CONSORCIO LUZIANA 2022 BARRIOS UNIDOS

NIT 901.624.816-1

LUZ22BU-2022-135

Bogotá, 02 de junio del 2023

Señores

ALCALDÍA LOCAL DE BARRIOS UNIDOS
Dr. ANTONIO CARRILLO
Alcalde Local de Barrios Unidos
Atn. Geovanny Rojas Castro
Apoyo a la Supervisión de contrato
La ciudad

Referencia: Contrato No. 217-2022 COP (71773), 2022 "CONTRATAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, LEGAL, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y SISTEMA DE SEGURIDAD Y SALUDEN EL TRABAJO, DEL CONTRATO DE OBRA QUE SE DERIVE DE LA LICITACIÓN PUBLICA FDLBU -215-2022 CUYO OBJETO ES CONTRATAR POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE EL MANTENIMIENTO DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA DE LA LOCALIDAD DE BARRIOS UNIDOS, EN BOGOTÁ D.C"

Asunto: ACTAS DE INICIO PARA FIRMAS POR PARTE DE LA SUPERVISION DEL CONTRATO DE OBRA NO 211-2022., CUYO OBJETO ES CONTRATAR POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE EL MANTENIMIENTO DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA DE LA LOCALIDAD DE BARRIOS UNIDOS, CELEBRADO ENTRE Fondo Desarrollo Local De Barrios Unidos - FDLBU Y CUMBRE INGENIERÍA SAS

Cordial Saludo,

El Consorcio Luziana 2022 Barrios Unidos, en ejercicio permanente y riguroso de sus actividades en calidad de interventor del contrato de obra N° **211** de **2022** cuyo objeto es "Contratar por el sistema de precios unitarios fijos y a monto agotable el mantenimiento de la malla vial local e intermedia de la localidad de Barrios Unidos, en Bogotá D.C"., suscrito entre **CUMBRE INGENIERÍA SAS** y Fondo Desarrollo Local De Barrios Unidos **FDLB.,** y en cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales, de acuerdo a lo visto en el recorrido que se realizó para cada uno de los CIV´s relacionado en el presente oficio para definición de áreas de intervención, estas ya se encuentra revisada y avalada por parte de la interventoría y se encuentran pendientes para aprobación de la supervisión del contrato.

- ✓ 12001919
- ✓ 12001853
- ✓ 12000935

Agradezco la atención prestada

ELKIN JAVIER PINEDA BOLANO
CONSORCIO LUZIANA 2022 BARRIOS UNIDOS
Representante Legal

INFORMACION GENERAL DEL CIV								
CIV	PK_ID	Eje	Desde	Hasta	UPZ	Localidad	Superficie de rodadura	Km-Carril del segmento vial (m2)
12001919	179174	CL 66	KR 57	KR 57B	DOCE DE OCTUBRE	Barrios Unidos	Flexible	0,223

CONCIDERACIONES PARA LA INTERVENCION

SEGMENTO RESERVADO POR EL FONDO DE DESARROLLO LOCAL

INTERVENCION ALCALDIAS LOCALES

Elemento	179174
CIV	12001919
Tipo Elemento	Calzada
Localidad	Barrios Unidos
Contrato	211/2022
Estado	Reservado
Intervencion	Mantenimiento Rutinario
Unidad Planeamiento	UPZ22
Entidad	ALCALDIA LOCAL DE BARRIOS UNIDOS
Tipo Malla	Circuito Movilidad
Programa	MANTENIMIENTO DE LA MALLA VIAL
Comunicacion	20225261441282
Fecha Reporte	12/8/2022
Observacion	Reporte Estadisticas malla vial 2022-I

LOCALIZACION SEGMENTO VIAL



SEGMENTO INCLUIDO EN EL ANEXO TECNICO	X	ACTIVIDAD REQUERIDA	MANTENIMIENTO

REGISTO FOTOGRAFICO AUSCULTACIÓN VISUAL







REGISTO FOTOGRAFICO RECORRIDO (Contratista - Interventoría)

















CONSIDERACIONES PARA LA INTERVENCION

De acuerdo con el inventario de fallas, las afectaciones presentes de la carpeta asfáltica están alrededor del 44% (El desgaste Superficial que evidencia la Fatiga del Pavimento no se encuentra incluido dentro de este porcentaje para evitar distorsionar el resultado del PCI), con lo anterior se determina la necesidad de hacer un mantenimiento al Corredor.

