SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y HABITAT GOBERNACION DEL TOLIMA

CONTRATO DE CONSULTORIA N° 2152 DEL 27 DE MAYO DE 2022

"CONSULTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA LA REALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA PAVIMENTACIÓN DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE HONDA-DEPARTAMENTO DEL TOLIMA".

DISEÑO GEOMETRICO DE VIAS

CONSORCIO GI INGENIERIAS

IBAGUE, TOLIMA
SEPTIEMBRE 2022

CRA 4 No 42-73 B/Casa Club
ghfingenierias@gmail.com
Tel. 3124758059

INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene por objeto exponer los criterios del diseño geométrico de vías urbanas que junto a otros estudios, hacen parte del proyecto denominado "CONSULTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA LA REALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA PAVIMENTACIÓN DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE HONDA-DEPARTAMENTO DEL TOLIMA", cabe resaltar que esta labor se realizó en conjunto con la información topográfica, el cual sirvió como base para el trazado inicial de las vías y el análisis de pendientes, factores claves para el buen funcionamiento y seguridad de las vías. Para este caso, se definieron cada una de las variables y metodologías de cálculo, de acuerdo con la normativa competente, tal como la adaptación de la guía de diseño de vías urbanas de Bogotá y el manual de diseño geométrico de carreteras del instituto nacional de vías, es pertinente mencionar la inexistencia de una normativa nacional específica para el caso de los corredores urbanos.

El objetivo principal de este estudio fuel el diseño geométrico de cada una de las vías que conforman el proyecto, desarrollando temas específicos tales como el diseño en planta, perfil y sección transversal, cada uno con sus respectivas carteras de replanteo de eje para de esta manera suplir necesidades tales como: niveles de vía para evitar inundaciones, garantizar el acceso al predio y seguridad vial.

Este trabajo consta de diez capítulos los cuales tratan; objetivos capítulo 1, localización geográfica capítulo 2, la definición de los criterios de diseño capítulo 3, diseño del alineamiento horizontal capítulo 4, diseño de alineamiento vertical capítulo 5, el diseño de la sección transversal de la vía capítulo 6, intersecciones capítulo 7, resumen final de las vías capítulo 8, conclusiones y recomendaciones capítulo 9, bibliografía capítulo 10 y anexos capítulo 11.

1. OBJETIVOS

• Realizar el Diseño Geométrico de la Calle 30 en el Barrio Obrero en el Municipio de Honda - Tolima

1.2 **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

• Determinar el trazado preliminar sobre el urbanismo existente.

• Realizar los diseños en planta, perfil y secciones transversal para las condiciones mínimas de las vías en estudio.

• Calcular los volúmenes de movimientos de tierra por cada vía.

• Generar las carteras de localización

• Elaborar los planos de planta perfil y secciones transversales.

2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

Se encuentra dentro del casco urbano del municipio de Honda, Barrio Obrero



Ilustración 1. Localización geográfica del proyecto

Fuente Propia

3. CRITERIOS DE DISEÑO

3.1 VELOCIDAD DE DISEÑO

Para la determinación de la velocidad en las vías del proyecto, se tomó como referencia las recomendaciones del manual de diseño geométrico de carreteras de Invías y la guía de diseño de vías urbanas de Bogotá.

La metodología para determinar la velocidad de diseño, está en función de la jerarquía de la vía y el tipo de terreno, para las características de este proyecto predominan dos tipos de vías, una de categoría de vía intermedia que corresponde a los tramos de doble calzada y la otra vía local la cual corresponde a todos aquellos tramos de una sola calzada, por otra parte la clasificación del terreno que se encontró, que en su gran mayoría es de tipo ondulado y plano, cabe resaltar que si existen áreas planas, estas son utilizadas para lotes o zonas de cesión, por lo tanto las vías en su gran mayoría están proyectadas sobre las áreas aduladas.

Tabla 1. Valores de la velocidad de diseño vs jerarquía de vía y tipo de terreno

Tabla 9. Velocidad de diseño de referencia Vs Jerarquía de la vía y tipo de terreno

JERARQUÍA DE LA VÍA	TIPO DE TERRENO		
	Plano	Ondulado	Montañoso
Arterial Principal	100-120*	80-100*	60-80
Arterial Complementaria	80-100*	60-80	40-60
Vías Intermedia	40-60	30-40	20-30
Vías Locales	30-40	20-30	10-20

Fuente: Tabla 9, tomada de la guía de diseño geométrico de vías urbanas de Bogotá dc. capítulo 2.

Con las características de tipo de vía y de terreno ya definidas del proyecto, se utilizó la tabla 9 de la guía de diseño de vías urbanas de Bogotá, ya que esta se acomoda mejor a la naturaleza de este trabajo que es urbano y no el manual de Invías que está más hecho para vías de tipo rural, la guía nos recomienda que para un tipo de terreno ondulado y categoría de vía intermedia y local tendrá un valor de velocidad entre 20 y 40 km/h.

Por otra parte, a lo que se refiere a la máxima velocidad permitida para la circulación vehicular según la normatividad vigente, se encuentra que:

"De acuerdo con la ley 1239 de 2008, mediante la cual se modifican los artículos 106 y 107 e la Ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones, en las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora. El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros

por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora" 1.

Por lo anterior, esta normativa corresponde al proyecto de consultoría, ya que este es un proyecto que se desarrolla en zonas residenciales. En conclusión, la vía de doble calzada o intermedia se trabajará con una velocidad de 30 km/h y las vías de una calzada o locales con una velocidad de 20 km/h.

3.2 Peralte máximo en las curvas

Para el diseño de peralte, la guía de diseño de vías urbanas, recomienda en el capítulo 3, diseño de corredores viales en el numeral 2.1.1, en vías arteriales con velocidades de diseño mayores o iguales a 30 km/h, el peralte máximo debe ser 4% cuando el control de accesos es limitado o nulo y no existen separadores que delimiten las calzadas vehiculares, también en vías con velocidades inferiores a 30 km/h todo el peralte se maneja con bombeo normal (-2%), lo que quiere decir que todas la vías locales se diseñaran con peralte igual a bombeo normal.

3.3 Radio mínimo de diseño

De acuerdo con las recomendaciones del manual de INVÍAS y la guía de diseño de vía urbanas, se explica que el radio mínimo, está en función de la velocidad especifica de la curva horizontal, peralte máximo y coeficiente de fricción transversal, en el capítulo 3, diseño en planta del eje de la carretera, se encuentra la tabla 3.4 (Ver tabla 2), de la guia de diseño de vías urbanas de Bogotá, donde se establecen valores de radio mínimo según la velocidad y de las variables anteriormente nombradas.
Para el caso de las vías de doble calzada pertenecen una velocidad 30 Km/h, (la cual se encuentra justificada más adelante), así mismo para este tipo de vías corresponde un radio mínimo de 22 metros.

Tabla 2. Radios mínimos para peralte máximo emax=4% y fricción máxima

Tabla 4. Radios mínimos para diferentes velocidades de diseño y peraltes máximos

Velocidad de Diseño Km/h	f_{max}	Radio Mínimo Redondeado		
		e_{max} = 4%	e_{max} = 6%	e_{max} = 8%
30	0.28	22	21	20
40	0.23	47	43	41
50	0.19	86	79	73
60	0.17	135	123	113
70	0.15	203	184	168
80	0.14	280	252	229
90	0.13	375	336	304
100	0.12	492	437	394
110	0.11	NA	560	501
120	0.09	NA	756	667

Fuente: Tabla 4, tomada de la guía de diseño geométrico de vías urbanas de Bogotá dc. capítulo 3.

El radio mínimo de las vías intermedias de una sola calzada que transcurren por terreno montañoso, con velocidad de 20 Km/h y un peralte máximo igual al bombeo normal (-2%), no se encuentra en la tabla por lo cual se calcula por medio de la ecuación de equilibrio:

$$R_{Cmín} = \frac{(V_{CH})^2}{127 \times (e_{máx} + f_{Tmáx})}$$ Donde:

Rc = Radio mínimo
VCH = velocidad de diseño emax = peralte máximo
FT max = fricción transversal máxima.

Tabla 3.Coeficiente de fricción transversal máxima manual de INVÍAS.

Tabla 3.1.
Coeficiente de fricción transversal máxima

VELOCIDAD ESPECÍFICA V_{CH} (km/h)	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130
COEFICIENTE DE FRICCIÓN TRANSVERSAL MÁXIMA $f_{Tmáx}$	0.35	0.28	0.23	0.19	0.17	0.15	0.14	0.13	0.12	0.11	0.09	0.08

Fuente: Tabla 3.1, tomada del manual de diseño geométrico de carreteras 2008. capítulo 3.

VCH = 20km/h

emax = -2%

FT max = 0.35

$$Rcmin = \frac{(20km/h)^2}{127 * (-0.02 + .35)}$$

$$Rcmin = \frac{400}{41.91} = 9.54\ m$$

El radio mínimo que se utilizara para las vías intermedias es de 9.6 metros.

3.4 Pendiente máxima de la tangente vertical

Para la pendiente máxima de la tangente vertical, la guía de diseño de vías urbanas en el capítulo 3, expone que el diseño vertical debe acomodarse a la topografía existente, debido a condiciones urbanas que exigen que así sea, por otra parte, la guía también sugiere que, para proyectos nuevos en vías locales, la pendiente máxima sea del 18%, con tránsito de vehículos livianos, exclusivamente, y con velocidades de diseño de 20 km/h, según las variables mencionadas.

La tabla 4 ubica la relación entre la pendiente máxima (%), la Velocidad Específica de la tangente vertical y la categoría de la vía, para el caso del proyecto corresponde a una categoría intermedia y local, con una velocidad especifica de 30 km/h. y 20 km/h, además se tiene que para las vías intermedias las pendientes máximas son del 12 % y para las locales una máxima del 18 %.

Tabla 4. Relación entre la pendiente máxima (%) y la Velocidad Específica de la tangente vertical.

CLASIFICACIÓN FUNCIONAL	JERARQUÍA	SECCIÓN TRANSVERSAL (m)	CONDICIÓN DE COMPOSICIÓN DEL TRÁFICO	VELOCIDAD DE DISEÑO (Km/h) - APLICA PARA PROYECTOS NUEVOS										
				20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Malla vial Arterial Complementaria	V2	40	Vehículos pesados o Transporte Público o Masivo >=5%	---	---	7%	7%	7%	7%	6%	6%	5%	5%	---
			Vehículos pesados o Transporte Público o Masivo < 5%	---	---	10%	9%	8%	7%	7%	6%	6%	6%	---
	V3	25-30	Transporte Público >=5%	---	---	7%	7%	7%	7%	6%	6%	5%	5%	---
			Transporte Público <5%	---	---	10%	9%	7%	7%	7%	6%	6%	6%	---
Malla vial Arterial Intermedia	V4	22	Transporte Público >5%	12%	10%	9%	8%	8%	---	---	---	---	---	---
			Transporte Público <5%	15%	12%	10%	9%	8%	---	---	---	---	---	---
	V5	18	Transporte Público >5%	12%	11%	10%	9%	8%	---	---	---	---	---	---
			Transporte Público <5%	15%	12%	10%	9%	8%	---	---	---	---	---	---
	V6	16	Transporte Público >5%	15%	12%	10%	11%	9%	---	---	---	---	---	---
			Transporte Público <5%	15%	12%	11%	10%	9%	---	---	---	---	---	---
Malla vial Local	V7	13	Cualquiera	18%	15%	12%	---	---	---	---	---	---	---	---
	V8	10	Cualquiera	18%	15%	12%	---	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: Tabla 6, tomada de la guía de diseño geométrico de vías urbanas de Bogotá dc. capítulo 3.

3.5 Ancho de calzada

Para el proyecto se utilizaron secciones típicas de vía, de una sola calzada con andenes, con ancho variable que dependieron de las construcciones existente en campo,

3.6 Bombeo de la calzada

La pendiente de bombeo normal se elige de la tabla 5.3 del Manual de INVÍAS (Ver tabla 5) respecto al tipo de superficie de rodadura.

Tabla 5.Bombeo de la calzada

Tabla 5.3.
Bombeo de la calzada

TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA	BOMBEO (%)
Superficie de concreto hidráulico o asfáltico	2
Tratamientos superficiales	2 – 3
Superficie de tierra o grava	2 – 4

Fuente: tabla 5.3 del Manual de INVÍAS.

3.6 Resumen de parámetros de diseño del proyecto

A continuación, en la Tabla 6, se presenta un resumen a tener en cuenta de los parámetros de diseño del proyecto.

Tabla 6. Resumen de parámetros de diseño del proyecto.

CRITERIOS DE DISEÑO	VALOR
Tipo de vía	Intermedia y Local
Velocidad de diseño (VTR)	20-30 Km/h
Ancho de calzada	6.0-14.0 m
Ancho de carril	3.0 m
Radio mínimo de giro	9.6 y 22 m
Peralte medio máximo	4.0 %
Bombeo normal	2.0 %
Pendiente máxima	18%
Pendiente mínima	0.3%

Fuente: Propia.

4. DISEÑO DEL ALINEAMIENTO HORIZONTAL

El alineamiento horizontal se inició con el trazado preliminar de las vías, tomando como punto de partida el diseño urbanístico existente, al cual se le implanto la topografía, creando así una sola base de datos para posteriormente diseñar las vías con la mayor exactitud posible, teniendo como objetivo favorecer la funcionalidad técnica y estética de la vía.

Al momento de diseñar las vías del proyecto, se encontró que muchos radios de giros y visibilidad de algunos cruces no están conforme a la guía de diseño de vías urbanas de Bogotá y el manual de diseño geométrico de carreteras de Invías, a

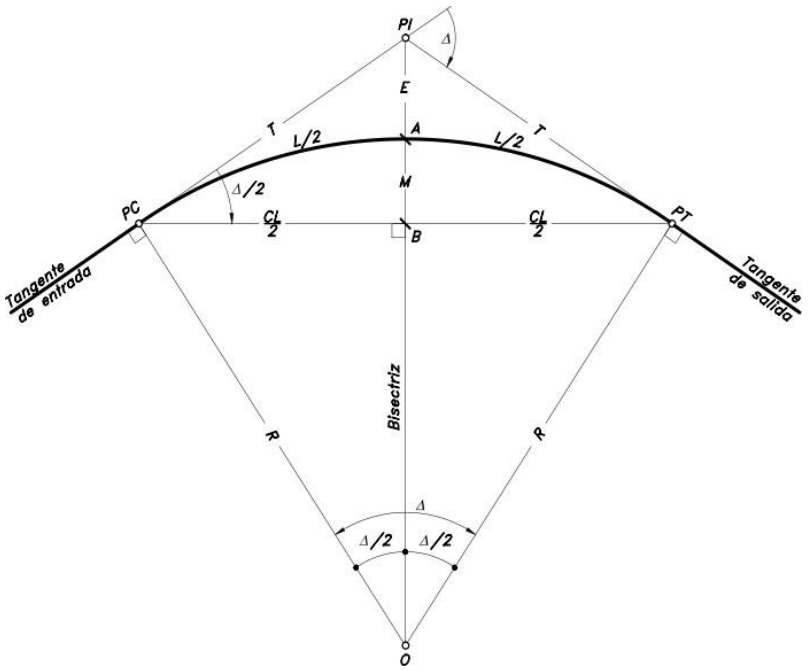
pesar de estas inconsistencias el diseño geométrico horizontal no se puede arreglar ya que modificaría el diseño urbanístico existente que debe ser respetado.

Para resumir, el diseño geométrico horizontal se ajustó estrictamente urbanismo existente, respetando radios de giro, anchos de vía y andenes con el objetivo de evitar intervenciones prediales.

4.1 Formulación de cálculo de curvas horizontales

Formulación utilizada para el cálculo de las curvas horizontales conforme al manual geométrico de Invías 2008 Capítulo 3 – Diseño en Planta del Eje de la carretera, numeral 3.1.1.1. Empalme circular simple.

