FORMATO				
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA**			
Principio de Procedencia: 4602.375	**Clave: GSAP 1.0-12-028**	**Versión:** 01	**Fecha:** 01/MARZO/2020	**Página: ___ de #**

UNIDAD EJECUTORA: DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS AEROPORTUARIAS — **FECHA:** 20/04/2026

DIRECCIÓN TERRITORIAL: NORORIENTE

Semana No	**38**		**Del :**	13 DE ABRIL DE 2026	AL:	19 DE ABRIL DE 2026
Plazo Total inicial del contrato	11-jul-25	16-dic-25	159	días		
Modificatorio N 01	adicion 25 dias		25	dias		
Modificatorio N 02	adicion de 4 meses		120	dias		
Nuevo plazo del contrato			304	dias	39	
Tiempo transcurrido desde la iniciación del contrato:			265	días		
porcentaje del tiempo transcurrido(%)			87,17%			
Nombre del Supervisor :			BISMARK ANDRES RODRIGUEZ FORERO			

OBJETO DE LOS CONTRATOS DE OBRA

REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA.

CONTROL DE LA PROGRAMACIÓN

NOTA: A PARTIR DEL DÍA 16 DE DICIEMBRE SE CUMPLE EL TIEMPO INICIAL DEL CONTRATO CON SU RESPECTIVA PROGRAMACIÓN, A PARTIR DEL DÍA 17 DE DICIEMBRE SE AJUSTA LA PROGRAMACIÓN SEGÚN EL MODIFICATORIO No 001 EN EL CUAL SE DIO PORROGA DE 25 DÍAS, CONFORME AL MODIFICATORIO 002 DE ADICIONA RECURSO Y PRORROGA EL PRESENTE CONTRATO POR 4 MESES AJUSTANDO LA PROGRAMACIÓN AL 28 DE MAYO DEL 2026 FECHA DE FINALIZACIÓN.

	Semanal	Acumulado		Semanal	Acumulado
(%) Programado	**3,21%**	**72,32%**	**(%) Ejecutado**	**1,75%**	**70,59%**
Valor programado ($)	**$ 424.801.052,23**	**$ 9.563.598.219,71**	**Valor ejecutado ($)**	**$ 231.880.807,83**	**$ 9.333.895.126,57**
			Evaluación	**Porcentaje Adelanto**	**-1,74%**
				Valor Adelanto	**-$ 229.703.093,14**

DATOS CONTRACTUALES

CONTRATO DE OBRA		**CONTRATO DE INTERVENTORÍA**	
Contratista:	CONSORCIO PISTA 16-34	**Contratista:**	CONSORCIO INTERPISTAS 25
Contrato No:	25000602 H4 de 2025	**Contrato No:**	25000713 H3 de 2025
Valor Inicial:	$ 8.815.490.694	**Valor Inicial:**	$ 986.277.667
Valor Actualizado al modificatorio :	$ 0	**Valor Actualizado al modificatorio :**	$ 0
Valor actualizado 2:	$ 0	**Valor actualizado 2:**	$ 0
Plazo inicial:	HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2025	**Plazo inicial:**	HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2025
Plazo actualizado:	HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2025	**Plazo actualizado:**	HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2025
Fecha de iniciación:	11 de julio de 2025	**Fecha de iniciación:**	11 de julio de 2025
Fecha de vencimiento:	16 de diciembre de 2025	**Fecha de vencimiento:**	16 de diciembre de 2025
Modificatorio No. Prórroga No. 01	Prorroga veinticinco (25) dias	**Modificatorio No. Prórroga No.**	Prorroga veinticinco (25) dias
Fecha de Terminación Según Prórroga No. 01	10 de enero de 2026	**Fecha de Terminación Según Prórroga No.**	10 de enero de 2026
Suspensión No. 01	SIETE (07) DÍAS, DESDE 22 DE DICIEMBRE DE 2025 AL 28 DE DICIEMBRE DE 2025	**Suspensión No. 01**	SIETE (07) DÍAS, DESDE 22 DE DICIEMBRE DE 2025 AL 28 DE DICIEMBRE DE 2025
Periodo de Suspensión No. 01	7 dias	**Periodo de Suspensión No. 01**	7 dias
Levantamiento de la suspensión No. 01	29 de diciembre de 2025	**Levantamiento de la suspensión No.**	29 de diciembre de 2025
Modificatorio Nº 02	PRÓRROGA POR CUATRO (4) MESES Y ADICION	**Modificatorio Nº. 02**	PRORROGA POR CUATRO (4) MESES Y ADICION
Valor de la Prorroga incluido IVA	$ 4.407.745.347,00	**Valor de la Prorroga incluido IVA**	$ 652.159.174
Valor final del contrato	$13.223.236.041,00	**Valor final del contrato**	$1.638.436.841,00
Periodo de Suspensión No. 02	ONCE (11) DIAS, DESDE 02 DE ENERO DE 2026 AL 12 DE ENERO DE 2026	**Periodo de Suspensión No. 02**	ONCE (11) DIAS, DESDE 02 DE ENERO DE 2026 AL 12 DE ENERO DE 2026
Levantamiento de la suspensión No. 02	12 de enero de 2026	**Levantamiento de la suspensión No. 02**	12 de enero de 2026
Nueva fecha de terminación	28 de Mayo de 2026	**Nueva fecha de terminación**	28 de Mayo de 2026
Valor total actual del contrato	$ 13.223.236.041	**Valor total actual del contrato**	$ 1.638.436.841

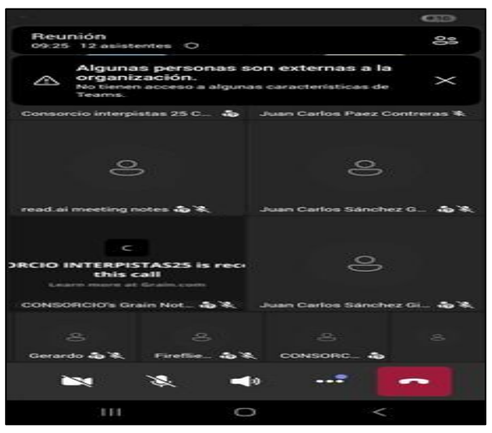
ACTIVIDADES REALIZADAS EN LA SEMANA

ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS

Durante el periodo comprendido entre el 13 y 19 de abril de 2026, la interventoría continuó con el desarrollo de actividades de carácter administrativo y de control contractual en el marco del contrato de obra No. 25000602 H4 de 2025, correspondiente a la Interventoría Integral a la nivelación de la pista 16-34 del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, manteniendo el seguimiento a los componentes técnico, administrativo, ambiental y financiero, mediante la verificación de obligaciones contractuales, gestión documental y de comunicaciones, así como la actualización de los registros de control, con el propósito de garantizar la trazabilidad del contrato y el cumplimiento de los lineamientos establecidos.

1. Área Técnica

• Durante la presente semana se realizan actividades administrativas por el equipo de la interventoría, entre ellas el informe de las actividades desarrolladas durante el periodo de ejecución de la etapa de construcción.
• Se realizó reunión virtual el día 14 de abril en horas de la tarde con obra para revisar y conciliar las mayores cantidades del contrato y decidir acciones técnicas y contractuales relacionadas con el balance de asfalto, modificatorios y márgenes. Adicionalmente, se realizo el día 16 de abril en horas de la tarde visita de campo entre Obra, Interventoría y Aerocivil para la inspección de bermas del proyecto, las cuales presentan grietas en el costado derecho de la pista 16-34 y se determino su tratamiento para la solución de las grietas.
• Se realizó Comité Técnico de Obra No.36, realizado de forma virtual a través de la Plataforma Microsoft Teams el día 17 de abril de 2026 en las horas de la tarde.
• Trámite de bitácora de obra.
• Se realizó seguimiento y control a las actividades de ejecución los días 15, 17 y 18 de abril, incluyendo la verificación de rampas de transición (inicial, final y transversal), con el fin de garantizar el cumplimiento de las condiciones de sguridad operacional de la pista 16 por parte del Contratista.
• Revisión de informes del contratista de obra y observaciones.
• Revision acta de obra No 10.









2. Área de SST

Durante el periodo comprendido entre el 13 y el 19 de abril de 2026, la interventoría adelantó actividades de seguimiento y control en el componente de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), en el marco de sus funciones de supervisión.

1.Introducción

En cumplimiento de las responsabilidades establecidas en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), se presenta el Informe Técnico Semanal correspondiente al período comprendido entre el 13 al 19 de abril de 2026.
El presente documento tiene como finalidad informar las actividades desarrolladas, los hallazgos verificados en campo, los requerimientos formulados al contratista y las acciones propuestas, con el propósito de asegurar el cumplimiento normativo, la prevención de riesgos laborales y la seguridad operacional durante la ejecución del proyecto en la pista 16-34 del Aeropuerto Camilo Daza.

2.Personal en Obra - Contratista

A continuación, se presenta el personal en obra durante la semana en mención:

Contratista Consorcio Pista 16-34	Subcontratista ASVICOL
1 Director de obra 1 Coordinador de obra 1 Residente de obra 1 profesional SST 1 Auxiliar Ambiental 2 topógrafos 1 cadeneros 2 Bandereo 1 Auxiliar de obra 2 Operario de demarcación	18 COLABORADORES
Total: 13	**Total: 18**

FORMATO				
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA**			
Principio de Procedencia: 4602.375	**Clave: GSAP 1.0-12-028**	**Versión:** 01	**Fecha:** 01/MARZO/2020	**Página: ___ de #**

Actividades Ejecutadas y Equipo Utilizados

Análisis de trabajo seguro – ATS
Aplicación y Compactación de Mezcla Asfáltica
Ejecución de Trabajos Topográficos
Actividades de demarcación de ayudas visuales.

3.Ec

Operador	Maquina	Marca
Libardo Jaimes	Finisher	Dynapac
Pablo León	Rodillo liso Vibratorio	BOMANG
Jesús Torres	Fresadora	Wirtgen
José Galvis	Sellador	Dynapac
Aldemar López	Mini barredora	Caterpillar
Jimmi Calderon	irrigador	NISSAN

VOLQUETAS	
Conductor	**Placa**
Omar Leal	TTS 960
Carlos García	WCR 460
Jorge Suarez	SPY 173

4.Charlas Operacionales Realizadas

- Puntos ciegos en maquinaria pesada.
- Interacción segura entre peatones y maquinaria.
- Accidentes de trabajo por caídas en huecos o zanjas en campo.