Teniendo en cuenta el recorrido realizado por Interventoría, contratista y supervisión el día 16 de mayo de 2023, se definió que los daños reportados en el diagnóstico se encuentran distribuidos afectando los dos carriles sin embargo se evidencia una parte importante del segmento en buen estado y con una vida remanente estimada superior a los 3 Años razón por la cual la intervención se realizará en un porcentaje de intervención del 38% en las zonas que mayor afectación se presentan como se evidencia en ell registro fotográfico. Adicionalmente en este segmento se encontraron grietas y fisuras generalizadas las cuales no inciden en el área afectada puesto que su unidad de medida son metros lineales sin embargo corresponden a una patología que debe ser atendida dentro del mantenimiento.Debido al paso de de rutas de transporte publico por la vía, se recomienda colocar una capa asfaltica mayor a los 12 cm.

Basados en la Evaluación superficial, levantamiento de fallas y auscultación visual y el nivel trafico que aporta el transporte SITP, La intervención propuesta consiste en el

INFORMACION GENERAL DEL CIV								
CIV	PK_ID	Eje	Desde	Hasta	UPZ	Localidad	Superficie de rodadura	Km-Carril del segmento vial (m2)
12001919	179174	CL 66	KR 57	KR 57B	DOCE DE OCTUBRE	Barrios Unidos	Flexible	0,223

retiro de la carpeta asfáltica existente y los granulares remanentes hasta llegar a un espesor de 14 cm, mediante fresado y/o demolición de la carpeta asfáltica y/o Excavación, nivelación y compactación de la superficie resultante del proceso de retiro anteriormente mencionado, imprimación para posteriormente instalar una mezcla asfáltica Tipo MD-12 en un espesor de 14 cm, se deberá realizar sello de juntas longitudinales y transversales así como en los cortes realizados en los empalmes y de cada calle o carrera.

Consideraciones:

1. Si durante el retiro de la carpeta asfáltica se evidencia afectación de la capa de soporte ya sea base, subbase, o subrasante se realizará estabilización del material granujal mediante la aplicación de Aditivo Potencializador Flexibilizante - Solid Soil y Cemento al 5% en un espesor de 20 centímetros, solo en los casos donde una prueba de carga indique que es necesario aplicar el tratamiento, es decir donde la base granular se encuentre en buenas condiciones no será necesario su estabilización.

2. Si durante el proceso de mantenimiento y llegando al nivel de colocación de la carpeta asfáltica, se evidencia que alguna zona no posee la adecuada capacidad portante para realizar las labores de compactación y que estas superan los 20 Cm de estabilización con aditivo potencializador se deberá realizar mejoramiento del terreno el cual será definido de manera conjunta con la interventoría de manera que se escoja el metodo mas adecuado para estabilizar la capa de soporte.

3. Si durante el proceso constructivo se encuentran condiciones diferentes a las contempladas en las consideraciones tenidas en cuenta para la recomendación de la alternativa de solución dada, se deberá de manera conjunta con la interventoría establecer las modificaciones requeridas para que la solución recomendada sea funcional y garantice la durabilidad y la estabilidad de las obras de mantenimiento, incluso de ser necesario la ampliación de las áreas de intervención, para proteger los recursos invertidos en la intervención se deberá establecer este incremento de manera conjunta consensuada con la Interventoría.