Ilustración 2. Elementos de las curvas horizontales



Fuente: Manual de Invías.

PI: Punto de cruce de dos tangentes que forman el empalme.
PC: Punto de inicio del empalme.
PT: Punto final del empalme.
Δ: Ángulo de deflexión en el PI, en grados o radianes.
R: Radio del arco circular, en metros.
LC: Longitud del arco circular, en metros.
T: Tangente del empalme, en metros.
C: Cuerda unitaria.

$$T = R * Tan\frac{\Delta}{2} \qquad GC = 2arcsen\frac{c}{2R}$$

$$CL = 2R * Sen\frac{\Delta}{2} \qquad LC = 2arcsen\frac{c\Delta}{GC}$$

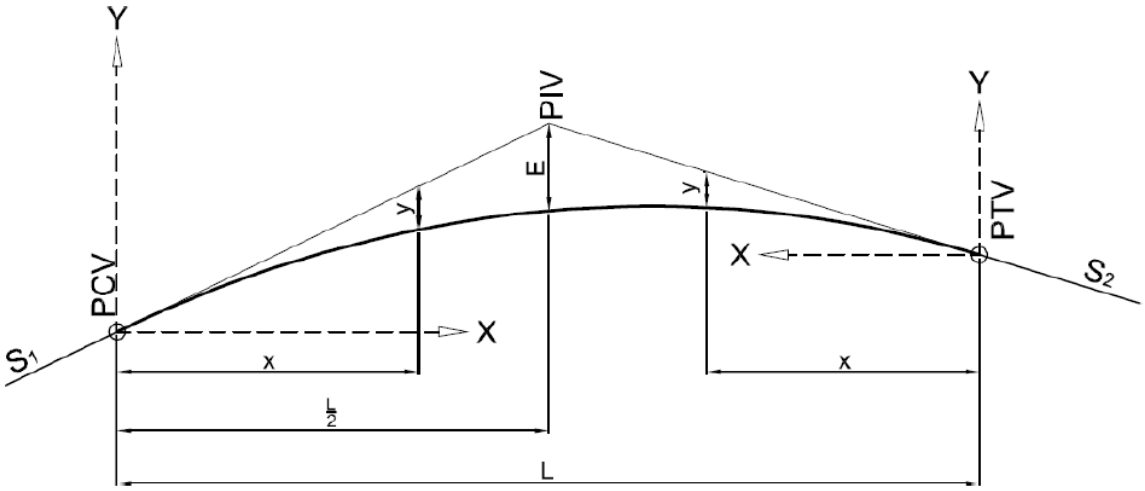
5. DISEÑO DEL ALINEAMIENTO VERTICAL

El diseño de alineamiento vertical comprende todo lo relacionado con el trazado de la rasante de diseño (pendientes, tangentes y curvas verticales) y el perfil del terreno natural, que a su vez está en función del diseño horizontal de la vía.

5.1 Formulación de cálculo de curvas verticales

Formulación utilizada para el cálculo de las curvas verticales conforme al manual geométrico de Invías 2008 Capítulo 4 – Diseño en Perfil del Eje de la carretera, 4.2.2.1. Elementos geométricos de la curva vertical simétrica.

Ilustración 3. Elementos de curvas verticales



Fuente: manual de invias.

PCV: Principio de la curva vertical.
PIV: Punto de intersección de las tangentes verticales.
PTV: Terminación de la curva vertical.
L: Longitud de la curva vertical, medida por su proyección horizontal, en metros.

S1: Pendiente de la tangente de entrada, en porcentaje (%).
S2: Pendiente de la tangente de salida, en porcentaje (%).
A: Diferencia algebraica de pendientes, en porcentaje (%), o sea
A: (S1 - S2)
E: Externa. Ordenada vertical desde el PIV a la curva, dada en metros, se determina así:

$$E = \frac{A * L}{800}$$

x: Distancia horizontal a cualquier punto de la curva desde el PCV o desde el PTV.
y: Ordenada vertical en cualquier punto, también llamada corrección de la curva vertical, se calcula mediante la expresión:

$$Y = X^2 \left(\frac{A}{200 * L}\right)$$

6. DISEÑO DE SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA VÍA

6.1 Secciones utilizadas

El diseño de sección trasversal de este proyecto se llevó acabo en base del urbanismo existente y el diseño de pavimento.

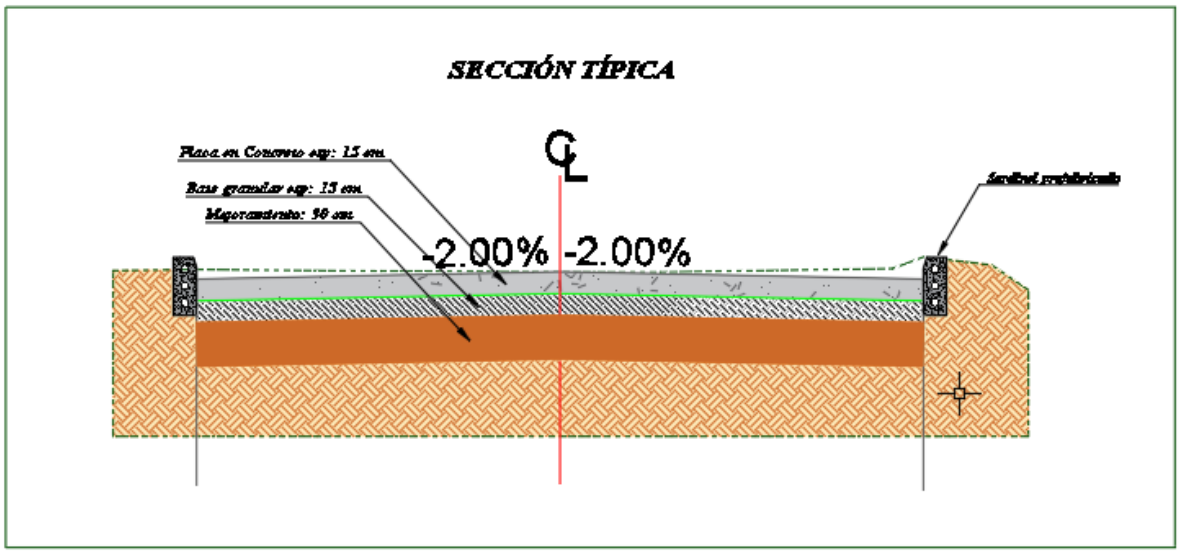


Ilustración 4. Sección típica de una sola calzada

Fuente: Propia.

6.2 Volúmenes de corte y relleno

Todos los cálculos de volúmenes se hicieron a partir del corredor tridimensional por un software CAD, la metodología radica en el cálculo del volumen existente entre la superficie del terreno natural y la superficie generada por la vía de diseño, todos los reportes se generaron en todas las vías con una frecuencia igual que las secciones, en todos los planos de secciones se encuentra una tabla de volúmenes de corte y de relleno que describe abscisa por abscisa cada corredor.

Para finalizar el diseño transversal se ajustó al máximo las condiciones de terreno natural y el urbanístico existente, con el fin de compensar los volúmenes de corte y relleno.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

• El diseño geométrico de los tramos de vía se realizó sobre una topografía ondulada y plana.

• Este estudio geométrico en gran parte se adaptó a las condiciones urbanísticas establecidas en cada zona.

• El diseño geométrico entregado, tienen como norma guía lo establecido en el Manual de Diseño Geométrico del INVÍAS y la guía de diseño de vías urbanas de Bogotá, optimizando algunos de los parámetros para garantizar su aplicabilidad al proyecto.

• Los cálculos de volúmenes de corte, relleno y cotas de subrasante se hicieron a partir del diseño vertical y sección trasversal, teniendo en cuenta una estructura propuesta por el diseño de pavimento.

• Se proyectó un alineamiento vertical y transversal de los corredores, optimizando los valores de volúmenes de corte y relleno.

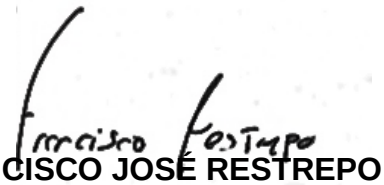
8. BIBLIOGRAFÍA

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS. Ministerio de Transportes, Instituto Nacional de Vías. MANUAL GEOMÉTRICO DE CARRETERAS 2008

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. *guía para el diseño de vías urbanas para Bogotá D.C*.

CÁRDENAS G. James. *Diseño Geométrico de Carreteras*. Segunda Edición, Bogotá D.C.: Ecoe Ediciones, 2013

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS. Ministerio de Transportes, Instituto Nacional de Vías. Normas de Ensayos para Materiales de Carreteras. Santafé de Bogotá. 2013.



ING. FRANCISCO JOSÉ RESTREPO ALBARELLO
ESP. DISEÑO Y CONSTRUCCION DE VIAS Y AEROPISTAS.
DIRECTOR DE PROYECTO

CARTA DE RESPONSABILIDAD

Ibagué, 2023

Señores

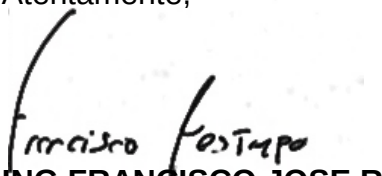
GOBERNACIÓN DEL TOLIMA

Tolima

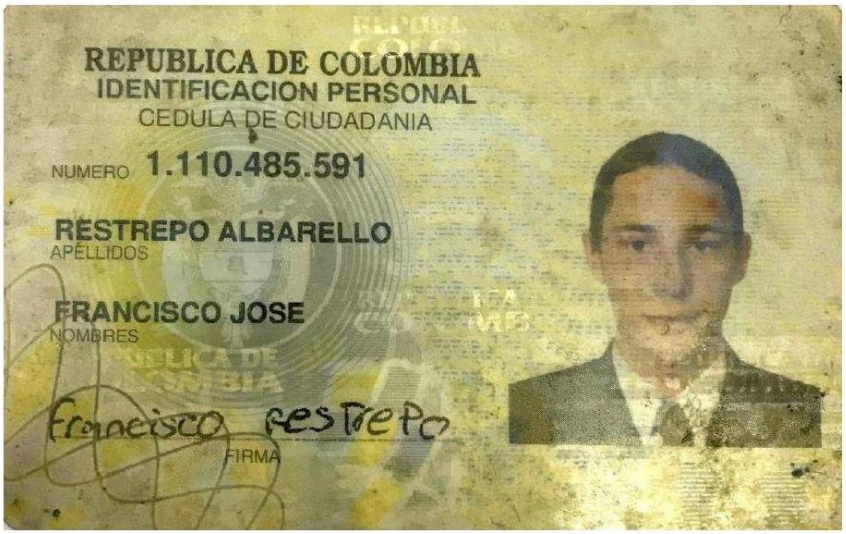
Referencia "**CONSULTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA LA REALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA PAVIMENTACIÓN DE VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE HONDA-DEPARTAMENTO DEL TOLIMA**"

Yo FRANCISCO JOSÉ RESTREPO ALBARELLO, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.110.485.591 de Ibagué, Ingeniero civil, especialista en Diseño y construcción de Vías y Aeropistas con Matrícula Profesional MAT:70202-222409 LTM certifico que he realizado el diseño geométrico. Así entonces se garantiza que no existe inconveniente alguno con los trabajos realizados respecto al tema de la geometría de la vía y que se exonera a la gobernación del Tolima de cualquier inconveniente que se pueda presentar con respecto a los diseños realizados.

Atentamente,



ING.FRANCISCO JOSE RESTREPO ALBARELLO
Ingeniero Civil
Especialista en Diseño y Construcción de Vías y Aeropistas
MAT:70202-222409 LTM


REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA
NUMERO 1.110.485.591
RESTREPO ALBARELLO
APELLIDOS
FRANCISCO JOSE
NOMBRES
Francisco Restrepo
FIRMA


FECHA DE NACIMIENTO 19-JUN-1989
IBAGUE
(TOLIMA)
LUGAR DE NACIMIENTO
1.85
ESTATURA
O+
G.S. RH
M
SEXO
26-JUN-2007 IBAGUE
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION
REGISTRADOR NACIONAL
JUAN CARLOS GALINDO VACHA
INDICE DERECHO
P-2900100-63162031-M-1110485591-20070901
05230 07243N 02 234331230


REPUBLICA DE COLOMBIA
CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERIA
COPNIA

MATRICULA PROFESIONAL No.
70202222409TLM
INGENIERO CIVIL

DE FECHA 13/02/2012
FRANCISCO JOSE
RESTREPO ALBARELLO
C.C. 1110485591
UNIVERSIDAD DE IBAGUE

PRESIDENTE DEL CONSEJO

REPÚBLICA DE COLOMBIA
COPNIA
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería

Certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios
CVAD-2022-1698281

CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍA
COPNIA

EL DIRECTOR GENERAL ENCARGADO

CERTIFICA:

1. Que FRANCISCO JOSE RESTREPO ALBARELLO, identificado(a) con CEDULA DE CIUDADANIA 1110485591, se encuentra inscrito(a) en el Registro Profesional Nacional que lleva esta entidad, en la profesión de INGENIERIA CIVIL con MATRICULA PROFESIONAL 70202-222409 desde el 13 de Febrero de 2012, otorgado(a) mediante Resolución Nacional 197.

2. Que el(la) MATRICULA PROFESIONAL es la autorización que expide el Estado para que el titular ejerza su profesión en todo el territorio de la República de Colombia, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 842 de 2003.

3. Que el(la) referido(a) MATRICULA PROFESIONAL se encuentra **VIGENTE**

4. Que el profesional no tiene antecedentes disciplinarios ético-profesionales.

5. Que la presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los veinticuatro (24) días del mes de Noviembre del año dos mil veintidos (2022).

Angela Patricia Alvarez Ledesma

Firmal del titular (*)

(*)Con el fin de verificar que el titular autoriza su participación en procesos estatales de selección de contratistas. La falta de firma del titular no invalida el Certificado
El presente es un documento público expedido electrónicamente con firma digital que garantiza su plena validez jurídica y probatoria según lo establecido en la Ley 527 de 1999. Para verificar la firma digital, consulte las propiedades del documento original en formato .pdf.
Para verificar la integridad e inalterabilidad del presente documento consulte en el sitio web https://tramites.copnia.gov.co/Copnia_Microsite/CertificateOfGoodStanding/CertificateOfGoodStandingStart indicado el número del certificado que se encuentra en la esquina superior derecha de este documento.

CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍA – COPNIA
Calle 78 Nº 9 - 57 - Teléfono: 322 0191 - Bogotá D.C.
e-mail: contactenos@copnia.gov.co
www.copnia.gov.co



LA ESCUELA DE INGENIEROS MILITARES

Registro SNIES 9102

EN ATENCIÓN A QUE

Francisco José Restrepo Albarello

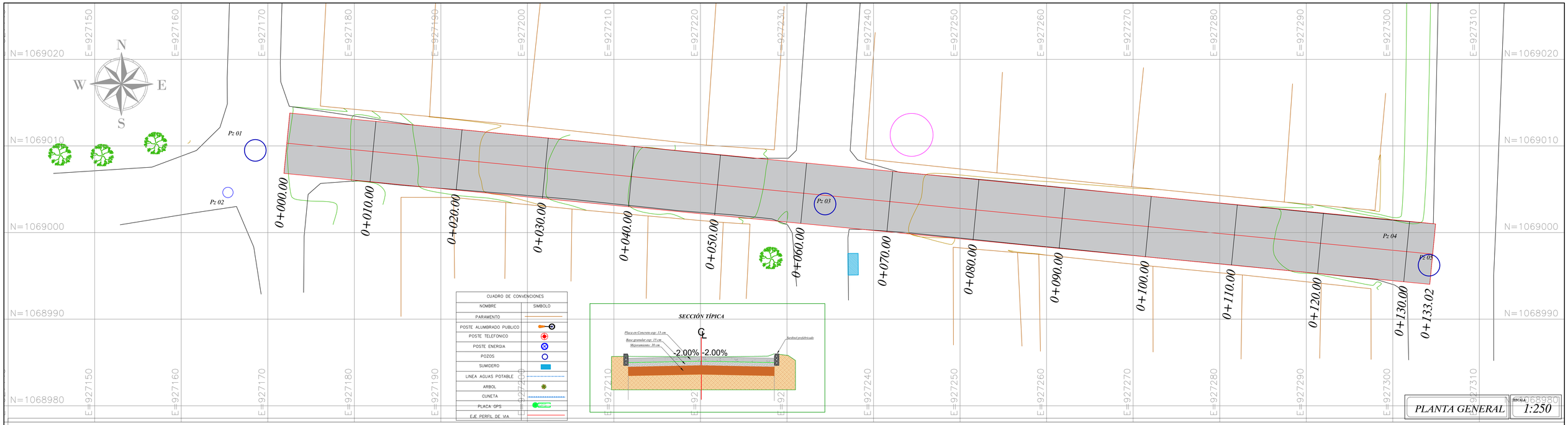
C.C. No. 1.110.485.594 de Ibagué

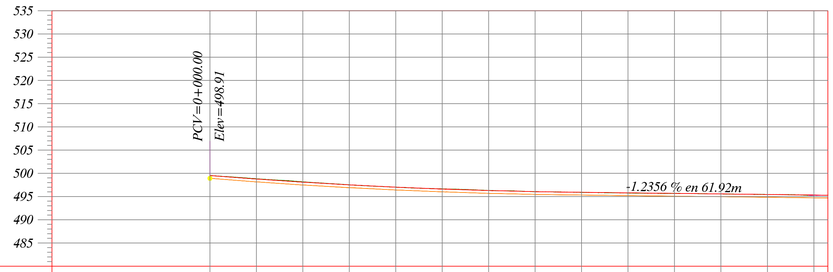
HA CURSADO TODOS LOS ESTUDIOS Y CUMPLIDO LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS POR LA INSTITUCIÓN Y LAS DISPOSICIONES LEGALES, LE OTORGA EN NOMBRE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y POR LA AUTORIZACIÓN DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL EL TITULO DE:

Especialista en Diseño y Construcción de Vías y Aeropistas

EN FE DE LO CUAL FIRMAMOS Y SELLAMOS ESTE DIPLOMA

EN BOGOTA, D.C., A LOS 19th DEL MES DE Diciembre DE 2013





		0+000.00	0+010.00	0+020.00	0+030.00	0+040.00	0+050.00	0+060.00	0+070.00	0+080.00	0+090.00	0+100.00	0+110.00	0+120.00	0+130.00	0+133.02
ORDENADAS DE LA CURVA MASA		10,000	10,047	10,097	10,146	10,191	10,237	10,283	10,328	10,371	10,413	10,456	10,500	10,545	10,589	10,602
VOLUMEN	TERRAPLEN	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	CORTE	0.00	47.02	50.10	48.50	45.18	45.94	46.55	44.48	43.11	42.05	42.69	44.17	45.33	43.80	12.73
ESPESOR	TERRAPLEN															
	CORTE	0.60	0.67	0.66	0.61	0.59	0.64	0.62	0.59	0.57	0.56	0.59	0.60	0.62	0.54	0.60
ELEVACION	SUBRASANTE	498.91	498.16	497.49	496.91	496.41	496.01	495.69	495.45	495.32	495.20	495.08	494.95	494.83	494.71	494.67
	TERRENO	499.51	498.83	498.15	497.52	497.01	496.65	496.31	496.05	495.90	495.76	495.67	495.55	495.45	495.24	495.27

PERFIL CALLE 30

TOTAL VOLUMEN CORTE = 601.64m³

TOTAL VOLUMEN TERRAPLEN = 0.00m³

ESCALA: 1:750

GOBERNACIÓN DEL TOLIMA

el Tolima nos une

CONSORCIO GI INGENIERIAS
901596589-1

CONSULTORÍA:
Contrato de de consultoria N° 2152 DEL 27 DE MAYO DE 2022
CONSORCIO TOLIVIAS
Nit: 901.596.589-1

OBJETO:
"CONSULTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA LA REALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA PAVIMENTACIÓN DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE HONDA-DEPARTAMENTO DEL TOLIMA".

REPRESENTANTE LEGAL:
MANUEL IGNACIO ZARATE ROJAS

DISEÑADOR:
ING. FRANCISCO JOSE RESTREPO
70202222409 TLM

DIRECTOR DE CONSULTORIA:
ING. FRANCISCO JOSE RESTREPO
70202222409 TLM

MODIFICACIONES Y REVISIONES

FECHA	MODIFICACIÓN	NOMBRE ING. RESPONSABLE

TRAMO: OBRERO CALLE 30

CONTIENE: PLANTA - PERFIL
PERFIL LONGITUDINAL
SECCIONES TRANSVERSALES

ESCALA PLANTA: INDICADA

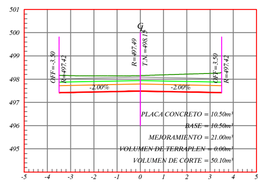
FECHA:

ARCHIVO:

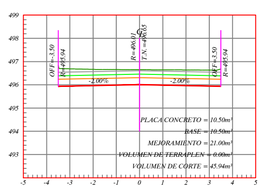
PLANO : PLANO 01 DE 02

REV.

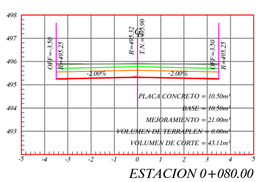
COORDENADA INICIAL DE CURVA MASA			10 000.00		AREAS								VOLUMENES							
SECCIONES DE TN LEVANTADAS EN	ELEVACIONES		ESPESORES		DESPALME		C	T	MJ	BH	PC	Factor de abundamiento en corte	SEMI-DISTANCIA	DESPALME		C	T	MJ	BH	PC	RESUMEN (ORDENADAS DE LA CURVA MASA)	
	TN	SUBRASANTE	C	T	DC	DT								DC	DT							
0+000.000	499.509	498.911	0.60	0.00	0.00	0.00	4.46	0.00	2.10	1.05	1.05										0+000.000	10 000.00
0+010.000	498.827	498.156	0.67	0.00	0.00	0.00	4.95	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	47.02	0.00	21.00	10.50	10.50	0+010.000	10 047.02
0+020.000	498.153	497.488	0.66	0.00	0.00	0.00	5.07	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	50.10	0.00	21.00	10.50	10.50	0+020.000	10 097.12
0+030.000	497.519	496.908	0.61	0.00	0.00	0.00	4.63	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	48.50	0.00	21.00	10.50	10.50	0+030.000	10 145.61
0+040.000	497.006	496.414	0.59	0.00	0.00	0.00	4.41	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	45.18	0.00	21.00	10.50	10.50	0+040.000	10 190.80
0+050.000	496.651	496.007	0.64	0.00	0.00	0.00	4.78	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	45.94	0.00	21.00	10.50	10.50	0+050.000	10 236.74
0+060.000	496.312	495.687	0.62	0.00	0.00	0.00	4.53	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	46.55	0.00	21.00	10.50	10.50	0+060.000	10 283.28
0+070.000	496.048	495.454	0.59	0.00	0.00	0.00	4.37	0.00	2.08	1.04	1.04	1.00	5.00	0.00	0.00	44.48	0.00	21.00	10.50	10.50	0+070.000	10 327.77
0+080.000	495.895	495.324	0.57	0.00	0.00	0.00	4.26	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	43.11	0.00	21.00	10.50	10.50	0+080.000	10 370.88
0+090.000	495.756	495.200	0.56	0.00	0.00	0.00	4.15	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	42.05	0.00	21.00	10.50	10.50	0+090.000	10 412.93
0+100.000	495.670	495.076	0.59	0.00	0.00	0.00	4.39	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	42.69	0.00	21.00	10.50	10.50	0+100.000	10 455.62
0+110.000	495.553	494.953	0.60	0.00	0.00	0.00	4.45	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	44.17	0.00	21.00	10.50	10.50	0+110.000	10 499.79
0+120.000	495.448	494.829	0.62	0.00	0.00	0.00	4.62	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	45.33	0.00	21.00	10.50	10.50	0+120.000	10 545.11
0+130.000	495.245	494.706	0.54	0.00	0.00	0.00	4.14	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	5.00	0.00	0.00	43.80	0.00	21.00	10.50	10.50	0+130.000	10 588.92
0+133.022	495.268	494.668	0.60	0.00	0.00	0.00	4.28	0.00	2.10	1.05	1.05	1.00	1.51	0.00	0.00	12.73	0.00	6.35	3.17	3.17	0+133.022	10 601.64
															TOTAL	601.64	0.00	279.35	139.67	139.67		



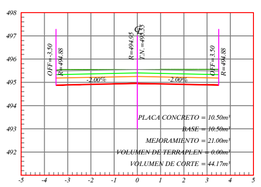
ESTACION 0+020.00



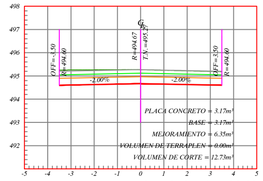
ESTACION 0+050.00



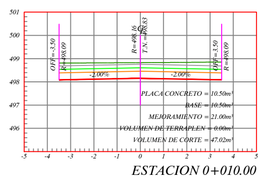
ESTACION 0+080.00



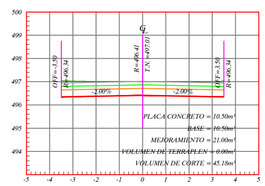
ESTACION 0+110.00



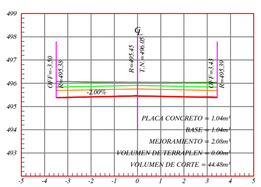
ESTACION 0+133.02



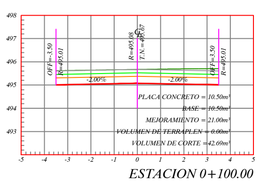
ESTACION 0+010.00



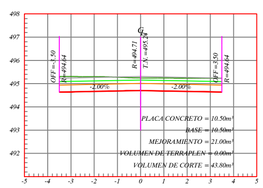
ESTACION 0+040.00



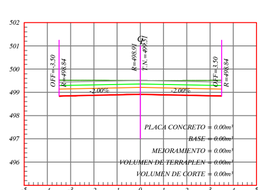
ESTACION 0+070.00



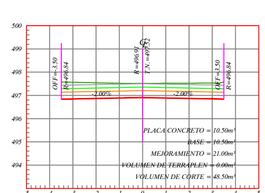
ESTACION 0+100.00



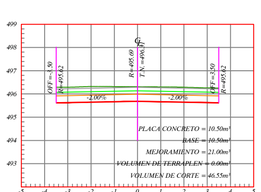
ESTACION 0+130.00



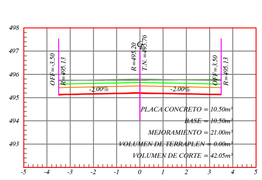
ESTACION 0+000.00



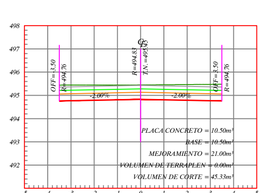
ESTACION 0+030.00



ESTACION 0+060.00



ESTACION 0+090.00



ESTACION 0+120.00

GOBERNACIÓN DEL TOLIMA

el Tolima nos une

CONSORCIO GI INGENIERIAS
901596589-1

CONSULTORÍA:

Contrato de de consultoria N° 2152 DEL 27 DE MAYO DE 2022
CONSORCIO TOLIVIAS
Nit: 901.596.589-1

OBJETO:

"CONSULTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA LA REALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA PAVIMENTACIÓN DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE HONDA-DEPARTAMENTO DEL TOLIMA".

REPRESENTANTE LEGAL:
MANUEL IGNACIO ZARATE ROJAS

DISEÑADOR:
ING. FRANCISCO JOSE RESTREPO
70202222409 TLM

DIRECTOR DE CONSULTORIA:
ING. FRANCISCO JOSE RESTREPO
70202222409 TLM

MODIFICACIONES Y REVISIONES

FECHA	MODIFICACIÓN	NOMBRE ING. RESPONSABLE

TRAMO:
OBRERO CALLE 30

CONTIENE:
PLANTA - PERFIL

PERFIL LONGITUDINAL
SECCIONES TRANSVERSALES

ESCALA PLANTA:
1:150

FECHA:

ARCHIVO:

PLANO :
PLANO 02 DE 02

REV.

SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y HABITAT GOBERNACION DEL TOLIMA

CONTRATO DE CONSULTORIA N° 2152 DEL 27 DE MAYO DE 2022

"CONSULTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA LA REALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA PAVIMENTACIÓN DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE HONDA-DEPARTAMENTO DEL TOLIMA".

DISEÑO SEÑALIZACIÓN OBRERO CALLE 30

CONSORCIO GI INGENIERIAS

IBAGUE, TOLIMA

2023

_ CRA 4 No 42-73 B/Casa Club
ghfingenierias@gmail.com
Tel. 3124758059

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN ***5***
1. OBJETIVOS ***6***
1.1 OBJETIVOS GENERAL *6*
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS *6*
2. ALCANCE ***7***
3. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO ***7***
4. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA ***8***
5. DISEÑOS DE SEÑALIZACIÓN ***9***
5.1 SEÑALIZACIÓN VERTICAL *9*
5.1.2 SEÑALES REGLAMENTARIAS *9*
5.1.2.1 Forma y Color *9*
5.1.2.2 Mensaje *10*
5.1.2.3 Ubicación *10*
5.1.3 SEÑALES PREVENTIVAS *11*
5.1.3.1 Forma *11*
5.1.3.2 Colores *11*
5.1 SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL *12*
5.1.2 Según su forma *12*
5.1.3 Según su altura *13*
5.1.4 DEMARCACIONES PLANAS *13*
5.1.4.1 Dimensiones y apariencia de las demarcaciones planas *13*
5.1.4.2 Color de las demarcaciones planas *13*
5.1.4.3 Contraste *13*
5.1.4.4 Resistencia al Deslizamiento *14*
5.1.5 LÍNEAS LONGITUDINALES *14*
5.1.5.1 Clasificación de las líneas longitudinales *14*
5.1.6 CARACTERÍSTICAS DE LAS LÍNEAS LONGITUDINALES *15*
5.1.6.1 Color *15*
5.1.6.2 Significado de la forma y ancho de las líneas longitudinales *16*
5.1.7 PATRÓN DE LAS LÍNEAS LONGITUDINALES SEGMENTADAS *16*
5.1.8 LÍNEAS "CENTRALES" QUE SEPARAN FLUJOS OPUESTOS *17*
5.1.9 LÍNEAS TRANSVERSALES *17*
5.1.9.1 Clasificación *18*
5.1.10 DEMARCACIONES PARA CRUCES *18*
5.1.10.1 Cruce controlado por señal PARE *18*
5.1.10.2 Cruce controlado por señal CEDA EL PASO *19*
5.1.10.3 Cruce Cebra *20*
5.1.11 SÍMBOLOS Y LEYENDAS *20*
5.1.11.1 Clasificación *21*
5.1.11.2 Mensaje *21*
5.1.11.3 Forma *21*
5.1.11.4 Color *21*
5.1.12 FLECHAS *21*

5.1.13 LEYENDAS.....22
5.1.13.1 Pare 22
5.1.14 OTROS SÍMBOLOS.....22
5.1.14.1 Estacionamiento Exclusivo para Personas Con Discapacidad.....23
5.1.15 COLORES DE LAS DEMARCACIONES.....23
5.1.16 DIMENSIONES DE LA DEMARCACIÓN DE LEYENDA 24
6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA INSTALACIÓN DE SEÑALIZACIÓN VIAL 26
6.1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE SEÑALES VERTICALES 26
6.1.1 Materiales.....26
6.1.1.1 Material para tableros.....26
6.1.1.2 Materiales para postes.....30
6.1.1.3 Materiales para los brazos de los postes.....30
6.1.1.4 Materiales para Anclaje de los postes.....31
6.1.1.5 Recubrimiento de los postes.....31
6.1.1.6 Soldadura 31
6.1.1.7 Anclaje de las señales al terreno.....31
6.1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL.....31
6.1.2 Descripción de los trabajos.....31
6.1.3 Materiales.....31
6.1.3.1 Pintura de aplicación en frío.....32
6.1.3.2 Resina termoplástica.....32
6.1.3.3 Microesfera de vidrio.....35
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 38

DISEÑO SEÑALIZACIÓN HONDA BARRIO LA HABANA

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Localización nacional y departamento 8
Ilustración 2. Localización geográfica del proyecto 8
Ilustración 3. Tipos de geometría de las señales reglamentarias..... 10
Ilustración 4. Geometría de las señales preventivas..... 11
Ilustración 5. Líneas Longitudinales 15
Ilustración 6. Símbolo ceda el paso..... 19
Ilustración 7. Cruce Cebra..... 20
Ilustración 8. Dimensiones para demarcación con flechas vías con velocidades de operación menor o igual a 60 km/h 22
Ilustración 9. Demarcación de Estacionamiento para Personas con Discapacidad 23
Ilustración 10. Coordenadas de Color para Demarcaciones..... 24
Ilustración 11. Dimensiones de la Demarcación de Leyenda..... 25

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 2. Patrón - demarcación / brecha para líneas segmentadas..... 16
Tabla 3. Coordenadas cromáticas de color para resina termoplástica..... 32
Tabla 4. Composición de resinas termoplásticas blanca y amarilla..... 32
Tabla 5. Límites de granulometría de esferas de premezclado o tipo premix, para resina termoplástica..... 36
Tabla 6. Límites de granulometría de esferas de postmezclado o tipo drop-on, para resina termoplástica..... 36

INTRODUCCIÓN

Una vía debe garantizar funcionalidad, seguridad y comodidad; estos aspectos se logran mediante el diseño geométrico, estudios de tránsito, el proceso constructivo y la señalización implementada. Las señales de tránsito son indispensables para garantizar el buen funcionamiento de una vía y su mala ubicación o ausencia puede provocar alteraciones de tráfico y desorden peatonal.

