"REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL E INFRAESTRUCTURA ASOCIADA"



INFORME GESTIÓN DE CALIDAD

PERÍODO AGOSTO 2025

Elaborado por:	Andy Anaya Nieto-Daniel Acuña Gómez	Septiembre 18 de 2025
Revisado por:	Natalia Calderón Vásquez	Septiembre 19 de 2025

Tabla de contenido

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO 4
2. OBJETIVO 4
3. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO 5
4. MARCO NORMATIVO Y LEGAL 8
5. PLAN DE MANEJO DE TRANSITO 8
6. ACTIVIDADES EJECUTADAS DURANTE EL PERIODO 21 DE JULIO DE 2025 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 2025 9
7. SEGUIMIENTO AL PLAN DE INVERSIÓN 21
   7.1 INVERSIÓN GENERAL 21
8. SEGUIMIENTO AL CRONOGRAMA DE OBRA 1
9. NOVEDADES Y OBSERVACIONES 2
10. CONCLUSIONES 14

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Seguimiento a la inversión 21
Tabla 2. Seguimiento al cronograma 1
Tabla 3. Cantidades de obra de materiales utilizados en la reparación 3

LISTA DE GRÁFICAS

Ilustración 1. Localización del Proyecto 5
Ilustración 2. Frentes de Obra 4 11
Ilustración 3. Frentes de Obra 5 12
Ilustración 4. Realización de resaltos 19
Ilustración 5. Demolición de carpeta asfáltica 20
Ilustración 6. Señalización acrílica 20
Ilustración 7. Socavón Av. Las Palmas 2
Ilustración 8. Lleno con RAP 4
Ilustración 9. Lleno con piedra rajón 5
Ilustración 10 Socavación adyacente 6
Ilustración 11. Instalación de capa de fresado antes de instalar geotextil 7
Ilustración 12. Instalación de geotextil. 8
Ilustración 13. Continuación de lleno de estructura con RAP. 8
Ilustración 14. Instalación de base granular, corte, perfilación y demolición de 9
Ilustración 15. Finalización trabajo con instalación de mezcla asfáltica 10
Ilustración 16. Socavón en Castilla 11
Ilustración 17. Hundimiento de vehículo por socavón 12

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El proyecto de Construcción, rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de la malla vial e infraestructura asociada es un proyecto estratégico de la Secretaría de Infraestructura Física, que busca preservar y mantener las condiciones de uso de los corredores viales del Distrito de Medellín, con el propósito de recuperar y prolongar su vida útil y garantizar las condiciones de seguridad y comodidad en el tránsito vehicular.

Este proyecto contempla como una de las actividades principales el suministro, transporte y aplicación de mezcla asfáltica para el tratamiento y atención de baches y fallos en toda la malla vial del distrito cuya intervención es necesaria para preservar y mantener las condiciones de uso de los corredores viales, estas intervenciones van desde la simple corrección de defectos superficiales en la capa de rodadura de las vías, hasta la colocación de nuevas carpetas o el reemplazo de las existentes con mezclas asfálticas y corresponde a actividades de conservación mediante mantenimiento, teniendo como insumo para la priorización de las actividades las necesidades registradas en SIRO, provenientes de los reportes de los ciudadanos mediante la aplicación ReportesMed y vía .derecho de petición, previa validación y registro de la necesidad en visita técnica al lugar por personal adscrito a la Secretaría de Infraestructura Física.

2. OBJETIVO

El objetivo principal del contrato consiste en llevar a cabo la planeación y ejecución integral de todas las obras requeridas para **“REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL E INFRAESTRUCTURA ASOCIADA.”** en las distintas comunas de Medellín. Estas intervenciones tienen como propósito **controlar, mitigar y subsanar el deterioro** que actualmente presentan las vías, garantizando así condiciones óptimas de transpirabilidad, seguridad vial y accesibilidad para los ciudadanos, además de prolongar la vida útil de la infraestructura urbana mediante intervenciones correctivas y preventivas, conforme a los lineamientos técnicos establecidos por la entidad contratante.

3. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

La **Zona de Intervención** se encuentra distribuida a lo largo de todo el **Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín**, abarcando **diferentes puntos en zonas urbanas y rurales** que requieren atención conforme al objeto y alcance del contrato. priorizando aquellas que, debido a sus condiciones de uso intensivo, presentan **baches y fallos estructurales**. Estas intervenciones permitirán **recuperar la funcionalidad y seguridad de la infraestructura vial**, mejorando la movilidad urbana. estado actual de la red vial.

