



CONSORCIO VIAL CHAPARRAL

NIT 901.505.619-5

Bogotá D.C., 07 de Noviembre de 2022

CVCH - 188

Señores,

Consorcio IC & CB

ATN: Ing. Carlos Arturo Rivera Urdaneta.

Director de Interventoría

Bogotá, D.C

Referencia: Contrato de Obra No. 1784 de 2021 Contratar La Obra De Mejoramiento De La Vía Chaparral -Rio Blanco, Departamento Del Tolima.

Asunto: Solicitud adición presupuestal y prórroga al contrato en referencia

Respetado Ingeniero,

Por medio de la presente remitimos ante ustedes la solicitud de adición de valor al contrato en referencia y prórroga de 5 meses, dada las siguientes justificaciones:

1. El día 26 de octubre de 2021, se da inicio al contrato de la referencia, para lo cual se realiza la localización topográfica en campo y un inventario ambiental de los posibles cauces y árboles que podrían llegar a afectarse; para llevar a cabo la primera etapa del contrato correspondiente a los estudios y diseños.
2. El alcance del proyecto, inicial está en realizar el mejoramiento de vía del K11+450 al K12+600 (Sector Guanabanera), K22+900 al K24+550 (Sector El Helechal), K29+650 al K29+750 (sector El Limón) denominados todos Tramo 1, K30+200 al K30+400 y del K34+600 - K40+500, (estos últimos denominados Tramo 2 o sector Icarco); y el remplazo del puente vehicular existente (denominado puente verde) compuesto por una estructura metálica de 28.1 m de luz y un solo carril, por una estructura recta en planta con pendiente longitudinal de 0%, de concreto reforzado y vigas postensadas de 35 m de luz y un tablero de 11.0 m de ancho que da cabida a dos carriles para circulación vehicular con bermas y una franja peatonal
3. Entre los compromisos contractuales se debe realizar el PAGA, donde es necesario incluir los pagos a la entidad CORTOLIMA por trámites de licencia ambiental (si lo hubiere), permisos de ocupación de cauces y aprovechamiento forestal circunstancia que inicialmente no era predecible ya que los valores los fija la entidad dependiendo de factores como son el área a afectar en la ocupación de cauces y el volumen del aprovechamiento forestal; cuyas cantidades finales dependían del diseño geométrico de la vía ajustado a la realidad de la topografía, en el inventario inicial basados solo en el levantamiento topográfico se contabilizaron por cercanía a la vía más de 600 árboles adicionales, sin embargo al realizar la localización final del diseño geométrico se llegó a la conclusión de pedir permiso de aprovechamiento forestal para 309 árboles, y a su vez 12 permisos para ocupación de cauces; cantidades con lo que podemos considerar que los pagos de estos permisos, el pago por la compensación a CORTOLIMA y la reforestación ecológica por aprovechamiento forestal, supera el valor existente en el presupuesto actual.

4. En la primera visita realizada al inicio de obra; en compañía de profesionales de la Gobernación, el INVIAS y la Interventoría, se decidió proyectar obras en dos sitios críticos, ubicados así:

Sitio Crítico 1 Km15+900 al Km16+005

Sitio Crítico 2 Km16+508 al Km16+765

Sitios no considerados dentro de los alcances iniciales del contrato.

5. Con la topografía y los estudios de campo realizados del 26 de octubre al 31 de diciembre de 2021 se procedió a realizar los diseños de la vía con sus respectivas obras en los diferentes tramos contratados. Estudios y diseños que fueron analizados en varias reuniones, y entregados a la interventoría para su revisión, apenas se iba desarrollando cada volumen así:

Fecha	Descripción
9/12/2021	Remisión y entrega de los volúmenes (0, 1, 2, 3 y 5) correspondientes al tramo 1. Remisión y entrega de los volúmenes (0, 2, 3, 4, 5, 6 y 7) correspondientes al tramo 2
	Nota: el Volumen 1 correspondiente a Transito se tomo único para ambos tramos
15/12/2021	Remisión y entrega de los volúmenes (4 y 6) correspondientes al tramo 1
7/01/2022	Remisión y entrega del volumen (7) correspondientes al tramo 1
02/02/2022	Entrega de volúmenes completos de ambos tramos, cumpliendo con las observaciones hechas por la interventoría

Acta de la aprobación definitiva de estudios y diseños firmada el 25 de mayo de 2022

Durante la realización de los diseños se presentó en la zona, unas condiciones climáticas de alta intensidad de lluvias y dadas las condiciones geológicas de la vía en general se originaron grandes erosiones, donde desestabilizaron sitios nuevos como son el K8+800 donde se presenta socavación bajo la cuneta del carril izquierdo a mayores, con posible falla del pavimento que afectaría el carril, K17+600, erosión del talud por ende hundimiento en la vía con más de 1m de profundidad afectando todo el carril derecho a mayores y parte del izquierdo, K20+700, se desbordo la Q, Linday filtrando sus aguas entre la aleta izquierda aguas abajo al entrar al puente y destruyó la calzada derecha a mayores de la vía. Sitios críticos que no estaban incluidos en los estudios presentados y aprobados.

