

	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

N.º 68

**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL - UAERMV-**

OFICINA DE CONTROL INTERNO

**INFORME FINAL INFORME DE SEGUIMIENTO INSPECCIÓN EN OBRA
PROYECTO REGALÍAS**

**PERIODO EVALUADO:
Noviembre-Diciembre 2025**

**Elaborado:
Ángela Cajamarca Rodríguez
Laura Nossa González**

Diciembre 2025

	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

CONTENIDO

INFORMACIÓN GENERAL	3
1. DESARROLLO DEL INFORME	3
1.1. OBJETIVO	3
1.2. ALCANCE	3
2. METODOLOGÍA	4
3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOLICITADA Y INSPECCIÓN EFECTUADA EN CAMPO.	5
6. CONCLUSIONES.....	9
7. RECOMENDACIONES	10

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

INFORMACIÓN GENERAL

TIPO DE INFORME:	Informe Preliminar de revisión y verificación de los convenios suscritos con las localidades de Kennedy, Fontibón, Chapinero y Usaquén
DESTINATARIOS:	• Julio Cesar Pinzón Reyes - Subdirector de intervención de la infraestructura • Carlos Roberto Castaño Álvarez - Gerente de infraestructura Urbana. • Roberto Carlos Gómez Fragoso - Gerente de infraestructura Rural.
FUENTE DE INFORMACIÓN:	Información remitida por parte de la gerencia del proyecto
EMITIDO POR:	Alexandra Quitian Alvarez - Jefe de la Oficina de Control Interno
AUDITOR:	Ángela Cajamarca Rodríguez - Ingeniera Civil Laura Carolina Nossa González – Profesional Especializado

1. DESARROLLO DEL INFORME

1.1. OBJETIVO

Consolidar y remitir la información requerida en el marco del seguimiento a la entrega de informes y a la atención de observaciones y requerimientos de la interventoría, correspondiente a los tramos Ánimas Bajas, Laguna Verde, San Antonio y Capitolio Unión–Tunales, incluyendo: el porcentaje de avance de obra a la fecha, las fechas de terminación por tramo según el cronograma aprobado, la identificación de tramos aprobados por interventoría con sus soportes, la relación y justificación de los tramos que no serán intervenidos conforme a lo informado en la inspección del 13 de noviembre, y la trazabilidad de entrega de informes y atención de observaciones/requerimientos.

1.2. ALCANCE

El presente informe comprende:

- **Tramos objeto:** Ánimas Bajas, Laguna Verde, San Antonio y Capitolio Unión–Tunales.

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

- **Corte de información:** avance y estado “a la fecha” de elaboración del informe, contrastado con el cronograma aprobado por la interventoría vigente.
- **Componentes evaluados:**
 1. Avance físico por tramo, sustentado en cantidades ejecutadas/medidas y soportes disponibles.
 2. Fechas de terminación programadas por tramo conforme al cronograma aprobado.
 3. Estado de aprobación por interventoría y anexos de soporte (actas, comunicaciones, informes u otros).
 4. Identificación y sustento documental de tramos/segmentos que no se intervendrán en el proyecto, con justificación y evidencia asociada.
 5. Relación de informes entregados y matriz de atención de observaciones y requerimientos de interventoría (radicados, fechas, estado y soportes).

2. METODOLOGÍA

La metodología aplicada para la elaboración del informe se estructuró con enfoque de verificación documental + contraste en campo + trazabilidad de soportes, orientada a atender los cinco (5) requerimientos relacionados con los tramos Ánimas Bajas, Laguna Verde, San Antonio y Capitolio Unión–Tunales, así como lo manifestado durante la inspección del 13 de noviembre.

1) Delimitación del alcance y conformación del universo de tramos

1. Se identificaron y listaron los tramos objeto de reporte (los cuatro señalados), precisando su denominación, inicio–fin, longitud, y actividades previstas según el alcance del proyecto y el cronograma aprobado por la interventoría.
2. Se definió el período de corte “a la fecha” para el cálculo de avances (corte al día de emisión del informe), asegurando consistencia en todas las cifras y soportes.