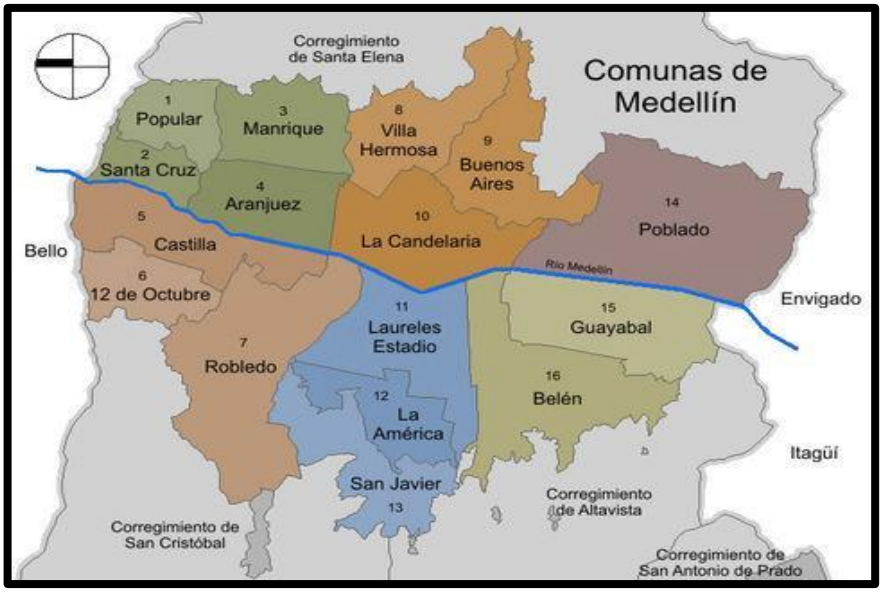


Ilustración 1. Localización del Proyecto

Los ejes viales metropolitanos:

- Vía Regional
- Vía Distribuidora
- Autopista Norte
- Autopista Sur
- Avenida del Ferrocarril
- Avenida Guayabal
- Avenida Los Industriales
- Avenida Las Vegas
- Avenida El Poblado
- Avenida 80-81
- Carrera 65

Sistema vial arterial principal y menor

- Carrera 52 Av. Guayabal
- Carrera 43A Av. El Poblado
- Laterales Q. la Iguana
- Carrera 50 Palacé
- Carrera 45 El Palo
- Calle 44 San Juan
- Laterales Calle 58 Echeverri
- Calle 50 Colombia
- Calle 47 Bomboná
- Vía Las Palmas
- Calle 5 Sur Loma de los González
- Calle 61 Moore
- Calle 62 Urabá
- Carrera 83 Belén
- Laterales Q. AltaVista
- Vía de acceso San Antonio de Prado
- Vía Moravia - Acevedo
- Carreras 52 y 50
- Calle 80-calle 77-calle 78-carrera 51, entre el anillo bidireccional y la carrera 80-81

- Carretera al Mar – Pilarica - calle 71-calle 67, entre la carrera 45 (Palos Verdes) y la Longitudinal Occidental
- Calle 50-calles 49 y 50
- Calle 44-calle 45 (El Cuchillón)
- Calle 33-calle 37-carretera Las Palmas
- Calles 59 (La Paz) y 57 (Cuba).
- Calle 30-calle 29
- Calle 2 sur - Loma Los González - Loma Los Balsos
- Carrera 46 Av. Oriental

Vías arterias menores

- Vía Villa del Socorro
- Carrera 49
- Calle 104
- Vía lateral a la quebrada Santa Elena
- Calle 58
- Avenida Bolivariana
- Vías laterales a la quebrada La Hueso
- Avenida Nutibara
- Carretera El Tesoro
- Loma Los Balsos
- Carrera 70
- Carrera 73
- Vía al Mar
- Calle 49B
- Calle 62
- Carrera 45
- Carrera 49
- Carrera 83
- Calle 30A
- Carrera 52 Carabobo
- Calle 12 Sur Los Balsos
- Loma del Indio
- Triadas

- En segundo lugar, dentro del esquema de priorización, se encuentran las vías con rutas de buses, ya que su intervención es fundamental para mitigar el riesgo en la circulación y garantizar la continuidad del servicio público de transporte, siendo esta una prioridad para la administración distrital.

