DISTRITO VIAL
CONSORCIO

Cali, Diciembre 03 de 2025

CDV-098C-2025

Ingeniero
EDGAR ALEXANDER RIOS
Director de Interventoría
Interventoría Coordinación proyectos ETA Santiago de Cali, Valle del Cauca

Referencia: MANTENIMIENTO DE VÍAS, OBRAS DE DRENAJE, Y DE MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS Y RURALES DEL DISTRITO DE SERVICIOS DE SANTIAGO DE CALI (LOTE 1). Contrato No. 4151.010.26.1.0830-2025

ASUNTO: Solicitud de Prórroga.

Respetados señores:

Yo, María Alejandra Bastidas, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.144.077.189, en calidad de Representante Legal de CONSORCIO DISTRITO VIAL, me permito presentar la solicitud de prórroga de diecinueve (19) días calendario al plazo de ejecución del Contrato de Obra Pública No. 4151.010.26.1.0830-2025, cuyo objeto es el MANTENIMIENTO DE VÍAS, OBRAS DE DRENAJE, Y DE MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS Y RURALES DEL DISTRITO DE SERVICIOS DE SANTIAGO DE CALI (LOTE 1).

1. Exposición de los hechos

Durante la ejecución del contrato se han presentado **situaciones ajenas al contratista**, debidamente informadas y validadas por la interventoría, que han afectado directamente la ruta crítica del proyecto e imposibilitan el cumplimiento del plazo contractual inicialmente establecido.

A continuación, se detallan las situaciones:

1.1. Interferencias con redes de servicios públicos (acueducto y alcantarillado)

En diferentes tramos viales se identificaron **redes de acueducto y alcantarillado** cuya ubicación **no estaba contemplada ni prevista en los diseños originales**, lo cual ha interferido con actividades esenciales del mantenimiento vial como:

- Excavación y corte de caja
- Conformación de estructura granular
- Rehabilitación de drenajes
- Pavimentación

kra 84 # 14a -113 piso 2
3183651006
distritovialcali@gmail.com

La gestión de estas interferencias depende exclusivamente de las gestiones de la entidad contratante y los operadores de la red, principalmente **EMCALI**, cuyas definiciones técnicas, autorizaciones y/o labores impidieron el desarrollo normal del proceso constructivo, es así como el caso del **Tramo 12. Calle 26 entre carreras 12 y 11g,** el inicio de labores se dio el 08 de Octubre del 2025, se suspendió el 17 de Octubre del 2025 y solo hasta el lunes 24 de noviembre del 2025 se nos autorizó por parte de la entidad contratante ingresar al frente a ejecutar las obras adicionales correspondientes a la reposición de las acometidas de acueducto y la reparación de acometidas sanitarias. Como se puede observar este frente estuvo suspendido 39 días calendario.

Tramo 4. Carrera 17B1 entre calles 26 y 27

Desde el recorrido de entrega del tramo realizado el 15 de septiembre de 2025, se evidenció existencia de tubería de acueducto a lo largo de todo el tramo e intervenciones por posibles daños asociados, aspecto que quedó consignado en el acta correspondiente.

Cronología de tramo:

✓ Durante el comité de obra No. 2 del 25 de septiembre de 2025 el contratista recalcó la necesidad de contar con los conceptos de viabilidad emitidos por EMCALI para todos los tramos, pero solicitó que particularmente en este tramo se realizara una visita en coordinación con EMCALI, dada la inconveniencia de su intervención bajo las condiciones evidenciadas. La Secretaría de Infraestructura indicó que coordinaría la visita.

✓ En el comité de obra No. 3 realizado el 3 de octubre de 2025, la Secretaría informó que en reunión realizada con EMCALI se indicó que debido a problemas constructivos en las domiciliarias de alcantarillado del tramo se generan constantes taponamientos, motivo por el cual dicha entidad estudia la posibilidad de reponer la red de alcantarillado y por tanto se debe excluir este tramo del alcance del presente contrato.