A razón de las mismas condiciones atmosféricas, se han aumentado las obras de los diferentes muros de contención a causa de las erosiones y hundimientos de la banca como son:

Sitio Crítico 1 Km15+900 al Km16+005, aumento hasta el Km16+038

Km22+254.6 al Km22+275.6, hubo que modificar de MSE a parte en Muro sobre caissons, por hundimiento de la banca por ende perdida del ancho de vía de diseño.

Km22+343 al Km22+385, hubo que modificar de MSE por Muro sobre caissons, por hundimiento de la banca por ende perdida del ancho de vía de diseño.

Km22+859 al Km22+915, Muro nuevo sobre caissons, por hundimiento de la banca por ende perdida del ancho de vía de diseño.

Km22+999 al Km23+014, hubo que modificar de MSE por Muro sobre caissons, por hundimiento de la banca por ende perdida del ancho de vía de diseño.

Km33+219 al Km33+252, conocido como M1, construcción de 1 caissons adicionales a cada lado del muro originalmente diseñado por inestabilidad de talud al aumentar la erosión



CONSORCIO VIAL CHAPARRAL

NIT 901.505.619-5

Km33+648 al Km33+692.3, conocido como M3, prolongación de la longitud, construcción de 1 caissons adicionales a cada lado del muro originalmente diseñado por inestabilidad de talud al aumentar la erosión M3

Km35+935 al Km36+053, conocido como M9, durante la construcción de los caissons 2 al 6 hubo un movimiento en masa que los desplazo hasta más de 1m, por lo que hubo que realizar nuevos estudios y genero la construcción de 4 caissons más y dejar como una bahía en la vía, para garantizar su estabilidad

Km36+518 al Km36+578, conocido como M10, prolongación de su longitud de diseño original paso de 19m de longitud a 60m, por inestabilidad de talud al aumentar la erosión

Km36+931 al Km36+961, conocido como M11, hubo que modificar de MSE por Muro sobre caissons, por inestabilidad de talud al aumentar la erosión

Km38+840.95 al Km38+897.83, incremento de erosión en Q. Barbacoas y perdida de banca.

Km39+865.6 al Km40+000, Era un tramo compuesto por material de relleno que se encontraba estable y hubo un hundimiento de la banca > a 1.5m por ende perdida del ancho de vía de diseño y para garantizar la estabilidad del talud, se diseñaron 29 caissons

6. Por los cambios presentados en las nuevas condiciones de la zona, hubo que complementar con más estudios y diseños, buscando garantizar la estabilidad de toda la vía objeto del contrato, especialmente los tramos a pavimentar.

7. A raíz de lo expuesto anteriormente ha sido necesario incrementar y/o modificar, algunas cantidades de obra, a medida que avanza el contrato.

8. Por estos motivos, es fundamental una adición presupuestal de \$ 11.063.040.911,84 la cual en el acta de modificación N°07 tiene la inclusión de 12 No Previstos y una prórroga al contrato por 5 meses, para cumplir con lo que se está considerando en el objeto del contrato y prestarle un buen servicio a toda la comunidad beneficiada, realizando entre otros las siguientes obras:

Muro sobre caissons en Km22+254.6 al Km22+275.6

Muro sobre caissons en Km22+343 al Km22+385

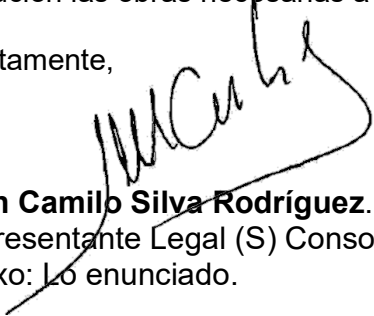
Muro sobre caissons en Km22+859 al Km22+915

Muro sobre caissons en Km22+999 al Km23+014

Muro sobre caissons en K37+191 al K37+212 (Muro 12) y Pavimento asfaltico del sector el Helechal del K21+496 al K22+829, Limón 1 y Limón 2; necesarios para cumplir con el objeto actual del contrato.

9. Teniendo en cuenta lo anterior anexamos un presupuesto de obra, para cumplir con la ejecución las obras necesarias a los tramos a pavimentar.

Atentamente,


Juan Camilo Silva Rodríguez.

Representante Legal (S) Consorcio Vial Chaparral

Anexo: Lo enunciado.