

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS ANEXOS: Folios-5,
RADICACION 167236 25/05/2017 04:15:03 pm
REFERENCIA OFICIO
DEPENDENCIA SUBDIRECCION RED NACIONAL DE CARRETERAS

6.2. 17283

Bogotá, 25 de Mayo de 2017

Señores:
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS
Atn. Ing. Juan José Oyuela Soler
Subdirector Técnico Red Nacional de Carreteras (E)
Ciudad

REF: CONTRATO No. 3820-13 - MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA
TUQUERRES – SAMANIEGO RUTA 1702 DEPARTAMENTO DE NARIÑO – MODULO 1.

ASUNTO: Nuestro oficio No. 6.2-17180 de mayo 2 de 2017
Su Oficio SRN 80949

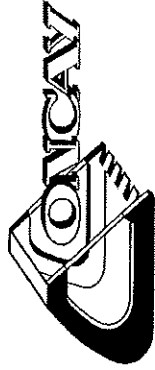
Respetado Ing. Oyuela,

Dando alcance a nuestra comunicación No. 6.2-17180 de mayo 2 de 2017 y radicado INVIAS 158814 y con en el cual se dio respuesta al oficio No. SRN 80949, nos permitimos informar que el día de 24 de mayo de 2017, se terminaron satisfactoriamente las obras de mitigación para mantener la estabilidad de las obras construidas por Concay S.A en los tramos PR 22+400, PR 27+350 y 33+840, sin embargo, ponemos de presente que dichas obras se realizaron a pesar que los daños presentados en dichos sectores no eran responsabilidad del Contratista puesto que los daños se originaron en causas extrañas, teniendo en cuenta la oleada invernal existente desde finales del año 2016 hasta la fecha y sumado a esto los hechos vandálicos generados por terceros, tal como fue sustentado en nuestra comunicación No. 6.2-17180, situaciones que no son imputables a Concay S.A y tampoco se configuran como malos procesos constructivos ni a deficiencias en la calidad de los materiales utilizados.

A continuación relacionamos las actividades ejecutadas en cada tramo así:

1. En el PR 22+400 se realizaron las siguientes actividades:
 - Para evitar que el Muro en concreto Ciclopeo continuara teniendo un asentamiento y movimiento rotacional, se construyeron debajo del muro tres zapatas en concreto reforzado, tal como se observa en la fotografía No 3 y 4.
 - La cuneta en concreto existente se demolió y por ende, se construyó nuevamente para garantizar el paso de agua y evitar la infiltración de esta en la estructura de pavimento. Ver fotografías 5 y 6

