



Versión:

Fecha de vigencia:

INFORMACIÓN GENERAL	FECHA Y HORA: 02 de diciembre de 2025 2:00 pm	OFICIO No. 20251119-49704-E
	BARRIO/ VEREDA: Carrera 7ª entre calles 24 y 25	COMUNA/ CORREG: Comuna Centro
	DATOS DE LAS PERSONAS VISITADAS Y/O REPRESENTANTES DE LA COMUNIDAD (cuando aplica)	
	NOMBRE: No aplica	CARGO: No aplica
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA VISITA	DIRECCIÓN: No aplica	
	TELEFONO: No aplica	
1. INFORMACION GENERAL		
El presente concepto técnico tiene como finalidad atender la solicitud elevada por el ciudadano Alberto Iza Marulanda respecto al estado de la vía ubicada en la carrera 7.ª entre calles 24 y 25, en las inmediaciones de la estación Lago Uribe Uribe del sistema Megabús. Para ello, se realizó una visita técnica con el propósito de verificar in sitio las condiciones actuales del corredor, identificar si las afectaciones señaladas por el peticionario requieren intervención y recopilar la información necesaria para determinar la pertinencia y alcance de las acciones que eventualmente deban considerarse.		
		
Imagen 1. Localización general de la vía de estudio		



Versión:

Fecha de vigencia:

2. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA

El tramo objeto de revisión corresponde a la carrera 7.^a entre las calles 24 y 25, con una longitud aproximada de 90 metros, donde se localiza la estación Lago Uribe Uribe del Sistema de Transporte Masivo Megabús. La sección vial, con un ancho de 9 metros (aprox.), está conformada por un carril exclusivo para buses articulados, un carril mixto para circulación general y una ciclorruta. El sector presenta actividad urbana continua, con presencia de comercio, tránsito peatonal y un flujo constante de usuarios que ingresan y salen de la estación.

Durante la visita se observaron diversas afectaciones en el pavimento del carril exclusivo, cuya estructura corresponde a un pavimento de concreto rígido que, en un mantenimiento previo, fue recubierto con una delgada capa asfáltica para mejorar las condiciones de rodadura. Con el paso del tiempo, esta carpeta ha perdido adherencia y resistencia, lo que ha permitido que se hagan visibles las condiciones reales del pavimento subyacente.

A medida que la losa de concreto ha quedado parcialmente expuesta, se identificó la presencia de Grietas en Bloque o Fracturación Múltiple, de acuerdo con la clasificación del Manual de Inspección Visual para Pavimentos Rígidos – INVIAS. Esta patología, caracterizada por bloques definidos por grietas longitudinales y transversales, suele generarse por la repetición de cargas pesadas, la fatiga del concreto y la disminución de la capacidad de soporte del pavimento. Estas condiciones pueden verse agravadas por la filtración de agua a través de las grietas y los escalonamientos existentes.

Adicionalmente, dentro del tramo se observó un sumidero completamente colapsado y en desuso, situación que afecta el adecuado drenaje del sector y podría estar contribuyendo al deterioro identificado.



Imagen. Estado actual de pavimento. Carrera 7^a entre calles 24 y 25. Fuente: Propia.

La mayor razón de lo anterior se debe a que el Sistema de Transporte Masivo Megabús comenzó a operar en 2006. Para entonces, en algunos corredores se construyeron estructuras de pavimento nuevas, mientras que en otros se aprovechó la vida útil residual de las losas existentes. A la fecha, habiendo transcurrido casi 20 años, para ambos escenarios se ha alcanzado o superado la vida útil típica de diseño de un pavimento rígido, por lo que la presencia de patologías en la vía es consistente con la antigüedad y uso de la infraestructura.



Versión:

Fecha de vigencia:

Es importante mencionar que el deterioro presente en la estructura de pavimento genera los incrementos en las vibraciones percibidas en el entorno, debido al paso de los buses articulados sobre las discontinuidades existentes en la superficie. Este tipo de vibración puede transmitirse hacia las edificaciones aledañas a través del suelo y, aunque habitualmente no debería representar riesgo para su estabilidad estructural, sí puede resultar perceptible para los ocupantes y ocasionar molestias tanto a residentes de la zona como a los usuarios del sistema de transporte.