✓ El 28 de octubre de 2025 se recibe al correo electrónico del Consorcio Distrito Vial y de la Interventoría el oficio 20254151010001947l mediante el cual envían la solicitud de Adición y Prórroga al Contrato De Obra No. 4151.010.26.1.0830-2025, en este documento se ratifica la exclusión del tramo de la Carrera 17B1 entre calles 26 y 27 y su reemplazo por la Carrera 17ª entre Calle 26 y 27.

✓ En comité de obra No. 8 realizado el 5 de noviembre, la Secretaría de Infraestructura informó que durante el comité de planificación de la comuna 8 realizado el 30 de octubre de 2025 EMCALI se comprometió a realizar las reparaciones a una domiciliaria de la red de alcantarillado e informaron que realizaron revisión de presiones a la red de acueducto mediante manómetros, sin que se detecten pérdidas. Por esta razón se informó que se deberá volver a incluir en el alcance el mejoramiento del tramo Carrera 17B1 entre calles 26 y 27.

✓ En comité de obra No. 10 realizado el 19 de noviembre, La Supervisión indica que como el daño inicialmente Reportado por EMCALI en la red de alcantarillado era interno de una caja domiciliar, se consultó con el presidente de la JAL, quien indicó que los trabajos se encuentran muy adelantados y por tanto, se puede ingresar a ejecutar actividades.

✓El Contratista enfatiza que se ha recibido de la Secretaría información cruzada sobre el estado de las redes en este tramo, dado que inicialmente se habló de taponamiento de la tubería y actualmente se indica que nunca hubo un daño. Acota que el concepto inicial identificaba daño estructural que requería reparación.

✓La Supervisión explica que hubo un concepto posterior dentro del acta de reunión con EMCALI, que manifiesta que el daño se encontraba entre dos cámaras localizadas por fuera de la zona de intervención del presente contrato.
En conclusión, en el presente correo se da la instrucción de iniciar actividades constructivas en este tramo y la Supervisión entregará el concepto actualizado de
EMCALI.

✓El Contratista acoge la instrucción, pero deja como salvedad que, desde el recorrido de entrega del tramo, se evidenciaban afectaciones por el estado de las redes.

✓ Es así como el mismo 19 de noviembre se inicia con la demolición y retiro de la carpeta existente y contrario a los conceptos de EMCALI se encontraron daños en la red matriz de acueducto y daños en las acometidas sanitarias que han interferido con el buen desarrollo de la ejecución del frente.
✓Hasta la fecha la entidad contratante no entrego el concepto posterior emitido por Emcali enunciado en comité del 19 de noviembre del 2025.

1.2. Procesos pendientes por parte de operadores de red externos Movistar

Tramo 13 Calle 26B entre carreras 46 y 47.

En este tramo se identificaron **interferencias con redes de fibra óptica operadas por Movistar** cuya ubicación **no estaba contemplada ni prevista en los diseños originales**, cuyas definiciones, retiros o reubicaciones también afectaron el buen desarrollo del contrato, lo cual ha interferido con actividades esenciales del mantenimiento vial como:

- Excavación y corte de caja
- Conformación de estructura granular
- Rehabilitación de drenajes
- Pavimentación

La gestión de estas interferencias depende exclusivamente de las gestiones de la entidad contratante y los operadores de la red, principalmente **MOVISTAR**, cuyas definiciones técnicas, autorizaciones y/o labores impidieron el desarrollo normal del proceso constructivo, es así como en el caso del **Tramo 13. Calle 26B entre carreras 46 y 47** el inicio de labores se dio el 26 de Octubre del 2025, se suspendió el 28 de Octubre del 2025 y solo hasta el lunes 24 de noviembre del 2025 una vez el operador de la red de fibra óptica ejecuto el traslado de la red se nos autorizó por parte de la entidad contratante ingresar al frente para continuar con la ejecución de las obras del mantenimiento vial. Como se puede observar este frente estuvo suspendido 28 días calendario.

Tramo 27. Vereda la Soledad sector oficina del acueducto.