Correspondencia enviada

Durante el período de analizado, se envió la siguiente correspondencia:

• INTCU - PST -0607 elaborado por LORENA IBARRA, asunto: Reiteración de requerimiento por incumplimiento en normas de Seguridad Operacional y SST. dirigido a: CONSORCIO PISTA 16-34.

• INTCU - PST - 0608 elaborado por LORENA IBARRA, asunto: Incumplimiento en condiciones de Seguridad y Salud en el Trabajo – Jornada madrugada 18 de abril de 2026, dirigido a: CONSORCIO PISTA 16-34.

Correspondencia recibida

Durante la presente semana, el contratista no emitió ninguna correspondencia al área de seguridad y salud en el trabajo.

5.Gestión administrativa y seguimiento SST

Durante el periodo evaluado, la interventoría desarrolló actividades de control, verificación y seguimiento en el marco del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), abarcando tanto el componente documental como las condiciones de seguridad operacional y laboral en campo.

En el componente administrativo, se efectuó la revisión de las planillas de seguridad social correspondientes al acta de pago No. 10, evidenciándose que no se registra el pago ni la cotización al nivel de riesgo V para los trabajadores Jorge Rodríguez, Fredy Poveda y Priscila Ramos, situación que ya había sido observada en el acta anterior, por lo cual se solicita su ajuste inmediato con los respectivos soportes; asimismo, en relación con el subcontratista TOPORED, se requiere la remisión de la planilla de manera detallada, incluyendo la totalidad de los colaboradores vinculados y activos en obra, con el fin de validar el cumplimiento integral de las obligaciones en seguridad social; por otra parte, respecto al subcontratista ASVICOL, se evidenció que las planillas allegadas se encuentran incompletas, por lo que se solicita su envío en debida forma, incorporando la totalidad del personal reportado en obra; finalmente, se reitera que el Inspector SST debe realizar la verificación de las planillas de seguridad social con base en el listado actualizado del personal en obra, garantizando la trazabilidad y correspondencia entre los trabajadores presentes y los aportes efectuados en cada acta.

En cuanto al seguimiento en campo, En el marco del seguimiento a las actividades en campo, se desarrollaron acciones de promoción y prevención en Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), mediante la ejecución de charlas y capacitaciones dirigidas al personal operativo, así como el monitoreo de las condiciones de trabajo.

Durante la semana evaluada, se abordaron temas relacionados con los principales riesgos presentes en la operación, tales como:

• Riesgos asociados a los puntos ciegos en maquinaria pesada, enfocados en la prevención de incidentes por falta de visibilidad.

• Interacción segura entre peatones y maquinaria, fortaleciendo las medidas de control en áreas de circulación compartida.

• Prevención de accidentes de trabajo por caídas en huecos o zanjas, haciendo énfasis en la adecuada señalización, delimitación y control de excavaciones.

Es importante señalar que, debido a condiciones climáticas adversas (lluvia), las actividades en campo fueron suspendidas los días 14 y 16 de abril de 2026, lo cual limitó parcialmente la ejecución de labores operativas y actividades SST programadas.

Adicionalmente, se recibió comunicación vía correo electrónico relacionada con la solicitud de actualización de ingreso vehicular, la cual se encuentra en proceso de revisión conforme a los procedimientos establecidos.

Así mismo, durante el periodo evaluado se emitió oficio por incumplimiento en condiciones de Seguridad y Salud en el Trabajo, derivado de los hechos evidenciados en la jornada de la madrugada del 18 de abril de 2026 en área de pista, en el cual se dejó constancia de deficiencias críticas en la planificación y operación del contratista CONSORCIO PISTA 16-34, tales como la ausencia de vehículo para atención de emergencias y transporte de personal, falta de medios adecuados para el resguardo ante condiciones climáticas adversas, carencia de logística para evacuación oportuna y deficiencias en la dotación de elementos de protección personal para lluvia.

De igual manera, se evidenciaron incumplimientos por parte de subcontratistas, particularmente en actividades de señalización, relacionados con la ausencia de medios de transporte para personal y equipos, lo que conllevó a la exposición de los trabajadores a condiciones inseguras. Como medida inmediata, la interventoría debió intervenir en la evacuación del personal, situación que no corresponde a sus responsabilidades contractuales.

En virtud de lo anterior, mediante el citado oficio se requirió la implementación inmediata de medidas correctivas, incluyendo la disponibilidad permanente de vehículos operativos, fortalecimiento de las condiciones de resguardo del personal, dotación completa de EPP, control sobre subcontratistas y la presentación de un informe de acciones correctivas y preventivas dentro de los plazos establecidos, advirtiendo sobre la posible aplicación de medidas contractuales en caso de reiteración de los incumplimientos.

En general, la interventoría continúa ejerciendo labores de vigilancia y control, orientadas a garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente en SST, así como la adecuada gestión de los riesgos asociados a la ejecución del contrato.

6.Conclusiones

Durante el periodo comprendido entre el 13 y el 19 de abril de 2026, la interventoría evidenció avances en la ejecución de actividades operativas y en la implementación de acciones de promoción y prevención en Seguridad y Salud en el Trabajo (SST); no obstante, persisten incumplimientos relevantes por parte del contratista y subcontratistas que afectan el adecuado desarrollo del Sistema de Gestión SST.

En el componente administrativo, se identificaron inconsistencias reiterativas en el pago y reporte de la seguridad social, así como deficiencias en la presentación de planillas por parte de los subcontratistas, lo que evidencia debilidades en el control y seguimiento del personal vinculado al proyecto.

En campo, si bien se realizaron actividades de capacitación enfocadas en riesgos críticos, se presentaron situaciones que evidencian fallas en la planificación operativa, especialmente durante la jornada del 18 de abril, donde se identificaron deficiencias críticas en logística, transporte, atención de emergencias y dotación de elementos de protección personal, exponiendo al personal a condiciones inseguras.

Adicionalmente, las condiciones climáticas incidieron en la ejecución de las actividades; sin embargo, las falencias evidenciadas no corresponden únicamente a factores externos, sino a debilidades en la gestión preventiva del contratista.

En general, se concluye que, aunque existe cumplimiento parcial de las actividades SST, se requiere un fortalecimiento urgente en la gestión operativa, administrativa y de control para garantizar condiciones seguras en la ejecución del contrato.





3. Area de Topografia

INFORME TOPOGRÁFICO
Periodo: 13 al 19 de abril 2026
Actividades ejecutadas

Lunes: Noche 13 – Madrugada 14 de abril de 2026 El contratista no ejecuto trabajos en obra durante esta jornada, debido a las lluvias.
(Nota 1): El contratista había iniciado los trabajos en pista y alcanzaron a fresar la rampa provisional del tramo de la noche anterior Domingo 12 al 13 abril 2026 en el borde del -4 al -5 iniciando en la K0+680.
La residente y directora de la interventoría aprueban instalar de nuevo 4.00m3 de asfalto para volver hacer la rampa y no generar riesgo operacional.
(Nota 2): Se realizan trabajos administrativos de oficina en conjunto con la delegada del contratista de topografía, en revisión de cotas en rampas pasadas por el contratista.

Martes: Noche 14 – Madrugada 15 de abril de 2026 El contratista no ejecuto trabajos en obra durante esta jornada, debido a las lluvias.
(Nota 1): No se trabajó en conciliación de acta N°10.

Miércoles: Noche 15 – Madrugada 16 de abril de 2026 El contratista continuó actividades de fresado, imprimación e instalación de mezcla asfáltica en la pista.
•Localización del área a intervenir
Sentido longitudinal: K0+675 a K0+800

