermanos Rey le vendieron sus acciones a Víctor Raúl Rodríguez Amaya y Martha Trujillo. Trujillo es esposa de Joaquín Patarroyo, exdirector de Cormacarena y conocido como contratista en el Meta.

Tres periodistas, dos políticos locales y un congresista se refirieron a Patarroyo como el “socio” de Juan Guillermo Zuluaga. “No hay papeles que prueben que son socios, pero esa es una verdad a voces en el Meta”, dijo a La Silla Vacía un periodista de la región.

Ni Zuluaga ni Patarroyo respondieron a las preguntas de La Silla Vacía enviadas a sus números de contacto.

Ese contrato no es el único que Vias 330 ha ganado en la AIM.

En diciembre de 2023, cuando Juan Guillermo Zuluaga cruzaba por sus últimos días como gobernador, la AIM le adjudicó un contrato de 85 mil millones para pavimentar vías rurales y urbanas que [también terminó denunciado por favorecimientos](#). En ese contrato, Vias 330 es socia de otra empresa llamada Ingeniería y Construcciones Horizontes SAS, de la que es accionista Jorge Alberto Patarroyo, hijo de Joaquín Patarroyo y Martha Trujillo.

Victor Rodríguez Amaya, el socio de la familia Patarroyo, es un antiguo contratista del sector de infraestructura que en los últimos 5 años se reactivó.

Solo en lo que La Silla Vacía logró rastrear, además de Vias 330 e Ingeniería Horizontes, Victor Raúl Rodríguez creó o revivió otras 7 empresas desde 2020. En 4 aparece como representante legal y en otras 2 aparecen sus hijos como representantes legales. ([Vea aquí el detalle de todas las empresas](#)).

Las relaciones de Rodríguez incluyen que su hijo Sergio Rodríguez es [contratista de la Agencia Nacional de Infraestructura](#). Su hija Claudia Rodríguez constituyó una empresa en Panamá con el [exgobernador en juicio por corrupción y precandidato al Senado del Partido Liberal, Richard Aguilar](#). O que una de las empresas que creó tiene que ver [directivos del Grupo Caxxor](#), banca de inversionistas mexicana con intereses en Colombia.

Pero la relación más llamativa es con la empresa Mentering SAS, que fundó en 2021. En esa compañía tiene participación accionaria junto con Henry Abadía Monroy. [Monroy es el mismo al que Julián Caicedo Cano, la pareja de Ricardo Roa, contrató](#) para liquidar la empresa de energía que creó en Miami junto con la hija de Santiago Vargas, [el principal financiador de la Colombia Humana y amigo de Roa](#).

Victor Rodríguez no respondió los mensajes dejados por La Silla Vacía en su número de celular.

La [interventoria del contrato](#), que es la encargada de vigilar que los contratistas hagan bien las obras e inviertan los recursos, además, quedó en manos de conocidos del consorcio.

Ingeval (la dueña del 51% de la intervención) se asoció con Coinar (la dueña del 25% de la obra) para [competir por un contrato en Manizales](#). Esa sociedad nació dos meses después de que la AIM hubiera adjudicado a Ingeval la intervención.

Todos los contratos de la AIM para la vía Puerto Gaitán quedaron listos a inicios de 2025 y ya le entregaron a los contratistas e interventores casi 29 mil millones en anticipos, pero la obra solo inició hasta la semana pasada.

Así, por ahora, los 24 kilómetros que quedaron en manos de la AIM siguen siendo una trocha.

Sergio Muñoz, director de la AIM, no respondió a la solicitud de entrevista de La Silla Vacía, pese a que fue reiterada por varios días.

## —Segunda tajada: 130 mil millones con potenciales sobrecostos en Puerto Gaitán

El alcalde de Puerto Gaitán, [César Pérez](#), aparece de vez en vez en titulares de prensa nacionales. Este municipio petrolero de 46 mil habitantes es millonario, por la cantidad de regalías que recibe por ser el epicentro del petróleo en el país.

En 2020, cuando Pérez era concejal del municipio, [fue enviado a la cárcel señalado de extorsionar a petroleras a cambio de frenar protestas que les bloquearan el paso por la vía a Rubiales](#). El proceso sigue en [juicio](#), pero recuperó la libertad.

En 2023 se lanzó con los avales del Mais, Aico y La U a la Alcaldía y ganó con el 42% de los votos. Apenas se posesionó, Pérez volvió a sonar [porque se fue de viaje con concejales del municipio a Europa](#) y pagó varios de los gastos.

