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 #

DIRECCIÓN TERRITORIAL: NORORIENTE

Semana No	41	Del :	04 DE MAYO DE 2026	AL:	10 DE MAYO DE 2026

		FECHA			
Plazo Total inicial del contrato	11-jul-25	16-dic-25	159		
Modificatorio N 01	adicion 25 dias		25	dias	
Modificatorio N 02	adicion de 4 meses		120	dias	
Nuevo plazo del contrato		28/05/2026	304	dias	18
Tiempo transcurrido desde la iniciación del contrato:			286	días	
porcentaje del tiempo transcurrido(%)			94,08%		

Nombre del Supervisor AEROCIVIL :	ALDEMAR PINZON	DESDE EL 11 DE JULIO DEL 2025 HASTA EL 31 DE AGOSTO DEL 2025
Nombre del Supervisor AEROCIVIL:	CEIDY ANDREA BETIN MUÑOZ	DESDE EL 01 DE SEPTIEMBRE DEL 2025 HASTA EL 12 DE ENERO DEL 2026
Nombre del Supervisor AEROCIVIL :	BISMARK ANDRES RODRIGUEZ FORERO	DESDE EL 13 DE ENERO DEL 2026 HASTA EL 31 DE ABRIL DEL 2026
Nombre del Supervisor AEROCIVIL :	GISELL SANCHEZ	DESDE EL 01 DE MAYO DEL 2026 A LA FECHA

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	**4,36%**	**81,77%**	**(%) Ejecutado**	**2,68%**	**81,50%**
Valor programado ($)	**$ 576.995.574,21**	**$ 10.813.260.619,89**	**Valor ejecutado ($)**	**$ 354.273.908,98**	**$ 10.776.315.213,29**
			Evaluación	**Porcentaje Adelanto**	**-0,28%**
				Valor Adelanto	**-$ 36.945.406,60**

DATOS CONTRACTUALES

CONTRATO DE OBRA		CONTRATO DE INTERVENTORIA	
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) DIAS, 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 04 y el 10 de mayo de 2026, la interventoría dio continuidad al desarrollo de actividades de carácter administrativo, técnico y de control contractual en el marco del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025, correspondiente a la Interventoría Integral para la nivelación de la pista 16-34 del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta. En este periodo, se mantuvo el seguimiento permanente a los componentes técnico, administrativo, ambiental y financiero del proyecto, mediante la verificación continua del cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del contratista, la revisión y gestión oportuna de documentación técnica y administrativa, así como la actualización de los diferentes formatos, registros e instrumentos de control requeridos para el adecuado desarrollo de la interventoría. Lo anterior, con el propósito de garantizar la correcta trazabilidad de las actuaciones contractuales, fortalecer los mecanismos de supervisión y asegurar el cumplimiento de los lineamientos y disposiciones establecidos para la adecuada ejecución del proyecto.

1. Área Técnica

Durante el período comprendido entre el 04 y el 10 de mayo de 2026, la interventoría técnica efectuó actividades permanentes de seguimiento, control y verificación a las labores asociadas al proyecto de nivelación de la pista 16-34 del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, específicamente en el componente de pavimentos y obras desarrolladas en el lado aire.

Durante las jornadas correspondientes a los días 04, 05 y 06 de mayo de 2026, el contratista de obra no ejecutó actividades operativas en pista debido a inconvenientes presentados en el suministro de cemento asfáltico requerido para el desarrollo de las actividades de pavimentación programadas. En consecuencia, no se efectuaron labores de fresado, extendido ni compactación de mezcla asfáltica durante dichas fechas. No obstante, la interventoría continuó desarrollando actividades administrativas y técnicas relacionadas con el control y seguimiento contractual, adelantando procesos de conciliación y revisión de cantidades de obra ejecutadas en jornadas anteriores, verificación de carteras de actividades, seguimiento documental, control de programación y revisión de avances físicos del contrato de obra, con el propósito de mantener actualizado el control técnico y administrativo del proyecto.

Jueves 07 de mayo: Durante la jornada comprendida entre la noche del 07 de mayo y la madrugada del 08 de mayo se desarrollaron bajo condiciones climáticas favorables, sin presencia de lluvias, lo que permitió la ejecución continua de los trabajos conforme a la programación establecida. Se mantuvo la misma logística de ingreso de personal y equipos a la pista 16-34, garantizando las condiciones operativas y de seguridad requeridas. Por tanto, se reanudaron las actividades operativas en pista mediante labores de fresado mecánico y preparación de superficie en el tramo comprendido entre las abscisas K0+800 y K0+900, específicamente entre los hombros -8.0 m y -12.0 m, con profundidades mínimas de fresado de 2.0 cm. Asimismo, se realizaron actividades de fresado especial en diagonal entre las abscisas K0+800 y K0+860 sobre los hombros -12.0 m al -13.0 m, con el propósito de generar una transición superficial adecuada y garantizar condiciones seguras para la operación aeroportuaria. Posteriormente, se ejecutó la pavimentación de una tira de intervención de 4.0 m de ancho, instalada en una sola capa con espesor mínimo de 5.5 cm, procesándose aproximadamente 42 m³ de mezcla asfáltica. Adicionalmente, se conformó una rampa transversal de cierre entre las abscisas K0+895 y K0+900 para garantizar una transición segura al finalizar la jornada, verificándose igualmente controles de temperatura, compactación, limpieza mecánica y aplicación de riego de liga. Finalmente, se ejecutaron actividades de limpieza general y adecuación de la pista, dejando el área en condiciones óptimas para su operación. La jornada culminó a las 04:00 am del día 08 de mayo de 2026, conforme a lo programado.

Viernes 08 de mayo: Durante la jornada comprendida entre la noche del 08 de mayo y la madrugada del 09 de mayo, las actividades se desarrollaron con normalidad, sin presencia de lluvias, lo que permitió el ingreso oportuno del personal y equipos, así como el inicio continuo de las labores programadas en la pista 16-34. Las actividades se desarrollaron en el sector comprendido entre las abscisas K0+795 y K0+940, específicamente sobre los hombros +22.50 m al +17.0 m. Inicialmente se efectuaron labores de fresado mecánico para adecuación de juntas y conformación de áreas de atraque, incluyendo fresado especial en sectores puntuales donde se identificaron diferencias de nivel en capas inferiores. Posteriormente, se ejecutó la instalación de una capa inferior de rampa de empalme entre las abscisas K0+899.50 y K0+940, con ancho de intervención de 5.50 m y espesor mínimo de 5.5 cm, así como la extensión de la capa final de rodadura desde la abscisa K0+795 hasta la K0+940, con espesor mínimo de 7.5 cm. Durante la jornada se procesaron aproximadamente 115 m³ de mezcla asfáltica y se conformó una rampa transversal provisional sobre el hombro +17.0 m para garantizar condiciones adecuadas de transición y seguridad operacional. La interventoría efectuó control permanente de los procesos de limpieza, sopleteado, aplicación de riego de liga, temperaturas de mezcla y compactación de la carpeta asfáltica. Adicionalmente, se ejecutaron actividades de pintura para la demarcación de ayudas visuales, contribuyendo a la mitigación del riesgo operacional en la pista 16-34. Finalmente, las actividades concluyeron a las 05:30 am del día 09 de mayo, dejando el área intervenida en condiciones adecuadas para la operación conforme a lo programado.