El siguiente documento está realizado a partir de información recolectada de distintos textos y normas, de los cuales se retoma la principal información correspondiente a la conceptualización de las señales de tránsito, características, clasificación, su proceso de implementación, materiales a utilizar, procedimiento para la realización del diseño señalización horizontal y vertical en las vías donde se llevarán a cabo las obras. Se hace énfasis en el Manual de Señalización Vial 2015 encaminado a reducir los índices de accidentalidad en calles y carreteras.

Este texto tiene como objeto servir como una guía para ingenieros, constructores, contratistas o cualquier individuo involucrado en la implementación de señalización vial para las obras que ocupan dicho proyecto. La información suministrada está sujeta a las normas que rigen el procedimiento de implementación de señalización vial en el país y este texto no busca sustituirlas y procura ser un apoyo en todo el proceso de implementación de señales tránsito propuesta por el Manual de Señalización vial de 2015.

1. OBJETIVOS

1.1 OBJETIVOS GENERAL

- Realizar el diseño de señalización de las diferentes vías de esta consultoría.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Realizar la recopilación de información del tema, principalmente del Manual de señalización vial de 2015 y documentos a fines, para así poder desglosar el proceso de señalización vial.

- Realizar un completo reconocimiento del corredor en diseño con el fin de identificar las necesidades de señalización y demarcación vial, de tal manera que se establezcan los elementos requeridos para garantizar de manera preventiva, la seguridad de los usuarios de la carretera y evitar así cualquier tipo de accidentes.

- Organizar y generar las pautas que se deben tener en cuenta a la hora de incluir señales verticales (tales como señales reglamentarias, preventivas, informativas, etc.) y demarcaciones (señalización horizontal), en un diseño de señalización.

- Elaborar el texto mediante las especificaciones y pautas, organizando las ideas de forma secuencial y enumerando cada una de las actividades necesarias para la elaboración de un proyecto de señalización vial integral (Diseño e Implementación).

2. ALCANCE

El presente estudio pretende realizar un análisis de las condiciones más relevantes desde el punto de vista de seguridad vial, de tal manera que se visualicen los elementos necesarios de señalización vertical y horizontal para la adecuada operación del corredor vial.

El alcance del presente estudio es el brindar un resumen de los estudios y diseños de señalización de acuerdo a las normas vigentes del manual de señalización vial, dispositivo para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, esto con el fin de establecer con claridad las condiciones de seguridad de la vía, considerando que la señalización tiene como objetivo informar a los usuarios sobre peligros, prevención, indicaciones y advertencias en la circulación vehicular por los diferentes sectores del corredor.

3. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO

Con los planos del diseño geométrico en planta del proyecto se determinaron las distancias de visibilidad para la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas, así mismo la respectiva demarcación (señalización horizontal), según las disposiciones y parámetros citados por el manual de señalización vial de INVÍAS y los criterios normalizados de seguridad vial, teniendo en cuenta parámetros topográficos y geométricos.

4. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

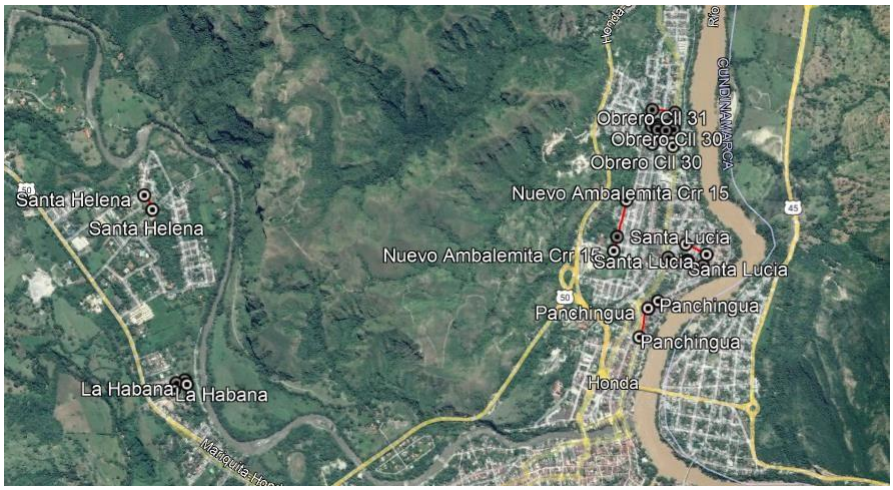
Las diferentes vias se encuentras dentro del caso urbano del municipio de honda.

Ilustración 1. Localización nacional y departamento



Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/honda

Ilustración 2. Localización geográfica del proyecto



Fuente: Propia

5. DISEÑOS DE SEÑALIZACIÓN

Para la realización de los diseños de señalización horizontal y vertical del proyecto, se siguieron los criterios establecidos en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte del año 2015. Los criterios generales de aceptación de las señales de tránsito obedecen no tan sólo a requisitos técnicos, sino que también a cualidades funcionales. En general, las características funcionales de las señales de tránsito se pueden resumir de la siguiente manera:

- Deben ser necesarias.
- Deben ser visibles y llamar la atención.
- Deben ser legibles y fáciles de entender.
- Deben dar tiempo suficiente al usuario para responder adecuadamente.

Uno de los aspectos más importantes en la señalización de tránsito, y que debe ser una prioridad para el encargado de materializar la señalización de obra, es que ésta tiene que ser creíble, de tal forma que cada señal dispuesta en la vía entregue la información precisa para el usuario; por lo tanto, no deben existir señales innecesarias ni con mensajes confusos.

5.1 SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Las señales deberán colocarse conforme al diseño y alineación de la vía, e instalarse de tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Como regla general, se instalarán al lado derecho de la vía; en vías de dos o más carriles por sentido de circulación se colocarán el mismo mensaje en ambos costados cuando sea necesario.

5.1.2 SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias tienen por finalidad notificar a los usuarios de las vías las prioridades en el uso de las mismas, así como las limitaciones, prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes.

Su violación acarrea las sanciones previstas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

5.1.2.1 Forma y Color

La mayoría de las señales reglamentarias tienen forma circular, pero se acepta que se inscriban en un rectángulo cuando llevan leyenda adicional, la cual debe ser clara y

concisa. Se exceptúan las señales PARE SR-01(octagonal), CEDA EL PASO SR-02 (triangular invertido). Su color de fondo es blanco y excepcionalmente rojo; su orla es roja y excepcionalmente verde o negra, y su símbolo y leyenda negro, blanco y excepcionalmente gris.

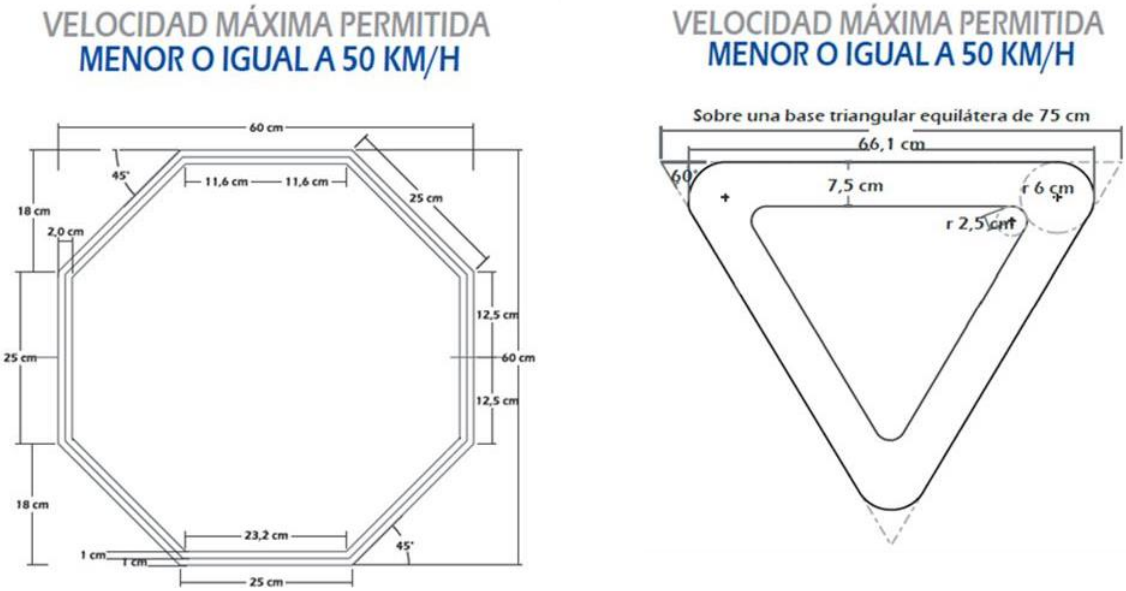
5.1.2.2 Mensaje

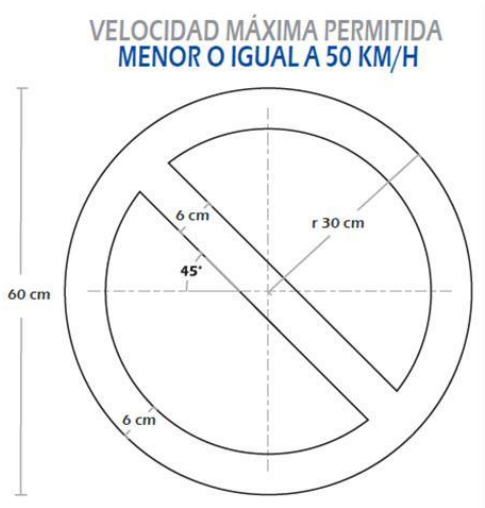
Además de comunicar a los usuarios sobre limitaciones, prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones a través de símbolos, puede ser necesario complementar el mensaje de la señal con una leyenda. Es el caso excepcional de prohibiciones o restricciones sólo para ciertos días o períodos.

5.1.2.3 Ubicación

Las señales reglamentarias deben ser colocadas en el lugar donde se requiera establecer la regulación, y si las condiciones del tránsito o de la vía lo hacen necesario, pueden ser repetidas al costado izquierdo, a fin de garantizar su observación y respeto. A continuación, se presenta dimensiones y forma de las señales recomendadas para este proyecto.

Ilustración 3. Tipos de geometría de las señales reglamentarias.





Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

5.1.3 SEÑALES PREVENTIVAS

Las señales preventivas tienen como propósito advertir a los usuarios de la vía la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal.

Estas señales ayudan a que los conductores tomen las precauciones del caso, ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia seguridad, la del resto de los vehículos y la de los peatones. Su empleo debe reducirse al mínimo posible, dado que el uso innecesario de ellas para prevenir peligros aparentes tiende a disminuir el respeto y obediencia a todas las señales.

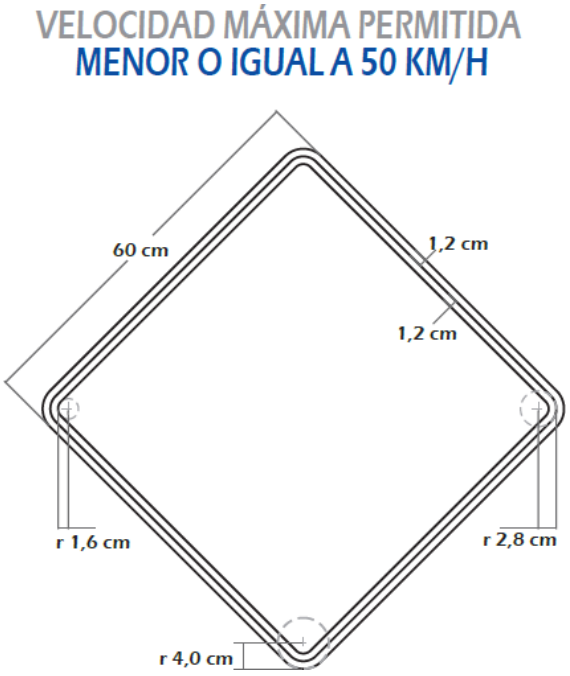
5.1.3.1 Forma

Se utiliza el cuadrado con diagonal vertical (rombo).

5.1.3.2 Colores

Los colores utilizados en estas señales son el amarillo para el fondo y el negro para orlas, símbolos, letras y/o números. Las excepciones a esta regla son:

Ilustración 4. Geometría de las señales preventivas.



Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

A continuación, se resumen las señales verticales propuestas en los sectores diseñados para los tramos objeto de los Estudios y Diseños.

5.1 SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

5.1.2 Según su forma

a) **Líneas longitudinales:** se emplean para delimitar carriles y calzadas, para indicar zonas con y sin prohibición de adelantar o de cambio de carril, zonas con prohibición de estacionar, y para delimitar carriles de uso exclusivo de determinados tipos de vehículos.

b) **Líneas transversales:** se emplean fundamentalmente en intersecciones para indicar el lugar antes del cual los vehículos deben detenerse y para demarcar senderos destinados al cruce de peatones o de bicicletas.

c) **Demarcaciones para cruces:** se emplean en las intersecciones de vías o cruces que requieren de una señalización vertical y/o semaforización que establezca la prioridad entre ellos; las señales verticales y/o semáforos, en el caso de vías pavimentadas, deben ser complementadas con demarcaciones que también definan los lugares de cruce.

d) Demarcación de líneas de estacionamiento.

e) Demarcación de paraderos.

f) Símbolos y leyendas: se emplean tanto para guiar y advertir al usuario de las vías como para regular la circulación de vehículos y peatones. Se incluyen en este tipo de demarcación las flechas, símbolos, triángulos CEDA EL PASO y leyendas tales como PARE y DESPACIO, SOLO BUS, entre otras.

5.1.3 Según su altura

a) Planas: Aquéllas de hasta 6 mm de altura.