- En tercer lugar, se toma como insumo principal la información proveniente de la BASE DE DATOS DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE REGISTRO DE OBRA – SIRO, una herramienta que permite consultar, priorizar, visualizar, gestionar y presentar alternativas de intervención con base en criterios técnicos y sociales, definidos según el tipo de obra o acción requerida para solucionar de manera efectiva la problemática detectada.

- En cuarto lugar, se consideran todas las demás vías del Distrito de Medellín cuya situación actual genere un impacto negativo en la circulación vehicular y cuya atención sea necesaria para evitar riesgos a la ciudadanía, priorizando la seguridad y el bienestar general en las 16 comunas y 5 corregimientos que conforman el territorio distrital.

4. MARCO NORMATIVO Y LEGAL

- Especificaciones INVIAS 2013 y 2018.
- Actualización de mezclas asfálticas INVIAS 2022.
- Manual de Señalización Vial (Res. MinTransporte 20243040045005 – 2024).
- Normatividad de Movilidad e Infraestructura Física de Medellín.

5. PLAN DE MANEJO DE TRANSITO

Acciones implementadas:

- **Señalización vertical preventiva y reglamentaria temporal**, en lámina reflectiva tipo IV, instalada según los parámetros de ubicación y distancia de visibilidad definidos en la norma.

- **Dispositivos de canalización**: conos, delineadores y vallas tipo II, dispuestos a lo largo de la zona de obra.

- **Control humano del tránsito**: uso de bandereros en accesos conflictivos y horarios de alta demanda.
- **Cierres parciales** en horarios diurnos y nocturnos, manteniendo mínimo un carril habilitado por sentido.
- **Gestión de tránsito peatonal**: instalación de pasos seguros y señalización para redirigir flujos peatonales.
- **Señalización horizontal temporal** con pintura reflectiva amarilla para delimitar carriles en desvíos.
- **Iluminación y seguridad nocturna**, mediante balizas intermitentes y chalecos reflectivos para el personal.

6. ACTIVIDADES EJECUTADAS DURANTE EL PERIODO 21 DE JULIO DE 2025 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 2025

- Suministro, transporte e instalación de mezcla asfáltica.
- Marcado, limpieza, cargue y transporte de escombros.
- Transporte del RAP desde el sitio de almacenamiento proporcionado por la Secretaría de Infraestructura Física hasta la planta de producción.
- Suministro, transporte y colocación de mezcla asfáltica MDC-19 para construcción de resaltos
- Desobstrucción y limpieza de sumideros, incluye limpieza de tuberías hasta el MH más cercano, retiro y botada de material sobrante.

- Demolición de carpeta asfáltica de cualquier espesor. Incluye picada en tamaños máximos de 40 cm, acopio, cargue y transporte a la planta de reciclaje de la SIF y botada del material que no se pueda recuperar.
- Transporte, aplicación y compactación de llenos con material reciclado de fresado de pavimento.
- EXCAVACIÓN MANUAL de material heterogéneo de 0-2 m, bajo cualquier grado de humedad.
- Suministro, transporte, colocación y compactación de Base granular Clase A.
- Suministro, transporte e instalación de GEOTEXTIL NT 250.
- Suministro, transporte e instalación de señalización vertical tipo SP.
- Suministro y aplicación de pintura acrílica para marcas viales (flechas direccionales, flechas de fin de carril, textos, pares, triángulos ceda el paso, diamantes ceda el paso, textos de zona escolar entre otros)

Rangos de intervención en las cuadrillas de instalación de mezcla asfáltica:

- **Rango 0:** De 0,5 a 5 toneladas.
- **Rango 1:** De 9,1 a 12,5 toneladas
- **Rango 3:** De 8 a 19.99 m3/ Jornada
- **Rango 4:** De 20 a 50m3 /Jornada Diurno
- **Rango 4**: De 20 a 50m3 /Jornada Nocturno

A continuación, se relaciona el registro fotográfico de algunas actividades ejecutadas durante el período analizado.

Rango 0: De 0,5 a 5 toneladas.

Frente de obra 4





Ilustración 2. Frentes de Obra 4







Rango 1: De 9,1 a 12,5 toneladas.