Sábado 09 de mayo: Durante la jornada comprendida entre la noche del 09 de mayo y la madrugada del 10 de mayo, las actividades se desarrollaron con normalidad, sin presencia de lluvias, las cuales continuaron sobre el tramo ubicado entre las abscisas K0+795 y K0+940, esta vez interviniendo los hombros +17.0 m al +12.0 m. Durante la jornada se realizaron labores de fresado de diseño, fresado de arranque y fresado de la rampa transversal ejecutada en la jornada anterior, permitiendo preparar adecuadamente la superficie para la instalación de nuevas capas asfálticas. Posteriormente, se ejecutó la pavimentación de una capa inferior de rampa de empalme entre las abscisas K0+899.50 y K0+940 con ancho de 5.0 m y espesor mínimo de 5.5 cm, complementándose con la instalación de capa final de rodadura entre las abscisas K0+795 y K0+940 con espesor mínimo de 7.5 cm. Durante esta jornada se procesaron aproximadamente 100 m³ de mezcla asfáltica y se conformó rampa transversal provisional sobre el hombro +12.0 m para garantizar la continuidad operacional de la pista intervenida. La interventoría verificó permanentemente el cumplimiento de espesores mínimos, control de compactación, temperaturas y conformación de transiciones provisionales de seguridad. Adicionalmente, se ejecutaron actividades de pintura para la demarcación de ayudas visuales, contribuyendo a la mitigación del riesgo operacional en la pista 16-34. Finalmente, las actividades concluyeron a las 06:30 am del día 10 de mayo, dejando el área intervenida en condiciones adecuadas para la operación conforme a lo programado.

Domingo 10 de mayo: Durante la jornada comprendida entre la noche del 10 de mayo y la madrugada del 11 de mayo, las actividades se desarrollaron conforme a los protocolos de seguridad establecidos para el ingreso de personal y equipos hacia la zona de intervención del proyecto en la pista 16-34, garantizando condiciones adecuadas de operación y control. Las actividades se desarrollaron entre los hombros +12.0 m y +8.0 m del tramo comprendido entre las abscisas K0+795 y K0+940. Se realizaron labores de fresado mecánico, adecuación de juntas, fresado de arranque y retiro de rampa transversal provisional ejecutada previamente. Posteriormente, se adelantaron actividades de extensión de mezcla asfáltica para la conformación de capa inferior de rampa de empalme y capa final de rodadura, ejecutadas con anchos de intervención de 4.0 m y espesores mínimos de 5.5 cm y 7.5 cm respectivamente. Durante esta jornada se procesaron aproximadamente 78 m³ de mezcla asfáltica, sin generación de desperdicios, conformándose igualmente rampas transversales provisionales para garantizar condiciones seguras de operación. De igual manera, la interventoría realizó seguimiento y control a las actividades de limpieza, riego de liga, control de temperaturas, compactación y verificación topográfica de los sectores intervenidos, garantizando el cumplimiento de las especificaciones técnicas y condiciones de seguridad operacional exigidas para el proyecto aeroportuario. Finalmente, se ejecutaron actividades de limpieza general y adecuación de la pista, dejando el área en condiciones óptimas para su operación. La jornada culminó a las 04:00 am del día 11 de mayo de 2026, conforme a lo programado.









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 #**

2. Área de SST

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 4 al 11 de mayo 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

• **Charlas Operacionales Realizadas**
- Golpe de calor por temperaturas extremas.
- De seguridad Vial y atropellamiento enfrente de pavimentación.
- Riesgo por exposición a vapores de asfalto y altas temperaturas.

• **Gestión Administrativa y Seguimiento SST.**
Durante el periodo comprendido entre el 4 al 11 de mayo de 2026, desde el área de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Interventoría se desarrollaron actividades de seguimiento técnico-administrativo orientadas a verificar el cumplimiento de las disposiciones contractuales, normativas y operacionales aplicables al proyecto de nivelación de la pista 16-34 del Aeropuerto Camilo Daza.
En el marco de dichas actividades, se llevaron a cabo las siguientes gestiones:
- Revisión del Informe Mensual de Obra No. 9.
- Revisión del Informe Semanal No. 39.
- Revisión del Informe Semanal No. 40, frente al cual se formularon las siguientes observaciones:

1. Tabla 23. Personal Nocturno Obra
Se evidencia inconsistencia en la información reportada, toda vez que se relaciona al señor Juan Carlos Sánchez Gáfaro como director de Obra y al señor Juan Carlos Sánchez Gilede como Coordinador de Obra, personal que no ha hecho presencia durante las jornadas nocturnas verificadas por la interventoría. De igual manera, la tabla no contempla la totalidad del personal que efectivamente ha participado en las jornadas nocturnas ejecutadas en obra, por lo que se solicita ajustar el registro conforme al personal real presente durante dichas actividades.
2. Tabla 24. Equipos de Construcción
Se observa que se reporta el equipo torre de iluminación de cuatro reflectores de 1000W c/u, información que no corresponde con los equipos actualmente utilizados en la ejecución de la obra. En ese sentido, se requiere actualizar la información consignada en el informe, de manera que refleje con precisión los equipos efectivamente empleados durante el periodo reportado.
En consecuencia, se solicita realizar las correcciones pertinentes y garantizar que la información presentada en los informes semanales corresponda fielmente a las condiciones reales verificadas en campo, con el fin de asegurar la trazabilidad y veracidad documental del proceso constructivo.
Respecto a las actividades operativas en campo, se deja constancia de que durante el periodo evaluado no se desarrollaron labores en pista por parte del contratista, reanudándose las actividades hasta el día 7 de mayo de 2026.

• **Correspondencia enviada**
- INTCU - PST -0643.
- INTCU - PST -0653.
- INTCU - PST -0655.