Sentido transversal: Borde Izquierdo, desde -4 m hasta -8 m
Ancho intervenido: 4.00 m
La comisión topográfica del contratista realizó la demarcación previa del área a intervenir, tanto en sentido longitudinal como transversal.
La comisión topográfica de la interventoría verificó en campo el abscisado y la delimitación del área proyectada.
•Control topográfico del fresado
El contratista marcó en superficie, mediante pintura, las profundidades de fresado requeridas para alcanzar la cota de primera capa según diseño geométrico.
El fresado se ejecutó desde K0+675 a K0+680 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 4.00 m transversales proyectados, en el borde Derecho (-4 m hasta -8 m transversal).
y el fresado de rampa provisional para evitar riesgo operacional.
(MICRO FRESADO A RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
La comisión topográfica de interventoría realizó:
Verificación de cotas de fresado mediante nivel de precisión.
Toma de puntos de control para comprobación de cumplimiento de cota de diseño.
Registro y comparación de niveles obtenidos frente a las cotas teóricas.
•Imprimación
Posterior al fresado, se efectuó la limpieza del área mediante soplado mecánico y Barredora Mini Bobcat para garantizar la correcta adherencia.
Se aplicó imprimación en el tramo comprendido entre:
K0+675 a K0+800 (longitudinal)
4.00 m de ancho en el borde Izquierdo (-4 m hasta -8 m transversal).
Y también se aplica imprimación para la rampa provisional entre: K0+680 a K0+695 (longitudinal)
1m de ancho en el borde Derecho (-8 m hasta -9 m transversal).
Nota: la rampa le hacen una reducción y se aplica imprimación para la rampa provisional entre: K0+695 a K0+800 (longitudinal)
0.60cm de ancho en el borde Derecho (-8 m hasta -8.60 m transversal).
•Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la **SEGUNDA CAPA** de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+675 a K0+800 (longitudinal)
4.00 m de ancho en borde Derecho (-4 m hasta -8 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): #1 K0+680 a K0+695 (longitudinal)
1m de ancho en borde Derecho (-8 m hasta -9 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): #2 K0+695 a K0+800 (longitudinal)
0.60cm de ancho en borde Derecho (-8 m hasta -8.60 m transversal).
La interventoría efectuó:
Verificación de cotas con nivel de precisión en mezcla asfáltica en estado compacto.
Toma de puntos de control conjunta entre contratista e interventoría.
(Nota 1): ninguna.
OBSERVACIONES: ninguna.
•Equipos utilizados para control
Nivel de precisión
Estación total
Pintura de demarcación para control operativo.
Jueves: Noche 16 – Madrugada 17 de abril de 2026 El contratista no ejecuto trabajos en obra durante esta jornada, debido a las lluvias.
(Nota 1): Se realizan trabajos administrativos de oficina en conjunto con la delegada del contratista de topografía, en la conciliación de cotas de Acta N°10.
Viernes: Noche 17 – Madrugada 18 de abril de 2026 El contratista continuó actividades de fresado, imprimación e instalación de mezcla asfáltica en la pista.
•Localización del área a intervenir
Sentido longitudinal: K0+675 a K0+800
Sentido transversal: Borde Izquierdo, desde -8 m hasta -12 m
Ancho intervenido: 4.00 m
La comisión topográfica del contratista realizó la demarcación previa del área a intervenir, tanto en sentido longitudinal como transversal.
La comisión topográfica de la interventoría verificó en campo el abscisado y la delimitación del área proyectada.
•Control topográfico del fresado
El contratista marcó en superficie, mediante pintura, las profundidades de fresado requeridas para alcanzar la cota de primera capa según diseño geométrico.
El fresado se ejecutó desde K0+675 a K0+680 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 4.00 m transversales proyectados, en el borde Derecho (-8 m hasta -12 m transversal).
Y el fresado de rampa provisional para evitar riesgo operacional.
(MICRO FRESADO A RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
La comisión topográfica de interventoría realizó:
Verificación de cotas de fresado mediante nivel de precisión.
Toma de puntos de control para comprobación de cumplimiento de cota de diseño.
Registro y comparación de niveles obtenidos frente a las cotas teóricas.
•Imprimación
Posterior al fresado, se efectuó la limpieza del área mediante soplado mecánico y Barredora Mini Bobcat para garantizar la correcta adherencia.
Se aplicó imprimación en el tramo comprendido entre:
K0+675 a K0+800 (longitudinal)
4.00 m de ancho en el borde Izquierdo (-8 m hasta -12 m transversal).
Y también se aplica imprimación para la rampa provisional entre: K0+680 a K0+757.50 (longitudinal)
1m de ancho en el borde Derecho (-12 m hasta -13 m transversal).
Nota: la rampa le hacen una reducción y se aplica imprimación para la rampa provisional entre: K0+757.50 a K0+800 (longitudinal)
.80cm de ancho en el borde Izquierdo (-12 m hasta -12.80 m transversal).
•Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la **SEGUNDA CAPA** de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+675 a K0+800 (longitudinal)
4.00 m de ancho en borde Derecho (-8 m hasta -12 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): #1 K0+680 a K0+757.50 (longitudinal)
1m de ancho en borde Derecho (-12 m hasta -13 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): #2 K0+757.50 a K0+800 (longitudinal)
0.80cm de ancho en borde Derecho (-12 m hasta -12.80 m transversal).
La interventoría efectuó:
Verificación de cotas con nivel de precisión en mezcla asfáltica en estado compacto.
Toma de puntos de control conjunta entre contratista e interventoría.
(Nota 1): ninguna.
OBSERVACIONES: ninguna.
•Equipos utilizados para control
Nivel de precisión
Estación total
Pintura de demarcación para control operativo.
(Nota 2): Se realizan trabajos administrativos de oficina en conjunto con la delegada del contratista de topografía, en la conciliación de cotas de Acta N°10.
Sábado: Noche 18 – Madrugada 19 de abril de 2026 El contratista continuó actividades de fresado, imprimación e instalación de mezcla asfáltica en la pista.
•Localización del área a intervenir
Sentido longitudinal: K0+675 a K0+800
Sentido transversal: Borde Izquierdo, desde -12 m hasta -17 m
Ancho intervenido: 5.00 m
La comisión topográfica del contratista realizó la demarcación previa del área a intervenir, tanto en sentido longitudinal como transversal.
La comisión topográfica de la interventoría verificó en campo el abscisado y la delimitación del área proyectada.
•Control topográfico del fresado
El contratista marcó en superficie, mediante pintura, las profundidades de fresado requeridas para alcanzar la cota de primera capa según diseño geométrico.
El fresado se ejecutó desde K0+675 a K0+800 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 5.00 m transversales proyectados, en el borde Derecho (-12 m hasta -17 m transversal).
(MICRO FRESADO A RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
La comisión topográfica de interventoría realizó:
Verificación de cotas de fresado mediante nivel de precisión.
Toma de puntos de control para comprobación de cumplimiento de cota de diseño.
Registro y comparación de niveles obtenidos frente a las cotas teóricas.
•Imprimación
Posterior al fresado, se efectuó la limpieza del área mediante soplado mecánico y Barredora Mini Bobcat para garantizar la correcta adherencia.
Se aplicó imprimación en el tramo comprendido entre:
K0+675 a K0+800 (longitudinal)
5.00 m de ancho en el borde Izquierdo (-12 m hasta -17 m transversal).
Y también se aplica imprimación para la rampa provisional entre: K0+680 a K0+800 (longitudinal)
1m de ancho en el borde Derecho (-17 m hasta -18 m transversal).
•Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la **UNICA CAPA** de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+675 a K0+800 (longitudinal)
5.00 m de ancho en borde Derecho (-12 m hasta -17 m transversal)

~~6.00 m de ancho en borde Derecho (-12 m hasta -17 m transversal).~~
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): K0+680 a K0+800 (longitudinal)
1m de ancho en borde Derecho (-17 m hasta -18 m transversal).
La interventoría efectuó:
Verificación de cotas con nivel de precisión en mezcla asfáltica en estado compacto.
Toma de puntos de control conjunta entre contratista e interventoría.
(Nota 1): ninguna.
OBSERVACIONES: ninguna.
•Equipos utilizados para control
Nivel de precisión
Estación total
Pintura de demarcación para control operativo.
(Nota 2): Se realizan trabajos administrativos de oficina en conjunto con la delegada del contratista de topografía, en la conciliación de cotas de Acta N°10.
Domin tista r









4. Area de Diseño Geometrico

INFORME DE GESTIÓN EN DISEÑO GEOMÉTRICO 13-abril-2026 a 19-abril-2026
Semana: 38
Durante la semana **38** se desarrollaron actividades de seguimiento, control y verificación técnica relacionadas con el componente de diseño geométrico del proyecto, con el propósito de garantizar la correcta aplicación del diseño aprobado y el cumplimiento de los lineamientos y especificaciones contractuales. En este marco, se llevaron a cabo las siguientes actividades principales:
• Se brindó acompañamiento técnico permanente al equipo del contratista en campo, atendiendo consultas relacionadas con la correcta interpretación e implementación del diseño geométrico, particularmente en lo referente a alineamientos horizontales, perfiles longitudinales, secciones tipo y cotas de diseño establecidas en los planos aprobados.
• Se dio atención a los requerimientos formulados por el personal de obra respecto a la verificación de cantidades ejecutadas y actividades desarrolladas, proporcionando apoyo técnico para los procesos de medición de obra y su posterior consolidación para fines de facturación por parte del contratista.

Comunicaciones
Durante el presente periodo no se recibieron comunicaciones formales relacionadas con el componente de diseño geométrico.

5. Area Social

INFORME SEMANAL SOCIAL DEL 06 DE ABRIL AL 12 DE ABRIL DEL 2026

Durante el periodo del día 13 de abril al 19 de abril del 2026, se realizaron las siguientes actividades en el componente social:

ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS
• Elaboración del acta de seguimiento de obra # 36.
• Elaboración del acta de AERONAUTICA # 8.
• Ajustes de actas de AERONAUTICA CIVIL # 1-2-3-4-5-6 con observaciones del contratista.
• Elaboración de informe semanal # 38.
• Procesos de apoyo a la gestión documental.

ACTIVIDADES EN CAMPO
• Se realizó seguimiento a las actividades enmarcadas en las fichas PMAC 18-19-20, componente Socioeconómico, charla socio ambiental.
• Se realizo seguimiento a la entrada de las volquetas por satélite 1, para control y manejo del residuo de material asfaltico en la zona de influencia directa.

RECOMENDACIONES
• Se recomienda seguir cumpliendo el cronograma de charlas y capacitaciones teniendo en cuenta las recomendaciones de la FICHA PMAC-19.
• Se recomendó a el contratista la realización de la reunión intermedia de la ficha 20.

BENEFICIOS TÉCNICOS.
✓ Mejorar la capacidad estructural.
✓ Optimalización del proceso operacional.
✓ Optimación de drenajes superficiales.
✓ Cumplimientos de Normativas.

BENEFICIOS SOCIALES.
✓ Mejor seguridad aeroportuaria.
✓ Generación de Empleo local directo o indirecto.
✓ Desarrollo económico y social.
✓ Mejor respuesta en situación de emergencia.
✓ Capacitar al personal de obra.

POBLACION BENEFICIADA.
✓ Pasajeros Nacionales e Internacionales.
✓ Comunidad Cucuteña y del área metropolitana.
✓ Sectores productivos y empresariales.
✓ Sector turístico y hotelero.
✓ Trabajadores vinculados a la obra.
✓ Transporte de mercancía.

FORMATO				
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA**			
Principio de Procedencia: 4602.375	**Clave: GSAP 1.0-12-028**	**Versión:** 01	**Fecha:** 01/MARZO/2020	**Página: ___ de #**

6. Area Ambiental

INFORME SEMANAL DE GESTIÓN AMBIENTAL PERIODO ENTRE 13 ABRIL - 19 ABRIL/2026

INFORME SEMANAL DE GESTIÓN AMBIENTAL Y OPERATIVA

El presente informe detalla las actividades de acompañamiento y seguimiento ambiental realizadas al contratista Consorcio Pistas 16-34, durante el inicio de las actividades correspondiente a la semana del 13 de abril al 19 de abril del 2026.

DESARROLLO DE ACTIVIDADES DIARIAS Y CUMPLIMIENTO PMA

INFORME SEMANAL DE INTERVENTORÍA AMBIENTAL

1. ACTIVIDADES POR JORNADA

•**Lunes 13 de abril:**
- Fresado de 3 mt lineales por 1 metro de ancho (ajustado por lluvias). Instalación de asfalto inmediata para la cantidad fresada. (**PMAC-10: Manejo de Fresado**).
- Trabajos administrativos: Elaboración del informe mensual de interventoría.

•**Martes 14 de abril:**
- Actividades administrativas: Adelanto del informe mensual.
- Jornada nocturna: Suspendida por lluvias.