4. En el entendido de que Mantenimiento Corresponde al Conjunto de acciones tendientes a restablecer, extender y mantener la capacidad estructural y las condiciones superficiales de un corredor vial, debemos tener en cuenta que dentro de cada CIV, las zonas que no sean objeto de intervención y que queden aledañas a las zonas intervenidas deben tener por lo menos una vida útil remanente mayor o igual a 3 años, periodo durante el cual la estabilidad de las obras estará a cargo del contratista garantizando de esta forma que el deterioro natural de los sectores no intervenidos, no afecten la inversión hecha en mantenimiento con el presente contrato.

5. El Factor longitud de Junta Efectiva, es otro punto relevante a la hora de velar por la durabilidad de las obras de mantenimiento y consiste en que debido a que las intervenciones y por consiguiente las juntas de construcción quedarán expuestas durante toda su vida útil debido a que no serán objeto de una sobre carpeta es necesario en lo posible disminuir al máximo las longitudes de junta de construcción en las intervenciones, esto se logra interviniendo calzadas o por lo menos carriles completos evitando dejar paños de áreas menores de pavimento existente entre zonas de intervención.

Ing. Marco López
Director de Obra
Cumbre Ingeniería S.A.S

Ing. Gilberto Martínez
Director de Interventoría
Consorcio Luziana 2022 Barrios Unidos

Arq. Geovanny Rojas Castro
Apoyo a la supervisión
Fondo de Desarrollo Local de Barrios Unidos

INFORMACION GENERAL DEL CIV								
CIV	PK_ID	Eje	Desde	Hasta	UPZ	Localidad	Superficie de rodadura	Km-Carril del segmento vial (m2)
12001853	179176	CL 66	KR 57C	KR 58	DOCE DE OCTUBRE	Barrios Unidos	Flexible	0,161

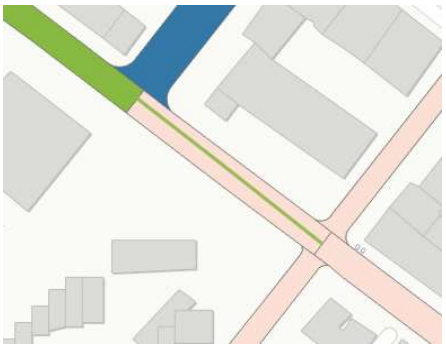
CONCIDERACIONES PARA LA INTERVENCION

SEGMENTO RESERVADO POR EL FONDO DE DESARROLLO LOCAL

INTERVENCION ALCALDIAS LOCALES

Elemento	179176
CIV	12001853
Tipo Elemento	Calzada
Localidad	Barrios Unidos
Contrato	211/2022
Estado	Reservado
Intervencion	Mantenimiento Rutinario
Unidad Planeamiento	UPZ22
Entidad	ALCALDIA LOCAL DE BARRIOS UNIDOS
Tipo Malla	Circuito Movilidad
Programa	MANTENIMIENTO DE LA MALLA VIAL
Comunicacion	20225261441282
Fecha Reporte	12/8/2022
Observacion	Reporte Estadisticas malla vial 2022-I

LOCALIZACION SEGMENTO VIAL



SEGMENTO INCLUIDO EN EL ANEXO TECNICO	X	ACTIVIDAD REQUERIDA	MANTENIMIENTO

REGISTO FOTOGRAFICO AUSCULTACIÓN VISUAL













REGISTO FOTOGRAFICO RECORRIDO (Contratista - Interventoría)

















CONSIDERACIONES PARA LA INTERVENCION

De acuerdo con el inventario de fallas, las afectaciones presentes de la carpeta asfáltica están alrededor del 79% (El desgaste Superficial que evidencia la Fatiga del Pavimento no se encuentra incluido dentro de este porcentaje para evitar distorsionar el resultado del PCI), con lo anterior se determina la necesidad de hacer un mantenimiento al Corredor.