• **Correspondencia Recibida**
En el presente informe semanal, el contratista no presenta ni registra correspondencia asociada al área de Seguridad y Salud en el Trabajo correspondiente al periodo evaluado.
Conclusiones
Durante el periodo comprendido entre el 4 y el 11 de mayo de 2026, la interventoría realizó seguimiento técnico, documental y operativo a las actividades correspondientes al proyecto de nivelación de la pista 16-34 del Aeropuerto Camilo Daza, verificando el cumplimiento de los lineamientos establecidos en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo.
Como resultado del proceso de revisión documental, se identificaron inconsistencias en la información reportada por el contratista en el Informe Semanal No. 40, específicamente en lo relacionado con el registro del personal nocturno y los equipos de construcción utilizados, situación que requiere ajuste para garantizar la veracidad, trazabilidad y confiabilidad de los soportes presentados.
En campo, se evidenció que las actividades operativas fueron limitadas durante parte del periodo evaluado, reanudándose el día 7 de mayo de 2026. Durante las inspecciones realizadas se verificaron condiciones generales adecuadas de operación; no obstante, se identificó una condición locativa insegura asociada a una caja eléctrica destapada en zona segura, frente a la cual se adoptaron medidas preventivas inmediatas de señalización.
En términos generales, se evidencia acompañamiento permanente por parte de la interventoría y disposición para la implementación de acciones preventivas y correctivas orientadas a fortalecer las condiciones de seguridad operacional y laboral durante la ejecución del proyecto.
Recomendaciones:
1. Realizar la corrección inmediata de las observaciones formuladas al Informe Semanal No. 40, ajustando la información relacionada con personal nocturno y equipos de construcción, de manera que corresponda fielmente con las condiciones reales verificadas en obra.
2. Fortalecer los mecanismos internos de revisión y validación documental previos a la radicación de informes, con el fin de evitar inconsistencias en la información reportada.
3. Gestionar de manera prioritaria el cierre definitivo de la condición insegura identificada en la caja eléctrica destapada, garantizando su intervención técnica y posterior verificación.
4. Mantener la inspección permanente de las condiciones locativas, eléctricas y operativas dentro de las áreas de intervención y zonas seguras, con el propósito de prevenir incidentes y accidentes laborales.
5. Continuar fortaleciendo las actividades de sensibilización y capacitación al personal mediante charlas operacionales enfocadas en los riesgos presentes durante la ejecución de las actividades constructivas.
6. Garantizar la actualización permanente de los registros de personal, equipos y actividades ejecutadas, asegurando trazabilidad documental y cumplimiento de los requerimientos establecidos por la interventoría.

Contratista Consorcio Pista 16-34	Subcontratista ASVICOL
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: 11	**Total: 18**

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

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





3. Area de Topografia

INFORME TOPOGRÁFICO
Periodo: 04 al 10 de mayo 2026
Actividades ejecutadas

• Lunes: Noche 04 – Madrugada 05 de mayo de 2026 El contratista no ejecuto trabajos en obra durante esta jornada.

• Martes: Noche 05 – Madrugada 06 de mayo de 2026 El contratista no ejecuto trabajos en obra durante esta jornada.
La comisión topográfica de la interventoría realiza levantamiento con estación total de las luces y cableado durante tarde, noche y madrugada.

• Miércoles: Noche 06 – Madrugada 07 de mayo de 2026 El contratista no ejecuto trabajos en obra durante esta jornada.
Se realizan trabajos administrativos revisión de informe Mensual de obra #9 del contratista y revisión del informe semanal de obra 39 del contratista, del área de topografía.

• Jueves: Noche 07 – Madrugada 08 de mayo 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+800 a K0+900
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 según diseño geométrico.
El fresado se ejecutó desde K0+800 a K0+900 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 4.00 m transversales proyectados, en el borde Izquierdo (-8 m hasta -12 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+800 a K0+900 (longitudinal)
4.00 m de ancho en el borde Izquierdo (-8 m hasta -12 m transversal).
- Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la PRIMERA CAPA de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+800 a K0+900 (longitudinal)
4.00 m de ancho en el borde Izquierdo (-8 m hasta -12 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): 1 m ancho para rampa provisional por riesgo operacional desde K0+800 a K0+860 del (-12 m hasta -13 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.

• Viernes #1: Noche 08 – Madrugada 09 de mayo 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+897.50 a K0+940
Sentido transversal: Borde Derecho, desde 22.50 m hasta 17 m
Ancho intervenido: 5.50 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 según diseño geométrico.
El fresado se ejecutó desde K0+897.50 a K0+940 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 5.50 m transversales proyectados, en el borde Derecho (22.50 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+897.50 a K0+940 (longitudinal)
5.50 m de ancho en el borde Derecho (22.50 m hasta 17 m transversal).
- Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la PRIMERA CAPA de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+897.50 a K0+940 (longitudinal)
5.50 m de ancho en borde Derecho (22.50 m hasta 17 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
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.
- Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la SEGUNDA CAPA de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+795 a K0+940 (longitudinal)
4.00 m de ancho en borde Derecho (12 m hasta 8 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): K0+800 a K0+940 (longitudinal)
0.60 cm de ancho en borde Derecho (8 m hasta 7.40 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.
- Equipos utilizados para control
Nivel de precisión
Estación total
Pintura de demarcación para control operativo.

• Viernes #2: Noche 08 – Madrugada 09 de mayo 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+795 a K0+940
Sentido transversal: Borde Derecho, desde 22.50 m hasta 17 m
Ancho intervenido: 5.50 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+795 a K0+800 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 5.50 m transversales proyectados, en el borde Derecho (22.50 m hasta 17 m transversal). Fresado de rampa Longitudinal 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+795 a K0+900 (longitudinal)
5.50 m de ancho en el borde Derecho (22.50 m hasta 17 m transversal).
Y también se aplica imprimación para la rampa provisional entre: K0+800 a K0+940 (longitudinal)
0.60 cm de ancho en el borde Derecho (17 m hasta 16.40 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+795 a K0+940 (longitudinal)
5.50 m de ancho en borde Derecho (22.50 m hasta 17 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): K0+800 a K0+940 (longitudinal)
0.60 cm de ancho en borde Derecho (17 m hasta 16.40 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.

• Sábado #1: Noche 09 – Madrugada 10 de mayo 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+899.50 a K0+940
Sentido transversal: Borde Derecho, desde 17 m hasta 12 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 según diseño geométrico.
El fresado se ejecutó desde K0+899.50 a K0+940 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 5.00 m transversales proyectados, en el borde Derecho (17 m hasta 12 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+899.50 a K0+940 (longitudinal)
5.00 m de ancho en el borde Derecho (17 m hasta 12 m transversal).
- Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la PRIMERA CAPA de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+899.50 a K0+940 (longitudinal)
5.00 m de ancho en borde Derecho (17 m hasta 12 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
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.