1.3. Deficiencias estructurales y de trazado no contempladas en el diseño original

Cronología de actividades:

✓ 15 de octubre: Se recibe en obra la tubería de concreto de 36" (9,0 m lineales) para la instalación de la alcantarilla. Durante la revisión en campo, la Interventoría solicita al contratista realizar la rocería del área con el fin de dimensionar la zona de trabajo. En esta actividad se evidencian estructuras de concreto tipo muro de contención, con una longitud aproximada de 13 m en la zona de descole y otro muro de 2,7 m en el encole.

✓ 22 de octubre: La novedad es presentada en Comité de Obra, donde se expone la situación de las estructuras a intervenir. La Secretaría de Infraestructura manifiesta la necesidad de realizar una visita técnica al tramo para definir las acciones a seguir.

✓ 23 de octubre: Durante esta visita, la Entidad verifica y constata las estructuras existentes, evidenciando el grado de compromiso que presentan los muros de contención ante la intervención para la construcción de la alcantarilla.

✓ 6 de noviembre: Durante la visita conjunta de la Secretaría de Infraestructura, el Contratista y la Interventoría, se ve la necesidad de modificar la trayectoria de la tubería, ubicándola a un costado de la estructura existente, con el fin de evitar afectaciones al muro actual. Con este nuevo trazado, la longitud total de la línea se incrementa a 11,0 m lineales, proyectando el descargue de aguas hacia un disipador, que cumplirá la función de conducción de la nueva tubería.

✓Dado que las cantidades y condiciones inicialmente previstas no cubren los nuevos alcances definidos para garantizar el adecuado desempeño hidráulico y estructural de la obra, se requiere que desde la Secretaría de Infraestructura se defina la alternativa técnica a implementar, para lo cual es necesario las obras a ejecutar y los costos asociados a la luz del presupuesto disponible para el tramo.

✓Hasta la fecha, la entidad contratante no ha entregado el nuevo diseño que defina la alternativa técnica viable a ejecutar.

✓Cabe resaltar que el tramo se encuentra localizado dentro de una zona de conservación perteneciente a Parques Nacionales Naturales, donde las actividades de construcción se encuentran restringidas.

1.4. Falta de permisos ambientales – CVC (Ocupación de Cauce)

Para la intervención de obras hidráulicas y manejo de aguas superficiales Tramo 27 Vereda la Soledad sector oficina del acueducto, **se requiere el** permiso de intervención y/o de ocupación de cauce **otorgado por la** CVC**, trámite que actualmente** no ha sido resuelto**.**

Estas condiciones requieren **nuevas definiciones técnicas, ajustes de diseño y permisos de Autoridad ambiental CVC**, las cuales se encuentran pendientes por parte de la entidad contratante y la interventoría.

En consecuencia, este frente se encuentra suspendido desde el 16 de octubre del 2025, a la fecha lleva 47 días suspendido y no se vislumbra una fecha probable de reinicio.

Para el caso del tramo localizado en la vereda La Soledad se requiere que se den las definiciones por parte de la entidad contratante en la primer semana de diciembre, de lo contrario es un frente que requerirá o un mayor tiempo de ejecución fuera de la presente vigencia.

1.5 – Incorporar mayor alcance de obra. Parcelación la Reforma, entre La Guajira y Ébanos – Los Andes

Mediante oficio No. No. 20254151010001947l la Entidad Contratante solicitó la evaluación de adición y prórroga de frentes adicionales en zona urbana y un mayor alcance de frentes en zona rural, en los cuales se adicionaba 170ml de construcción de placa huella en el frente La Guajira y Ébanos, para un total de 260ml.
Mediante oficio **No. CDV-076-2025** del 31 de octubre de 2025 se plantearon dos alternativas de ejecución, una rural y urbana, la intervención en la zona rural con un plazo de ejecución adicional de 50 días ejecutando los 170ml de placas huellas adicionales y poder ejecutar en total 260ml.

Mediante oficio **No. No. 20254151010001999l** la Entidad Contratante plantea realizar modificatorio No. 1 incrementando la longitud a 260ml con un plazo de ejecución de 15 días adicionales, es decir al 26 de diciembre de 2025.