INFORMACION GENERAL DEL CIV								
CIV	PK_ID	Eje	Desde	Hasta	UPZ	Localidad	Superficie de rodadura	Km-Carril del segmento vial (m2)
12001853	179176	CL 66	KR 57C	KR 58	DOCE DE OCTUBRE	Barrios Unidos	Flexible	0,161

Teniendo en cuenta el recorrido realizado por Interventoría, contratista y supervisión el día 16 de mayo de 2023, se definió que los daños reportados en el diagnóstico se encuentran distribuidos afectando los dos carriles sin embargo se evidencia una parte segmento en buen estado y con una vida remanente estimada superior a los 3 Años razón por la cual la intervención se realizará en un porcentaje de intervención del 71,8% en las zonas que mayor afectación presentan como se evidencia en el registro fotográfico. Adicionalmente en este segmento se encontraron grietas y fisuras generalizadas las cuales no inciden en el área afectada puesto que su unidad de medida son metros lineales sin embargo corresponden a una patología que debe ser atendida dentro del mantenimiento. Debido al paso de de rutas de transporte publico por la vía, se recomienda colocar una capa asfaltica mayor a los 12 cm; por otra parte, la interventoria solicita intervenir un área que presenta afectación no en igual magnitud del resto del CIV para lo cual solicita realizar una interevención del espesor existente el cual una vez verificado es de 8cm.

Basados en la Evaluación superficial, levantamiento de fallas y auscultación visual y el nivel trafico que aporta el transporte SITP, la intervención propuesta consiste en el retiro de la carpeta asfáltica existente y los granulares remanentes hasta llegar a un espesor de 14 cm, 16 cm y 8 segun el espsor de la carpeta existente, mediante fresado y/o demolición de la carpeta asfáltica y/o Excavación, nivelación y compactación de la superficie resultante del proceso de retiro anteriormente mencionado, imprimación para posteriormente instalar una mezcla asfáltica Tipo MD-12 en un espesor de 14 cm, 16cm y 8cm, se deberá realizar sello de juntas longitudinales y transversales así como en los cortes realizados en los empalmes y de cada calle o carrera.

Consideraciones:

1. Si durante el retiro de la carpeta asfáltica se evidencia afectación de la capa de soporte ya sea base, subbase, o subrasante se realizará estabilización del material granujal mediante la aplicación de Aditivo Potencializador Flexibilizante - Solid Soil y Cemento al 5% en un espesor de 20 centímetros, solo en los casos donde una prueba de carga indique que es necesario aplicar el tratamiento, es decir donde la base granular se encuentre en buenas condiciones no será necesario su estabilización.

2. Si durante el proceso de mantenimiento y llegando al nivel de colocación de la carpeta asfáltica, se evidencia que alguna zona no posee la adecuada capacidad portante para realizar las labores de compactación y que estas superan los 20 Cm de estabilización con aditivo potencializador se deberá realizar mejoramiento del terreno el cual será definido de manera conjunta con la interventoría de manera que se escoja el metodo mas adecuado para estabilizar la capa de soporte.

3. Si durante el proceso constructivo se encuentran condiciones diferentes a las contempladas en las consideraciones tenidas en cuenta para la recomendación de la alternativa de solución dada, se deberá de manera conjunta con la interventoría establecer las modificaciones requeridas para que la solución recomendada sea funcional y garantice la durabilidad y la estabilidad de las obras de mantenimiento, incluso de ser necesario la ampliación de las áreas de intervención, para proteger los recursos invertidos en la intervención se deberá establecer este incremento de manera conjunta consensuada con la Interventoría.

4. En el entendido de que Mantenimiento Corresponde al Conjunto de acciones tendientes a restablecer, extender y mantener la capacidad estructural y las condiciones superficiales de un corredor vial, debemos tener en cuenta que dentro de cada CIV, las zonas que no sean objeto de intervención y que queden aledañas a las zonas intervenidas deben tener por lo menos una vida útil remanente mayor o igual a 3 años, periodo durante el cual la estabilidad de las obras estará a cargo del contratista garantizando de esta forma que el deterioro natural de los sectores no intervenidos, no afecten la inversión hecha en mantenimiento con el presente contrato.