• Sábado #2: Noche 09 – Madrugada 10 de mayo 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+795 a K0+940
Sentido transversal: Borde Derecho, desde 17 m hasta 12 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+795 a K0+800 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 5.00 m transversales proyectados, en el borde Derecho (17 m hasta 12 m transversal). Fresado de rampa Longitudinal provisional para evitar riesgo operacional.
Y fresadoa rampa provisional por riesgo operacional K0+800 a K0+940 (longitudinal)
0.60 cm de ancho en borde Derecho (17 m hasta 16.40 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+795 a K0+900 (longitudinal)
5.00 m de ancho en el borde Derecho (17 m hasta 12 m transversal).
Y también se aplica imprimación para la rampa provisional entre: K0+800 a K0+940 (longitudinal)
0.60 cm de ancho en el borde Derecho (12 m hasta 11.40 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+795 a K0+940 (longitudinal)
5.00 m de ancho en borde Derecho (17 m hasta 12 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): K0+800 a K0+940 (longitudinal)
0.60 cm de ancho en borde Derecho (12 m hasta 11.40 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.

• Domingo #1: Noche 10 – Madrugada 11 de mayo 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+899.50 a K0+940
Sentido transversal: Borde Derecho, desde 12 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 según diseño geométrico.
El fresado se ejecutó desde K0+899.50 a K0+940 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 4.00 m transversales proyectados, en el borde Derecho (12 m hasta 8 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+899.50 a K0+940 (longitudinal)
4.00 m de ancho en el borde Derecho (12 m hasta 8 m transversal).
- Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la PRIMERA CAPA de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+899.50 a K0+940 (longitudinal)
4.00 m de ancho en borde Derecho (12 m hasta 18 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
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.

• Domingo #2: Noche 10 – Madrugada 11 de mayo 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+795 a K0+940
Sentido transversal: Borde Derecho, desde 12 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+795 a K0+800 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 4.00 m transversales proyectados, en el borde Derecho (12 m hasta 8 m transversal). Fresado de rampa Longitudinal provisional para evitar riesgo 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 #**







4. Area de Diseño Geometrico

INFORME DE GESTIÓN EN DISEÑO GEOMÉTRICO 27-abril-2026 a 03-mayo-2026

Semana: 41
Durante la semana **41** 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.
• Se realizó la revisión de la memoria técnica correspondiente al ajuste y complemento solicitados por la Interventoría y la Aerocivil, particularmente en lo relacionado con la justificación del avión de diseño, así como el complemento del informe de topografía.

Comunicaciones

Enviadas

Oficio No. INTCU - PST – 0651: Respuesta Comunicado AERO-CUCUTA-0588 “Alcance a nuestro correo electrónico de fecha 29 de abril de 2026 y atención de compromiso de mesa de trabajo del 30 de abril de 2026 – Entrega transición de empalme final entre abscisas K0+900 a la K0+940 MAYORES CANTIDADES.” (6 de mayo 2026)

Oficio No. INTCU - PST - 0657: Respuesta Comunicado AERO-CUCUTA-0595 “Respuesta a su oficio INTCU - PST - 0651 del 06 de mayo de 2026 – Respuesta Comunicado AERO-CUCUTA-0588 “Alcance a nuestro correo electrónico de fecha 29 de abril de 2026 y atención de compromiso de mesa de trabajo del 30 de abril de 2026 – Entrega transición de empalme final entre abscisas K0+900 a la K0+940 MAYORES CANTIDADES.” (8 de mayo 2026)

Recibidas

AERO-CUCUTA-0588: Alcance a nuestro correo electrónico de fecha 29 de abril de 2026 y atención de compromiso de mesa de trabajo del 30 de abril de 2026 – Entrega transición de empalme final entre abscisas K0+900 a la K0+940 MAYORES CANTIDADES. (5 de mayo 2026)

AERO-CUCUTA-0595: Respuesta a su oficio INTCU - PST - 0651 del 06 de mayo de 2026 – Respuesta Comunicado AERO-CUCUTA-0588 “Alcance a nuestro correo electrónico de fecha 29 de abril de 2026 y atención de compromiso de mesa de trabajo del 30 de abril de 2026 – Entrega transición de empalme final entre abscisas K0+900 a la K0+940 MAYORES CANTIDADES.” (7 de mayo 2026)

5. Area Social

INFORME SEMANAL SOCIAL DEL 04 DE MAYO AL 10 DE MAYO DEL 2026

Durante el periodo del día 4 de mayo al 10 de mayo del 2026, se realizaron las siguientes actividades en el componente social:

ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS
• Elaboración del acta de seguimiento de obra # 39
• Ajustes del acta de AERONAUTICA
• Ajustes y revisión de acción de ICA con el contratista y entrega del documento soporte.
• Elaboración de informe semanal # 40
• Procesos de apoyo a la gestión documental.
• Envió de correspondencia reiterativa sobre la firma de actas de comités de obra al contratista.
• Alistamiento para iniciar el proceso de levantamiento de las actas de vecindad finales.
• Alistamiento para reunión intermedia sobre los avances de obra en la zona de influencia directa del proyecto satélite 1.

ACTIVIDADES EN CAMPO
• Se realizó seguimiento a las actividades enmarcadas en las fichas PMAC 18-19-20, componente Socioeconómico, charla socio ambiental, 1 charla
• 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 TÈCNICOS.
✓ Mejorar la capacidad estructural
✓ Optimalización del proceso operacional.
✓ Optimización 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

6. Area Ambiental

INFORME SEMANAL DE GESTIÓN AMBIENTAL PERIODO ENTRE 04 AL 10 DE MAYO DE 2026

DESARROLLO DE ACTIVIDADES DIARIAS Y CUMPLIMIENTO PMA

INFORME SEMANAL DE INTERVENTORÍA AMBIENTAL

1. ACTIVIDADES POR JORNADA
• Lunes 04 de mayo:
- Sin actividades operativas en pista.
- Jornada dedicada a labores administrativas y consolidación del informe semanal.
• Martes 05 de mayo:
- Sin actividades operativas en pista.
- Se emitió el Oficio No. INTCU-PST-0644 mediante el cual se otorga la aprobación al Informe Mensual Ambiental No. 09 V.1 del contratista.
- Continuación de labores administrativas.
• Miércoles 06 de mayo:
- Sin actividades operativas en pista.
- Labores administrativas de seguimiento documental.
• Jueves 07 de mayo:
- Inspección visual de señalización en zona de acopio; se verificó cumplimiento con el PMT y PMA.
- Verificación de zona de descargue de material de fresado. Se optimizó el espacio mediante la extensión del material (terraplén), ante la falta de respuesta de la Gerencia del AICD y Aerocivil de la ampliación del acopio de fresado.
- Se solicitó al contratista verificar distancias mínimas entre canales de aguas lluvias y acopios según lo estipulado en el PMA para evitar sanciones de la ANLA.
- Supervisión de limpieza de pista 16-34 (manual y mecánica) para control de FOD, garantizando seguridad operacional.