3. ANOTACIÓN:

Es importante señalar que, si bien la Administración Municipal ha priorizado la realización de esta visita técnica, dicha acción no implica la ejecución inmediata de las obras de intervención dado que la viabilidad del proyecto está sujeta a la realización de estudios preliminares.

Es fundamental destacar que no todas las intervenciones tienen las mismas características técnicas y, por lo tanto, algunas solicitudes requieren un proceso más complejo que incluye estudios adicionales para garantizar una adecuada solución.

Con base en los resultados obtenidos, la Secretaría de Infraestructura evaluará las alternativas de intervención más viables, considerando los aspectos técnicos, administrativos, jurídicos y financieros, con el fin de definir la ruta de acción más adecuada para atender la problemática expuesta.

PERSONA QUE REALIZA LA VISITA: Ing. Esp. Natalia Agudelo

REGISTRO FOTOGRAFICO COMPLEMENTARIO



Imagen 1. Carrera 7ª entre calles 24 y 25



Imagen 2. Carrera 7ª entre calles 24 y 25



Versión:



Imagen 3. Carrera 7ª entre calles 24 y 25

Fecha de vigencia:



Imagen 4. Carrera 7ª entre calles 24 y 25



Imagen 5. Carrera 7ª entre calles 24 y 25



Imagen 6. Carrera 7ª entre calles 24 y 25

RECOMENDACIONES Y JUSTIFICACIONES DE LA POSIBLE SOLUCIÓN

Se recomienda que el tramo objeto de esta visita sea considerado y priorizado en un futuro proceso de rehabilitación integral, similar al que actualmente se encuentra en proceso de adjudicación por parte de la Secretaría de Infraestructura, correspondiente a la rehabilitación de la Carrera 8.ª en los tramos comprendidos entre las calles 35 y 34, 31 y 30, y 27 y 26. Este tipo de procesos contempla la demolición de la estructura de pavimento existente y la construcción de una nueva, garantizando la vida útil del pavimento y la capacidad estructural necesaria para la operación del sistema de transporte y el tránsito general.

Entre tanto, y con el fin de mitigar temporalmente las afectaciones derivadas de las irregularidades presentes en la superficie de rodadura, la presente solicitud será remitida a la Dirección Operativa de Mantenimiento de Infraestructura Vial y Equipamientos Colectivos, con el fin de que se implemente una medida provisional consistente en la remoción de la losa de concreto rígido que se encuentra recubierta, la conformación de los granulares, y la disposición de una capa de rodadura en concreto asfáltico o rígido de acuerdo con la disponibilidad. Este tratamiento temporal permitirá mejorar la transitabilidad y las condiciones de servicio del



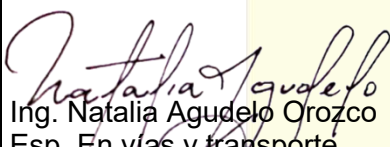
Versión:

Fecha de vigencia:

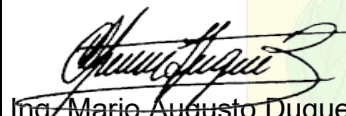
tramo; sin embargo, la solución definitiva corresponde a la construcción de una nueva estructura de pavimento acorde con las solicitudes propias del Sistema de Transporte Masivo y del tránsito general.

Finalmente, se precisa que las vibraciones percibidas por los usuarios y residentes no deberían generar daños estructurales en las edificaciones aledañas; en caso de que se evidencien afectaciones, estas deben ser reportadas de manera inmediata.

PERSONA QUE REALIZA LAS RECOMENDACIONES:


Ing. Natalia Agudelo Orozco
Esp. En vías y transporte
Contratista

PERSONA QUE AVALA LAS RECOMENDACIONES:


Ing. Mario Augusto Duque Ramírez
Esp. En Vías y Transporte
Coordinador de la Unidad de Vías - Contratista