Mediante oficio **No. CDV-083-2025** del 10 de noviembre de 2025 se manifestó que ejecutar la cantidad adicional solicitada por el contratante en los 15 días de prórroga sería insuficiente. Esta situación está debidamente conceptuada por la interventoría mediante oficio **INT-VIASCALI-174**. Destacamos que nuestro oficio **CDV-083-2025** a la fecha no ha sido respondido por la Entidad Contratante.

Según el comité de obra del 26 de noviembre de 2025, la Entidad sugiere que se acate la ejecución de los 90ml adicionales para una totalidad de 180ml de placa huella y que se protocolizaría con la entrega del modificatorio No. 1, el cual sujetan a la entrega del balance de obra que se anexa a la presente comunicación. Pero, es necesario informar que desde que se viene solicitando definición a la Entidad tanto en comités como en nuestros comunicados, han transcurrido 16 días (desde el comunicado **CDV-083-2025** del 10 de noviembre hasta el comité de obra del 26 de noviembre) sin que realmente se defina si se ejecutan o no el alcance adicional, tiempo valioso para la ejecución de estas actividades.

Ante lo anterior es preciso manifestar que para la ejecución de la cantidad adicional requerida por la entidad (88ml adicionales) se necesitan 50 días adicionales a partir de la firma del modificatorio, es decir, si se aprueba hoy se requiere una prórroga hasta el 21 de enero de 2026.

1.6. Diseños de Señalización vial. Durante la ejecución del proyecto se ha solicitado por parte de la interventoría y el contratista el diseño de la señalización horizontal sin que hasta la fecha sean entregados por la entidad contratante.

2. Comunicaciones formales que documentan la situación.

El contratista, mediante **Oficio No. CDV-082-2025**, informó a la interventoría y a la entidad contratante sobre todas las situaciones encontradas en los frentes de trabajo.

Posteriormente, la interventoría, mediante **Oficio No. INT-VIASCALI-193**, **validó y amplió la información presentada**, confirmando que **los cuatro frentes de trabajo** presentan afectaciones que comprometen el cumplimiento del plazo contractual.

Esto constituye evidencia formal de que las demoras: **No son imputables al contratista**, dependen de terceros y afectan de manera directa el avance físico del contrato.

3. Consecuencias y perjuicios generados por la imposibilidad de ejecutar los frentes de trabajo y prorroga.

La no ejecución o avance limitado de varios frentes de trabajo, debido a causas externas no atribuibles al contratista, ha generado las siguientes consecuencias y perjuicios técnicos, administrativos y operativos:

La imposibilidad de intervenir los frentes ha ocasionado:

- Tiempos muertos de maquinaria en campo.
- Movimientos adicionales de maquinaria
- Reprogramación constante del personal operativo.
- Mayor rotación o traslado de recursos entre frentes para evitar paralizaciones totales.
- Mayores costos indirectos por concepto de administración y coordinación.

Si bien estos costos no son imputables al contratista, sí afectan la planeación global del contrato los mayores costos administrativos por la imposibilidad de ejecutar los frentes de trabajo en el plazo contractual.

4. Necesidad de Actividades No Previstos

Con el objetivo de cumplir adecuadamente con el alcance del contrato y garantizar la estabilidad de la vía y la funcionalidad del sistema de drenaje, se requiere incorporar los siguientes ítems no previstos:

INP-1 RETIRO DE MATERIAL DE EXCAVACIÓN CON CARGUE EN VOLQUETA A MÁQUINA EN BANCO DE 30 A 40KM. SIN ACARREO INTERNO DE OBRA. INCLUYE DISPOSICIÓN SEGÚN BOTADERO OFICIAL (DECRETO 0291 DE 2005). Necesario para ajustar la actividad a las condiciones reales de operación y disponibilidad de gestores ambientales habilitados, garantizando de esta manera la trazabilidad, conformidad legal y ambiental en el manejo de los Residuos de Construcción y demolición (RCD).