• Viernes 08 de mayo:
- Inspección de baterías sanitarias: Cuentan con insumos (agua, jabón, papel, servilletas para manos, iluminación, papelera con bolsa plástica), pero se detectó incumplimiento por falta de aseo.
- Inspección de punto ecológico: Verificación de código de colores y uso de bolsas según normatividad legal vigente para separación en la fuente.
- Emisión del Oficio No. INTCU-PST-0654 reportando incumplimiento por falta de información complementaria para el ICA.
- Se recibe el informe semanal del contratista por parte de la residente de obra de la interventoría, se verifica el informe del área ambiental del contratista, evidenciando una serie de observaciones y observaciones, se emite las observaciones a la Residente de Obra de la Interventoría.

• Sábado 09 de mayo:
- Limpieza de pista 16-34 (manual y mecánica) para mantenimiento de áreas libres de FOD.
- Re inspección de baterías sanitarias: Se mantiene el incumplimiento; papeleras saturadas y dispersión de residuos por acción del viento.

• Domingo 10 de mayo: No se laboró.

2. CONCEPTO TÉCNICO Y RECOMENDACIONES

Concepto Técnico:

Durante la semana evaluada, el contratista ha mantenido un desempeño satisfactorio en cuanto a la seguridad operacional y control de FOD en la pista 16-34. No obstante, se evidencia un descuido crítico en el mantenimiento de las condiciones de saneamiento básico (baterías sanitarias), lo cual constituye un incumplimiento de las fichas **PMAC-01 y PMAC-12 del PMA**. Asimismo, existe una demora en la entrega de soportes para el Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA), lo que pone en riesgo la trazabilidad del proyecto ante las autoridades.

Recomendaciones y Requerimientos:

1. Aseo Inmediato: Se requiere al contratista realizar jornadas de limpieza profunda en las baterías sanitarias de manera diaria y asegurar el vaciado frecuente de papeleras para evitar la dispersión de residuos por el viento.
2. Protección de Canales: Es imperativo que el área ambiental del contratista ajuste las distancias de los acopios de fresado respecto a los canales de aguas lluvias, garantizando que no existan arrastres de material particulado hacia el sistema de drenaje.
3. Trazabilidad ICA: Dar respuesta inmediata al requerimiento del Oficio No. INTCU-PST-0654 para evitar procesos sancionatorios.
4. Seguridad Operacional: Continuar con la limpieza intensiva de pista para mitigar riesgos de seguridad por presencia de objetos extraños (FOD).

ACTIVIDAD DE OBRA	FICHA PMA APLICABLE	ESTADO DE CUMPLIMIENTO / ACCIÓN REALIZADA
Inspección de señalización en acopio	**PMAC-02** Señalización	**CUMPLE.** Señalización conforme al PMT.
Gestión de material de fresado	**PMAC-10** Manejo de Fresado	**EN EJECUCIÓN.** Optimización de espacio en acopio; pendiente respuesta de autoridades.
Limpieza de pista (Control FOD)	**PMAC-15** Emisiones y Ruido / Seguridad	**CUMPLE.** Limpieza manual y con barredora mecánica diaria.
Uso y mantenimiento de baños	**PMAC-12** Residuos Líquidos	**NO CUMPLE.** Falta de aseo y mantenimiento en baterías sanitarias (Ficha PMAC-01/12).
Separación de residuos (Punto Ecológico)	**PMAC-08** Residuos Sólidos	**CUMPLE.** Verificación de código de colores y bolsas plásticas.
Manejo de escorrentía (Canales)	**PMAC-13** Manejo de Escorrentía	**RECOMENDACIÓN.** Verificación de distancias de acopio a canales para evitar contaminación.

OFICIO No.	FECHA	TIPO	ASUNTO
AERO-CUCUTA-0587	05-May-2026	Recibido	Entrega de correcciones Informe Mensual Ambiental No. 09.
INTCU-PST-0644	05-May-2026	Enviado	Aprobación del Informe Mensual Ambiental No. 09 V.1.
INTCU-PST-0654	08-May-2026	Enviado	Comunicación de incumplimiento - Información complementaria ICA.









7. Area de Costos

Acciones realizadas desde el área de Costos de Interventoría. Desde 04 de mayo de 2026 al 10 de mayo de 2026

1. Se realiza la revisión de los informes mensuales No.8 y No.9. (Ver Anexo 01)

2. Se reciben Informes semanales No.39 y 40, se encuentran en etapa de revisión por parte de Interventoría.

8. Area de Electrica

Durante la presente semana no se realizaron actividades de Ayudas visuales

9. Area de Pavimentos

Acciones realizadas desde el área de Pavimentos en el Trabajo del 04 al 10 de mayo de 2026.

• Lunes, 04 de mayo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 04-05 de mayo 2026)
El contratista NO realizó actividades en la pista

• Martes, 05 de mayo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 05-06 de mayo 2026)
El contratista NO realizó actividades en la pista

• Miércoles 06 de mayo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 06-07 de mayo 2026)
El contratista NO realizó actividades en la pista

Jueves 07 de mayo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 07 al 08 de mayo de 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 por Diseño: Intervención K0+800 a K0+900 long= 100 m profundidad de diseño mínimo 2.0 cm Hombros -8.0 m al -12.0 m).
Nota aclaratoria: zona de corte, la capa debe tener mínimo 13 cm de espesor.
Nota aclaratoria 2: se freso tramo entre la K0+800 a la K0+860, el cual fue el fresado especial [diagonal] de la jornada anterior sobre el hombro -8.0 m al -9.0 m
Nota informativa: se realizó fresado especial [en diagonal] entre las abscisas k0+800 a la k0+860 entre los hombros -12.0 m al -13.0 m, con el fin de generar una superficie sin escalón en esos tramos para no comprometer la seguridad operacional. Este tramo se levanta en la siguiente jornada.
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+800 a la K0+900 (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 5.5 cm.
Nota aclaratoria: debido al poco desnivel No se conforma rampa provisional, solo se hará conformaciones puntuales o pequeños rellenos. Solo se realiza un empalme transitorio entre las abscisas k0+800 al k0+860 Hombros -12.0 m al -13.0m
Balance de Mezcla: Se procesó un volumen total de 42 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 desperdicio de 0.5 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+895 y la K0+900 (Longitud de 5.0 m). La rampa abarca el ancho total de las tiras instaladas (Hombros -8.0 m al -12.0 m), garantizando una pendiente de transición suave y segura para el tráfico aeroportuario.
Nota aclaratoria: la rampa transversal queda en contra pendiente.
Rampa longitudinal Provisional:
Debido al poco desnivel en el hombro -12.0 m, No se va a conformar rampa longitudinal Provisional, solo se harán conformaciones puntuales y pequeños rellenos como los descritos en los hombros -12.0 m al -13.0 m entre la k0+800 al k0+860.
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+900. La instalación en una sola capa de 5.5 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.