5. El Factor longitud de Junta Efectiva, es otro punto relevante a la hora de velar por la durabilidad de las obras de mantenimiento y consiste en que debido a que las intervenciones y por consiguiente las juntas de construcción quedarán expuestas durante toda su vida útil debido a que no serán objeto de una sobre carpeta es necesario en lo posible disminuir al máximo las longitudes de junta de construcción en las intervenciones, esto se logra interviniendo calzadas o por lo menos carriles completos evitando dejar paños de áreas menores de pavimento existente entre zonas de intervención.

Ing. Marco López
Director de Obra
Cumbre Ingeniería S.A.S

Ing. Gilberto Martínez
Director de Interventoría
Consorcio Luziana 2022 Barrios Unidos

Arq. Geovanny Rojas Castro
Apoyo a la supervisión
Fondo de Desarrollo Local de Barrios Unidos

INFORMACION GENERAL DEL CIV								
CIV	PK_ID	Eje	Desde	Hasta	UPZ	Localidad	Superficie de rodadura	Km-Carril del segmento vial (m2)
12000935	177894	KR 62	CL 73	CL 74	DOCE DE OCTUBRE	Barrios Unidos	Flexible	0,142

CONCIDERACIONES PARA LA INTERVENCION

SEGMENTO RESERVADO POR EL FONDO DE DESARROLLO LOCAL

INTERVENCION ALCALDIAS LOCALES

Elemento	177894
CIV	12000935
Tipo Elemento	Calzada
Localidad	Barrios Unidos
Contrato	211/2022
Estado	Reservado
Intervencion	Mantenimiento Rutinario
Unidad Planeamiento	UPZ22
Entidad	ALCALDIA LOCAL DE BARRIOS UNIDOS
Tipo Malla	Intermedia
Programa	MANTENIMIENTO DE LA MALLA VIAL
Comunicacion	20225261441282
Fecha Reporte	12/8/2022
Observacion	Reporte Estadisticas malla vial 2022-I

LOCALIZACION SEGMENTO VIAL



SEGMENTO INCLUIDO EN EL ANEXO TECNICO	X	ACTIVIDAD REQUERIDA	MANTENIMIENTO

REGISTO FOTOGRAFICO AUSCULTACIÓN VISUAL















REGISTO FOTOGRAFICO RECORRIDO (Contratista - Interventoría)













INFORMACION GENERAL DEL CIV								
CIV	PK_ID	Eje	Desde	Hasta	UPZ	Localidad	Superficie de rodadura	Km-Carril del segmento vial (m2)
12000935	177894	KR 62	CL 73	CL 74	DOCE DE OCTUBRE	Barrios Unidos	Flexible	0,142
CONSIDERACIONES PARA LA INTERVENCION								

De acuerdo con el inventario de fallas, las afectaciones presentes de la carpeta asfáltica están alrededor del 85% (El desgaste Superficial que evidencia la Fatiga del Pavimento no se encuentra incluido dentro de este porcentaje para evitar distorsionar el resultado del PCI), con lo anterior se determina la necesidad de hacer un mantenimiento al Corredor.

Teniendo en cuenta el recorrido realizado por Interventoría, contratista y supervisión el día 27 de mayo de 2023, se definió que los daños reportados en el diagnóstico se encuentran distribuidos a lo largo de una zona del CIV afectando los dos carriles y con el fin de no general juntas entre cada intervención parcial sin embargo se evidencia una parte del segmento en buen estado, la supervisión solicita que la intervención se realice en un porcentaje de intervención del 39,7% con un espesor de 8cm en las zonas que mayor afectación se presentan como se evidencia en ell registro fotográfico. Adicionalmente en este segmento se encontraron grietas y fisuras generalizadas las cuales no inciden en el área afectada puesto que su unidad de medida son metros lineales sin embargo corresponden a una patología que debe ser atendida dentro del mantenimiento.