•**Miércoles 15 de abril:**
- Respuesta técnica a la ANI (Oficio No. INTCU - PST - 0603) sobre hallazgo ambiental y seguridad operacional (FOD) en Sector Satélite 1 y Pista 16-34 (**PMAC-17: Manejo de Fauna y Flora** / Protección de áreas operativas).
- Inspección nocturna de zona de acopio de fresado: Verificación de distancias a canales de aguas lluvias, señalización e iluminación (**PMAC-10** y **PMAC-02**).
- Inspección de parqueo de maquinaria (**PMAC-03**).
- Inspección de baterías sanitarias: Verificación de insumos y luz (**PMAC-01**).

•**Jueves 16 de abril:**
- Actividades administrativas y emisión de respuesta técnica a supervisión AEROCIVIL (Oficio No. INTCU - PST - 0603).
- Jornada nocturna: Sin actividades operativas por lluvias.

•**Viernes 17 de abril:**
- Jornada de barrido en pista 16-34 y Satélite 1 (6:00 am - 9:00 am) con barredora mecánica y personal ambiental (**PMAC-10** / Control de partículas).
- Inspección de acopio de fresado (señalización y cumplimiento de distancias) y zona de parqueo (libre de FOD) (**PMAC-02 y PMAC-03**).
- Inspección de baterías sanitarias (**PMAC-01**).

•**Sábado 18 de abril:**
- Inspección de acopio de fresado: Verificación de uso de plástico negro para evitar contacto con suelo natural (**PMAC-10** y **PMAC-01**).
- Limpieza manual y mecánica de Satélite 1 (**retiro de FOD**).
- Verificación de zona de parqueo DELTA y baterías sanitarias (**PMAC-03 y PMAC-01**).

•**Domingo 19 de abril:**
- No se laboró.

2.

ACTIVIDAD REALIZADA	FICHA PMA APLICABLE	DESCRIPCIÓN DEL CUMPLIMIENTO / REQUISITO	ALERTA TÉCNICA / ACCIÓN CORRECTIVA
Acopio de material de fresado	**PMAC-10**	Se respeta distancia de 30m a canales y uso de plástico aislante.	Mantener cobertura con lonas en caso de vientos o lluvias fuertes.
Mantenimiento de baños	**PMAC-01**	1 baño por cada 15 personas, dotado de agua, jabón y papel.	Asegurar la limpieza diaria y el registro de mantenimiento.
Operación de maquinaria y parqueo	**PMAC-03**	Zona de parqueo inspeccionada y libre de residuos (FOD).	Verificar registros preoperacionales diarios.
Señalización e iluminación	**PMAC-02**	Áreas de trabajo y acopio delimitadas y visibles.	Reponer cintas o maletines dañados por el clima.
Barrido de pista y plataforma	**PMAC-10 / PMAC-17**	Control de material particulado y prevención de FOD en lado aire.	Programar barrido adicional si se incrementa el fresado.

3. REGISTRO DIARIO DE ACTIVIDADES Y SEGUIMIENTO PMA

FECHA	JORNADA	ACTIVIDAD PRINCIPAL	ESTADO PMA	OBSERVACIONES INTERVENTORÍA
13-Abr	Diurna	Fresado e instalación asfalto	Cumple	Reducción de metas por lluvias.
15-Abr	Nocturna	Inspección acopio y sanidad	Cumple	Cumplimiento de distancias a canales.
17-Abr	Diurna	Barrido mecánico de pista	Cumple	Personal con EPP completo.
18-Abr	Diurna	Verificación acopio y plástico	Cumple	Protección efectiva del suelo natural.

4. TRAZABILIDAD DOCUMENTAL (OFICIOS DE LA SEMANA)

•La Interventoría realizó Oficio No. INTCU - PST - 0603 - Respuesta técnica y cierre de hallazgo ambiental y seguridad operacional (FOD). **Radicado Aerocivil:** No. 2026363030014603, dirigido a: AERONAUTICA CIVIL.

C**orrespondencia recibida:**

- El 15 de abril de 2026 se recibió, vía correo electrónico, el oficio con radicado Aerocivil No. 2026363030014603 y comunicación ANI No. 20263090108991, con asunto: “Comunicación ANI 20263090108991 – Afectaciones en la vía de acceso al Aeropuerto Camilo Daza (SKCC), Id. 2523183.

5. CONCEPTO TÉCNICO Y RECOMENDACIONES

Las actividades de la semana se ajustaron a las condiciones climáticas (lluvias). Se destaca el cumplimiento en el manejo de residuos de fresado al utilizar aislantes plásticos para proteger el suelo. Se recomienda mantener el monitoreo de los canales de aguas lluvias para evitar sedimentación por escorrentía.

6. OBSERVACIONES Y REQUERIMIENTOS

• Se requiere mantener actualizados los registros fotográficos de las jornadas de aseo y mantenimiento de baños para los indicadores mensuales.
• Verificar permanentemente que la maquinaria en zona DELTA no presente fugas de aceites.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES:

1. Efectividad de las Medidas Preventivas (PMA): Se concluye que las medidas de manejo ambiental para el acopio de material de fresado (Ficha PMAC-10) fueron efectivas. El uso de polietileno (plástico negro) como barrera impermeable evitó la contaminación del suelo natural y la posible escorrentía de sedimentos hacia los canales de aguas lluvias durante los eventos de precipitación registrados.
2. Gestión de Seguridad Operacional (FOD): La ejecución de las jornadas de barrido mecánico y manual en la Pista 16-34 y Satélite 1 cumplió satisfactoriamente con los protocolos de seguridad operacional. La respuesta técnica emitida mediante el Oficio INTCU - PST - 0603 demuestra una trazabilidad documental robusta y el cierre efectivo de los hallazgos ambientales reportados por la ANI y Aerocivil.
3. Condiciones de Bienestar y Sanidad: Se verificó que las instalaciones temporales (baterías sanitarias) cumplen con los estándares de la Ficha PMAC-01, garantizando condiciones dignas de higiene y suministro de insumos para el personal, lo cual es crítico para mantener los indicadores de cumplimiento de la interventoría.
4. Adaptabilidad Climática: A pesar de las suspensiones de actividades operativas nocturnas los días 14 y 16 de abril por lluvias, la interventoría mantuvo el control administrativo y de inspección, asegurando que el cese de actividades no derivara en descuidos ambientales en las zonas de parqueo y acopio.

RECOMENDACIONES:

1. Refuerzo de Coberturas en Acopios: Ante la persistencia de lluvias, se recomienda al constructor asegurar que el material de fresado no solo cuente con base plástica, sino también con coberturas superiores (lonas) debidamente ancladas para evitar que el material sea arrastrado por escorrentía superficial hacia el sistema de drenaje del aeropuerto.
2. Monitoreo Post-Lluvia en Zonas de Parqueo: Se recomienda realizar inspecciones detalladas inmediatamente después de cada evento de lluvia en la zona de maquinaria (Delta), con el fin de detectar posibles trazas de aceites o lubricantes que hayan podido ser lavados por el agua y que no son visibles en condiciones secas.
3. Mantenimiento de Señalización: Debido a la humedad y el viento, se sugiere revisar el estado de la señalización vial e iluminación en las áreas de trabajo nocturno para garantizar que sigan cumpliendo con la Ficha PMAC-02 y prevenir incidentes de seguridad.
4. Continuidad en el Control de FOD: Mantener la frecuencia de los barridos mecánicos antes del inicio de cada jornada operativa, especialmente en las áreas de transición entre la obra y las zonas de movimiento de aeronaves, para mitigar cualquier riesgo de seguridad operacional.



FORMATO				
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA**			
Principio de Procedencia: 4602.375	**Clave: GSAP 1.0-12-028**	**Versión:** 01	**Fecha:** 01/MARZO/2020	**Página: ___ de #**









7. Area de Costos

Acciones realizadas desde el área de Costos de Interventoría. Desde el 13 de abril de 2026 al 19 de abril de 2026.

1.Se recibe oficio Fwd: AERO-CUCUTA-0558 Respuesta a su oficio No. INTCU - PST – 0577 del 06 de abril de 2026 – Entrega Informe Mensual de Gerencia No. 8 del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025, está en proceso de revisión por parte de interventoria.
2.Se da respuesta a la solicitud para revisión de informes semanales del 25 al 30.

8. Area de Electrica

Durante el periodo comprendido desde el 13 de abril al 19 de abril no se realizaron actividades relacionadas con esta área.

9. Area de Pavimentos

Acciones realizadas desde el área de Pavimentos en el Trabajo del 13 al 19 de abril 2026.

lunes, 13 de abril de 2026

RESUMEN EJECUTIVO: AUDITORÍA DE INFORMES Y SEGUIMIENTO OPERACIONAL PROYECTO: Interventoría Integral Pista 16-34 – Aeropuerto Camilo Daza
FECHA DE ACTIVIDAD: 13 de abril (Noche) y 14 de abril (Madrugada), 2026
RESPONSABLE: Ing. Mario Sierra – Especialista en Pavimentos
1.OBJETO
Supervisión de intervenciones en pista, ejecución de planes de contingencia ante eventos climáticos y validación técnica-administrativa de volúmenes de obra mediante herramientas de modelado digital y nubes de puntos.
2. DESARROLLO DE LA JORNADA (13 - 14 DE ABRIL)
• Actividades de Campo y Contingencia:
oSe ejecutó fresado entre las abscisas K0+675 y K0+683 (sector hombro, -4.15 m al -5.15 m).
oDebido a lluvias intensas y actividad eléctrica, se suspendió la colocación de mezcla P-401. Se procedió al cierre preventivo mediante una rampa provisional transversal con mezcla modificada con polímeros (limpieza, secado, riego de liga y compactación).
• Control de Materiales (Mezcla Asfáltica):
oSe registró una novedad en el suministro: el pedido inicial de mezcla fue de 4.0 m³, pero debido a la suspensión climática, el volumen real instalado en la rampa provisional fue de 1.5 m³.
• Gestión Administrativa y Modelado Digital:
oPor instrucción de la Dirección de Interventoría, el personal se trasladó al contenedor oficina para labores de gabinete.
oEl Ing. Mario Sierra realizó el chequeo de superficies de fresado y capas de asfalto en el software AutoCAD Civil 3D, validando los volúmenes reportados por el contratista.
oSe procesó una nube de puntos con datos propios de la interventoría para la construcción de superficies, permitiendo contrastar con precisión los espesores y cotas reales de la intervención.
3. ESTADO DE LA ACTIVIDAD
• Estatus: Fase de validación técnica y auditoría de volúmenes.
• Observación: La integración de la nube de puntos y el modelado en Civil 3D permite identificar con rigor técnico cualquier discrepancia entre las memorias de cálculo del contratista y la realidad geométrica de la pista.
4. CONCLUSIÓN
Pese a la suspensión de actividades de campo por fuerza mayor (clima), la jornada fue productiva en el componente de auditoría. Se logró avanzar en el control volumétrico de precisión y se garantizó que la pista quedará en condiciones de seguridad operacional. Se reanudarán labores de pavimentación definitiva una vez se cuente con ventanas climáticas favorables.