• Viernes 08 de mayo de 2026

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 #**

~~Viernes 08 de mayo de 2026~~
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 08 al 09 de mayo de 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 por Diseño: Intervención K0+899.5 a K0+940 long= 40.5 m profundidad por diseño Hombros +22.50 m al +17.0 m).
Nota aclaratoria: zona de corte, la capa debe tener mínimo 13 cm de espesor.
Nota aclaratoria 2: se freso tramo entre la K0+897.50 a la K0+899.50, hombros +22.50 m al 20.0 m, espesor fresado [2 cm] debido a que en estos 2.0 m de longitud la capa inferior estaba alta 2 cm.
Fresado en el arranque:
Entre las abscisas K0+795 a la K0+801 hombros +22.50 m al +17.0 m profundidad mínima de 7.5 cm para instalar capa final de rodadura.
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:
Capa inferior rampa de empalme
Extensión desde la K0+899.50 a la K0+940 (Hombros +22.50 m al +17.0 m). Ancho de intervención de 5.50 m, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 5.5 cm.
Tira 2:
Capa final de rodadura
Extensión desde la K0+795 a la K0+940
(Hombros +22.50 m a +17.0 m). Ancho de intervención 5.50 m con un espesor mínimo de 7.5 cm
Nota aclaratoria: se conformará rampa longitudinal Provisional en el hombro +17.0 ancho de 60 cm (hasta el hombro +16.40 m) corrida desde la abscisa K0+800 a la K0+920.
Balance de Mezcla: Se procesó un volumen total de 115 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 desperdicio de 1.0 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 longitudinal Provisional:
Corrida desde la abscisa K0+800 a la K0+920 sobre el hombro +17.0 m ancho de 60 cm (hasta el hombro +16.40 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 y Tira 2 hasta la abscisa K0+940. La instalación en una sola capa de 5.5 cm y 7.5 cm para las tiras 1 y 2 respectivamente 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.

Comité semanal
- NO se realizó comité semanal, el cual se traslado para el lunes 11 de mayo del 2026.

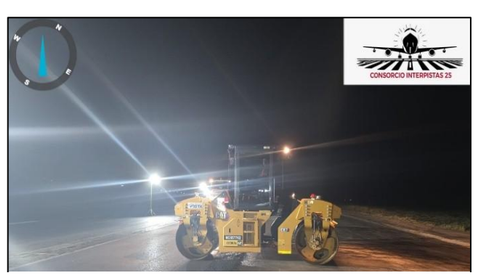
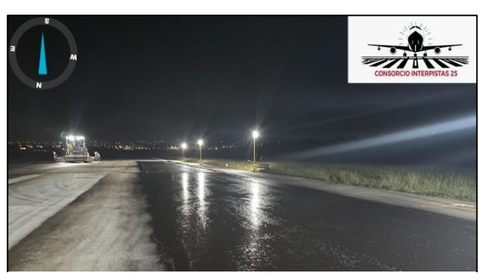
• Sábado 09 de mayo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 09 al 10 de mayo de 2026)
1.Trabajos de Fresado y Preparación de Superficie
Se realizaron labores de fresado mecánico para la adecuación de juntas y la conformación del área de atraque, garantizando la continuidad geométrica con las tiras previas:
Fresado por Diseño: Intervención K0+899.50 a K0+940 long= 40.5 m profundidad por diseño Hombros +17.0 m al +12.0 m) ancho 5.0 m.
Nota aclaratoria: zona de corte, la capa debe tener mínimo 13 cm de espesor.
Fresado en el arranque:
Entre las abscisas K0+795 a la K0+801 hombros +17.0 m al +12.0 m profundidad mínima de 7.5 cm para instalar capa final de rodadura.
Fresado de rampa longitudinal jornada anterior:
Entre las abscisas K0+800 al K0+920 sobre el hombro +17.0 m ancho 1.0 m
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:
Capa inferior rampa de empalme
Extensión desde la K0+899.50 a la K0+940 (Hombros +17.0 m al +12.0 m). Ancho de intervención de 5.0 m, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 5.5 cm.
Tira 2:
Capa final de rodadura
Extensión desde la K0+795 a la K0+940
(Hombros +17.0 m a +12.0 m). Ancho de intervención 5.0 m con un espesor mínimo de 7.5 cm
Nota aclaratoria: se confirmará rampa longitudinal Provisional en el hombro +12.0 ancho de 60 cm (hasta el hombro +11.40 m) corrida desde la abscisa K0+800 a la K0+940.
Balance de Mezcla: Se procesó un volumen total de 100 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 desperdicio de 2.0 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 longitudinal Provisional:
Corrida desde la abscisa K0+800 a la K0+940 sobre el hombro +12.0 m ancho de 60 cm (hasta el hombro +11.40 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 y Tira 2 hasta la abscisa K0+940. La instalación en una sola capa de 5.5 cm y 7.5 cm para las tiras 1 y 2 respectivamente 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

• Domingo 10 de mayo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 10 al 11 de mayo de 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 por Diseño: Intervención K0+899.50 a K0+940 long= 40.5 m profundidad por diseño Hombros +12.0 m al +8.0 m) ancho 5.0 m.
Nota aclaratoria: zona de corte, la capa debe tener mínimo 13 cm de espesor.
Fresado en el arranque:
Entre las abscisas K0+795 a la K0+801 hombros +12.0 m al +8.0 m profundidad mínima de 7.5 cm para instalar capa final de rodadura.
Fresado de rampa longitudinal jornada anterior:
Entre las abscisas K0+800 al K0+940 sobre el hombro +12.0 m ancho 1.0 m
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:
Capa inferior rampa de empalme
Extensión desde la K0+899.50 a la K0+940 (Hombros +12.0 m al +8.0 m). Ancho de intervención de 4.0 m, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 5.5 cm.
Tira 2:
Capa final de rodadura
Extensión desde la K0+795 a la K0+940
(Hombros +12.0 m a +8.0 m). Ancho de intervención 4.0 m con un espesor mínimo de 7.5 cm
Nota aclaratoria: se confirmará rampa longitudinal Provisional en el hombro +8.0 ancho de 60 cm (hasta el hombro +7.40 m) corrida desde la abscisa K0+800 a la K0+940.
Balance de Mezcla: Se procesó un volumen total de 78 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 longitudinal Provisional:
Corrida desde la abscisa K0+800 a la K0+940 sobre el hombro +8.0 m ancho de 60 cm (hasta el hombro +7.40 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 y Tira 2 hasta la abscisa K0+940. La instalación en una sola capa de 5.5 cm y 7.5 cm para las tiras 1 y 2 respectivamente 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

Correspondencia enviada
Correo electrónico 08-05-2026 ASUNTO: Solicitud de Cotización: Ensayos de Control de Calidad y Desempeño – Pista 16-34 AICD

Mesas de trabajo
NO se han realizado mesas de trabajo en este período.