5.1.4 DEMARCACIONES PLANAS

5.1.4.1 Dimensiones y apariencia de las demarcaciones planas

Las dimensiones de las demarcaciones planas se especifican en relación con la velocidad máxima de la vía en que se ubican. Éstas se detallan para cada caso en las siguientes secciones. Cuando se requiera mejorar la visibilidad de una demarcación o darle un énfasis especial, tales dimensiones pueden ser aumentadas, siempre que un estudio técnico lo justifique, y que leyendas y símbolos mantengan sus proporciones.

En términos generales, toda demarcación plana recién aplicada debe presentar bordes nítidos, alineados y sin deformaciones, de modo que sus dimensiones queden claramente definidas. En particular, cuando se aplique una demarcación plana sobre otra preexistente de las mismas dimensiones, esta última debe quedar cubierta. No obstante, las líneas podrán tener una posible variación en sus ejes de hasta un 10%.

5.1.4.2 Color de las demarcaciones planas

Las demarcaciones planas deben ser blancas, amarillas, azules o rojas.

5.1.4.3 Contraste

Para la adecuada visibilidad diurna de una demarcación plana se requiere que ésta se destaque de la superficie de la vía, por ello se define una relación de contraste mínima entre la demarcación y el pavimento. Con frecuencia el color original del pavimento tiende a cambiar con el tiempo, por el desgaste de la superficie y en el caso de pavimentos de asfalto, por el envejecimiento del ligante. De hecho, los pavimentos de mezcla asfáltica tienden con el tiempo a cambiar de color negro a gris.

La relación de contraste mínima Rc es 1,7 donde:

Rc = (ß demarcación- ß pavimento) / ß pavimento
ß = Factor de Luminancia

De no registrarse este valor mínimo, o cuando se requiera dar contraste de una demarcación plana en pavimentos hidráulicos o en pavimentos asfálticos envejecidos, deberá emplearse un fondo negro que sobresalga 5 cm alrededor de la marca.

5.1.4.4 Resistencia al Deslizamiento

Al igual que la capa de rodadura, la demarcación plana debe presentar una resistencia al deslizamiento suficiente para que los vehículos circulen sobre ella sin riesgo. Esta condición está directamente relacionada con su coeficiente de rozamiento, ya que la resistencia al deslizamiento es producto de ese coeficiente por la fuerza normal que ejerce el vehículo al pasar sobre la demarcación.

5.1.5 LÍNEAS LONGITUDINALES

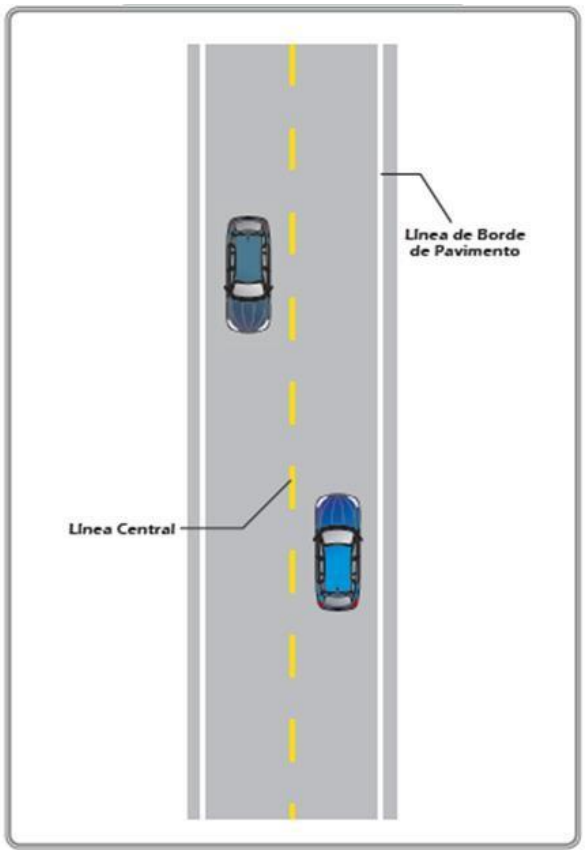
Las líneas longitudinales se emplean para delimitar carriles y calzadas; para indicar zonas con y sin prohibición de adelantar o cambiar de carril; zonas con prohibición de estacionar; y para delimitar carriles de uso exclusivo de determinados tipos de vehículos, por ejemplo, carriles exclusivos de bicicletas, motocicletas o buses.

5.1.5.1 Clasificación de las líneas longitudinales

Atendiendo al elemento de la vía que identifican, las líneas longitudinales se muestran en la ilustración 5 y se clasifican en:

a. Líneas “centrales” que separan flujos opuestos.
b. Líneas que separan carriles.
c. Líneas de borde de pavimento.

Ilustración 5. Líneas Longitudinales.



Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

5.1.6 CARACTERÍSTICAS DE LAS LÍNEAS LONGITUDINALES

5.1.6.1 Color

- **Blanco:**

El color blanco se usa para indicar a los conductores:
● La separación de flujos que van en la misma dirección.
● El costado derecho del pavimento en la dirección de flujo en vías de doble sentido de circulación.
● El costado derecho e izquierdo del pavimento en la dirección del flujo en vías en un mismo sentido de circulación.

- **Amarillo:**

El color amarillo se usa para indicar a los conductores:

● La separación entre flujos que van en sentido opuesto en vías de una sola calzada de dos sentidos.
● El costado izquierdo en la dirección de flujo de calzadas con un sentido de circulación en vías de dos o más calzadas con separador y rampas de enlaces.

- **Azul:**

El color azul se usa para demarcar las líneas de borde de pavimento en las aproximaciones y frente a hospitales, clínicas y centros de atención médica.

- **Rojo:**

El color rojo se usa para indicar a los conductores:
● El acceso a una rampa de emergencia.
● Carriles a los cuales no debe ingresarse desde la dirección en la cual son visibles.
● En sardineles para indicar una prohibición de estacionamiento.

5.1.6.2 Significado de la forma y ancho de las líneas longitudinales

● Una línea doble indica el máximo nivel de restricción o restricciones especiales.
● Una línea continua significa que ningún conductor con su vehículo debe atravesarla ni circular sobre ella, y cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, significa que no se debe circular por la izquierda de ella.
● Una línea segmentada indica que está permitido su traspaso.
● Una línea punteada advierte de una transición entre diferentes clases de líneas.
● Línea normal: 12 a 15 cm de ancho y en ciclovías de 10 cm.
● Línea ancha: tendrá un ancho por lo menos del doble de una línea normal.
● Línea doble: son dos líneas paralelas claramente separadas.
● Línea segmentada: es una línea normal separada por brechas.
● Línea punteada: son segmentos claramente más cortos que los de una línea segmentada, separados por brechas también más cortas que las de la línea segmentada.

5.1.7 PATRÓN DE LAS LÍNEAS LONGITUDINALES SEGMENTADAS

El patrón de una línea central segmentada puede variar entre 4 y 12 m. La relación entre el tramo demarcado y la brecha varía según la velocidad máxima permitida de la vía, como se muestra en la Tabla 2.

Tabla 1. Patrón - demarcación / brecha para líneas segmentadas

Velocidad máxima de la vía (km/h)	Patrón p(m)	Relación demarcación brecha	Largo demarcación (m)	Largo brecha (m)
Mayor a 60	12	3 a 5	4,5	7,5
Menor o igual a 60	8	3 a 5	3	5
Ciclovía	3	1 a 2	1	2

Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

Así, para una vía con velocidad máxima mayor a 60 km/h, se debe utilizar un patrón de 12 m y una relación 3 a 5, que se traduce en líneas de 4.5 m demarcados seguidos de 7.5 m sin demarcar. Para vías con velocidad máxima menor o igual a 60 km/h, se debe utilizar un patrón de 8 metros y una relación de 3 a 5, resulta en 3 m demarcados y 5 m de brecha. Esta última es la tradicional en las vías urbanas colombianas.

Cuando se refuerza una línea longitudinal segmentada, la demarcación elevada debe instalarse centrada en todas las brechas o brecha por medio.

Cuando en una ciclorruta se demarca el eje central, se debe utilizar una línea de 10 cm. de ancho, con un patrón de 3 m y una relación de 1 a 2, la cual resulta en una demarcación de 1 m seguido por una brecha de 2 metros.

5.1.8 LÍNEAS “CENTRALES” QUE SEPARAN FLUJOS OPUESTOS

Estas líneas se conocen como líneas centrales porque se encuentran entre dos flujos; sin embargo, no necesariamente están en el eje central de una calzada, por ejemplo, en el caso en el que el número de carriles no sea igual por sentido. Son de color amarillo cuando separan dos sentidos de tránsito y se utilizan en calzadas bidireccionales para indicar dónde se separan los flujos de circulación opuestos.

El ancho de estas demarcaciones varía según el tipo de línea y la velocidad máxima permitida en la vía, como se detalla más adelante para cada tipo de línea. Dada la importancia de estas líneas en la seguridad del tránsito, ellas deben encontrarse siempre presentes en toda vía bidireccional con ancho de calzada.

5.1.9 LÍNEAS TRANSVERSALES

Las líneas transversales se utilizan en cruces para indicar el lugar antes del cual los vehículos deben detenerse y para demarcar sendas destinadas al cruce de peatones o de bicicletas.

5.1.9.1 Clasificación

Atendiendo a la función que cumplen, las líneas transversales se clasifican en:

● Líneas de detención: indican el lugar ante el cual los vehículos que se aproximan a una intersección o a un paso para peatones o de ciclistas deben detenerse. En vías con velocidades máximas permitidas iguales o inferiores a 60 km/h el ancho mínimo debe ser de 20 cm; en vías con velocidades máximas permitidas superiores a 60 Km/h, dicho ancho mínimo es de 30 cm.
● Línea de seda el paso: indican el lugar ante el cual los vehículos que se aproximan a una intersección deben detenerse si en el flujo vehicular de la vía prioritaria, se aproxima un vehículo que impida cruzar la intersección o incorporarse a la vía prioritaria con seguridad.
● Líneas de cruce: éstas delimitan y señalan el sendero destinado al cruce de peatones o de ciclistas en la calzada.

5.1.10 DEMARCACIONES PARA CRUCES

Las intersecciones de vías, o cruces, a menos que presenten muy bajos volúmenes de flujos vehiculares, requieren de una señalización vertical o semaforización que establezca la prioridad entre ellos. En el caso de vías pavimentadas, las señales, deben ser complementadas con demarcaciones que también definan los lugares por los que debe realizarse el cruce de peatones. Combinados todos estos elementos, se reduce la posibilidad de confusión por parte de todos los usuarios y se incrementa la eficiencia de las intersecciones.
En esta sección se muestra cómo debe tratarse cada tipo de intersección o cruce y la relación e integración que debe existir entre las señales, semáforos y demarcaciones según la condición operativa de los distintos casos, a saber:

a. Cruce controlado por señal Pare SR-01.
b. Cruce controlado por señal Ceda el Paso SR-02.

5.1.10.1 Cruce controlado por señal PARE

Cuando una intersección es controlada por una condición “PARE”, la línea de detención debe demarcarse siempre que se instale la señal vertical SR-01 PARE, complementado con la palabra PARE siempre que sea posible, excepto cuando la capa de rodadura de la vía sea en tierra o afirmado. La línea de detención indica al conductor que enfrenta la señal PARE, el lugar más próximo a la intersección donde el vehículo debe detenerse.

Se debe extender a través de todos los carriles de aproximación que tengan el mismo sentido del tránsito, aproximadamente paralela al eje de la vía que se está intersectando, y alineada con el borde exterior de la berma de la vía principal o con el sardinel. Debe ubicarse donde el conductor tenga buena visibilidad sobre la vía prioritaria para poder reanudar la marcha con seguridad, y a una distancia mínima de 1,2 m de cualquier paso peatonal que exista en el lugar.

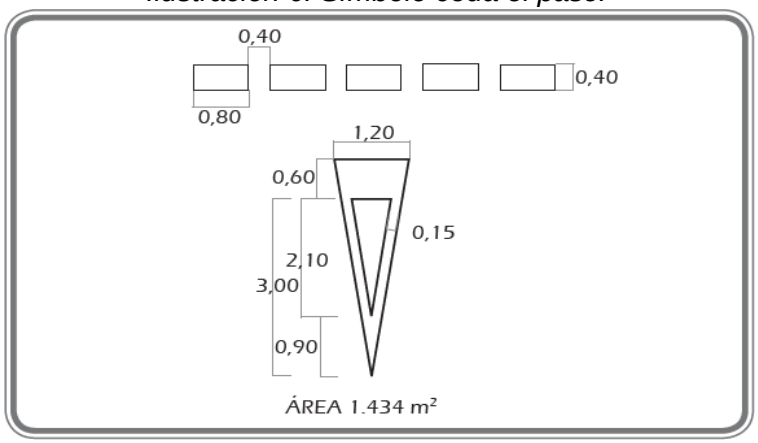
5.1.10.2 Cruce controlado por señal CEDA EL PASO

Cuando una intersección es controlada por una condición “CEDA EL PASO”, la línea y el símbolo CEDA EL PASO deben demarcarse siempre que se instale la señal vertical SR-02. CEDA EL PASO, excepto en superficies de rodadura en tierra o afirmado.

La línea segmentada indica al conductor que enfrenta la señal CEDA EL PASO, el lugar más próximo a la intersección donde el vehículo debe detenerse si en el flujo vehicular de la vía prioritaria no existe un espacio suficiente para entrar a la intersección con seguridad.

Esta línea se debe extender a través de todos los carriles de aproximación que tengan el mismo sentido del tránsito, aproximadamente paralela al eje de la vía que se está intersectando, y alineada con el borde exterior de la berma de la vía principal o con el sardinel. Debe ubicarse donde el conductor tenga buena visibilidad sobre la vía prioritaria y a una distancia mínima de 1,2 m de cualquier paso peatonal que exista en el lugar.

Ilustración 6. Símbolo ceda el paso.



Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

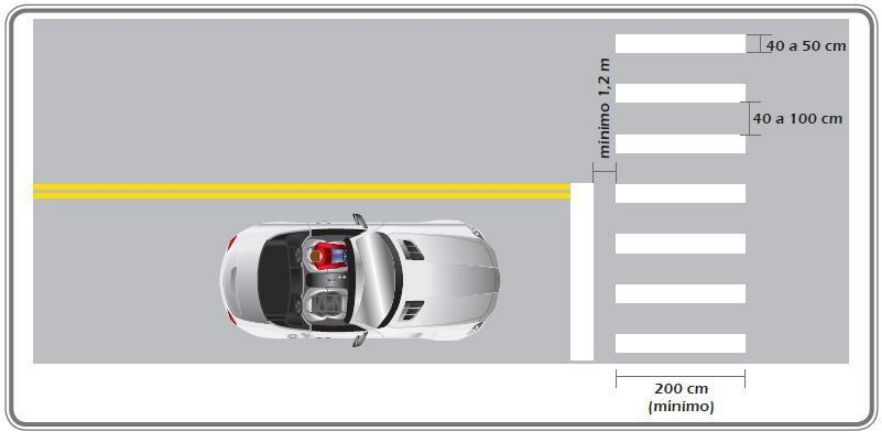
5.1.10.3 Cruce Cebra

Esta demarcación se debe aplicar en cualquier situación donde un estudio de ingeniería indica la necesidad de hacer más visible el cruce peatonal. En intersecciones controladas por semáforos peatonales no es necesario la demarcación con cebra, en estos casos se demarca con sendero. Estos cruces pueden estar ubicados en tramos de la vía a no menos de 30 m de la intersección.

Las demarcaciones de un cruce cebra consisten en una línea de detención por sentido y una sucesión de líneas paralelas de 40 a 50 cm de ancho, separadas entre sí 40 a 100 cm y colocadas en posición perpendicular al flujo peatonal en forma “cebreada”, con una longitud igual al ancho de las aceras entre las que se encuentren situadas, pero en ningún caso menor de 2,0 m.