2) Recolección y organización de fuentes de información

Se consolidó un repositorio de evidencias, priorizando documentos formalmente emitidos y/o aprobados, tales como:

- Cronograma aprobado por interventoría (y sus actualizaciones).
- Actas (inicio, comités, suspensiones/reinicios si existen, recibos parciales, etc.).
- Informes de avance.

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

- Comunicaciones formales (radicados) relacionadas con aprobación de tramos, cambios de alcance, y decisiones de no intervención.

3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOLICITADA Y INSPECCIÓN EFECTUADA EN CAMPO.

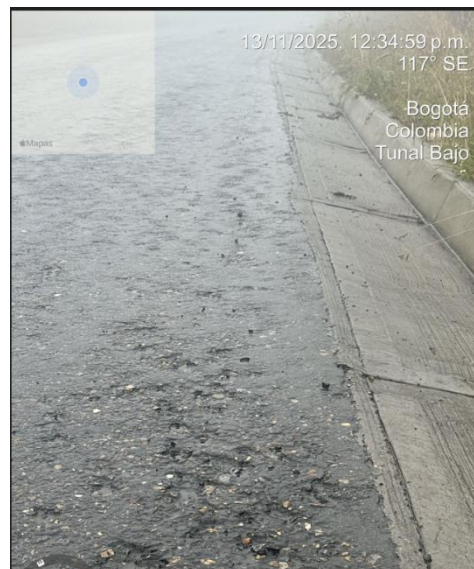
1. Deterioro Superficial en Fresado Estabilizado con Cemento – Sector Tunal Bajo

Durante la visita de inspección realizada en el sector Tunal Bajo, se evidencia una pérdida de integridad superficial consistente en un deterioro generalizado del pavimento, manifestado mediante desprendimiento de partículas finas y gruesas, erosión superficial y zonas con evidente desintegración del material estabilizado. Estas condiciones sugieren posibles fallas asociadas a deficiencia en la adherencia de la mezcla o a inconsistencias en el diseño y/o ejecución del fresado estabilizado con cemento, lo que podría estar afectando la cohesión entre los componentes y reduciendo la capacidad estructural de la capa intervenida.

Asimismo, se observa que el deterioro es continuo a lo largo del carril, con presencia de áreas en las que la mezcla se encuentra expuesta a procesos de desgaste acelerado, especialmente bajo condiciones de humedad, incrementando el riesgo de evolución hacia fallas más severas como desprendimientos mayores, baches o deformaciones localizadas.

Teniendo en cuenta que el fresado estabilizado con cemento no cuenta con una especificación técnica colombiana de carácter nacional aprobada para su uso como capa de rodadura, y que la normatividad vigente (p. ej. las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVIAS regulan el “fresado de pavimento asfáltico” sólo como actividad de remoción y reciclaje de capas existentes, mas no como capa final de rodadura, resulta necesario que la solución implementada se soporte en especificaciones particulares y en un esquema de control de calidad que demuestre su idoneidad y desempeño.

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	



Evidencia de deterioro superficial continuo en el fresado estabilizado, caracterizado por erosión, desprendimiento de partículas y pérdida de integridad estructural de la capa.

2. Protección incompleta del talud (control de erosión) – Tunal Alto

En el sector Tunal Alto (Bogotá D.C.) se evidencia que el talud intervenido presenta protección incompleta, con áreas sin recubrimiento efectivo y cobertura vegetal no uniforme, observándose zonas de suelo expuesto (“calvas”) entre parches de vegetación y la franja de material de control de erosión instalada en parte del talud. Esta condición indica que el talud no se encuentra completamente protegido contra la acción de la lluvia y la escorrentía superficial.



Tunal Alto, Bogotá D.C. Talud con protección incompleta: se observan áreas sin recubrimiento/cobertura vegetal uniforme (suelo expuesto), lo que incrementa la susceptibilidad a erosión superficial.

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

3. Acopio de material granular sobre/adyacente a la vía sin recubrimiento (observación reiterada)

Se evidencia, como observación reiterada en el frente de obra, la existencia de acopio de material granular dispuesto sobre y/o invadiendo parcialmente la vía, con señalización preventiva; sin embargo, el acopio permanece sin recubrimiento. Esta situación constituye una condición insegura por reducción del ancho útil de circulación y por la generación de material suelto, aumentando el riesgo de resbalones/caídas y pérdida de control vehicular, especialmente en condiciones de lluvia. Adicionalmente, al encontrarse expuesto, el material se humedece, puede sufrir lavado y arrastre de finos, generando pérdida de material y afectación de su calidad para uso en obra, así como potencial obstrucción de drenajes por sedimentación.