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 #**









REVISION DE DOCUMENTACION

CORRESPONDENCIA ENVIADA

FECHA DE DOCUMENTO	CONSECUTIVO	NOMBRE RESPONSABLE	ASUNTO
4/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0641	LILIANA JAUREGUI	Solicitud de definición técnica, contractual y ambiental sobre el manejo del material de fresado (RAP), en el marco del cumplimiento del PMA y del alcance del Ítem 2.1.
4/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0642	LILIANA JAUREGUI	traslado de Oficio AERO-CUCUTA-0561 y plano de implantación de demarcación Pista 16-34 para revisión, concepto y definición sobre la procedencia del traslado de umbral.
4/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0643	LORENA IBARRA	Respuesta al AERO-CUCUTA-0585-Entrega Informe Mensual SST No. 9 del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025.
5/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0644	ALEXANDER ARDILA	Respuesta Oficio AERO-CUCUTA-587. Aprobación Informe Mensual Ambiental No. 09 V.1
5/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0645	ERIKA CASTELLANOS	Requerimiento de soportes y programación de actividades pendientes – Cancelación de actividades por suministro de cemento asfáltico
5/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0646	ERIKA CASTELLANOS	Solicitud formal de entrega, corrección y actualización de informes semanales de obra
5/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0647	ERIKA CASTELLANOS	Reiteración de solicitud de subsanación documental, formalización de actas y remisión de información pendiente
5/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0648	ERIKA CASTELLANOS	semanal 40
5/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0649	ERIKA CASTELLANOS	Alcance No Oficio No. INTCU - PST - 0647 Solicitud formal de entrega, corrección y actualización de informes semanales de obra
6/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0650	ERIKA CASTELLANOS	REVISION MENSUALES 8 Y 9, SEMANAL 39
6/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0651	YULEIDY SEPULVEDA	Respuesta Comunicado AERO-CUCUTA-0588 "Alcance a nuestro correo electrónico de fecha 29 de abril de 2026 y atención de compromiso de mesa de trabajo del 30 de abril de 2026 – Entrega transición de empalme final entre abscisas K0+900 a la K0+940 MAYORES CANTIDADES."
6/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0652	LILIANA JAUREGUI	Reiteración de requerimiento de soportes y solicitud de reinicio inmediato de actividades contractuales
7/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0653	LORENA IBARRA	Respuesta al oficio AERO-CUCUTA-0565 – Conformidad a soportes presentados en materia de Seguridad Operacional y SST.
8/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0654	ALEXANDER ARDILA	Comunicación de incumplimiento a la solicitud de información complementaria para el Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA) – Oficio No. INTCUPST-0627.
8/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0655	LORENA IBARRA	Respuesta al Oficio No. AERO-CUCUTA-0584 – Revisión documental accidente de trabajo colaborador Marlon Silva
8/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0656	DIDIER SUAREZ	Solicitud de realización de pruebas de conexión y funcionamiento de los sistemas de iluminación de pista, conforme al avance del proyecto de
8/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0657	YULEIDY SEPULVEDA	Respuesta Comunicado AERO-CUCUTA-0595 "Respuesta a su oficio INTCU - PST - 0651 del 06 de mayo de 2026 – Respuesta Comunicado AERO-CUCUTA-0588 "Alcance a nuestro correo electrónico de fecha 29 de abril de 2026 y atención de compromiso de mesa de trabajo del 30 de abril de 2026 – Entrega transición de empalme final entre abscisas K0+900 a la K0+940 MAYORES CANTIDADES."
9/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0658	SANDRA MELO	Respuesta a oficio AERO-CUCUTA-0569 Respuesta a su oficio No. INTCU - PST - 0595 del 12 de ABRIL de 2026 – rEMISION DE ACTAS DEL 24 A LA 35
10/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0659	ERIKA CASTELLANOS	Respuesta a oficio AERO-CUCUTA-0591 Respuesta a su oficio No. INTCU - PST - 0647 del 05 de mayo de 2026 – Reiteración de solicitud de subsanación documental, formalización de actas y remisión de información pendiente
10/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0660	CESAR IBARRA	Reiteración de demarcación topográfica de abscisados y requerimiento para cumplimiento de conciliaciones diarias topográficas.
10/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0661	LORENA IBARRA	
10/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0662	ALEXANDER ARDILA	Remisión de concepto técnico y validación de información complementaria para el Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA)
10/5/2026	Oficio No. INTCU - PST - 0663	ERIKA CASTELLANOS	Respuesta oficio AERO-CUCUTA-0593 Entrega Informe Mensual Técnico No. 1 V2 del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025

10, MESAS DE TRABAJO

Durante la presente semana se avanza en revisión de formalización de firmas de las mesas de trabajo realizadas desde el inicio del presente contrato, a la fecha del presente informe no se realizaron nuevas mesas de trabajo.

RESUMEN EJECUTIVO

1. Se han tramitado 663 oficios de correspondencia, solicitudes y/o observaciones desde la interventoría
2. Se han llevado a cabo un total de treinta y ocho (38) comités técnicos de seguimiento correspondientes al desarrollo de la ejecución del contrato de obra.
3. Se ha realizado a la fecha 009 COMITÉS 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 contratos de obra e interventoría a la fecha tienen 2 suspensiones, 2 reinicios y 2 modificatorios, la primera con prórroga de 25 días y la segunda con adición de recurso y prórroga de 4 meses.
7. A la fecha del presnete corte la interventoria a tramitado 9 actas de interventoria y el contratista de obra lleva 9 actas tramitadas. (Ver avance financiero donde se relacionan actas pagas por Aerocivil).
8. En la actualidad revisando mayores cantidades de obra, balance y revisión de tratamiento de fisuras en los bordes de pista para revisión de intervención.

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

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

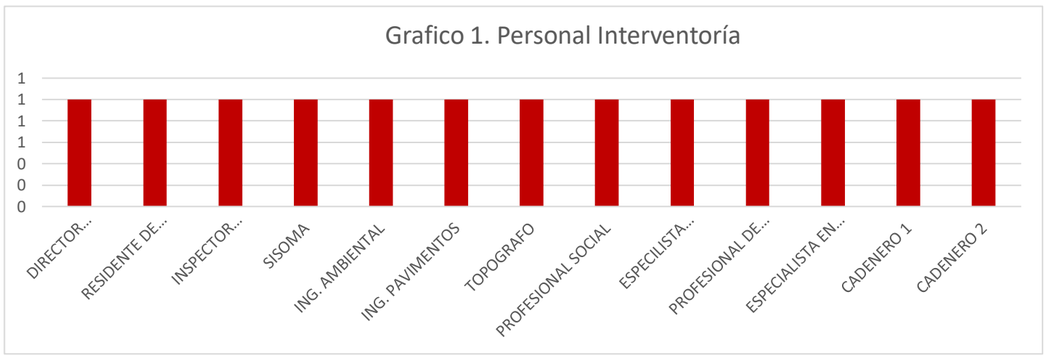
BENEFICIOS TÈCNICOS.
✓ Mejorar la capacidad estructural
✓ Optimalización del proceso operacional.
✓ Optimización de drenajes superficiales.
✓ Cumplimientos de Normativas.