La supervisión tambien solicita realizar los diseños de señalización del CIV ya que la intervención abarca una zona de señalización horizontal y se encuentra cerca de una institución educativa.

Basados en la Evaluación superficial, levantamiento de fallas y auscultación visual, La intervención propuesta consiste en el retiro de la carpeta asfáltica existente y los granulares remanentes hasta llegar a un espesor de 8 cm, mediante fresado y/o demolición de la carpeta asfáltica y/o Excavación, nivelación y compactación de la superficie resultante del proceso de retiro anteriormente mencionado, imprimación para posteriormente instalar una mezcla asfáltica Tipo MD-12 en un espesor de 8 cm, se deberá realizar sello de juntas longitudinales y transversales así como en los cortes realizados en los empalmes y de cada calle o carrera.

Consideraciones:

1. Si durante el retiro de la carpeta asfáltica se evidencia afectación de la capa de soporte ya sea base, subbase, o subrasante se realizará estabilización del material granujal mediante la aplicación de Aditivo Potencializador Flexibilizante - Solid Soil y Cemento al 5% en un espesor de 20 centímetros, solo en los casos donde una prueba de carga indique que es necesario aplicar el tratamiento, es decir donde la base granular se encuentre en buenas condiciones no será necesario su estabilización.

2. Si durante el proceso de mantenimiento y llegando al nivel de colocación de la carpeta asfáltica, se evidencia que alguna zona no posee la adecuada capacidad portante para realizar las labores de compactación y que estas superan los 20 Cm de estabilización con aditivo potencializador se deberá realizar mejoramiento del terreno el cual será definido de manera conjunta con la interventoría de manera que se escoja el metodo mas adecuado para estabilizar la capa de soporte.

3. Si durante el proceso constructivo se encuentran condiciones diferentes a las contempladas en las consideraciones tenidas en cuenta para la recomendación de la alternativa de solución dada, se deberá de manera conjunta con la interventoría establecer las modificaciones requeridas para que la solución recomendada sea funcional y garantice la durabilidad y la estabilidad de las obras de mantenimiento, incluso de ser necesario la ampliación de las áreas de intervención, para proteger los recursos invertidos en la intervención se deberá establecer este incremento de manera conjunta consensuada con la Interventoría.

4. En el entendido de que Mantenimiento Corresponde al Conjunto de acciones tendientes a restablecer, extender y mantener la capacidad estructural y las condiciones superficiales de un corredor vial, debemos tener en cuenta que dentro de cada CIV, las zonas que no sean objeto de intervención y que queden aledañas a las zonas intervenidas deben tener por lo menos una vida útil remanente mayor o igual a 3 años, periodo durante el cual la estabilidad de las obras estará a cargo del contratista garantizando de esta forma que el deterioro natural de los sectores no intervenidos, no afecten la inversión hecha en mantenimiento con el presente contrato.

5. El Factor longitud de Junta Efectiva, es otro punto relevante a la hora de velar por la durabilidad de las obras de mantenimiento y consiste en que debido a que las intervenciones y por consiguiente las juntas de construcción quedarán expuestas durante toda su vida útil debido a que no serán objeto de una sobre carpeta es necesario en lo posible disminuir al máximo las longitudes de junta de construcción en las intervenciones, esto se logra interviniendo calzadas o por lo menos carriles completos evitando dejar paños de áreas menores de pavimento existente entre zonas de intervención.

Ing. Marco López
Director de Obra
Cumbre Ingeniería S.A.S

Ing. Gilberto Martínez
Director de Interventoría
Consorcio Luziana 2022 Barrios Unidos

Arq. Geovanny Rojas Castro
Apoyo a la supervisión
Fondo de Desarrollo Local de Barrios Unidos