INP-2 SUMINISTRO E INSTALACIÓN LOSA CÁMARA DE INSPECCIÓN INCLUYE TAPA. Durante recorrido de obra, se evidenció la existencia de una cámara de inspección en avanzado estado de deterioro estructural, con fisuras, desprendimientos de material y deformación de su tapa, situación que compromete la estabilidad y calidad de la superficie de la vía, así como la seguridad de los usuarios.

Por esta razón, se requiere la ejecución de la actividad "Suministro y colocación de losa y tapa prefabricada para cámara de inspección tipo B según normas de EMCALI", con el fin de reponer el elemento existente y garantizar la integridad y funcionalidad de la vía.

INP-3 RETIRO Y DEMOLICIÓN DE LOSA DE CÁMARA DE INSPECCIÓN EXISTENTE, INCLUYE RETIRO. Se determina necesario realizar el retiro y demolición total de la losa, debido a que presenta daños severos que comprometen su capacidad portante y representan riesgo de colapso parcial o total. El mal estado de la losa afecta el funcionamiento adecuado de la cámara de inspección y constituye un riesgo potencial para peatones, vehículos y trabajadores durante la ejecución de la obra. Asimismo, la cota, el espesor y la condición física actual no permiten integrar la losa dentro de la nueva sección vial, por lo que su reemplazo es indispensable para garantizar uniformidad y estabilidad. Para asegurar el acceso, mantenimiento y operatividad del sistema, se requiere una losa en óptimas condiciones estructurales y constructivas. Mantener la losa deteriorada puede generar hundimientos, infiltraciones y afectaciones a la estructura de la vía; por esta razón, su demolición y reemplazo se considera la medida técnicamente más adecuada.

INP-4 DEMOLICIÓN VIGA CANAL. En el desarrollo de las actividades previstas dentro del proyecto, se identifica que la cuneta existente ubicada en el tramo 1 presenta una altura y geometría que impiden la correcta ejecución de la carpeta asfáltica. Al proyectar los niveles y espesores de diseño, se evidencia que, de mantenerse la cuneta actual, el espesor de la capa asfáltica en esta zona sería insuficiente, quedando por debajo de los parámetros técnicos recomendados para garantizar un adecuado comportamiento estructural del pavimento y afectando su durabilidad. En este sentido, la demolición se constituye en una acción indispensable para asegurar la correcta conformación de la sección transversal, evitar zonas de espesor reducido que puedan generar fisuración del asfalto y garantizar la calidad final de la obra, la estabilidad del pavimento y el cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas.

INP-5 CORTE DE LOSA EN CONCRETO SIMPLE CON DISCO HASTA 20 CM. Con el fin de ejecutar la demolición de las cunetas existentes ubicadas contiguas al andén, se determinó la necesidad de realizar un corte controlado en la losa de concreto simple, empleando disco diamantado con una profundidad aproximada hasta 20 cms. Esta actividad se considera técnicamente indispensable para garantizar la integridad de las estructuras adyacentes y el adecuado desarrollo de la obra.

Durante la inspección de campo, se identificó que las cunetas se encuentran vinculadas estructuralmente a zonas del andén, por lo cual una demolición directa generaría vibraciones y esfuerzos que podrían producir fracturas, desprendimientos o daños superficiales en el concreto del andén.

INP-6 REPELLO DE MURO 1:2 Durante la ejecución de las actividades de demolición de las cunetas existentes, ubicadas adyacentes al andén, se generaron afectaciones en los bordes, como resultado la superficie del borden del andén presentó irregularidades, desprendimientos menores y formación de pequeños huecos, afectando tanto la estética como la integridad superficial del elemento. Al realizar el repello se logra regularizar la superficie, corrigiendo huecos, porosidades y deterioros ocasionados durante la demolición. Se protege el concreto existente frente a posibles filtraciones de agua o deterioros acelerados. Se restablece un acabado uniforme y estable, el repello se ejecuta como una medida de corrección necesaria para asegurar la durabilidad del andén y evitar futuros deterioros derivados de los daños generados durante la demolición controlada de las cunetas.