Se observa acopio de material granular sobre/adyacente a la vía, con señalización preventiva; no obstante, el material se encuentra sin recubrimiento, expuesto a la intemperie, con riesgo de arrastre de finos y afectación a la seguridad vial y al drenaje.

4. Soportes y justificación para tramos no intervenidos

De acuerdo con lo manifestado durante la inspección del 13 de noviembre, se indicó que existen tramos que no serán intervenidos dentro del marco del Proyecto. En la comunicación de respuesta se precisa que la no intervención obedece a insuficiencia de recursos y que actualmente se encuentra en trámite una solicitud de ajuste y gestión para obtener recursos adicionales y la correspondiente aprobación. No obstante, para

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

efectos de sustento y trazabilidad, se requiere formalizar y soportar documentalmente: la decisión de no intervención (temporal o definitiva) por tramo y su alcance, la identificación del acto o soporte que respalda lo informado (acta, informe, comunicación, comité, radicado), y el estado concreto del trámite de recursos (radicado, etapa y responsable), a fin de que la información quede plenamente sustentada y verificable.

5. Porcentaje de avance de obra de cada tramo (a la fecha)

En la comunicación rad. 20251900360463 (12-12-2025), la Entidad reporta el avance del proyecto por frente y principalmente por componente/actividad (alcantarillas, filtros, cunetas, fresado y base). Por ejemplo, en Unión Tunales se reporta: alcantarillas 39,13%, filtros 100,00%, cunetas 81,55%, fresado 81,51% y base 93,74%.

De forma similar, en Capitolio se indica: alcantarillas 0,00%, cunetas 0,00%, fresado 72,29%, base 75,48% y filtros 100,00%.

En San Antonio G2 se reporta: alcantarillas 9,52%, filtros 100,00%, cunetas 39,93%, fresado 50,14% y base 60,98%.

Asimismo, se informa ausencia de avance de calzada en San Antonio G1 (calzada 0,00%, cunetas 0,00%, alcantarillas 0,00%, filtros 12,93%), en Ánimas Bajas (todos los ítems 0,00%), y en Laguna Verde se indica que “a corte del 30 de noviembre” no hay avance de calzada (0,00%) y se reporta filtros 60,44% (otros ítems 0,00%).

Si bien la respuesta presenta porcentajes de ejecución por actividades y describe condiciones por tramos (p. ej., ventanas y avances parciales), el requerimiento del numeral 1 solicita el “porcentaje de avance de obra de cada tramo (a la fecha)”. En ese sentido, la información entregada no consolida un % global de avance por tramo/frente (ni precisa el método de cálculo para dicho avance integral), lo que dificulta determinar el avance real del “tramo” como unidad de seguimiento, especialmente en frentes donde hay ejecución significativa de calzada, pero avances nulos o bajos en drenaje (p. ej., Capitolio: alcantarillas 0,00% y cunetas 0,00%, con fresado 72,29% y base 75,48%).

Adicionalmente, el criterio temporal “a la fecha” no queda homologado para todos los frentes, pues en Laguna Verde se establece un corte específico (30 de noviembre), pero no se precisa igual corte para la totalidad de frentes, lo cual afecta la comparabilidad del avance reportado.

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

6. CONCLUSIONES

De acuerdo con las condiciones observadas durante la visita de inspección en el sector Tunal Bajo, se concluye que la capa ejecutada con fresado estabilizado con cemento presenta una pérdida significativa de integridad superficial, evidenciada por desintegración del material, desprendimiento de partículas y deficiencia en la cohesión y adherencia interna de la mezcla.