Para flujos peatonales superiores a 500 peatones por hora, el ancho de dicho paso peatonal debe aumentar en 0,5 m por cada 250 peatones por hora, hasta alcanzar un máximo de 5 m. Para estos efectos, el flujo peatonal debe calcularse como el promedio de las 4 horas de mayor demanda peatonal.

Ilustración 7. Cruce Cebra.



Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

5.1.11 SÍMBOLOS Y LEYENDAS

Los símbolos y leyendas se emplean para indicar al conductor maniobras permitidas, regular la circulación y advertir sobre peligros. Se incluyen en este tipo de demarcación flechas, señales como CEDA EL PASO y PARE y leyendas como DESPACIO entre otras.

5.1.11.1 Clasificación

Atendiendo a su tipo, estas señales se clasifican en:

• Flechas.
• Leyendas.
• Otros símbolos.

5.1.11.2 Mensaje

Estas demarcaciones pueden indicar la dirección y sentido que los vehículos deben seguir para la circulación en un carril, advertir sobre riesgos y en algunos casos regular la circulación, por ejemplo, mediante la señal “Zona de Peatones” demarcada en la calzada.

5.1.11.3 Forma

Debido a que estas señales se ubican horizontalmente sobre el pavimento, y que por lo tanto el conductor del vehículo percibe primero la parte inferior del símbolo, tanto flechas como leyendas deben ser más alargadas en el sentido longitudinal que las señales verticales, para que el conductor las perciba proporcionadas.

5.1.11.4 Color

La demarcación de flechas y leyendas es blanca, pudiéndose utilizar colores distintos para otros símbolos, siempre y cuando dichos colores correspondan a los especificados, para cada caso.

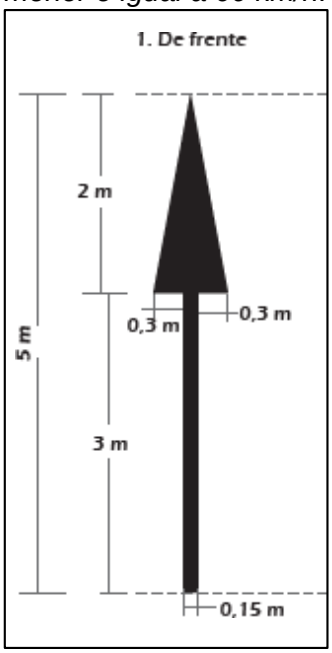
5.1.12 FLECHAS

Las flechas son marcas en el pavimento con forma de saeta que indican el sentido o los sentidos de circulación del tránsito permitidos en el carril o calzada donde estén ubicadas; se utilizan como señal de reglamentación para el conductor. Se deben emplear siempre que las maniobras permitidas no sean claras.

Las configuraciones y dimensiones de las flechas para aplicación en vías dependiendo de la velocidad máxima permitida. En intersecciones urbanas locales con al menos una vía arterial, rural o de jerarquía superior, se deben demarcar todas las flechas de giros permitidos sobre cada uno de los carriles de acceso.

El uso de flechas confirmativas de sentido en las salidas de la intersección queda limitado a sitios donde se demuestre su utilidad, como es el caso de salidas de glorietas, intersecciones con más de cuatro accesos y/o salidas. Las flechas se ubican normalmente a dos (2) metros de la línea de detención. En intersecciones urbanas locales se deben demarcar las flechas de giros permitidos en el caso de intersecciones semaforizadas o intersecciones en "T" de más de un carril de llegada por la vía que termina en el cruce.

Ilustración 8. Dimensiones para demarcación con flechas vías con velocidades de operación menor o igual a 60 km/h.



Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

5.1.13 LEYENDAS

Si bien se prefieren señales con mensajes simbólicos en lugar de escritos, ya que el uso de símbolos facilita su comprensión, existen mensajes que solo se pueden entregar a través de leyendas.

5.1.13.1 Pare

Esta leyenda se utiliza para reforzar la indicación al conductor que se enfrenta a la señal PARE, debe demarcarse siempre que sea posible cuando haya instalada una señal vertical SR-01 PARE.

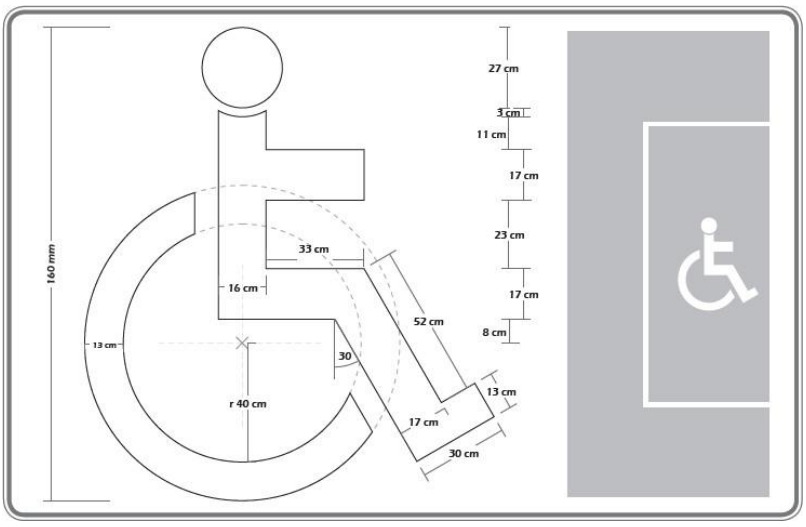
5.1.14 OTROS SÍMBOLOS

Estos corresponden a señales utilizadas para regular la circulación o advertir sobre riesgos en la vía. Dada su especificidad, para cada caso se detallan a continuación sus principales características:

5.1.14.1 Estacionamiento Exclusivo para Personas Con Discapacidad

Este símbolo indica que el lugar en que se encuentra puede ser utilizado como estacionamiento sólo por vehículos de personas con discapacidad. Su forma corresponde al símbolo que identifica a estas personas, el cual se demarcará en el centro del área destinada para el estacionamiento que será delimitada por un rectángulo de 3,6 m por 5,0 m con una línea blanca de 10 cm de ancho. Su color es blanco y sus dimensiones se detallan en la ilustración 10.

Ilustración 9. Demarcación de Estacionamiento para Personas con Discapacidad

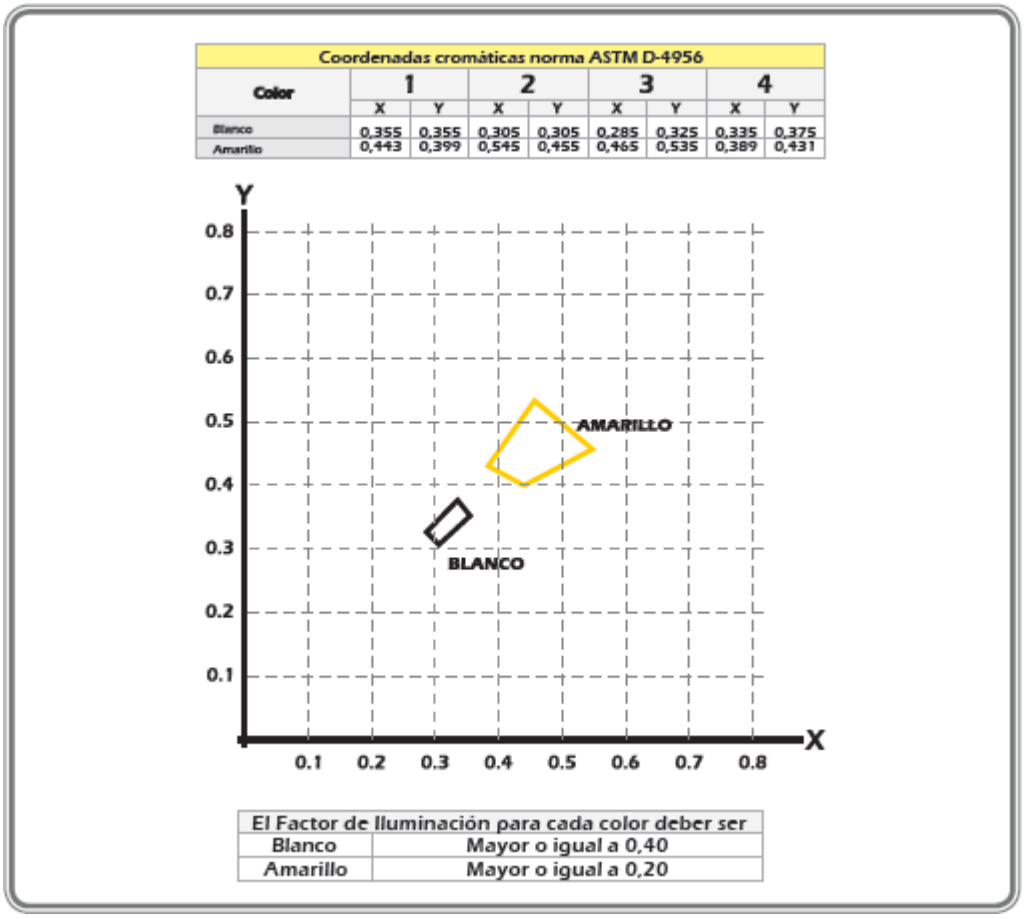


Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

5.1.15 COLORES DE LAS DEMARCACIONES

Las demarcaciones detalladas en este Manual se deben construir con los colores especificados para cada una de ellas, de acuerdo al color aceptado por los cuatro pares de coordenadas de cromaticidad en términos del Sistema Colorimétrico Estándar CIE 1931 y el factor de luminancia, valor asociado a la mayor o menor «claridad» o «luminosidad» de un color, según se establece en la norma ASTM D-4956, condición que deben mantener o de lo contrario deben ser repuestas.

Ilustración 10. Coordenadas de Color para Demarcaciones



Coordenadas cromáticas norma ASTM D-4956								
Color	1		2		3		4	
	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y
Blanco	0,355	0,355	0,305	0,305	0,285	0,325	0,335	0,375
Amarillo	0,443	0,399	0,545	0,455	0,465	0,535	0,389	0,431

El Factor de Iluminación para cada color deber ser	
Blanco	Mayor o igual a 0,40
Amarillo	Mayor o igual a 0,20

Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

5.1.16 DIMENSIONES DE LA DEMARCACIÓN DE LEYENDA

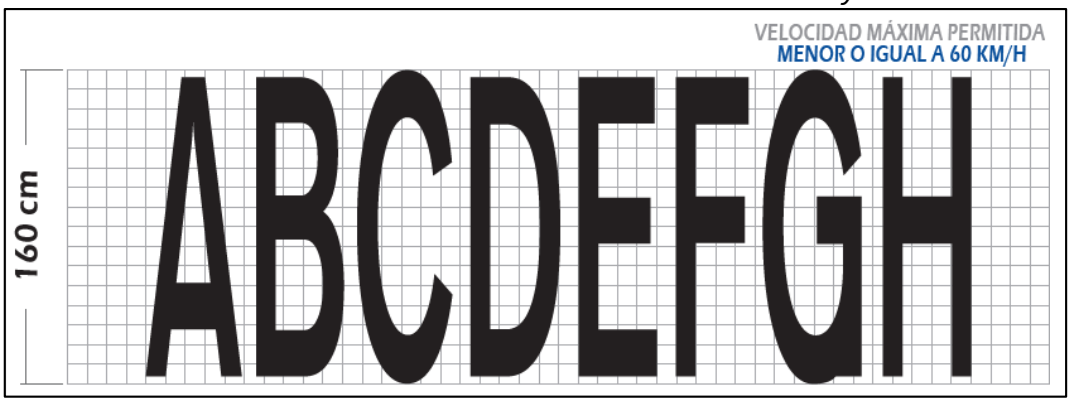
Toda señal de tránsito debe ser legible a una distancia tal que proporcione al conductor el tiempo suficiente para leer el mensaje, seleccionar la maniobra apropiada y realizar ésta en forma segura y oportuna. Esta distancia depende directamente del tipo de letra utilizado y de su tamaño.

Es por ello que para la demarcación de leyendas solo se debe utilizar la tipografía definida en esta sección. Dicha tipografía ha sido diseñada especialmente para demarcaciones; debe ir en mayúsculas, cualquiera sea su tamaño.

Las dimensiones de cada letra y número se detallan a continuación, el ancho especificado en cada caso incorpora el espaciamiento requerido “entre” las letras y números que forman una palabra.

Para asegurar la legibilidad del texto se debe dejar un espacio de al menos 30 cm entre palabras y entre éstas y las líneas de carriles.

Ilustración 11. Dimensiones de la Demarcación de Leyenda



Fuente: Manual de señalización vial 2015 – Invías.

6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA INSTALACIÓN DE SEÑALIZACIÓN VIAL

6.1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE SEÑALES VERTICALES

Esta sección tiene por objeto establecer las guías básicas a seguir durante el suministro, almacenamiento,
transporte e instalación de señales verticales de tránsito, conforme se establezca en los planos del proyecto o lo indique el Interventor.

El diseño de las señales verticales, los mensajes y los colores, deberán estar de acuerdo con lo estipulado en el presente Manual y las normas que lo complementen o sustituyan.

6.1.1 Materiales

El material reflectivo para las señales verticales, delineadores y demás dispositivos citados en el presente
Manual, deberán cumplir con las especificaciones contenidas en la Norma Técnica Colombiana NTC- 4739. Las entidades contratantes deberán exigir a los fabricantes de las señales las certificaciones de cumplimiento de dicha norma, la cual deberá ser expedida por el proveedor del material. Las señales verticales contenidas en este Manual deberán elaborarse en lámina reflectiva Tipo I o de características
superiores.

6.1.1.1 Material para tableros

Los tableros para todas las señales, delineadores y demás dispositivos mencionados en este Manual, deberán estar constituidos por lámina de aluminio, acero galvanizado o poliéster reforzado con fibra de vidrio modificada con acrílico y estabilizador ultravioleta.

En las señales informativas de destino (a excepción de la señal SI-05C), de información en ruta y elevadas, se utilizará únicamente la lámina de acero galvanizado. En la parte posterior de todos los tableros de las señales deberá imprimirse el logotipo de la entidad contratante, día, mes y año de instalación, el nombre de la empresa contratista y el número del contrato.

Se recomienda la utilización de los diferentes tipos de materiales, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

- En lámina de poliéster reforzado con fibra de vidrio o aluminio, para vías en zonas aledañas a áreas marinas o con problemas de oxidación.
- En lámina de poliéster reforzado con fibra de vidrio, galvanizada o aluminio, para vías cuya altura sobre el nivel del mar sea inferior a mil metros (1000 m).
- En lámina galvanizada o aluminio, para vías cuya altura sobre el nivel del mar sea superior o igual a mil metros (1000m).

a) Lámina de poliéster reforzado con fibra de vidrio:

Este material deberá cumplir los siguientes requisitos:

Espesor: Deberá ser de tres milímetros y cuatro décimas más o menos cuatro décimas de milímetro (3,4 mm ± 0,4 mm), el cual se verificará como el promedio de las medidas en cuatro sitios del borde de cada lámina con una separación entre ellos igual a la cuarta parte del perímetro de ésta. La lámina no deberá contener grietas visibles ni arrugas en las superficies, que puedan afectar su comportamiento y alterar las dimensiones. Por lo menos una de las caras de la lámina debe ser completamente lisa.

Color: El color deberá ser blanco uniforme.

Pandeo: Una lámina de setenta y cinco centímetros (75 cm) de lado se cuelga suspendida de sus cuatro (4) vértices. La deflexión máxima medida por el sitio de cruce de sus dos diagonales perpendicularmente al plano de la lámina no deberá ser mayor de doce milímetros (12 mm). Luego se coloca la lámina suspendida en las mismas condiciones en un horno a ochenta y dos grados Celsius (82 º C) durante cuarenta y ocho (48) horas. La máxima deflexión no deberá exceder de doce milímetros (12 mm). Todas las medidas se deberán tomar cuando la lámina se encuentre a temperatura ambiente.