Frente de obra 5 noche



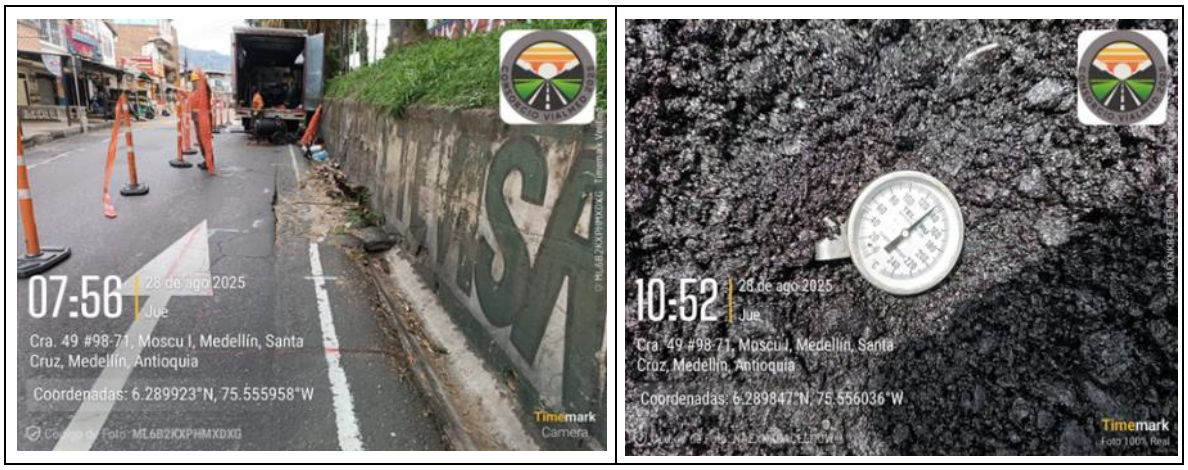


Ilustración 3. Frentes de Obra 5



Rango 1: De 9,1 a 12,5 toneladas.

Frente de obra 8 Diurno







Rango 1: De 9,1 a 12,5 toneladas.

Frente de obra 9 Diurno









Rango 3: De 8 a 19.99 m3/ Jornada.

Frente de obra Diurno









Rango 4: De 20 a 50 m3/Jornada

Frente de obra 16 Diurno









Rango 4: De 20 a 50 m3/Jornada

Frente de obra 16 Nocturno







Construcción de resaltos:

Se realiza la ejecución de resaltos por indicación de la entidad contratante e interventoría según necesidades identificadas y solicitadas por la comunidad.





Ilustración 4. Realización de resaltos





Demolición de carpeta asfáltica



Ilustración 5. Demolición de carpeta asfáltica

Demarcación horizontal



Ilustración 6. Señalización acrílica



7. SEGUIMIENTO AL PLAN DE INVERSIÓN

7.1 INVERSIÓN GENERAL

El análisis del período se evaluó con la primera del cronograma de obra el cual contempla la línea inicial base de inversión del contrato.

A continuación, se muestra el comparativo de la línea base versus lo ejecutado para los meses de julio y agosto.

En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se logra evidenciar un p orcentaje de avance en la inversión del 11,04%, para un total acumulado de $ 4.129.096.723, este valor no incluye costos reembolsables.

Tabla 1. Seguimiento a la inversión

Período	Inversión ejecutada mensual	Inversión ejecutada acumulada V1	% Total de avance respecto al contrato
Inicio			0
Julio 31 de 2025	$ 530.951.936	$ 530.951.936	1,42%
Agosto 31 de 2025	$ 3.598.144.787	$ 4.129.096.723	11,04%
Septiembre 30 de 2025			
Octubre 31 de 2025			
Noviembre 21 de 2025			


SEGUIMIENTO A LA INVERSIÓN PROGRAMADA VERSUS EJECUTADA
Inversión ejecutada acumulada V1
Inversión programada acumulada V1
$ 40.000.000.000
$ 35.000.000.000
$ 30.000.000.000
$ 25.000.000.000
$ 20.000.000.000
$ 15.000.000.000
$ 10.000.000.000
$ 5.000.000.000
$ 0
INVERSIÓN ACUMULADA
$ 37.396.028.081
$ 29.685.407.086
$ 18.745.823.867
$ 6.499.276.128
$ 530.951.936
$ 665.938.383
$ 4.129.096.723
Inicio
Julio 31 de 2025
Agosto 31 de 2025
Septiembre 30 de 2025
Octubre 31 de 2025
Noviembre 21 de 2025
PERÍODO