Martes, 14 de abril de 2026
RESUMEN EJECUTIVO: COMITÉ TÉCNICO DE OBRA (AEROCIVIL - INTERVENTORÍA - CONTRATISTA) PROYECTO: Interventoría Integral Pista 16-34 – Aeropuerto Camilo Daza
FECHA Y HORA: 14 de abril de 2026 | 14:00 – 16:00
RESPONSABLE: Ing. Mario Sierra – Especialista en Pavimentos
1.OBJETO
Establecer consensos entre la Entidad (Aerocivil), la Interventoría y el Contratista sobre el estado técnico de la estructura de pavimento, definir la solución definitiva para la severa fisuración en bermas y conciliar volúmenes de obra ejecutados.
2. DESARROLLO TÉCNICO DEL COMITÉ
A. Conciliación y Modelado Geométrico
• Validación de Metodología: Las tres partes ratificaron el uso de secciones transversales como el método oficial para la conciliación de cantidades.
• Modelado Digital: Se presentó un volumen calculado por software (Civil 3D) de 4,883 m³. La Interventoría reportó un avance del 99% en la conciliación de cotas, restando únicamente el ajuste de bordes específicos.
• Proyección de Metas: Se definió la meta física de terminar hasta la abscisa 900 entre finales de abril y principios de mayo, incluyendo las rampas de transición técnica.
B. Problemática de Bermas (Márgenes de Pista)
• Diagnóstico de Campo: El mapeo conjunto reveló fisuras con aperturas críticas de 5 a 7 centímetros. Se discutió la incertidumbre sobre la profundidad de estas grietas, lo que condiciona la efectividad de tratamientos superficiales.
• Alternativas Técnicas en Discusión:
1. Inyección (Relleno Fluido/Emulsión): Descartada inicialmente por la dificultad de cuantificar volúmenes de inyección y el riesgo de inestabilidad ante movimientos geológicos.
2. Geomalla de Alta Adherencia (Propuesta Contratista): Aplicación de geomalla con una capa de interfaz de asfalto enriquecida (+1.2% de ligante) para mitigar el reflejo de grietas.
3. Posición de la Interventoría: Se planteó el sello elastomérico como opción técnica, aunque se enfatizó que lo ideal sería una intervención profunda (fresado y cambio de base), la cual excede el alcance actual.
C. Requerimientos de la Entidad (Aerocivil)
• La Aerocivil solicitó a la Interventoría un informe técnico que ratifique si la geomalla es la única opción viable o si existen alternativas adicionales, dado que la Entidad posee reparos sobre el comportamiento de geomallas en otros proyectos aeroportuarios.
3.ESTADO DE LA ACTIVIDAD
• Estatus: Definición de alternativa técnica para márgenes.
• Compromiso Inmediato: Se programó una visita técnica de campo para el 21 de abril (4:00 PM) con especialistas de la Aerocivil para inspeccionar las bermas a la luz del día y tomar una decisión final sobre el tratamiento.
4.CONCLUSIÓN
El comité permitió alinear las cifras de ejecución volumétrica entre las tres partes. No obstante, la estabilidad técnica de las márgenes sigue siendo el punto crítico; la Interventoría deberá presentar el soporte técnico definitivo para asegurar que el tratamiento elegido garantice la durabilidad de la pista ante la severidad de la fisuración encontrada.

Miércoles 15 de abril de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 15-16 de abril 2026)
1.Trabajos de Fresado y Preparación de Superficie
Se realizaron labores de fresado mecánico para la adecuación de juntas y la conformación del área de atraque, garantizando la continuidad geométrica con las tiras previas:
Fresado de Arranque (Caja de Empalme): Intervención K0+675 a K0+680 long= 5.0 m profundidad de diseño mínimo 7.5 cm Hombros -4.0 m al -9.0 m), incluyendo rampa de 100 cm.
Fresado por diseño
No se realizó, es segunda capa o rodadura.
Fresada rampa auxiliar longitudinal
Provisional así k0+680 al k0+800 hombro -4.0 m ancho= 1.0 m profundidad de diseño mínimo 7.5 cm.
2. Geometría, Instalación y Balance de Materiales
La jornada de pavimentación se enfocó en la extensión de una tira paralela para cubrir el ancho total proyectado, manteniendo el control de niveles según el perfilado topográfico:
Pavimentación Tira 1: Extensión desde la K0+675 a la K0+800 (Hombros -4.0 m al -9.0 m). Ancho de intervención de 5.0 m, incluyendo 100 cm de rampa provisional, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 7.5 cm.
Balance de Mezcla: Se procesó un volumen total de 60 m³. El rendimiento del material fue monitoreado constantemente para asegurar que el espesor compacto cumpliera con los mínimos de diseño en toda la sección transversal. Se generó un desperdicio de 0.50 m3 aproximadamente.
3. Seguridad Operacional y Medidas Provisionales
Con el objetivo de mantener la seguridad operacional (seguridad de aeronaves) y mitigar riesgos de FOD, se conformó la siguiente estructura de transición al cierre de la jornada:
Rampa de Cierre Transversal: Ejecutada entre la K0+795 y la K0+800 (Longitud de 5.0 m). La rampa abarca el ancho total de las tiras instaladas (Hombros -4.0 m al -9.0 m), garantizando una pendiente de transición suave y segura para el tráfico aeroportuario.
Rampa longitudinal Provisional, ancho 100 cm entre las abscisas k0+680 al k0+800 en el hombro -8.0 m.
4. Control Técnico y Sustento Normativo
Estándares de Calidad: La mezcla asfáltica (especificación P-401) se manejó dentro de los rangos térmicos normativos para asegurar una compactación óptima y la durabilidad del ligante.
Preparación de Superficie (P-603): Se certificó la limpieza mecánica y el sopleteado del área fresada previo a la aplicación del riego de liga, cumpliendo con los lineamientos de la AC 150/5370-10H para garantizar una adherencia mecánica y química superior entre capas.
5. Conclusión e Inspección Final

La inspección técnica ratifica la correcta ejecución de la Tira 1 hasta la abscisa K0+800. La instalación en una sola capa de 7.5 cm mínimo permitió un control eficiente de la textura superficial y la planicidad. El sector queda habilitado bajo condiciones de seguridad operativa, con sus respectivas rampas de transición verificadas.

Jueves 16 de abril de 2026
RESUMEN EJECUTIVO: VISITA TÉCNICA DE CAMPO – INSPECCIÓN DE BERMAS PROYECTO: Interventoría Integral Pista 16-34 – Aeropuerto Camilo Daza
FECHA Y HORA: 16 de abril de 2026 16:00 – 17:30
RESPONSABLE: Ing. Mario Sierra – Especialista en Pavimentos
1.ASISTENTES:
Ing. LILIANA JAUREGUI APARICIO directora de interventoría (Consorcio Interpistas 25)
Ing. Mario Sierra Ing. Especialista en pavimentos interventoría (Consorcio Interpistas 25)
Ing. Juan Carlos Sánchez gilete coordinador de obra contratista (Consorcio Pista 16-34)
Ing. Juan Carlos Sánchez Gafaro director de obra contratista (Consorcio Pista 16-34)
Ing. Eddy Johana Residente de obra contratista (Consorcio Pista 16-34)
Ing. Audy Alexander Nieves Ariza Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias
2. DESARROLLO DE LA VISITA
El objetivo principal fue la verificación in situ de las grietas en el costado derecho de la pista (según plano y tabla resumen del Contratista) y la definición de su tratamiento.
• Inspección de Patologías: Se confirmó la severidad de las grietas. La Interventoría mantiene la postura de aprobar la geomalla de refuerzo, siempre que se garantice un proceso previo de limpieza y sello.
• Propuesta de Relleno (Sand-Asphalt): El Ing. Audy Nieves (Aerocivil) propuso el uso de Sand-Asphalt (Arena-Asfalto). Se definió técnicamente como una mezcla de agregado fino y ligante asfáltico que se comporta como un mortero. Su uso es ideal en este escenario ya que posee el "cuerpo" suficiente para ocupar el volumen de las cavidades y sellar grietas anchas (5-7 cm), garantizando la nivelación necesaria.
• Consenso: La Interventoría y el Ing. Freddy Poveda (vía telefónica) aceptaron la viabilidad de esta solución como medida funcional y económica.
3.REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ESPECÍFICOS
La Entidad solicitó al Contratista radicar un documento oficial avalado por sus especialistas que detalle:
1. Tratamiento Integral: Sello con Arena-Asfalto (Sand-Asphalt) + Instalación de Geomalla.
2. Capa de Interfaz: Aplicación de riego con contenido de asfalto del 6.2%.
3. Capa de Rodadura: Espesor de 7.5 cm con mezcla asfáltica PG 82-22 tipo P-401.
4. Garantía: Concepto técnico que respalde la estabilidad por 6 meses.
4.COMPROMISOS Y PLAZOS
• Fecha de Entrega: El Contratista debe presentar el documento técnico el 22 de abril de 2026.
• Estatus: En espera de radicación para validación final de la Interventoría y Aerocivil.