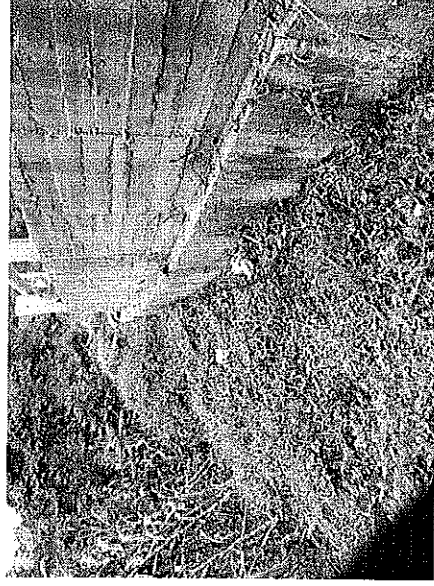
1



ESTADO INICIAL

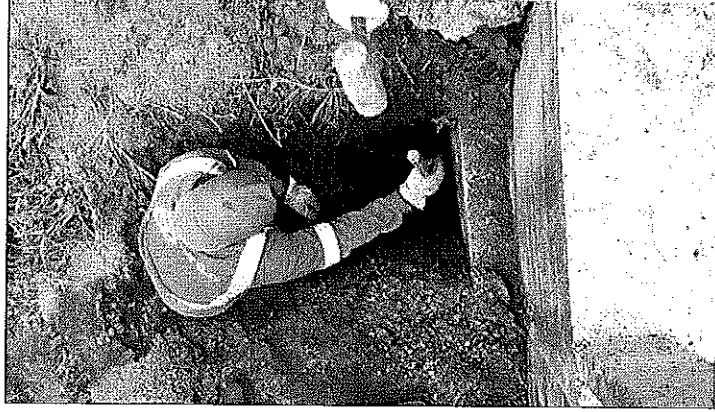


Fotografía No.1 Junta entre la cuneta y la carpeta asfáltica

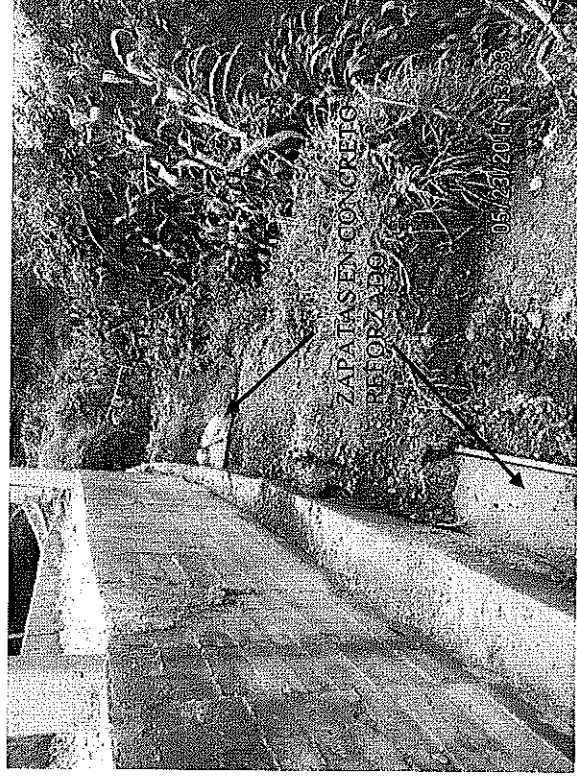


Fotografía No.2 Talud y Espaldar del muro ciclópeo

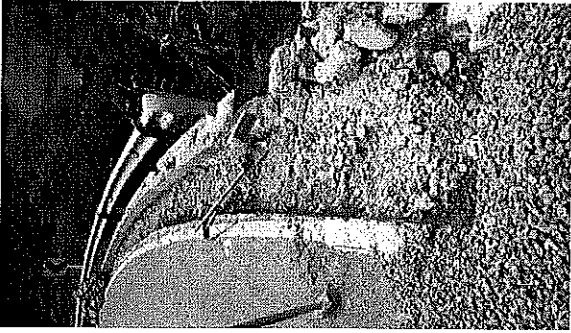
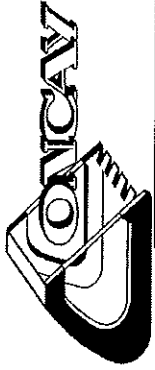
ESTADO ACTUAL



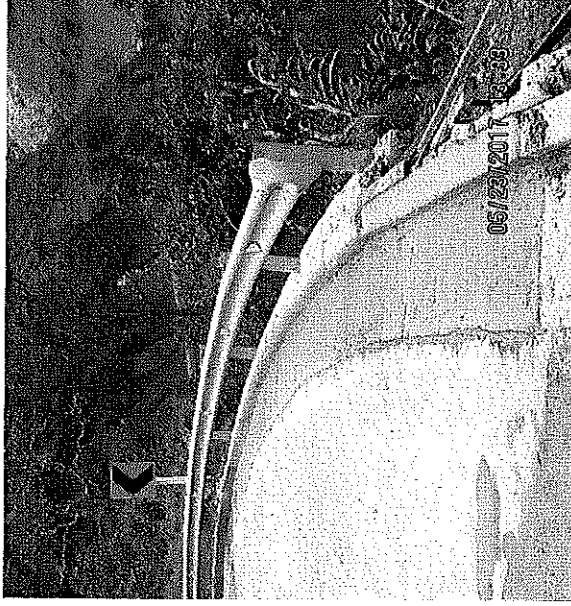
Fotografía No 3 Excavación para construcción de Zapata



Fotografía No 4. Zapatas en concreto Soportando muro ciclópeo



Fotografía No 5 Demolición de Cuneta en concreto

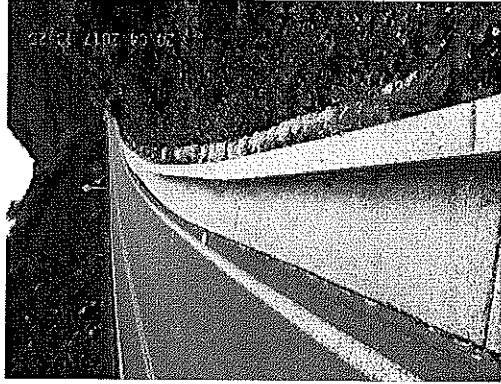


Fotografía No 6 Construcción de cuneta en concreto

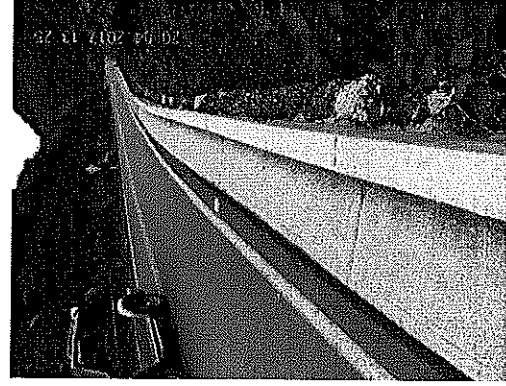
2. En el PR 27+350 se realizaron las siguientes actividades:

- La junta generada entre la carpeta asfáltica y la cuneta en concreto, la cual fue originada por el asentamiento del muro de gaviones, fue sellada con liga asfáltica con el fin de que la estructura no fuera afectada por filtración de agua. Ver fotografías 9 y 10.