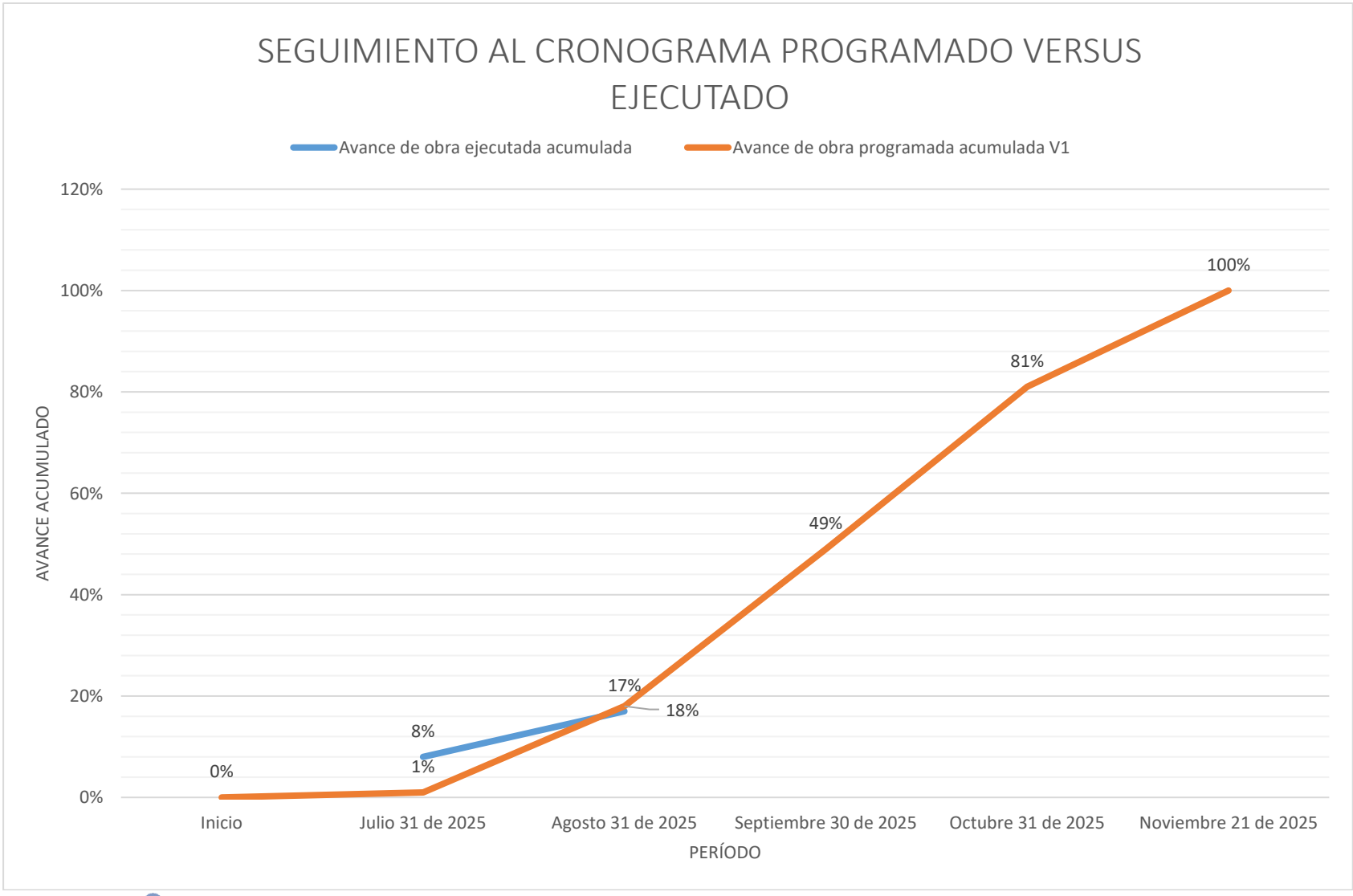
8. SEGUIMIENTO AL CRONOGRAMA DE OBRA

Para el análisis de este numeral se trabajó con la versión 1 del cronograma

A continuación, en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se m uestra el avance de obra programado versus lo ejecutado con corte a 31 de agosto de 2025 con referencia al cronograma de obra versión 1 del proyecto. Para este período se alcanza un avance acumulado del 17%, mostrando así un atraso del 1% respecto a lo contemplado en el cronograma.
Se evidencia que la causa principal del desfase en lo ejecutado se debe al ingreso tardío de cuadrillas de intervenciones mayores, esto según indicación de la entidad contratante de atender el primer mes las urgencias evidenciadas en baches de la ciudad.