INP-7 CONSTRUCCIÓN DE VIGUETA DE AMARRE EN CONCRETO DE MR38 DE 20X25 CMS INCLUYE SUMINISTRO DE CONCRETO, FORMALETA, ACELERANTE DE FRAGUADO Y CURADO CON ANTISOL. En la revisión técnica del tramo donde se adelanta la construcción del sistema de placas huella con un espesor de 15 cms, se identificó la necesidad de incorporar un elemento estructural adicional que garantice la estabilidad lateral, y la integridad del conjunto constructivo. Por tal razón se planteó la construcción de una vigueta de confinamiento de dimensiones 0.20m de ancho x 0.25m de altura y ejecutada con el mismo concreto empleado en las placas huella con el fin de incrementar la durabilidad y estabilidad del tramo intervenido y asegurar el comportamiento monolítico, reduciendo la aparición de fisuras o deformaciones laterales.

En consecuencia, la construcción de la vigueta de 0.25x0.20 en concreto del mismo tipo que las placas huella es una medida necesaria para garantizar la vida útil, funcionalidad y seguridad estructural del sistema vial instalado.

INP-8 CONSTRUCCIÓN DE VIGUETA DE AMARRE EN CONCRETO MR38 DE 15X15 CMS INCLUYE SUMINISTRO DE CONCRETO, FORMALETA, ACELERANTE DE FRAGUADO Y CURADO CON ANTISOL. Construcción de viguetas de amarre de 15x15. Con el fin de garantizar la estabilidad y continuidad estructural del sistema de placas huellas proyectado en el tramo de intervención, se determina como técnicamente necesaria la construcción de una vigueta de amarre de dimensiones 15x15, ejecutada con el mismo tipo y resistencia de concreto utilizado en las placas huellas. Lo anterior con el fin de evitar desplazamientos laterales de las placas huella por efecto de cargas repetitivas, evitar separación progresiva entre placas y perdida de alineación.

Estas vigas confinan y estabilizan las placas, evitando movimientos diferenciales, asegurando la transferencia adecuada de cargas entre elementos adyacentes. También mantiene la geometría y alineación del tramo intervenido durante la operación.

La construcción de esta vigueta se justifica como una actividad indispensable para garantizar la durabilidad, estabilidad y correcto funcionamiento del sistema de placas huella instalado;

asegurando condiciones óptimas de desempeño, y minimizando riesgos de deterioro prematuro.

INP-9 SUMINISTRO DE COLLARÍN UNIVERSAL HD 6X1/2". Se requiere el suministro de un collarín universal en HD de 6" x ½", debido a que, durante las actividades de excavación y verificación de las redes de servicios públicos, se identifica la necesidad de realizar una conexión segura y técnicamente adecuada entre la red principal y la acometida domiciliaria asociada. El uso del collarín universal garantiza una unión hermética, resistente a presiones de operación y compatible con diferentes materiales de tubería, lo cual permite mantener la integridad del sistema de acueducto. Esta solución evita fugas, pérdidas de agua y posibles filtraciones hacia la estructura vial, reduciendo el riesgo de asentamientos diferenciales, desestabilización del terreno y afectaciones a la capa estructural proyectada. En consecuencia, la instalación del collarín universal resulta indispensable para asegurar la continuidad del servicio, la durabilidad de la red y el adecuado desempeño de la vía intervenida.

INP-10 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE ACOMETIDA DOMICILIARIA PE40 PN10 BD DIÁMETRO ½" A RED DE 6" (INCLUYE COLLAR HD, LLAVE DE PASO). Durante las actividades de excavación y revisión de las redes de servicios públicos en el sector intervenido, se identificó que varios de los elementos pertenecientes a las conexiones domiciliarias existentes presentan deterioro avanzado, corrosión, uniones en mal estado y fugas activas de agua. Estas condiciones afectan la funcionalidad del sistema y representan un riesgo significativo para la correcta ejecución y desempeño de la estructura vial proyectada.

La permanencia de estos elementos deteriorados puede generar múltiples afectaciones, entre ellas:

- Filtraciones constantes que pueden producir pérdida de capacidad portante en la base.
- Daños prematuros en la vía, tales como asentamientos diferenciales, baches y fisuras del pavimento, riesgo de ruptura total de las conexiones debido a las cargas vehiculares posteriores a la construcción.