Pérez está bien relacionado. Es amigo personal de Edward Libreros, quien [hasta la semana pasada fue viceministro de Agua](#) y fue una de las [cabezas de la campaña de Petro en el Meta](#). En mayo de este año, cuando Libreros disfrutaba las mieles del poder en Casa de Nariño e incluso estaba despachando como Ministro de Vivienda encargado, [el medio local Lengua en Salsa](#) reseñó que tuvo una reunión en Bogotá en la que estuvo el alcalde Pérez.

Ese medio presentó el encuentro, en el que también estuvieron otros políticos regionales, como una alianza que “puede reconfigurar el poder del Meta”, y habló de que la presencia de Pérez era clave “por su capacidad para movilizar recursos y alianzas”.

Pues bien, debido a las demoras en la construcción de la vía –ocasionadas porque se echó para atrás la licitación del Invias– Pérez logró que [Ecopetrol también le delegara una parte de la pavimentación](#).

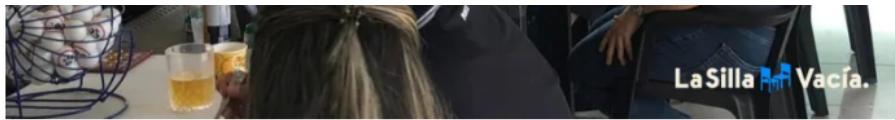
Sin embargo, en lugar de sacar la licitación, el alcalde César Pérez tercerizó la inversión de los 140 mil millones y se la dio a la Asociación Supradepartamental de Municipios para el Progreso, Asosupro, una organización que se creó en 2020 y que tiene 19 municipios pequeños afiliados en varios departamentos del país.

Puerto Gaitán no es uno de ellos.

Asosupro se presenta como entidad adscrita al Ministerio del Interior, pero en el Ministerio le negaron a La Silla Vacía tener alguna injerencia sobre esa asociación o su administración. Quien la dirige se llama Andrés Baquero, un contador público que se mueve como pez en el agua con toda la clase política del Meta.

En un video al que La Silla Vacía tuvo acceso, se ve a Baquero en un asado junto con el representante a la Cámara de Cambio Radical por el Meta, Jaime Rodríguez; con el diputado de La U, William Romero; con el exalcalde de Villavicencio, Hernando Martínez; y la concejal de Acacias, Lucy Tamayo, quien recibió curul por quedar de segunda en la campaña a esa Alcaldía. También aparece con José Manuel Sandoval, [candidato a la Cámara de Felipe Harman, director de la Agencia Nacional de Tierras](#).





Entre otros, Baquero ha buscado votos para Juan Diego Muñoz, excongresista que está siendo [investigado por la Corte Suprema por el escándalo de la Ungrd](#) y por presunta corrupción en el [programa de alimentación escolar del Meta](#) cuando fue secretario de Educación.

“Me gusta la política, pero no tengo jefes políticos. He apoyado a todas las clases políticas de derecha, de izquierda, de centro, verde, rojos, azules”, le dijo Baquero a La Silla Vacía.

La cantidad de políticos que se mueven alrededor de Asosupro, le han dado poder a esa asociación. “Aquí no se puede decir mucho de Asosupro, son demasiados intereses los que se mueven. Por Asosupro están pasando una cantidad de contratos que terminan favoreciendo a los amigos de políticos”, le dijo a La Silla Vacía un periodista del Meta que pidió la reserva de su identidad para hablar del tema.

Baquero niega que sea así. “Asosupro sigue las mismas normas de contratación pública, tiene un portal de contratación donde cualquier persona se puede meter, pero obviamente por el tamaño de Asosupro, que no somos tan grandes, pues no es que se metan mucho a los procesos, pero cualquier persona interesada puede buscar ahí”.

El [contrato para la pavimentación de la vía Puerto Gaitán-Rubiales fue por 130 mil millones](#) y es el más grande que ha quedado en manos de Asosupro, que adelantó el proceso de contratación, sin tener que hacerlo por el engorroso sistema de contratación pública. El negocio se cerró con un único oferente.

La propuesta fue presentada por la Unión Temporal Vía Rubiales, que está integrada por:

- Incodequipos (98%)
- Ingecones (1%)
- Discep (1%).

Discep es la misma que también aparece con 1% de participación en la UT Primera Vía, que es la que ejecuta el contrato de la AIM y que también aparece en [un carrusel de hospitales financiados con plata del Ministerio de Salud](#).

Incodequipos es de propiedad de la familia Serrano Tascón, que tiene participación en Seguridad Jano, [una de las empresas más grandes en su ramo en el Meta](#), y que [le presta seguridad a Asosupro](#).