Viernes 17 de abril de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 17-18 de abril 2026)
1.Trabajos de Fresado y Preparación de Superficie
Se realizaron labores de fresado mecánico para la adecuación de juntas y la conformación del área de atraque, garantizando la continuidad geométrica con las tiras previas:
Fresado de Arranque (Caja de Empalme): Intervención K0+675 a K0+680 long= 5.0 m profundidad de diseño mínimo 7.5 cm Hombros -8.0 m al -12.0 m).
Fresado por diseño
No se realizó, es segunda capa o rodadura.
Fresada rampa auxiliar longitudinal
Provisional así k0+680 al k0+800 hombro -8.0 m ancho= 1.0 m profundidad de diseño mínimo 7.5 cm.
2. Geometría, Instalación y Balance de Materiales
La jornada de pavimentación se enfocó en la extensión de una tira paralela para cubrir el ancho total proyectado, manteniendo el control de niveles según el perfilado topográfico:
Pavimentación Tira 1: Extensión desde la K0+675 a la K0+680 (Hombros -8.0 m al -12.0 m). Ancho de intervención de 4.0 m, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 7.5 cm.
Pavimentación Tira 1: Extensión desde la K0+680 a la K0+757.5 (Hombros -8.0 m al -13.0 m). Ancho de intervención de 5.0 m, incluyendo 100 cm de rampa provisional, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 7.5 cm.
Pavimentación Tira 1: Extensión desde la K0+757.5 a la K0+800 (Hombros -8.0 m al -12.80 m). Ancho de intervención de 4.80 m, incluyendo 80 cm de rampa provisional, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 7.5 cm.
Balance de Mezcla: Se procesó un volumen total de 54 m³. El rendimiento del material fue monitoreado constantemente para asegurar que el espesor compacto cumpliera con los mínimos de diseño en toda la sección transversal. NO se generó desperdicio.
3. Seguridad Operacional y Medidas Provisionales
Con el objetivo de mantener la seguridad operacional (seguridad de aeronaves) y mitigar riesgos de FOD, se conformó la siguiente estructura de transición al cierre de la jornada:
Rampa de Cierre Transversal: Ejecutada entre la K0+795 y la K0+800 (Longitud de 5.0 m). La rampa abarca el ancho total de las tiras instaladas (Hombros -8.0 m al -12.80 m), garantizando una pendiente de transición suave y segura para el tráfico aeroportuario.
Rampa longitudinal Provisional, ancho 100 cm entre las abscisas k0+680 al k0+800 en el hombro-12.0 m.
4. Control Técnico y Sustento Normativo
Estándares de Calidad: La mezcla asfáltica (especificación P-401) se manejó dentro de los rangos térmicos normativos para asegurar una compactación óptima y la durabilidad del ligante.
Preparación de Superficie (P-603): Se certificó la limpieza mecánica y el sopleteado del área fresada previo a la aplicación del riego de liga, cumpliendo con los lineamientos de la AC 150/5370-10H para garantizar una adherencia mecánica y química superior entre capas.
5. Conclusión de Inspección Final
La inspección técnica ratifica la correcta ejecución de la Tira 1 hasta la abscisa K0+800. La instalación en una sola capa de 7.5 cm mínimo permitió un control eficiente de la textura superficial y la planicidad. El sector queda habilitado bajo condiciones de seguridad operativa, con sus respectivas rampas de transición verificadas.

Referencia	Título	Sección Clave
AC 150/5370-10H	Standard Specifications for Construction of Airports	**Item P-603:** Bituminous Tack Coat
Detalles de la Circular P-603-4.1	Weather Limitations	Prohibición de aplicación en superficies con agua estancada o lluvia inminente.

Comité semanal
• El comité semanal de seguimiento y control con la entidad (AEROCIVIL) se realizó a las 3:30 pm hasta las 4:30 pm, dónde se realizó el control y seguimiento de cantidades, rendimientos y programación suministrada por el contratista y medida en campo por la interventoría.

Sábado 18 de abril de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 18-19 de abril 2026)
1.Trabajos de Fresado y Preparación de Superficie
Se realizaron labores de fresado mecánico para la adecuación de juntas y la conformación del área de atraque, garantizando la continuidad geométrica con las tiras previas:
Fresado de Arranque (Caja de Empalme): Intervención K0+675 a K0+680 long= 5.0 m profundidad de diseño mínimo 7.5 cm Hombros -12.0 m al -17.0 m).
Fresado por diseño
Se realiza fresado por diseño según cotas de diseño geométrico, así k0+680 al k0+800 hombros -12.0 m a -17.0 m ancho= 5.0 m profundidad mínimo por adherencia = 2.0 cm.
Fresada rampa auxiliar longitudinal
Nota: fresado excesivo entre los hombros -12.0 m al -14.0 m entre las abscisas K0+680 al K0+735, promedio de 4.8 cm de más que se profundizaron respecto al diseño. Provisional así k0+680 al k0+757.50 hombro -12.0 m ancho= 1.0 m profundidad de diseño mínimo 7.5 cm. Provisional así k0+757.5 al k0+800 hombro -12.0 m ancho= 0.80 m profundidad de diseño mínimo 7.5 cm.
2. Geometría, Instalación y Balance de Materiales
La jornada de pavimentación se enfocó en la extensión de una tira paralela para cubrir el ancho total proyectado, manteniendo el control de niveles según el perfilado topográfico:
Pavimentación Tira 1: Extensión desde la K0+675 a la K0+680 (Hombros -12.0 m al -17.0 m). Ancho de intervención de 5.0 m, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 7.5 cm.
Pavimentación Tira 1: Extensión desde la K0+680 a la K0+800 (Hombros -12.0 m al -18.0 m). Ancho de intervención de 6.0 m, incluyendo 100 cm de rampa provisional, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 7.5 cm.
Balance de Mezcla: Se procesó un volumen total de 87 m³. El rendimiento del material fue monitoreado constantemente para asegurar que el espesor compacto cumpliera con los mínimos de diseño en toda la sección transversal. NO se generó desperdicio.
3. Seguridad Operacional y Medidas Provisionales
Con el objetivo de mantener la seguridad operacional (seguridad de aeronaves) y mitigar riesgos de FOD, se conformó la siguiente estructura de transición al cierre de la jornada:
Rampa de Cierre Transversal: Ejecutada entre la K0+795 y la K0+800 (Longitud de 5.0 m). La rampa abarca el ancho total de las tiras instaladas (Hombros -12.0 m al -18 m), garantizando una pendiente de transición suave y segura para el tráfico aeroportuario.
Rampa longitudinal Provisional, ancho 100 cm entre las abscisas k0+680 al k0+800 en el hombro-17.0 m.
4. Control Técnico y Sustento Normativo

Estándares de Calidad: La mezcla asfáltica (especificación P-401) se manejó dentro de los rangos térmicos normativos para asegurar una compactación óptima y la durabilidad del ligante.
Preparación de Superficie (P-603): Se certificó la limpieza mecánica y el sopleteado del área fresada previo a la aplicación del riego de liga, cumpliendo con los lineamientos de la AC 150/5370-10H para garantizar una adherencia mecánica y química superior entre capas.

5. Conclusión e Inspección Final

La inspección técnica ratifica la correcta ejecución de la Tira 1 hasta la abscisa K0+800. La instalación en una sola capa de 7.5 cm mínimo permitió un control eficiente de la textura superficial y la planicidad. El sector queda habilitado bajo condiciones de seguridad operativa, con sus respectivas rampas de transición verificadas.
No obstante, dado que no se recibió un reporte detallado sobre la naturaleza de la falla mecánica y considerando las altas exigencias técnicas del proyecto —específicamente el uso de mezcla tipo P-401 con cemento asfáltico modificado PG 82-22—, esta Interventoría considera que la estabilidad térmica y la homogeneidad de la mezcla producida bajo estas condiciones de contingencia podrían verse comprometidas.
En ejercicio de nuestras funciones de control y con el fin de garantizar la integridad estructural de la pista 16-34, se solicita de la manera más respetuosa la presentación de los siguientes soportes de calidad:

Ensayos de caracterización de la mezcla producida en planta:

o Estabilidad y Flujo Marshall.
o Contenido de asfalto.
o Gravedad máxima teórica (RICE).
o Granulometría de extracción.
o Nota: Cada ensayo deberá estar debidamente documentado con su respectivo registro fotográfico que garantice la trazabilidad de la muestra.

Verificación en campo (Tramo ejecutado):

o Extracción de núcleos sobre este tramo para verificar densidades, porcentaje de compactación y porcentaje de vacíos.
o Estos ensayos deberán ser realizados por un laboratorio externo.

Domingo 19 de abril de 2026

Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 19-20 de abril 2026)

Correspondencia enviada

Oficio No. INTCU - PST – 0584 - **ASUNTO:** Respuesta a su Oficio AERO-CUCUTA-0539 Asunto: Respuesta comunicado INTCU-PST-0569 de fecha 31 de marzo de 2026 -Respuesta a su Oficio AERO-CUCUTA-0530 Asunto: Propuesta Mitigación Temporal de Fisuras en Pista y en Bermas.

Correspondencia recibida

OFICIO **AEROCIVIL** 14 ABRIL 2026, **Asunto:** Solicitud de concepto técnico, alternativas de intervención y definición de condiciones de garantía – patologías en pavimento

OF … n de a … ecto N … amilo …

Me…
NO…









REVISION DE DOCUMENTACION

CORRESPONDENCIA ENVIADA

13/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0598**	**Alcance al Pronunciamiento frente al oficio AERO-CUCUTA-0552 – Entrega de cálculo de volúmenes y solicitud de mesa de trabajo**
14/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0599**	Pronunciamiento frente al oficio AERO-CUCUTA-0553 – Notificación de afectación en el suministro de cemento asfáltico
14/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0600**	ENTREGA INFORME SEMANAL No 37 DE INTERVENTORIA DEL 06 AL 12 DE ABRIL 2026
15/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0601**	
15/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0602**	ENTREGA INFORME MENSUAL No8V0 INTERVENTORIA DEL 21 DE FEBRERO AL 20 DE MARZO 2026
15/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0603**	Respuesta técnica y cierre de hallazgo ambiental y de seguridad operacional (FOD) – Sector Satélite 1 y Pista 16-34. REFERENCIA:Radicado Aerocivil No. 2026363030014603 / Comunicación ANI No. 20263090108991
15/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0604**	ASUNTO: Concepto Técnico Integral y Respuesta a requerimientos sobre patologías en pavimento - Radicado 2026262020021734.
17/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0605**	Respuesta a comunicado AERO-CUCUTA-0558 - Informe Gerencial No.8
18/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0607**	Reiteración de requerimiento por incumplimiento en normas de Seguridad Operacional y SST.
18/4/2026	**Oficio No. INTCU - PST - 0608**	Incumplimiento en condiciones de Seguridad y Salud en el Trabajo – Jornada madrugada 18 de abril de 2026

MESAS DE TRABAJO

- Mesa de trabajo para revisión de mayores cantidades de asfalto del proyecto de nivelación de la pista AICD Cúcuta, el 14 de abril entre la 11:00 am y 12:00 pm.

- Reunión Nivelación Cúcuta Conciliación Cantidades, el 14 de abril entre las 02:30 pm y 04:00 pm.