Tabla 2. Seguimiento al cronograma

Período	Avance de obra ejecutada mensual	Avance de obra ejecutada acumulada
Inicio		
Julio 31 de 2025	8%	8%
Agosto 31 de 2025	9%	17%
Septiembre 30 de 2025		
Octubre 31 de 2025		
Noviembre 21 de 2025		


SEGUIMIENTO AL CRONOGRAMA PROGRAMADO VERSUS EJECUTADO
Avance de obra ejecutada acumulada
Avance de obra programada acumulada V1
120%
100%
80%
60%
40%
20%
0%
AVANCE ACUMULADO
0%
1%
8%
17%
18%
49%
81%
100%
Inicio
Julio 31 de 2025
Agosto 31 de 2025
Septiembre 30 de 2025
Octubre 31 de 2025
Noviembre 21 de 2025
PERÍODO

1. Medidas correctivas adoptadas

Con el fin de mitigar los impactos generados, se han implementado las siguientes acciones:

- **Reprogramación de cuadrillas activas**, optimizando turnos y redistribuyendo recursos en frentes autorizados.
- **Refuerzo con jornadas nocturnas**, especialmente en corredores de alto flujo vehicular.
- **Coordinación semanal con la Interventoría y la Secretaría de Movilidad**, para priorizar la liberación de frentes pendientes.
- **Seguimiento técnico-administrativo intensivo**, garantizando que los recursos humanos y maquinaria estén disponibles de inmediato al habilitarse los frentes.

2. Proyección de recuperación

Se proyecta que, con el ingreso pleno de las cuadrillas R2, R3, R4 y la habilitación de frentes de rehabilitación en septiembre, será posible **recuperar parcialmente el desfase** durante el tercer corte de obra. Mantenemos el compromiso de ejecutar conforme a los más altos estándares técnicos y de calidad, y reitero que esta situación no obedece a fallas en la planeación ni en la gestión, sino a restricciones externas que modificaron las condiciones inicialmente contempladas.

9. NOVEDADES Y OBSERVACIONES

1. REPARACIÓN DE SOCAVACIÓN – AVENIDA LAS PALMAS

El domingo 24 de agosto de 2025, se presentó una socavación en la Avenida Las Palmas, a la altura del primer retorno, en sentido oriente-occidente. Este evento comprometió la estabilidad de la vía, representando un riesgo significativo para el tránsito vehicular. El posible origen de la socavación fue una infiltración proveniente de un box culvert, que afectó la estructura del pavimento.

La intervención para reparar la afectación se realizó el martes 26 de agosto de 2025, con el objetivo de restaurar la funcionalidad de la vía y la seguridad vial en el menor tiempo posible. Durante la intervención, intervinieron miembros del Consorcio Vial Med, específicamente los frentes de obra 2 y 4. El Frente 2 se encargó de los trabajos de llenos para la conformación de la estructura, mientras que el Frente 4 realizó la instalación de la carpeta asfáltica.



Ilustración 7. Socavón Av. Las Palmas

Identificación de la causa:

Tras una visita técnica de EPM, se descartó que la socavación estuviera relacionada con fugas en las redes de servicios públicos. Se determinó que la causa fue una fisura en la cobertura del box culvert de la quebrada Caño Loreto, lo que permitió la infiltración de agua y generó el daño en la vía.

Tabla 3. Cantidades de obra de materiales utilizados en la reparación

Actividad	Cantidad
Lleno en RAP	23.40 m³
Demolición de carpeta asfáltica	16.53 m²
Excavación manual	2.10 m³
Lleno base granular	4.8 m³
Piedra para filtro	6 m³
Geotextil	18 m²
Mezcla asfáltica	6.77 m³ - 16.25 toneladas

Proceso constructivo detallado y materiales utilizados:

1. Excavación y Protección de Tubería

En la parte inferior de la excavación, se encontró una tubería que fue protegida con una capa de 1.0 m de espesor de fresado o RAP, compactada en capas de no mayores de 12 cm.

RAP (Asfalto Reciclado o Fresado): El RAP es un material reciclado obtenido del fresado de capas asfálticas anteriores.
Propiedades:

- Sostenibilidad: Reduce la necesidad de materiales nuevos, ayudando al reciclaje de pavimentos antiguos.
- Alta resistencia: A pesar de ser un material reciclado, ofrece buena capacidad de soporte para la base vial.

- Económico: Utilizar RAP ayuda a reducir costos en la construcción de nuevas infraestructuras viales.



Ilustración 8. Lleno con RAP

2. Instalación de Piedra Rajón

Sobre la capa de fresado, se dispuso una capa de 0.5 m de piedra rajón para estabilizar el terreno y proporcionar un soporte adecuado.