La [interventoría que adjudicó Asosupro](#), por 8.709 millones, también quedó en manos de una empresa conocida para los contratistas de la vía.

La [única](#) oferta fue presentada por el Consorcio Inter-Rubiales que conforman Intecoms de Colombia SAS (80%), Segmentos (10%) y Arias Saray ING (10%). Esa última empresa ha sido socia de Incodequipos (la dueña del 98% del contrato de la obra adjudicada por Asosupro) en, al menos, otros cuatro consorcios.

Así que aun cuando hubo dos licitaciones distintas, terminaron en manos de los mismos círculos de contratistas e incluso uno repite en ambos consorcios

Pero, más allá de las relaciones entre todos los contratistas, La Silla Vacía encontró potenciales sobrecostos en la obra contratada por Asosupro.

Todos los precios del contrato de Asosupro salieron del decreto que anualmente publica la AIM con los precios de referencia para contratar obras públicas en el departamento. Sin embargo, hubo un precio que no se acogió a esa norma.

Tiene que ver con la “mezcla densa caliente”, que es la brea negra que se pone sobre la vía para finalizar la pavimentación. Ese es uno de los ítems más caros de un contrato para pavimentar.

El costo de esa mezcla en Asosupro se tasó en 40.546 millones de pesos incluido transporte, y se basó en un precio 20 por ciento por encima del que estableció la AIM en 2025. Con ese cobro de más, el contrato salió 7.900 millones de pesos más caro.

El sobreprecio es incluso más caro si se compara con lo que se pagó por la mezcla en el contrato adjudicado por el AIM a finales de 2024, o por la mezcla del tramo adjudicado por el Invías a inicios de 2024.

Según Baquero el precio más alto se estableció porque “el valor de mezcla densa en caliente es inestable”. Pero, La Silla Vacía revisó los reportes de precios del Invias de 2023 a 2025 en el Meta, particularmente en la subregión a la que pertenece Puerto Gaitán, y la variación no ha superado el 9 por ciento.

El alcalde de Puerto Gaitán, César Pérez, no le respondió a La Silla Vacía por qué le dio el millonario contrato de la vía a la asociación Asosupro, de la que ni siquiera hace parte su municipio.

**Ecopetrol** respondió que programó “unas mesas de trabajo entre los aliados del acuerdo para examinar estas decisiones municipales en lo que concierne al caso de Asosupro” y, entre otros, evaluar “los riesgos derivados de las contrataciones realizadas por Asosupro”.

El Invias, el que iba a ejecutar la vía antes de que **Ecopetrol** diera la directriz de echar para atrás esa licitación, es el único que ya terminó los 8 kilómetros que le dejaron de la obra. Los tramos de la AIM y Puerto Gaitán hasta ahora están iniciando la construcción. Y todavía no hay plata para tapar el bache de barro de 27 kilómetros que quedará en la mitad.

**ETIQUETADO:** Andrés Baquero, Asosupro, Destacado del editor, **Ecopetrol**, Invias, Juan Alfonso Latorre, Juan Guillermo Zuluaga, Luis César Pérez, Puerto Gaitán, Ricardo Roa, Rubiales

## JINETH PRIETO Coordinadora Unidad Investigativa

X

Coordinadora de la Unidad Investigativa. Comunicadora Social y Periodista de la Universidad Pontificia Bolivariana de Bucaramanga. Antes editora de La Silla Santandereana. Previo a La Silla, fue periodista de política y de la Unidad Investigativa en Vanguardia Liberal en Santander. Coautora de los libros... [Más de Jineth Prieto](#)

## DETECTORES MÁS RECIENTES



FALSO

Cabal miente: el Estado sí participó en exterminio de la Unión Patriótica

Octubre 31, 2025



FALSO

Detector: Petro no tiene 88,8% de aprobación; gráfica fue manipulada

Octubre 31, 2025

FALSO

Gráfica de homicidios por municipio con Uribe, Santos, Duque y Petro es falsa

Octubre 31, 2025



FALSO

Detector: Trump no prohibió Halloween; la Casa Blanca lo celebró

Octubre 31, 2025

Seleccione su plan y apoye  
el periodismo independiente.

**QUIERO UNIRME****Sobre La Silla Vacía**

Quiénes Somos  
Nuestros servicios  
Preguntas frecuentes  
Tratamiento de datos  
personales y términos y  
condiciones

**Secciones**

Historias  
En Vivo  
Opinión  
Detector de Mentiras  
Quién es quién

Silla Amazonía  
Red de Expertos  
Silla Académica  
Podcasts  
LabAI