El talud, al no estar completamente protegido, queda expuesto a erosión superficial por lluvia y escorrentía, con probabilidad de lavado de finos, formación de surcos/cárcavas y arrastre de sedimentos. Esta condición incrementa el riesgo de deterioro progresivo y potencial afectación del entorno (depósitos de material en zonas bajas y eventual pérdida de estabilidad superficial)

La capa de fresado estabilizado con cemento en el sector Tunal Bajo presenta un deterioro superficial con desintegración de material y pérdida de finos, lo que reduce la cohesión y genera una superficie abierta y erosionada, susceptible de evolucionar rápidamente a daños mayores bajo tránsito y acción del agua.

El acopio de material granular sobre o adyacente a la vía, sin recubrimiento y con invasión parcial de la calzada, constituye una condición insegura y reiterada que reduce el ancho útil de circulación, genera material suelto y aumenta el riesgo de caídas y pérdida de control vehicular, además de propiciar la pérdida de calidad del material por humedad y lavado, y posibles obstrucciones de drenaje por sedimentación.

Conforme a lo manifestado durante la inspección del 13 de noviembre, y a la respuesta remitida, se identifica que los frentes Ánimas Bajas (1.860 m) y San Antonio G1 (6.910 m) no serán intervenidos por el momento, debido a insuficiencia de recursos y a la existencia de actividades hidráulicas predecesoras pendientes que condicionan la ejecución de la calzada; adicionalmente, se indica que se adelanta un trámite de ajuste/gestión de recursos para viabilizar la ejecución posterior. No obstante, la RTA no deja plenamente sustentada y verificable la decisión, al no referenciar ni anexar soportes (actas, informes, comunicaciones, radicados) ni precisar el alcance de la no intervención (temporal o definitiva) y el estado concreto del trámite.

La información reportada permite identificar el avance por componente y actividad en cada frente; sin embargo, no se acredita el porcentaje de avance de obra por tramo como unidad integral de seguimiento, ni se deja una fecha de corte homogénea para

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

todos los frentes, lo que limita la trazabilidad y la comparabilidad del avance “a la fecha” solicitado.

7. RECOMENDACIONES

- Verificar técnicamente el proceso (diseño de mezcla, resistencia/cohesión y ejecución), con el fin de evaluar el deterioro y, con base en los resultados, aplicar el tratamiento correctivo que restablezca las condiciones funcionales y estructurales de la vía.
- Reubicar el acopio fuera del carril de circulación o delimitarlo estrictamente por fuera del área de tránsito, garantizando el ancho mínimo de vía; cubrir el material granular (lonas/geotextil u otro medio adecuado) para evitar lavado y arrastre de finos; reforzar la señalización preventiva y de canalización; y establecer control y seguimiento en obra para asegurar el cumplimiento de las condiciones de seguridad vial y conservación del material.
- Se recomienda completar la protección del talud mediante: instalación continua del material de control de erosión en las zonas actualmente descubiertas; resiembra o reforzamiento de la cobertura vegetal para lograr un recubrimiento uniforme; y seguimiento periódico para identificar y corregir de manera oportuna nuevas áreas de suelo expuesto, minimizando el riesgo de erosión y deslizamientos superficiales.
- Formalizar y dejar soportada la decisión de no intervención (temporal o definitiva) de los tramos referidos, mediante un acto/documento verificable (acta de comité, informe técnico, comunicación oficial u otro) que incluya como mínimo: (tramos y longitud afectada, causales y sustento técnico–financiero de la no intervención, estado y radicado del trámite de ajuste/gestión de recursos, instancia competente de aprobación y ruta de aprobación (pasos siguientes, responsables y plazos), y definición de tratamiento del tramo mientras se obtiene la aprobación (reprogramación, medidas transitorias, actualización de cronograma/alcance), garantizando la trazabilidad y el seguimiento hasta su cierre.
- Complementar mediante la presentación de un avance global (%) por cada tramo/frente, calculado con un método definido y verificable (ponderaciones o fórmula), indicando una fecha de corte única.

Alexandra Quitian Alvarez
JEFE DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	FORMATO - INFORME DE LEY O DE SEGUIMIENTO	
	CÓDIGO: CEI-FM-027	VERSIÓN: 1
	FECHA DE APLICACIÓN: NOVIEMBRE DE 2023	

Elaboró: Ángela Cajamarca Rodríguez – Contratista - OCI
Laura Carolina Nossa González – Profesional Especializado - OCI