Piedra Rajón: La piedra rajón es material de gran tamaño, que se utiliza principalmente para mejorar la estabilización del terreno.
Propiedades:

- Alta resistencia a la compresión: Proporciona soporte estructural a largo plazo.
- Drenaje eficiente: Facilita el paso del agua, evitando acumulaciones que pudieran debilitar la estructura.
- Estabilidad del terreno: Mejora la estabilidad del terreno durante las reparaciones viales.



Ilustración 9. Lleno con piedra rajón

3. Identificación de Socavación Adyacente

Durante la instalación de la piedra rajón, se identificó una socavación adyacente, que inmediatamente fue tratada con el mismo procedimiento utilizado en la socavación original.



Ilustración 10 Socavación adyacente

4. Aplicación de fresado sellado con emulsión asfáltica

Se instaló una capa de 10 cm de fresado, sellada con emulsión asfáltica para garantizar la adherencia e impermeabilización de este material.
Emulsión Asfáltica: La emulsión asfáltica es una mezcla de asfalto, agua y un emulsionante utilizado principalmente para impermeabilizar y mejorar la adherencia entre las capas.

Propiedades:

- Impermeabilización: Protege las capas inferiores de la humedad, evitando que el agua debilite la estructura.
- Mejora de adherencia: Ayuda a que las capas de fresado y la mezcla asfáltica se adhieran correctamente.
- Secado rápido: Permite la rápida transición entre las distintas capas, facilitando la construcción de la vía.



Ilustración 11. Instalación de capa de fresado antes de instalar geotextil

5. Instalación de Geotextil No Tejido

Sobre la capa de fresado sellada con emulsión asfáltica, se instaló un geotextil no tejido para separar las capas de la base granular y la mezcla asfáltica, evitando la mezcla de materiales y asegurando la estabilidad de la estructura vial.
Geotextil No Tejido: El geotextil no tejido es un material sintético utilizado para separar capas de materiales en la construcción de vías.

Propiedades:

- Alta resistencia a tracción: Soporta las tensiones mecánicas sin romperse.
- Filtración de agua: Permite el paso de agua sin permitir que partículas finas se mezclen entre las capas, lo que asegura la estabilidad de la estructura.
- Durabilidad: Resistente a las condiciones climáticas y al desgaste por el tráfico vehicular.



Ilustración 12. Instalación de geotextil.

6. Llenado con Fresado o RAP

Se procedió a llenar sobre el geotextil con fresado o RAP en capas no mayores a 12 cm, con un espesor total de 1.0 m para proporcionar una base sólida.



Ilustración 13. Continuación de lleno de estructura con RAP.

7. Instalación de Base Granular

Se instaló una capa de 30 cm de base granular, compactada en tres capas de 10 cm cada una, para garantizar la resistencia y durabilidad de la vía.

Base Granular: La base granular es un material compuesto por partículas de piedra triturada, arena y grava, utilizado para la preparación de la vía antes de colocar la capa asfáltica.

Propiedades:

- Alta resistencia a la compresión: Asegura que la vía pueda soportar el tráfico pesado sin deformarse.
- Capacidad de drenaje: Permite que el agua fluya a través de la estructura, evitando la acumulación de humedad que podría dañar las capas inferiores.
- Facilidad de compactación: Se puede compactar eficientemente, asegurando una base sólida.



Ilustración 14. Instalación de base granular, corte, perfilación y demolición de

8. Instalación de la mezcla Asfáltica

Se dejaron 20 cm libres para la posterior instalación de la mezcla asfáltica, la cual completará la capa de rodadura de la vía.

Estas fueron las mezclas asfálticas utilizadas en la reparación de la Avenida Las Palmas: MDC-19(Tibia) + RAP:

Propiedades:

- Sostenible: Utiliza asfalto reciclado (RAP), reduciendo la necesidad de materiales nuevos.
- Alta resistencia: Ideal para soportar tráfico pesado.
- Económica: Reduce costos en comparación con mezclas asfálticas tradicionales.

MSC-19(Tibia) + RAP:

Propiedades:

- Resistente al desgaste: Apta para condiciones climáticas adversas y tráfico vehicular.
- Mejor drenaje: El RAP favorece el flujo de agua, evitando filtraciones.
- Económica y ecológica: Uso de RAP para reducir costos y mejorar la sostenibilidad.