Por lo anterior, y con el fin de garantizar la calidad y durabilidad de la obra, se considera técnicamente necesario el reemplazo total de los elementos de las domiciliarias afectadas, utilizando materiales nuevos y acordes con las especificaciones de la empresa prestadora del servicio.

INP-11 ACARREO DE CARPETA ASFÁLTICA PROVENIENTE DE LA DEMOLICIÓN DE VÍAS A BOTADERO OFICIAL (DECRETO 0291 DE 2005). Acarreo de RCD proveniente de la demolición de vías a botadero oficial (Decreto 0291 de 2005). Esta incorporación permite cubrir las distancias reales de transporte y disposición de los materiales demolidos, disposición final de residuos a una distancia superior a 10 km, garantizando el cumplimiento normativo ambiental, la trazabilidad de los RCD y la correcta gestión de residuos generados por el proyecto. Asimismo, asegura la continuidad del proceso constructivo dentro de los lineamientos de sostenibilidad y responsabilidad ambiental establecidos para la ejecución de las obras de Mantenimiento de Vías.

INP-13 ANDÉN EN CONCRETO DE 10 CM – 3000 PSI. Fue necesario demoler algunos bordes del andén existente, ya que estos sobresalían sobre la vía, interfiriendo con el nivel de la calzada y afectando la correcta conformación de la sección vial. Esta condición generaba riesgo para el tránsito vehicular.

Por lo anterior, se procedió a la demolición y reconstrucción del andén en concreto garantizando:
Correcto confinamiento lateral y nivelación adecuada con relación a la vía existente.

INP-14 DEMOLICIÓN DE PISOS Y ANDENES EN CONCRETO. Durante el proceso de intervención vial se determinó la necesidad de realizar la demolición de los pisos y andenes en concreto localizados en los bordes de la vía, debido a las siguientes condiciones técnicas:

Se observó que los bordes de los pisos y andenes sobresalían o interferían con el nivel proyectado y muchos de ellos no contaban con sardineles de confinamiento adecuados.

INP-15 CONSTRUCCIÓN SARDINEL TRAPEZOIDAL EN CONCRETO SIMPLE H=40 CMS F`C=3000 PSI INCLUYE ANTISOL. Durante las actividades de intervención en la vía se evidenció que en varios sectores no se contaba con los sardineles de confinamiento, lo que generaba diferentes afectaciones funcionales y estructurales. Por tal razón, fue necesario ejecutar la construcción de sardineles en sección trapezoidal, con el fin de garantizar las condiciones técnicas adecuadas del proyecto.

4. Solicitud

Con fundamento en los hechos expuestos y la validación formal realizada por la interventoría, solicito respetuosamente a la entidad contratante:

La aprobación de una PRÓRROGA DE DIECINUEVE (19) DÍAS CALENDARIO para la ejecución del **Contrato de Obra Pública No.** 4151.010.26.1.0830-2025, cuyo objeto es el "MANTENIMIENTO DE VÍAS, OBRAS DE DRENAJE, Y DE MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS Y RURALES DEL DISTRITO DE SERVICIOS DE SANTIAGO DE CALI (LOTE 1)", a fin de garantizar la adecuada, segura y completa ejecución del objeto contractual.

La aprobación de la inclusión de los ítems no previstos necesarios para cumplir con el objeto del contrato.

Para el caso de incorporar mayor alcance de obra en el frente Parcelación la Reforma, entre La Guajira y Ébanos – Los Andes, estimando la culminación de las obras al 30 de diciembre de 2025 nos comprometemos a realizar una intervención de 44 ML.

Se adjuntan:

Copia del Oficio No. CDV-082-2025 (Contratista)
Copia del Oficio No. INT-VIASCALI-193 (Interventoría)

Agradecemos su colaboración y atención.

MARIA ALEJANDRA BASTIDAS
Representante Legal
Consorcio Distrito Vial
NIT 901.976.760-6

kra 84 # 14a -113 piso 2
3183651006
distritovialcali@gmail.com