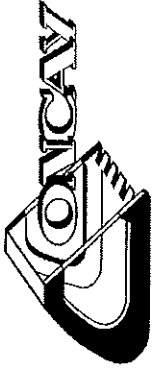
ESTADO INICIAL



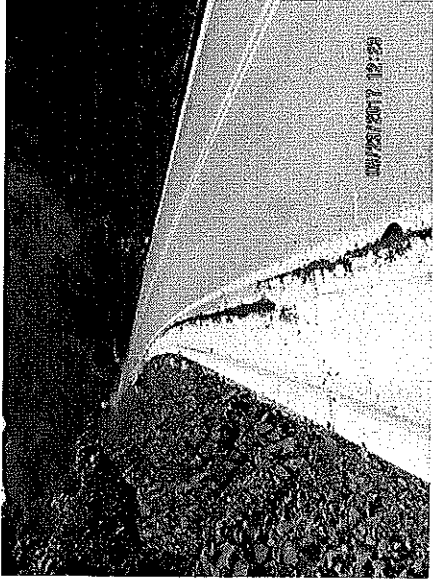
Fotografía No. 7 Junta entre Cuneta y Carpeta Asfáltica



Fotografía No. 8 Cuneta sobre Muro de Gaviones



ESTADO ACTUAL



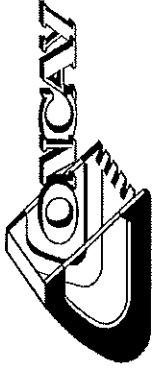
Fotografía No. 9 Junta entre Cuneta y Carpeta Asfáltica Sellada con liga asfáltica



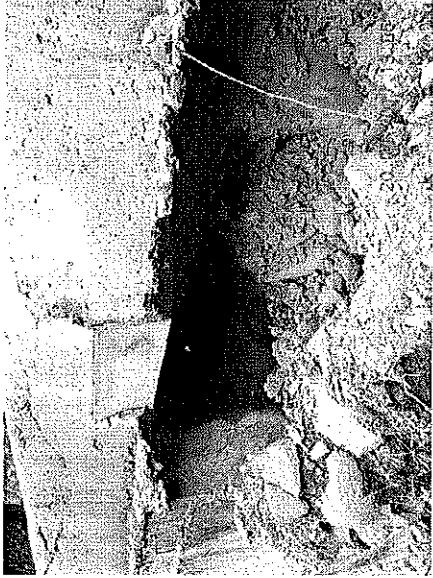
Fotografía No. 10 Cuneta sobre Muro de Gaviones, sellada con liga asfáltica

3. En el PR33+840 se realizaron las siguientes actividades:

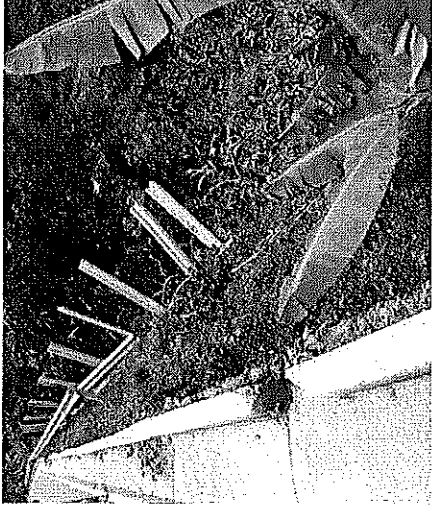
- Se procedió a retirar el material de relleno suelto y saturado producto de la desestabilización del talud, generado al momento de la remoción por parte de terceros de los elementos metálicos transversales que formaban parte del trincho, adicional a la afectación de la oleada invernal que se presenta en la zona.
- Para evitar que se continuara socavando la estructura, así mismo, para que la cuneta no se fuera a fracturar, se procedió a realizar un relleno en concreto reforzado entre la capa granular y la cuneta construida por Concay S.A, tal como se puede observar en la fotografías No. 13 y 14.
- Con el fin de evitar que el material de relleno existente se continuara socavando o saturando (el cual es retenido por el trincho metálico), se procedió a colocar una malla de gallinero, posteriormente, se realizó un recubrimiento en concreto, tal como se puede observar en las fotografías No. 15, 16 y 17.
- Para evitar que la defensa metálica mantuviera su verticalidad, se procedió a realizar algunos pedestales en concreto reforzado, tal como se puede evidenciar en la fotografía No. 18.