Ilustración 15. Finalización trabajo con instalación de mezcla asfáltica

2 DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO CALLE 95 CON CARRERA 69 CASTILLA



Ilustración 16. Socavón en Castilla

Se evidencia un socavón en la calzada, con afectación estructural del pavimento. El hueco deja expuesta la subrasante y parte de la infraestructura subterránea (tubería o ducto). El diámetro y la profundidad del socavón comprometen la seguridad vial y la estabilidad del terreno.

Posibles causas técnicas:

- Infiltración de agua o fuga en tubería subterránea.
- Erosión progresiva de la subbase y pérdida de soporte.
- Sobrecarga por tránsito de vehículos pesados (camión de carga sobre el área afectada en el momento del registro).

Riesgos identificados:

- Seguridad vial: posibilidad de colapso del pavimento con paso de vehículos.

- Daños a infraestructura: afectación a redes de servicios públicos.
- Accidentalidad: alto riesgo para vehículos livianos, motociclistas y peatones.

Recomendaciones inmediatas:

- Cierre y señalización de la zona afectada.
- Evaluación técnica del estado del terreno y las redes subterráneas.
- Ejecución de obra correctiva: excavación, reparación de tuberías, relleno y compactación.
- Reposición de la carpeta asfáltica con control de calidad.



Ilustración 17. Hundimiento de vehículo por socavón

En términos técnicos, la novedad corresponde a un socavón generado por pérdida de material de soporte bajo la vía, probablemente asociado a filtraciones o daño de infraestructura subterránea, agravado por el tránsito de vehículos pesados.

El socavón en Av. Las Palmas y su adyacente fueron atendidas de manera prioritaria y en tiempo récord, restableciendo condiciones de seguridad vial.
La novedad en Castilla fue diagnosticada y se definió un plan de intervención técnica que mitigue riesgos para usuarios y redes subterráneas.

Se evidencia coordinación permanente con la Interventoría y la Secretaría de Movilidad para apertura de frentes, manejo de tráfico y autorizaciones.
La logística de cuadrillas, jornadas nocturnas y transporte de materiales ha permitido optimizar recursos pese a las restricciones.
Se implementaron mecanismos de seguimiento financiero y técnico con reportes periódicos, fortaleciendo la trazabilidad de decisiones.

Las intervenciones han permitido mejorar la conectividad vial en comunas y corregimientos, priorizando corredores estratégicos y rutas de transporte público.
Se han instalado elementos de señalización vertical y horizontal conforme a la norma, contribuyendo a la seguridad de peatones y conductores.

Se identificaron riesgos críticos relacionados con socavaciones, drenajes y demoras en autorizaciones, adoptando medidas preventivas.
La planeación adaptativa ha reducido el impacto de estas restricciones en la curva de ejecución.

El uso de materiales reciclados como RAP refleja una gestión ambientalmente responsable y alineada con prácticas de economía circular. Esto ha permitido optimizar costos sin afectar estándares de calidad.

Con la incorporación de cuadrillas R2 y R3 y apertura de frentes de rehabilitación, el proyecto está en capacidad de cumplir metas del tercer trimestre.

Se priorizarán corredores de alto flujo vehicular para maximizar impacto en movilidad.

10. CONCLUSIONES

- Durante el período julio–agosto se alcanzó un avance acumulado del 11,04% en inversión y del 17% en ejecución de obra, evidenciando un leve desfase del 1% frente al cronograma inicial, causado principalmente por la atención prioritaria de emergencias en la malla vial.

- Las acciones de planeación adaptativa, como la reprogramación de cuadrillas, la implementación de jornadas nocturnas y la coordinación semanal con la Interventoría y la Secretaría de Movilidad, permitieron mitigar el impacto de las restricciones iniciales y garantizar continuidad en las actividades.

- La atención oportuna de emergencias críticas, como las socavaciones en la Avenida Las Palmas y Castilla, aseguró la restitución rápida de la funcionalidad de las vías y la protección de la seguridad vial de los usuarios.

- El proyecto ha fortalecido su gestión mediante mecanismos de seguimiento técnico y financiero, lo que garantiza trazabilidad en las decisiones y eficiencia en la ejecución de recursos.

- El uso de materiales reciclados (RAP) refleja un enfoque de sostenibilidad y economía circular, optimizando costos sin sacrificar la calidad de las intervenciones.

- Con el ingreso de nuevas cuadrillas y la apertura de frentes de rehabilitación, se proyecta la recuperación del desfase actual y el cumplimiento de las metas programadas para el siguiente trimestre, priorizando los corredores de alto flujo vehicular y rutas de transporte público para maximizar el impacto en la movilidad del Distrito.