Resistencia al impacto: Láminas cuadradas de setenta y cinco centímetros (75 cm) de lado, deberán resistir fuerzas de impacto que podrían agrietar otros plásticos o deformar metales. La lámina apoyada en sus extremos y a una altura de veinte centímetros (20

cm) del piso, deberá resistir el impacto de una esfera de acero de cuatro mil quinientos gramos (4.500 g) en caída libre desde una altura de tres y medio metros (3,5 m), sin resquebrajarse.

Estabilidad térmica: Las características de resistencia no deberán ser apreciablemente afectadas en un rango de temperaturas entre menos dieciocho y más cien grados Celsius (-18 o C y + 100 º C).

Resistencia al fuego: Los componentes de la lámina deberán contener aditivos que la hagan menos propensa a prender y propagar llamas.

Protección ante la intemperie: Las láminas deberán estar fabricadas con protección ante la intemperie por ambas caras. Deberán poseer una superficie uniforme químicamente pegada, recubrimiento gelatinoso (Gel-Coat) que no se pueda separar. Para comprobarlo, se sumergirá una muestra de diez centímetros (10 cm) por dos centímetros (2 cm) en una probeta que contenga cloruro de metileno, durante trece (13) minutos, después de lo cual se seca, no debiendo aparecer fibra de vidrio por ninguna de las dos caras.

Estabilización: Las láminas deberán estar fabricadas de tal manera, que no liberen constituyentes migrantes (solventes, monómeros, etc.) con el tiempo. No deberán contener residuos de agentes desmolde antes en la superficie del laminado, que pudieran interferir en la adherencia de la lámina reflectiva.

Tratamiento de la cara frontal: Previamente a la aplicación del material reflectivo la lámina deberá ser limpiada, desengrasada y secada de toda humedad.

b) Lámina de acero galvanizado:

Deberá cumplir con las siguientes especificaciones técnicas:

Material: Lámina de acero galvanizado calibre dieciséis (16), revestida por ambas caras con una capa de zinc, aplicada por inmersión en caliente o por electrólisis.

Material base: Lámina de acero laminado en frío.

Espesor: De un milímetro y cinco décimas de milímetro, con una tolerancia de más o menos quince centésimas de milímetro (1,5+0,15 mm). La medida se podrá efectuar en cualquier parte de la lámina, a una distancia no menor de diez milímetros (10 mm) del borde.

Resistencia al doblez: Una probeta cuadrada de cinco centímetros (5 cm) de lado, no sometida a tratamientos térmicos previos, no deberá presentar desprendimiento de zinc, cuando se dobla girando ciento ochenta grados (180 º), con una luz igual al espesor de la lámina.

Tratamiento de la cara frontal: Previamente a la aplicación del material reflectivo, la lámina galvanizada deberá ser limpiada, desengrasada y secada de toda humedad; además, estar libre de óxido blanco. El galvanizado deberá tener una superficie de terminado producida con abrasivo grado cien (100) o más fino.

Tratamiento cara posterior: Una vez cortada y pulida la lámina, se deberá limpiar y desengrasar, aplicándose seguidamente una pintura base (wash primer o epoxipoliamida), para finalmente colocar una capa de esmalte sintético blanco.

Las señales de destino (a excepción de la señal SI-05C) y de información en ruta se fabricarán en lámina galvanizada calibre veinte (20). Las señales elevadas, se elaborarán en lámina galvanizada calibre veintidós (22). A los tableros de estas señales se les realizarán dos (2) dobleces o pestañas de dos centímetros (2 cm) cada una, en sus cuatro bordes, con el objeto de darles mayor rigidez.

c) Lámina de Aluminio:

Deberá cumplir con las siguientes especificaciones:

Material: Lámina de Aluminio de aleaciones 6061-T6, 5052-H38 o extrusiones similares.

Espesor: Dos milímetros de espesor, medidos con una tolerancia de más o menos dos décimas de milímetro (2+0,2 mm). La medida se podrá efectuar en cualquier parte de la lámina, a una distancia no menor de diez milímetros (10 mm) del borde.

Tratamiento cara frontal: Previamente a la aplicación del material reflectivo, la lámina deberá ser limpiada, desengrasada y secada de toda humedad; además, estar libre de óxido blanco. El aluminio deberá tener una superficie de terminado producida con abrasivo grado cien (100) o más fino.

Tratamiento cara posterior: Una vez cortada y pulida la lámina, se deberá limpiar y desengrasar, aplicándose seguidamente una pintura base (wash primer o epoxipoliamida), para finalmente colocar una capa de esmalte sintético blanco.

6.1.1.2 Materiales para postes

Las estructuras de soporte o postes para señales verticales, deberán ser elaborados en perfil en ángulo de
hierro de dos pulgadas (2") por dos pulgadas (2") por un cuarto de pulgada (1/4"), con límite de fluencia mínimo de veinticinco kilogramos por milímetro cuadrado (25 kg/mm²) en todos los tipos de señales, el cual será de primera clase, no permitiéndose hormigueo en ninguna parte de su longitud. No se aceptarán añadiduras ni traslapos en postes y brazos.

Se deberá garantizar la rigidez de las láminas de los tableros correspondientes a las señales preventivas (SP), reglamentarias (SR), informativas de identificación, de información general, de servicios y turísticas (SI) y los delineadores, fijándolas a la cruceta formada entre el poste y sus brazos, los cuales deberán formar un perfecto plano de apoyo que en todo momento estará en contacto con la lámina.

La soldadura del brazo deberá ser con piquete o suplemento. En señales dobles, la rigidez se deberá garantizar con dos (2) crucetas del mismo tipo citado anteriormente, debidamente soldadas. Podrán yuxtaponerse los tableros de las señales verticales de tránsito preventivas (SP), reglamentarias (SR) o informativas de identificación, de información general, de servicios y turísticas (SI), en los postes de concreto hidráulico u hormigón, acero o madera de las redes de energía o teléfonos, siempre y cuando la entidad que instaló el dispositivo autorice su adosamiento.

Para tal efecto, se utilizará una banda de acero inoxidable de media pulgada (1/2") de ancho y tres centésimas de pulgada (0,03") de espesor, asegurada con una hebilla de acero inoxidable. Para el sostén, apoyo o soporte del tablero de la señal se utilizará una ménsula en acero inoxidable de una y media pulgada (1½") de ancho y setenta y cinco milésimas de pulgada (0,075") de espesor, la cual deberá tener aletas que sobresalgan, como mínimo, veinte centímetros (20 cm) a cada lado del eje del poste para rigidizar el tablero en el sentido perpendicular al eje vertical de la señal. Siempre se deberán utilizar dos bandas, con sus correspondientes accesorios, una en la parte superior del tablero y otra en su parte inferior.

6.1.1.3 Materiales para los brazos de los postes

En todos los casos, las crucetas deberán ser en ángulo de hierro de dos pulgadas (2") por dos pulgadas (2") por un octavo de pulgada (1/8"), con límite de fluencia mínimo de veinticinco kilogramos por milímetro 2 cuadrado (25 kg/mm).

6.1.1.4 Materiales para Anclaje de los postes

Los postes deberán diseñarse con un anclaje en la parte inferior, soldado en forma de T, con ángulo de hierro de dos pulgadas (2") por dos pulgadas (2") por un octavo de pulgada (1/8"), con un límite de fluencia 2 mínimo de veinticinco kilogramos por milímetro cuadrado (25 kg/mm).

6.1.1.5 Recubrimiento de los postes

Los postes, crucetas y anclajes deberán ser recubiertos con pintura anticorrosiva y esmalte blanco.

6.1.1.6 Soldadura

La soldadura utilizada deberá tener una resistencia mayor al veinticinco por ciento (25%) de la resistencia
del acero.

6.1.1.7 Anclaje de las señales al terreno

Las señales se instalarán en el piso en un anclaje de concreto simple cuya resistencia a compresión a 2 veintiocho (28) días sea, como mínimo, ciento cuarenta kilogramos por centímetro cuadrado (140 kg/cm). Dentro del anclaje se acepta la inclusión de dos (2) capas de cantos de diez centímetros (10 cm) de tamaño
máximo, una superior y otra inferior, con el fin de dar rigidez a la señal instalada, mientras fragua el concreto.

6.2 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

6.1.2 Descripción de los trabajos

Esta sección tiene por objeto establecer las guías básicas por seguir en el suministro, almacenamiento, transporte y aplicación de pintura de tráfico o resina termoplástica de aplicación en caliente, reflectorizada con microesferas de vidrio para líneas y marcas viales sobre un pavimento, de acuerdo con las dimensiones
y colores que indiquen los planos del proyecto o establezca el Interventor.

6.1.3 Materiales

Se utilizarán resinas termoplásticas o materiales prefabricados de larga duración o

plásticos de dos componentes de aplicación en frío, en la demarcación de carreteras con superficie de calzada en buen estado y tránsito promedio diario superior a cinco mil vehículos (5000 veh). Igualmente se deberá utilizar estos materiales en las líneas centrales, en carreteras de tipo montañoso en buen estado, con tránsito promedio diario superior a dos mil quinientos vehículos (2500 veh).

Las demás demarcaciones se harán con pinturas de aplicación en frío. En calles o vías urbanas, la entidad encargada de la construcción o del mantenimiento podrá aplicar cualquiera de los materiales especificados.

6.1.3.1 Pintura de aplicación en frío

Las pinturas de aplicación en frío deberán cumplir con las especificaciones contenidas en la norma técnica
colombiana NTC 1360-1. Las entidades contratantes deberán exigir a los contratistas la certificación de cumplimiento de dicha norma, expedida por el proveedor de la pintura.

Para la aplicación de la pintura se deberá dar cumplimiento a los requisitos de diseño y aplicación
especificados en la norma técnica colombiana NTC 4744.

6.1.3.2 Resina termoplástica

a) **Color:** Blanco o amarillo, definidos por las coordenadas cromáticas del Sistema Colorimétrico Estándar CIE 1931.

Tabla 2. Coordenadas cromáticas de color para resina termoplástica

	COORDENADAS CROMÁTICAS									
	1		2		3		4		Factor de luminancia	
	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	Demarcación	Laboratorio
Blanca	0.355	0.355	0.305	0.305	0.285	0.325	0.335	0.375	> 0.30	> 84
Amarillo	0.494	0.427	0.545	0.455	0.465	0.535	0.427	0.483	> 0.20	> 40

Fuente: Especificaciones Técnicas Capitulo 8.

b) **Composición:** De acuerdo con lo establecido en la tabla 6.

Tabla 3. Composición de resinas termoplásticas blanca y amarilla

	Blanco	Amarillo
Aglutinante	18% mínimo	18% mínimo
Dióxido de titanio	10% mínimo	0
Microesferas de premezclado	25% mínimo	25% mínimo
Pigmento amarillo	0	4% mínimo

Fuente: Especificaciones Técnicas Capitulo 8.

c) **Densidad relativa:** La densidad relativa del material después de su fusión, será de dos, más o menos dos décimas de kilogramo por litro (2.0 + 0.2 kg/l). La determinación se hará de acuerdo con la norma MELC 12.132 o ASTM D 70-76.

d) **Punto de reblandecimiento:** El punto de reblandecimiento determinado por el método de anillo y bola, según la norma UNE 135.222 o ASTM D 36 o BS 2000-58 o ASTM E-28, no será inferior a ciento cinco grados Celsius (105 ºC).

e) **Resistencia al flujo:** La disminución en la altura del cono de material termoplástico, después de haber sido sometido a sesenta, más o menos dos grados Celsius (60+ 2 ºC) durante 24 horas, no será mayor del dos por ciento (2%), según norma UNE 135-223 o MELC 12.131.

f) **Temperatura de inflamación:** El material termoplástico se funde en un baño de aceite a ciento ochenta grados Celsius (180 ºC), homogeneizándolo mediante agitación durante al menos dos (2) horas. Una vez lograda la perfecta homogeneidad y fluidez de la muestra, se vierte en el vaso abierto de Cleveland de manera que la parte inferior de su menisco quede a un (1) centímetro de la marca de llenado, con el fin de prevenir desbordamientos del material durante el posterior calentamiento en la realización del ensayo. Si se añade un exceso de muestra se puede eliminar con una espátula o cucharilla en caliente. Realizado el ensayo en el vaso abierto de Cleveland, según la norma MELC 12.133 o UNE 104-281 o ASTM D 92-78, la temperatura de inflamación no será inferior a doscientos cincuenta grados Celsius (250 ºC).

g) **Factor de luminancia:** Empleando un observador patrón 2º, geometría de medida 45/O y una fuente de luz de distribución espectral como la dada por el iluminante D65, el valor del factor de luminancia (B). será al menos de ochenta centésimas (0.80) para el color blanco y cuarenta centésimas (0.40) para el color amarillo (Norma UNE 48-073/2 o ISO 7724/2 o ASTM E97).

h) **Estabilidad al calor:** El valor del factor de luminancia después de mantener el material a doscientos más o menos dos grados Celsius (200 +2 ºC) durante seis (6) horas con agitación continua, no variará en más de 3 centésimas (0,03). (Norma BS 3262-1).

i) **Envejecimiento artificial acelerado:** Se preparan dos probetas aplicando una película de material mediante un extendedor adecuado, a un rendimiento aproximado de dos mil seiscientos gramos por metro cuadrado (2.600 g/m²), sobre un recipiente de aluminio de ciento cincuenta milímetros (150 mm) por setenta y cinco milímetros (75 mm), por seiscientos veinticinco milímetros (625 mm), previamente desengrasada con disolvente, se dejan secar durante siete (7) días, en posición horizontal a veintitrés más o menos cinco grados Celsius (23 + 5 ºC) y cincuenta más o menos cinco por ciento (50 + 5%) de humedad relativa, protegidas de la radiación solar y del polvo, midiéndose inmediatamente antes de comenzar este ensayo, su color y factor de luminancia sobre la superficie exterior de la película. (Norma ASTM G-53). Realizado el ensayo durante ciento sesenta y ocho (168) horas, en ciclos de ocho (8) horas de radiación UV de longitud de onda comprendida entre doscientos ochenta (280) nm y trescientos diez y seis (316) nm A sesenta más o menos tres grados Celsius (60 + 3 ºC) y cuatro (4)horas de condensación a cincuenta más o menos dos grados Celsius (50 + 2 ºC), no se deberá producir un aumento o disminución en el factor de luminancia superior a cinco centésimas respecto al valor original. Por otra parte, el material aplicado después del ensayo y observado dos (2) horas después de su aplicación, no presentará defecto superficial alguno. (Norma UNE 48-251 o ASTM D 4587).

j) **Resistencia a la abrasión:** Aplicado el material con un rendimiento tal que permita obtener un espesor de un milímetro (1 mm) y ensayada la muestra con un abrasímetro Taber con ruedas calibradas tipo H-22, con un peso de quinientos gramos (500 g) y en húmedo, no se deberá producir una pérdida de masa mayor de doscientos cincuenta miligramos (250 mg) al cabo de cien (100) revoluciones.

k) **Retrorreflexión de las demarcaciones planas:** Las demarcaciones deben ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática, por ello se elaboran con materiales apropiados, incluyendo retrorreflectivos como microesferas de vidrio, lentes prismáticos, o similar y se someten a procedimientos que aseguran su retrorreflexión. Esta propiedad permite que sean más visibles en la noche al ser iluminadas por las luces de los vehículos, ya que una parte significativa de la luz que reflejan retorna hacia la fuente luminosa.

Las demarcaciones planas deben cumplir los valores mínimos de retrorreflexión inicial y en el tiempo, según lo determinado en la NTC 4744-3 o su actualización adoptada por el Ministerio de Transporte. Se exceptúan del requisito anterior las líneas que delimitan estacionamiento (ver sección 3.17), y las líneas de eje central y de borde en ciclovías. Para los pictogramas y textos se pueden permitir valores de retrorreflexión inferiores a los aquí establecidos.