- Reunión revisión acta con aeronautica civil desde la Nro. 4 a la 7, el 15 de abril entre la 03:00 pm y 04:00 pm.

- Reunión para analizar conjuntamente una condición de seguridad operacional reportada por los operadores Avianca y Copa Airlines, relacionada con impactos en los trenes de aterrizaje durante la carrera de despegue, atribuida a sobresaltos y desniveles en la carpeta asfáltica, el 16 de abril entre las 02:00 pm y 03:00 pm.

- Comité de seguimiento 36 Contrato de Obra No. 25000602 H4 y 25000713 H3, el 17 de abril entre las 03:30 pm y 05:00 pm.
- Comite aerocivil 008 del 14 de abril del 2026, este comite se realizo con la aerocivil de manera virtual
- Comite aerocivil 009 del 16 de abril del 2026, este comite se realizo con la aerocivil de manera presencial en la ciudad de Cucuta - AICD

ACTIVIDADES DE ACOMPAÑAMIENTO EN CAMPO - LADO AIRE

INFORME PARTE TÉCNICA SEMANA COMPRENDIDA ENTRE EL 13 DE ABRIL DE 2026 AL 19 DE ABRIL DE 2026

Lunes 13 de abril:

Durante la jornada nocturna se ejecutaron actividades de fresado entre las abscisas K0+675 y K0+683 en el sector de hombros del -4.0 m al -5.0 m, luego inicio lluvia que no permitio el desarrollo normal de las actividades, por tanto se hizo arreglo del fresado mediante rampa de transición transversal con el fin de mitigar riesgo operacional con limpieza y secado del area fresada, posterior aplicación de riego de liga y finalmente con el transcurrido del tiempo de rotura se procedió a la instalación y extendido de forma manual de mezcla asfáltica, donde se recibe un viaje de 4 m3, el cual se instalan casi 2 m3 y genera un desperdicio de 2 m3 aproximadamente. Posteriormente, se desarrollaron actividades de gabinete relacionadas con validación de volúmenes y modelación digital.

Martes **14 de abril:**

En jornada diurna se realizó comité técnico con participación de la entidad, interventoría y contratista, enfocado en la conciliación de volúmenes y análisis de alternativas para el tratamiento de fisuras en bermas. El contratista mediante comunicación cancelo actividades por lluvias presentadas en el sector, lo cual imposibilita la aplicación de la emulsión asfáltica y por ende de la mezcla asfáltica.

Miércol**es 15 de abril:**

Durante la jornada nocturna se ejecutó actividades de fresado de carpeta asfáltica, incluye cargue, transporte, reitro y disposición de escombros en sitio autorizado, ejecutado entre las abscisas K0+675 y K0+680, para el tramo comprendido de transición de arranque, de igual forma se hizo fresado para rampa de transición transversal de ancho igual a 1.0 metro entre las abscisas K0+680 y K0+800, luego se retira todo el material FOD prodcuto del fresado mediante barredora y manualmente, todo el fresado seejecutó en el sector de hombros comprendido del -4.0 m hasta el hombtro -9.0 m, llevandose a cabo un total de 145 m2 de fresado. Seguidamente se hizo la aplicación de emulsión asfáltica de rompimiento rápido y luego de transcurrido el tiempo de rotura se ejecutó la instalación de mezcla asfáltica en una capa, incluyendo la conformación de rampas de transición. Se procesó un volumen aproximado de 60 m³ de mezcla, garantizando condiciones de seguridad operacional al cierre de la jornada.

Jueves **16 de abril:**

Se realizó visita técnica de inspección en campo en la jornada de la tarde para la verificación de patologías en bermas, evidenciando fisuras de consideración. Como resultado, se evaluaron alternativas de intervención, definiéndose la viabilidad del uso de una solución combinada de sello con mezcla arena-asfalto y refuerzo con geomalla, quedando pendiente la formalización técnica por parte del contratista. Adicionalmente, en la jornada de hoy el contratista no realizó actividades por motivo de lluvias, las cuales iniciaron a las 6 pm y continuaban alrededor de las 11 pm cuando el contratista informó la cancelación de actividades por la continuidad de la lluvia.

Viernes **17 de abril:**

Durante la jornada nocturna se ejecutó actividades de fresado de carpeta asfáltica, incluye cargue, transporte, reitro y disposición de escombros en sitio autorizado, ejecutado entre las abscisas K0+675 y K0+680, siendo el tramo comprendido para transición de arranque, además se hizo fresado para rampa dr transición transversal de ancho igual a 1.0 m, entre las abscisas K0+680 y K0+800, luego se realizo labores de limpieza con barredora y manualmente para retirar todo el material FOD producto del fresado, el cual se realizo un total de 140 m2 entre el sector de hombros comprendido del -8.0 m al -13.0 m. Se continuo con la ejecución de la actividad de suministro y aplicación de emulsión asfáltica de rompimiento rápido y finalmente transcurrido el tiempo de rotura se procedió a la instalación de mezcla asfáltica en una capa, incluyendo rampas de transición de ancho 1.0 m entre las abascisas K0+680 y K0+757.50 y de ancho igual a a 0.80 m entre las abscisas K0+757.50 y K0+800. Se proceso un volumen aproximado de 54 m³ de mezcla, sin generación de desperdicio, y se conformaron las respectivas rampas de transición garantizando la operatividad de la pista.

Sábado **18 de abril:**

FORMATO				
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA**			
Principio de Procedencia: 4602.375	**Clave: GSAP 1.0-12-028**	**Versión:** 01	**Fecha:** 01/MARZO/2020	**Página: ___ de #**

Se continuaron actividades de fresado y pavimentación entre las abscisas K0+675 y K0+800 en el sector de hombros (-12.0 m a -18.0 m). Se evidenció fresado por encima de las cotas de diseño en algunos sectores, lo cual fue objeto de observación. Se instalaron aproximadamente 87 m³ de mezcla asfáltica, asegurando el cumplimiento de espesores mínimos y condiciones de seguridad operacional. Se solicitaron ensayos de control de calidad para validar el comportamiento de la mezcla.

Domingo **19 de abril:**

Siendo las 9:00 pm se da incio a la ejecución de actividades en el alado aire, el tramo a intervenir esta ubicado entra las abscisas K0+680 y K0+800 entre hombro -17.0 m al hombro -22.5 m, se inicia labores de fresado en la franja -17.0 m al -16.0 m, iniciando en la abscisa K0+675 para la transición de arranque, de forma adicional se dio reinicio a las actividades de ayudas visuales en la abscisa K0+358, con la instalación de luces y ranura para cableado de la BMA, posteriormente se dio inicio a fuertes lluvias con el fresado entre las abscisas K0+675 y K0+705, en una longitud de 30.0 m, con un ancho de 1.0 m, sin embargo debido a las condiciones climáticas el contratista procede a realizar evacuación de agua lluvia estancada en el tramo intervenido, se continua luego con limpieza para preparación de superficie de pavimentación del tramo intervenido con fresado, lo cual permitió mitigar posible riesgo operacional.









RESUMEN EJECUTIVO

1. Se han tramitado 608 oficios de correspondencia, solicitudes y/o observaciones desde la interventoría
2. Se han llevado a cabo un total de treinta y seis (36) comités técnicos de seguimiento correspondientes al desarrollo de la ejecución del contrato de obra.
3. Se hab realizado a la fecha 007 COMITES AEROCIVIL
4. La etapa de preconstrucción culminó el 5 de septiembre del 2025,
5. Desde el día 06 de septiembre se da inicio a la etapa de ejecución del presente contrato.
6. Los contratis de obra e interventoria a la fecha tienen 2 suspensiones, 2 reinicios y 2 modificatorios la primera con prorroga de 25 dias y lasegunda con adicion de recurso y prorroga de 4 meses.
7. A la fecha del presnete corte la interventoria a tramitado 8 actas de interventoria y el contratista de obra lleva 9 actas tramitadas. (Ver avance financiero dodne se relaciona actas pagas por aerocivil).
8. En la actualidad revisando mayores cantidades d eobra, balance y revision d etratamiento de fisuras en los bordes de pista para revision d eintervension.

POBLACION BENEFICIADA

El presente proyecto tiene un impacto significativo beneficiando a los usuarios residentes de la ciudad de cucuta, a nivel nacional e internacional que utilizan el servicio, garantizandole la prestacion del servicio de transporte aereo.

EMPLEOS GENERADOS

Contrato de obra :
Directos: Mano de obra calificada 12 ; mano de obra no calificada 3
Indirectos: 31 (Empresa Aviscol)
Contrato de Interventoría:
Directos: 13 mano de obra calificado

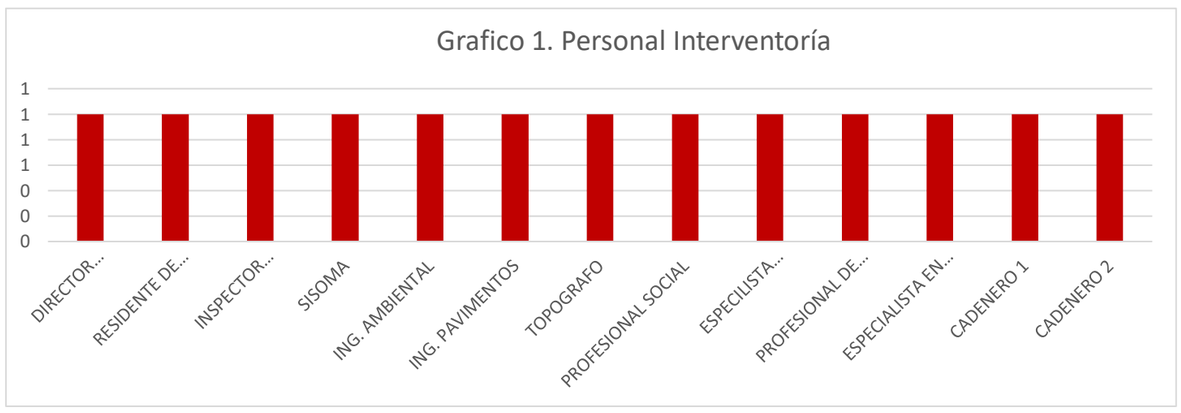
BENEFICIOS TECNICOS Y SOCIALES

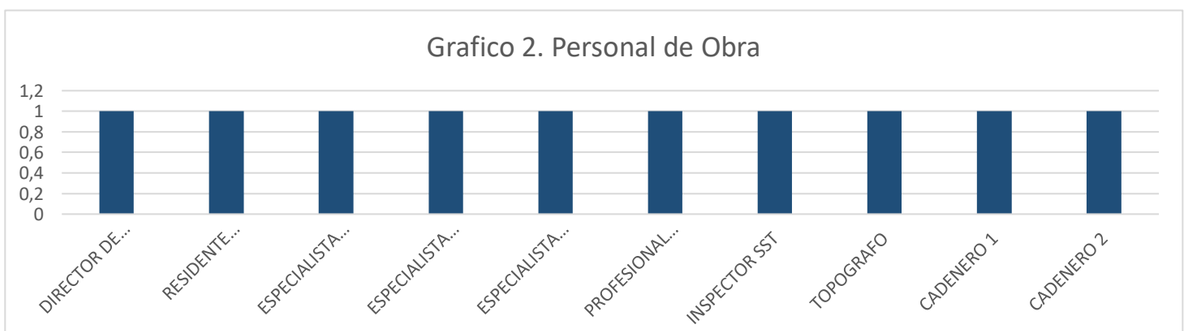
Tecnicos:
- Minimizar el índice de accidentalidad
- Mejorar la prestación de servicio y la infraestructura de la pista Sociales:
- Mejor seguridad aeroportuaria.
- Generación de Empleo local directo o indirecto
- Desarrollo económico y social
- Mejor respuesta en situación de emergencia