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.

GESTION DE TRAMITES CONTRACTUALES

* Se continúa realizando diariamente la bitácora de obra, seguimiento docuental a traves de correo electronico.
* Se trasladó Comité Técnico de Obra No. 39, el cual se realizará el día 11 de mayo del 2026 en la ciudad de Bogotá.
* Se han realizado 38 comites tecnicos de obra y 9 comites Aerocivil presencial

PERSONAL OBRA E INTERVENTORIA



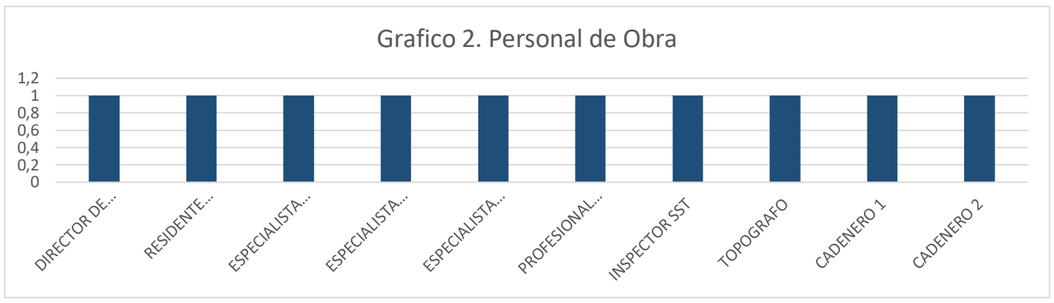
CONTRATO DE INTERVENTORIA	13
DIRECTOR INTERVENTORIA	1
RESIDENTE DE INTERVENTORIA	1
INSPECTOR INTERVENTORIA	1
SISOMA	1
ING. AMBIENTAL	1
ING. PAVIMENTOS	1
TOPOGRAFO	1
PROFESIONAL SOCIAL	1
ESPECILISTA ELÉCTRICO	1
PROFESIONAL DE COSTOS Y PRESUPU	1
ESPECIALISTA EN DISEÑO GEOMETRIC	1
CADENERO 1	1
CADENERO 2	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 #



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	
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
9	ACTA PARCIAL 9	
10	ACTA PARCIAL 10	
11	ACTA PARCIAL 11	
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	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 7	$ 32.795.650,00
Total Acumulado	**$ 675.906.399,00**	

Valor Total Contrato interventoría
$ 1.638.436.841,00
Valor facturado Contrato Interventoría
$ 675.906.399,00
% Avance facturado Acumulado
41,25%

OBSERVACIONES	DIRECTOR DE OBRA
Durante los días 4, 5 y 6 de mayo no se ejecutaron actividades de obra debido a la suspensión de las labores programadas, como consecuencia de los inconvenientes en el suministro de cemento asfáltico requerido para el desarrollo de las actividades de pavimentación.	Liliana Jáuregui A. **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 Nº1. PROCESO DE FRESADO DE CAPA ASFÁLTICA



FOTO Nº2. LIMPIEZA MANUAL DE MATERIAL FOD PRODUCTO DEL FRESADO



FOTO Nº3. LIMPIEZA DE SUPERFICIE DE FRESADO MECÁNICO MEDIANTE BARREDORA



FOTO Nº4. PROCESO DE RIEGO DE LIGA CRR-1







FOTO Nº5. CONTROL DE TEMPERATURA A LA LLEGADA DE LA MEZCLA



FOTO Nº6. SELLADO DE LA CAPA ASFÁLTICA

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**

FECHA



FOTO Nº7. PROCESO DE FRESADO DE CAPA ASFÁLTICA



FOTO Nº8. LIMPIEZA DE SUPERFICIE DE FRESADO MECÁNICO MEDIANTE BARREDORA



FOTO Nº9. CHEQUEO DE MEDIDAS COMISIÓN TOPOGRÁFICA CONTRATISTA



FOTO Nº10. TOMA DE PUNTOS CON NIVEL DE PRECISIÓN FRESADO







FOTO Nº11. PROCESO DE RIEGO DE LIGA CRR-1

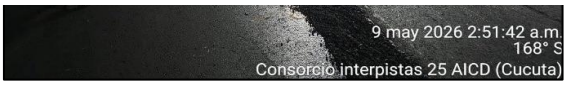


FOTO Nº12. PROCESO DE EXTENDIDO DE ASFALTO TIPO MDC P-401

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**

FECHA



FOTO Nº13. PROCESO DE FRESADO DE CAPA ASFÁLTICA



FOTO Nº14. PROCESO DE FRESADO DE CAPA ASFÁLTICA



FOTO Nº15. PROCESO DE FRESADO DE CAPA ASFÁLTICA



FOTO Nº16. EXTENSIÓN DE MEZCLA ASFÁLTICA

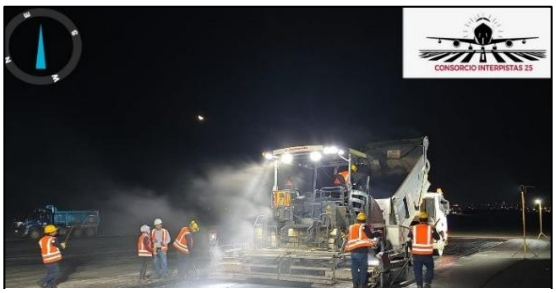






FOTO Nº17. PROCESO DE EXTENDIDO DE ASFALTO TIPO MDC P-401



FOTO Nº18. ÁREA DE ACOPIO DE FRESADO, DANDO CUMPLIMIENTO AL PMA

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. CONTROL DE TEMPERATURA A LA LLEGADA DE LA MEZCLA



FOTO Nº20. PROCESO DE EXTENDIDO DE ASFALTO TIPO MDC P-401



FOTO Nº21. PROCESO DE DEMARCACIÓN DE ESPESORES DE MDC P401. COMISIÓN TOPOGRÁFICA CONTRATISTA



FOTO Nº22. PROCESO DE FRESADO DE CAPA ASFÁLTICA





FOTO Nº23. PROCESO DE EXTENDIDO DE ASFALTO TIPO MDC P-401