6.1.3.3 Microesfera de vidrio

a) Características:

Naturaleza: La microesfera de vidrio deberá ser de tal naturaleza, que permita su incorporación a la pintura inmediatamente después de aplicada, de modo que su superficie se pueda adherir firmemente a la película de pintura y su retrorreflexión sea satisfactoria para las líneas y demás marcas viales.

Microesferas defectuosas: Las microesferas deberán ser transparentes e incoloras, libres de defectos y de material extraño, no deberán tener ninguna lechosidad, ni contener nubes, ni burbujas de aire que puedan afectar su funcionamiento. Un máximo de tres por ciento (3%) podrán estar rayadas, quebradas o con partículas de vidrio angulares, en una muestra de diez gramos (10 g) al ser extendida formando una capa delgada sobre un papel bond blanco y tomando tres (3) muestras de cien (100) microesferas al azar, examinadas con un microscopio con aumento 20X provisto de un analizador de luz polarizada. El porcentaje de microesferas defectuosas se calculará a partir del promedio de los resultados de tres (3) ensayos.

La cantidad máxima de microesferas de vidrio defectuosas (ovoides, deformadas, con bolsas gaseosas, con germinados) deberá ser del veinticinco por ciento (25%). La determinación se hará de acuerdo con la norma UNE 135-282-94.

Composición: Las microesferas de vidrio deberán contener un mínimo de sesenta y cinco por ciento (65%) de sílice y estar libres de plomo, excepto como impureza no superior a tres por ciento (3%), en masa, de la cantidad total.

Indice de refracción: El índice de refracción de las microesferas de vidrio se determina usando el método de inmersión en líquido con una fuente de luz blanca, a una temperatura de veinticinco grados Celsius (25º C). Las microesferas deberán tener un índice de refracción mínimo de uno y medio (1.50). La medición se hará de acuerdo con la norma MELC 12.31.

Densidad: La densidad estará en el rango entre dos gramos con tres décimas y dos gramos con seis décimas por centímetro cúbico (2.3 a 2.6 g/cm³).

Granulometría: La granulometría de las microesferas de vidrio deberá estar dentro de los siguientes límites:

Tabla 4. Límites de granulometría de esferas de premezclado o tipo premix, para resina termoplástica

TAMIZ		Porcentaje que pasa
Normal	Alterno	
1180 µm	No. 16	97 - 100
850 µm	No. 20	90 - 100
450 µm	No. 40	0 - 20

Fuente: Especificaciones Técnicas Capitulo 8.

Tabla 5. Límites de granulometría de esferas de postmezclado o tipo drop-on, para resina termoplástica.

TAMIZ		Porcentaje que pasa	
Normal	Alterno	Tipo A	Tipo B
1180 µm	No. 16	100	---
850 µm	No. 20	75 - 95	100
600 µm	No. 30	65 - 95	75 - 95
425 µm	No. 40	---	30 - 60
300 µm	No. 50	15 - 35	10 - 25
180 µm	No. 80	---	0 - 5
150 µm	No. 100	0 - 5	---

Fuente: Especificaciones Técnicas Capitulo 8.

Si los documentos del proyecto lo consideran o si el aplicador propone una granulometría particular para obtener los valores de reflectividad exigidos, se puede emplear una granulometría diferente.

Resistencia a la fractura: La microesfera de vidrio deberá presentar una resistencia mínima a la fractura

así:

- Para las microesferas de vidrio retenidas en el tamiz de 600 µm (No.30): ciento setenta y ocho Newton (178 N).
- Para las microesferas que pasen el tamiz de 600 µm (No.30) y queden retenidas en el tamiz de 425 µm (No.40): ciento treinta y tres Newton y cinco décimas (133,5 N).

Resistencia a la humedad: Las microesferas deberán fluir libremente al ser ensayadas con el siguiente
procedimiento:

En una probeta de cincuenta centímetros cúbicos (50 cm^3) se colocan cien gramos (100 g) de microesferas
y luego se vierte cuidadosamente agua destilada hasta cubrirlas con una lámina de dos y medio centímetros (2,50 cm), dejando reposar el sistema durante cinco (5) minutos. Luego, se vierten las microesferas en un embudo de cristal de doce centímetros y siete décimas (12,7 cm) de diámetro, con un cañón de diez centímetros (10 cm) de longitud, orificios de entrada y salida de once centímetros y una décima (11,1 cm) de diámetro. Puede ser necesario golpear levemente el embudo para iniciar el flujo de las microesferas.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Después de elaborado el documento se pone a disposición del público información puntual y clara frente al proceso de implementación de señalización, para la ejecución adecuada y simplificada por parte de ingenieros, técnicos o personal a cargo de los procedimientos dentro de un proyecto de señalización vial.

- Se logró definir e identificar cada uno de los procesos de implementación vial, desglosar cada uno de sus aspectos, como lo fue la identificación de cada una de las señales (tipo, uso, prioridad) y consolidarlas dentro de un diseño.

- Se decidió presentar las especificaciones técnicas referente a la fabricación de señalización vertical, como un valor agregado al documento presentado, teniendo en cuenta que la fabricación de los dispositivos no hace parte del desarrollo del proyecto, pero si es fundamental contar con las especificaciones normativas y así cumplir con las mismas en el momento de adelantar proceso de implementación o instalación y la verificación de calidad.

- En el diseño de señalización se elaboraron planos donde muestra las posiciones y tipo de cada señal empleada a continuación se presenta un cuadro resumen de las señales vertical y la señalización horizontal.

ING. FRANCISCO JOSE RESTREPO ALBARELLO
ESP. DISEÑO Y CONSTRUCCION DE VIAS Y AEROPISTAS.
DIRECTOR DE PROYECTO

CARTA DE RESPONSABILIDAD

Ibagué, 2023

Señores

GOBERNACION DEL TOLIMA

Tolima

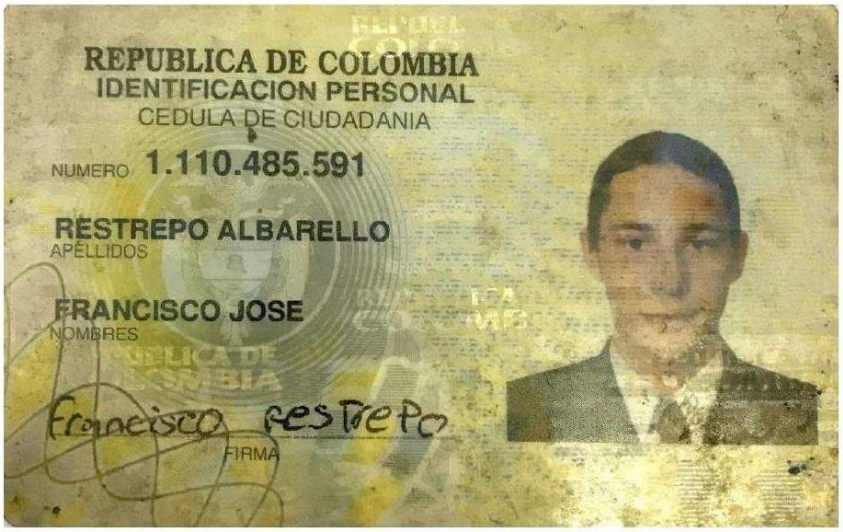
Referencia "**CONSULTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA LA REALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA PAVIMENTACIÓN DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE HONDA-DEPARTAMENTO DEL TOLIMA**"

Yo FRANCISCO JOSÉ RESTREPO ALBARELLO, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.110.485.591 de Ibagué, Ingeniero civil, especialista en Diseño y construcción de Vías y Aeropistas con Matrícula Profesional MAT:70202-222409 LTM certifico que he realizado la señalización y seguridad del proyecto. Así entonces se garantiza que no existe inconveniente alguno con los trabajos realizados respecto al tema de la geometría de la vía y que se exonera a la gobernación del Tolima de cualquier inconveniente que se pueda presentar con respecto a los diseños realizados.

Atentamente,



ING.FRANCISCO JOSE RESTREPO ALBARELLO
Ingeniero Civil
Especialista en Diseño y Construcción de Vías y Aeropistas
MAT:70202-222409 LTM


REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA
NUMERO 1.110.485.591
RESTREPO ALBARELLO
APELLIDOS
FRANCISCO JOSE
NOMBRES
Francisco Restrepo
FIRMA


FECHA DE NACIMIENTO 19-JUN-1989
IBAGUE
(TOLIMA)
LUGAR DE NACIMIENTO
1.85
ESTATURA
O+
G.S. RH
M
SEXO
26-JUN-2007 IBAGUE
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION
REGISTRADOR NACIONAL
JUAN CARLOS GALINDO VACHA
INDICE DERECHO
P-2900100-63162031-M-1110485591-20070901
05230 07243N 02 234331230


REPUBLICA DE COLOMBIA
CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERIA
COPNIA

MATRICULA PROFESIONAL No.
70202222409TLM
INGENIERO CIVIL

DE FECHA 13/02/2012
FRANCISCO JOSE
RESTREPO ALBARELLO
C.C. 1110485591
UNIVERSIDAD DE IBAGUE

PRESIDENTE DEL CONSEJO

REPÚBLICA DE COLOMBIA
COPNIA
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería

Certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios
CVAD-2022-1698281

CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍA
COPNIA

EL DIRECTOR GENERAL ENCARGADO

CERTIFICA:

1. Que FRANCISCO JOSE RESTREPO ALBARELLO, identificado(a) con CEDULA DE CIUDADANIA 1110485591, se encuentra inscrito(a) en el Registro Profesional Nacional que lleva esta entidad, en la profesión de INGENIERIA CIVIL con MATRICULA PROFESIONAL 70202-222409 desde el 13 de Febrero de 2012, otorgado(a) mediante Resolución Nacional 197.

2. Que el(la) MATRICULA PROFESIONAL es la autorización que expide el Estado para que el titular ejerza su profesión en todo el territorio de la República de Colombia, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 842 de 2003.

3. Que el(la) referido(a) MATRICULA PROFESIONAL se encuentra **VIGENTE**

4. Que el profesional no tiene antecedentes disciplinarios ético-profesionales.

5. Que la presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los veinticuatro (24) días del mes de Noviembre del año dos mil veintidos (2022).

Angela Patricia Alvarez Ledesma

Firmal del titular (*)

(*)Con el fin de verificar que el titular autoriza su participación en procesos estatales de selección de contratistas. La falta de firma del titular no invalida el Certificado
El presente es un documento público expedido electrónicamente con firma digital que garantiza su plena validez jurídica y probatoria según lo establecido en la Ley 527 de 1999. Para verificar la firma digital, consulte las propiedades del documento original en formato .pdf.
Para verificar la integridad e inalterabilidad del presente documento consulte en el sitio web https://tramites.copnia.gov.co/Copnia_Microsite/CertificateOfGoodStanding/CertificateOfGoodStandingStart indicado el número del certificado que se encuentra en la esquina superior derecha de este documento.

CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍA – COPNIA
Calle 78 Nº 9 - 57 - Teléfono: 322 0191 - Bogotá D.C.
e-mail: contactenos@copnia.gov.co
www.copnia.gov.co



LA ESCUELA DE INGENIEROS MILITARES

Registro SNIES 9107

EN ATENCIÓN A QUE

Francisco José Restrepo Albarello

C.C. No. 1.110.485.599 de Ibagué

HA CURSADO TODOS LOS ESTUDIOS Y CUMPLIDO LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS POR LA INSTITUCIÓN
Y LAS DISPOSICIONES LEGALES, LE OTORGA EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y
POR LA AUTORIZACIÓN DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL EL TÍTULO DE:

Especialista en Diseño y Construcción de Vías y Aeropistas

EN FE DE LO CUAL FIRMAMOS Y SELLAMOS ESTE DIPLOMA

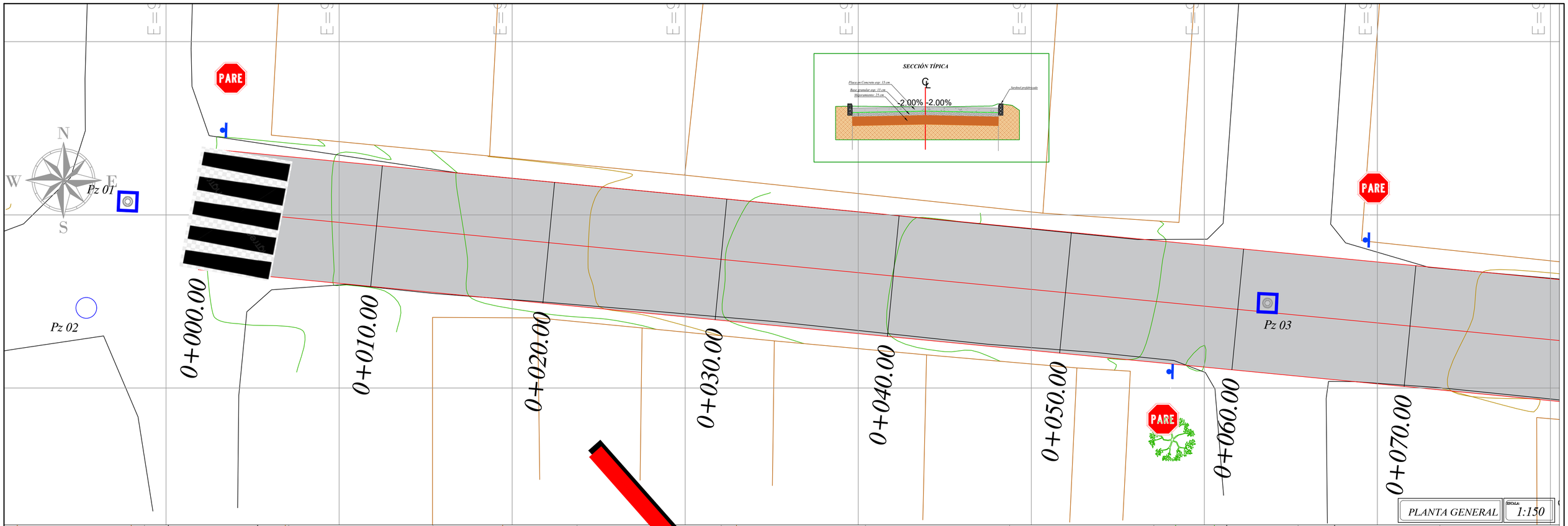
EN BOGOTA, D.C., A LOS 19 DEL MES DE Diciembre DE 2013

Cnel. Rafael González Mora
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE INGENIEROS MILITARES

Cnel. Ramiro Ramírez Mora
JEFE DE ESTUDIOS

Cnel. Juan Carlos Ortiz Cardenas
SECRETARIO GENERAL

Libro No. 0329
Folio No. 5



GOBERNACIÓN DEL TOLIMA

el Tolima nos une

CONSORCIO GI INGENIERIAS
901596589-1

CONSULTORÍA:

CONTRATO DE CONSULTORIA N° 2152
DEL 27 DE MAYO DE 2022
CONSORCIO GI INGENERIAS
901596589-1

OBJETO:

"CONSULTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA LA REALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA PAVIMENTACIÓN DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE HONDA-DEPARTAMENTO DEL TOLIMA".

REPRESENTANTE LEGAL:
MANUEL IGNACIO ZARATE-ROJAS

DISEÑADOR:
ING. FRANCISCO JOSE RESTREPO
70202222409 TLM

DIRECTOR DE CONSULTORIA:
ING. FRANCISCO JOSE RESTREPO
70202222409 TLM

MODIFICACIONES Y REVISIONES

FECHA	MODIFICACIÓN	NOMBRE ING. RESPONSABLE

TRAMO: OBRERO CALLE 30

CONTIENE: PLANTA - PERFIL

ESCALA PLANTA: INDICADA

FECHA:

ARCHIVO:

PLANO : PLANO 01 DE 03

REV.