GESTION DE TRAMITES CONTRACTUALES

* Se continúa realizando diariamente la bitácora de obra, seguimiento docuental a traves de correo electronico.
* Se realizó Técnico de Obra No. 35, realizado de forma virtual a través de la Plataforma Microsoft Teams el día 10 de abril de 2026 en las horas de la tarde.

PERSONAL OBRA E INTERVENTORIA





CONTRATO DE INTERVENTORIA	13
DIRECTOR INTERVENTORIA	1
RESIDENTE DE INTERVENTORIA	1
INSPECTOR INTERVENTORIA	1
SISOMA	1
ING. AMBIENTAL	1
ING. PAVIMENTOS	1
TOPOGRAFO	1
PROFESIONAL SOCIAL	1
ESPECILISTA ELÉCTRICO	1
PROFESIONAL DE COSTOS Y PRESUPUE	1
ESPECIALISTA EN DISEÑO GEOMETRICO	1
CADENERO 1	1
CADENERO 2	1
CONTRATO DE OBRA	**10**
DIRECTOR DE OBRA	1
RESIDENTE DEOBRA	1
ESPECIALISTA EN PAVIMENTOS	1
ESPECIALISTA ELECTRICO	1
ESPECIALISTA GEOMETRICO	1
PROFESIONAL AMBIENTAL	1
INSPECTOR SST	1
TOPOGRAFO	1
CADENERO 1	1
CADENERO 2	1

RELACION MAQUINARIA

TIPO	CONTRACTUAL	ACTUAL	OBSERVACIONES
Estacion Total	1	1	
Nivel Digital	1	1	
Torre de Iluminación 4 reflentores 1000W/CU	0	6	
Herramienta menor	0	0	
fresadora	0	1	
finisher	1	1	
vibrocompactador	2	1	
Equipo de aspercion emulsion asfaltica	0	1	

FORMATO				
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	INFORME SEMANAL DE OBRA			
Principio de Procedencia: 4602.375	**Clave: GSAP 1.0-12-028**	**Versión:** 01	**Fecha:** 01/MARZO/2020	**Página: ___ de #**

Compresor	0	1	
vibrocompactador neumatico	2	1	
Canguro	0	0	
Pulidora de disco de 9"	0	0	
Taladro percutor (Martillo demoledor)	0	1	
Barredora mecanica	1	1	
Planta Electrica	0	1	
Total Maquinaría	8	17	

AVANCE FINANCIERO DE OBRA

Acta Parcial de Obra No.	Periodo	Costo Total
1	ACTA PARCIAL No 1 - ANTICIPO	$ 212.017.500,00
2	ACTA PARCIAL 2	$ 168.127.605,00
3	ACTA PARCIAL 3	$ 1.316.367.449,00
4	ACTA PARCIAL 4	$ 1.210.445.855,00
5	ACTA PARCIAL 5	$ 708.474.668,00
6	ACTA PARCIAL 6	$ 1.227.517.023,00
7	ACTA PARCIAL 7	$ 216.812.584,00
8	ACTA PARCIAL 8	$ 1.840.244.352,00
Total Acumulado	**$ 6.900.007.036,00**	

AVANCE FINANCIERO
Valor Total Contrato Obra
$ 13.223.236.041,00
Valor facturado Contrato Obra
$ 6.900.007.036,00
% Avance facturado Acumulado
52,18%

AVANCE FINANCIERO DE INTERVENTORÍA

Acta Parcial de interventoría No.	Periodo	Costo Total
1	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 1	$ 153.232.602,00
2	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 2	$ 78.950.638
3	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 3	$ 120.450.568
4	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 4	$ 120.600.404,00
5	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 5	$ 69.899.027,00
6	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 6	$ 99.977.510,00
7		
Total Acumulado	**$ 643.110.749,00**	

Valor Total Contrato interventoría
$ 1.638.436.841,00
Valor facturado Contrato Interventoría
$ 643.110.749,00
% Avance facturado Acumulado
39,25%

OBSERVACIONES

Durante los días 13, 14 y 16 de abril no se ejecutaron actividades de obra, debido a la suspensión de las labores programadas como consecuencia de la presencia continua de lluvias intensas, y fue informado debidamente por el contratista de obra.
Reunión de seguimiento de obra entre Aerocivil, Interventoría y Contratista el día 14 de abril, para stablecer consensos sobre el estado técnico de la estructura de pavimento, definir la solución definitiva para la severa fisuración en bermas y conciliar volúmenes de obra ejecutados.
El dái 16 de abril se hizo visita técnica de campo en compañía del contratista y el Ing. . Audy Alexander Nieves Ariza apoyo Aerocivil Bogota Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias, con el fin de realizar inspección de patologías en bermas y evaluar alternativas de intervención.

DIRECTOR DE OBRA

LILIANA KARINA JAUREGUI APARICIO

Elaboró: Ing. Erika Castellanos - Residente de Interventoria

AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA REGISTRO FOTOGRAFICO**	AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

OBJETO DEL CONTRATO:	**REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAMILO DAZA DE CÚCUTA**		
UNIDAD EJECUTORA	**DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS AEROPORTUARIAS**	**CONTRATO OBRA No.**	**25000602 H4 2025**
DIRECCION TERRITORIAL	**NORORIENTE**	**CONTRATO INTERVENTORIA No.**	**25000713 H3 de 2025**



FOTO Nº13. CONTROL DE TEMPERATURA EN LA LLEGADA DE LA MEZCLA



FOTO Nº14. TOMA DE PUNTOS CON NIVEL DE PRECISIÓN SOBRE ASFALTO SUELTO.



FOTO Nº15. PROCESO DE DELIMITAR CON DEMARCACION DEFINITIVA DE LINEA DE CONTACTO PARA MITIGACIÓN DE RIESGO EN ZONA OPERACIONAL



FOTO Nº16. LIMPIEZA DE LA PISTA 16-34 Y ZONA DE SERVICIO DE SATÉLITE 1



FOTO Nº17. LIMPIEZA DE LA PISTA 16-34 Y ZONA DE SERVICIO DE SATÉLITE 1



FOTO Nº18. COMITÉ SEMANAL 17/04/2026 DE FORMA VIRTUAL

AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA REGISTRO FOTOGRAFICO**	AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

OBJETO DEL CONTRATO:	**REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAMILO DAZA DE CÚCUTA**		
UNIDAD EJECUTORA	**DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS AEROPORTUARIAS**	**CONTRATO OBRA No.**	**25000602 H4 2025**
DIRECCION TERRITORIAL	**NORORIENTE**	**CONTRATO INTERVENTORIA No.**	**25000713 H3 de 2025**



FOTO Nº19. PROCESO DE FRESADO EN CABECERA DE PISTA 16



FOTO Nº20. LIMPIEZA CON BARREDORA MECANICA DEL MATERIAL FOD PRODUCTO DEL FRESADO



FOTO Nº21. PROCESO DE FRESADO EN CABECERA DE PISTA 16



FOTO Nº22. PROCESO DE APLICACIÓN DE EMULSIÓN ASFÁLTICA PARA GARANTIZAR ADHERENCIA ENTRE CAPAS ESTRUCTURALES



FOTO Nº23. PROCESO DE DESCARGA Y EXTENDIDO DE MEZCLA ASFÁLTICA D101 MEJORADA CON



FOTO Nº24. PROCESO DE COMPACTACIÓN MECÁNICO

DE MEZCLA ASFALTICA P401 MEJORADA CON POLÍMEROS CABECERA PISTA 16	TIPO RODILLO

AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA REGISTRO FOTOGRAFICO**	AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

OBJETO DEL CONTRATO:	**REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAMILO DAZA DE CÚCUTA**		
UNIDAD EJECUTORA	**DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS AEROPORTUARIAS**	**CONTRATO OBRA No.**	**25000602 H4 2025**
DIRECCION TERRITORIAL	**NORORIENTE**	**CONTRATO INTERVENTORIA No.**	**25000713 H3 de 2025**



FOTO Nº25. LIMPIEZA DEL TRAMO INTERVENIDO MEDIANTE FRESADO, PREVIO A LA COLOCACIÓN DE MEZCLA ASFÁLTICA, CON EL FIN DE MITIGAR EL RIESGO OPERACIONAL.



FOTO Nº26. PROCESO DE APLICACIÓN DE EMULSIÓN ASFÁLTICA DE ROMPIMIENTO RÁPIDO



FOTO Nº27. PROCESO DE INSTALACIÓN DE AYUDAS VISUALES EN CABECERA DE PISTA 16



FOTO Nº28. PROCESO DE INSTALACIÓN DE AYUDAS VISUALES EN CABECERA DE PISTA 16



FOTO Nº29 PROCESO DE INSTALACIÓN DE AYUDAS



FOTO Nº30. PROCESO DE CONFORMACIÓN DE RAMPA

VISUALES EN CABECERA DE PISTA 16	DE TRANSICION TRANSVERSAL PARA MITIGACION DE RIESGO OPERACIONAL