ESTADO INICIAL



Fotografía No. 11 Saturación y Socavación material soporte de cuneta

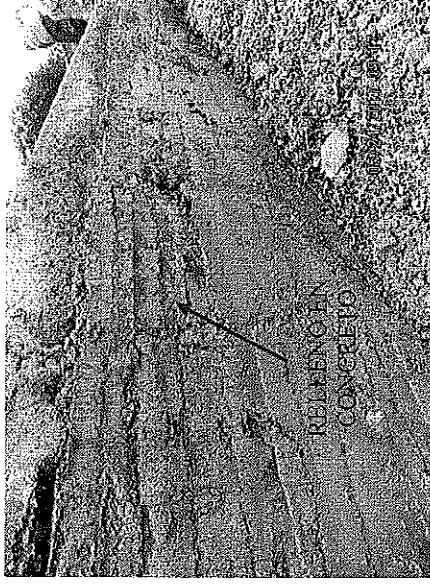


Fotografía No. 12 Trincho metálico desestabilizado

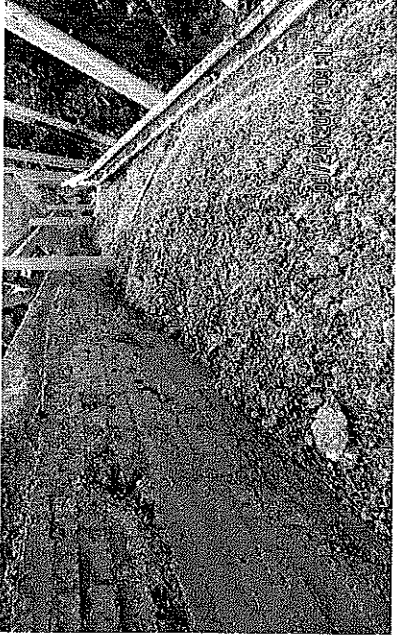
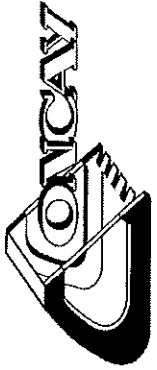
ESTADO ACTUAL



Fotografía No. 13 Armado de hierro para soporte de cuneta



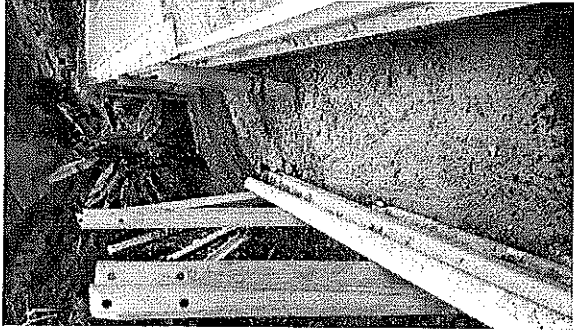
Fotografía No. 14 Estructura en concreto reforzada como soporte de la cuneta y protección de la estructura de pavimento



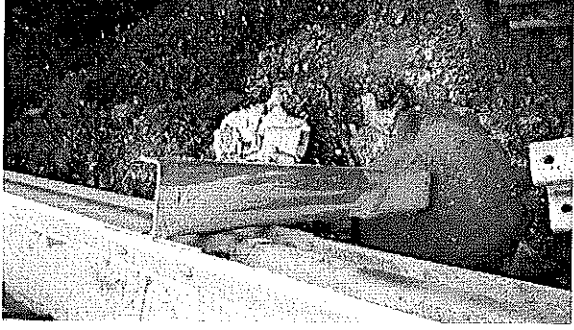
Fotografía No. 15 Saturación y Socavación material soporte de cuneta



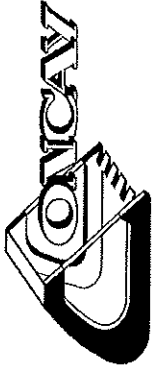
Fotografía No. 16 Tríncho metálico



Fotografía No. 17 Saturación y Socavación material soporte de cuneta



Fotografía No. 18 Tríncho metálico



Con el fin de mantener la estabilidad de las obras construidas por Concay S.A, en los tramos PR 22+400, PR27+350 y 33+840, se realizaron varias obras de mitigación, a pesar que esta actuación no era obligación de Concay S.A., toda vez que todos daños fueron generados por causas extrañas (el fuerte oleaje invernal que se presenta en la zona y sumado a esto la existencia de hechos vandálicos ocasionados por terceros).

No siendo otro el objeto de la presente comunicación,

Un saludo cordial,

Mauricio A. Bernal Malagón
Apoderado Concay S.A

C.C. Ingeniero Gustavo Bastidas - Gestor del Contrato
Consorcio Vial G-I. - Director de Interventoría