INFORME ACTA PARCIAL

Radicado
23/Febrero/2026
10:00am

INFORME ACTA PARCIAL No. 1

CONTRATO DE OBRA No. SOP-455-2025



MANTENIMIENTO DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE LA VILLA DE SAN DIEGO DE UBATÉ.

I&A CONSTRUCCIONES S.A.S.
Nit.: 901.838.527-5

DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA
MUNICIPIO DE UBATE

2026

CARRERA 7 # 37 – 23 CONJUNTO URAPANES CASA 15
TUNJA – BOYACÁ
TEL. 314 4616302
iaconstrucciones71@gmail.com

INTRODUCCIÓN

La infraestructura vial y la pavimentación son aspectos importantes de la planificación urbana y la gestión del transporte en una ciudad o región. La infraestructura vial se refiere a las carreteras, calles y caminos que conectan diferentes áreas dentro de una región, mientras que la pavimentación se refiere al revestimiento de la superficie de estas carreteras y calles con asfalto u otros materiales.

Este documento contiene la información correspondiente al informe parcial de obra No. 1 realizado por el I&A CONSTRUCCIONES S.A.S., donde se describen las actividades realizadas, en el desarrollo del contrato No. SOP-455-2025 cuyo objeto es el MANTENIMIENTO DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE LA

VILLA DE SAN DIEGO DE UBATÉ.

En este informe se tratarán aspectos del proceso contractual, las generalidades del contrato de obra y se presenta el estado de avance de las obras durante el periodo de ejecución del proyecto del mes de enero del presente año.

Se anexan los aspectos más relevantes, los registros requeridos para el seguimiento y supervisión de obra y registro fotográfico.

GENERALIDADES

Ubaté, oficialmente Villa de San Diego de Ubaté, es un municipio colombiano del departamento de Cundinamarca ubicado en la Provincia de Ubaté, de la que es capital. Se encuentra en el centro del valle de Ubaté, a 95 km al nororiente de Bogotá, a 50 km de Chiquinquirá, a 45 km de Zipaquirá, 315 km de Bucaramanga y 95 km de Muzo. Ubaté es conocido como la Capital Lechera de Colombia. Tiene una población de 45 000 habitantes para 2019.

Aparte de su Cabecera municipal, tiene bajo su jurisdicción los siguientes centros poblados: Guatancuy, Palogordo, San Luis, Tausavita Alto, Tausavita Bajo, Volcán Bajo

CLIMA

En Ubaté, los veranos son cómodos; los inviernos son cortos, frescos y mojados y está nublado durante todo el año. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de *7* °C a *19* °C y rara vez baja a menos de *2* °C o sube a más de *21* °C.

En base a la puntuación de turismo, las mejores épocas del año para visitar Ubaté para actividades de tiempo caluroso son desde finales de mayo hasta mediados de septiembre y desde mediados de diciembre hasta finales de febrero

La temporada templada dura 3,7 meses, del 19 de diciembre al 8 de abril, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 19 °C. El mes más cálido del año en Ubaté es mayo, con una temperatura máxima promedio de 18 °C y mínima de 10 °C.

La temporada fresca dura 2,4 meses, del 25 de junio al 7 de septiembre, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 18 °C. El mes más frío del año en Ubaté es enero, con una temperatura mínima promedio de 7 °C y máxima de 19 °C.

ECONOMIA

En el valle de Ubaté hay un importante desarrollo de la ganadería (en especial vacuna) y la agricultura (se cultivan productos de clima frío como la papa y el

maíz). Ubaté aporta aproximadamente el 19 % de la producción lechera de la región con 70 830 L diarios, y comercializa un volumen cercano al 50 % de la producción total. La población vacuna se centra especialmente en la raza holstein. La localidad ha recibido el título de «Capital Lechera de Colombia».
En esta región de Cundinamarca, la minería es la base de la economía. Una sola mina, con alrededor de una treintena de obreros, puede producir 2000 toneladas de carbón por mes, lo que se traduce en ingresos cercanos a 500 millones de pesos por mina. Un minero, tiene ingresos promedio por tres millones de pesos mensuales. Esto convierte a la región en una zona económicamente fuerte y dinámica.

"¿Por qué un minero no genera un impacto fuerte en el ecosistema? Porque ellos, los mineros, son de aquí. Son gente que lleva décadas en esta zona y ha visto cómo la minería impacta la agricultura y viceversa. Tienen claro que una no puede existir sin la otra", explica Cubillos. Para él, la relación de las minas con el Estado ha cambiado de forma positiva. Explica, además, que la llegada del control estatal se ha traducido en tecnificación y mejoras en las condiciones laborales de los mineros.

La producción de carbón según estadísticas de MINERCOL año 2002, llegó a 48.000 toneladas mes que representa el 43% de la explotación que tiene el departamento de Cundinamarca.

El segundo sector de la economía de importancia es la ganadería con un 15% de participación en la economía caracterizado por pequeñas fincas rurales, con un promedio de cuatro cabezas de ganado.

LOCALIZACIÓN

Los trabajos se llevaron a cabo en la zona urbana del municipio de Ubaté en un frente de trabajo, el cual se divide en 5 zonas y 9 intervenciones de las redes viales del municipio comprendidas entre calle 14 con carrera 8 (el cruce del parqueadero de la rápido del Carmen) 1 intervención, carrera 7 (calle del comercio) 2 intervenciones, carrera 6 calle 8 (a un costado del edificio Cafam) 1 intervención, retorno entre carrera 4 y 5 (zona la virgen) 4 intervenciones, carrera 9 calle 1ra E (parte de atrás parroquia nuestra señora de la Anunciación) 1 intervención.

Ilustración 1. Esquema de localización satelital.

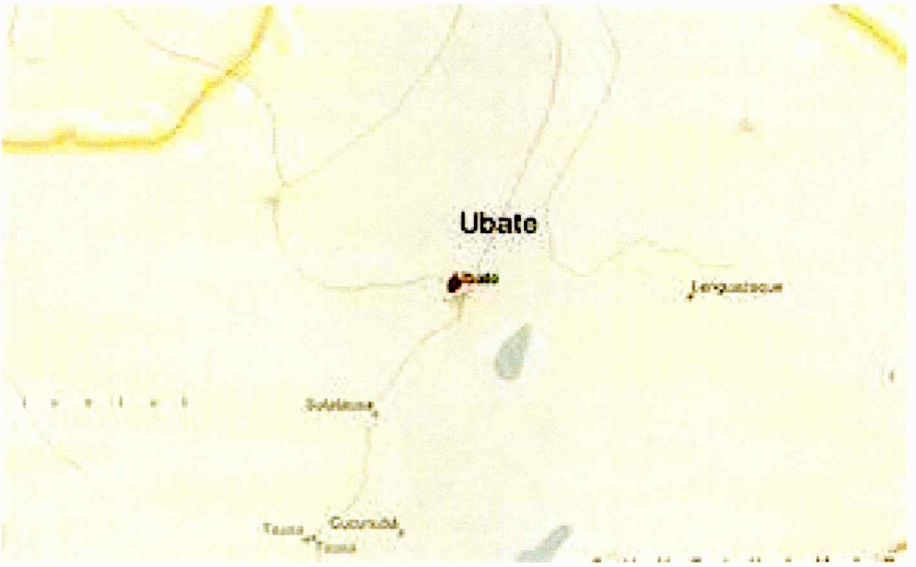
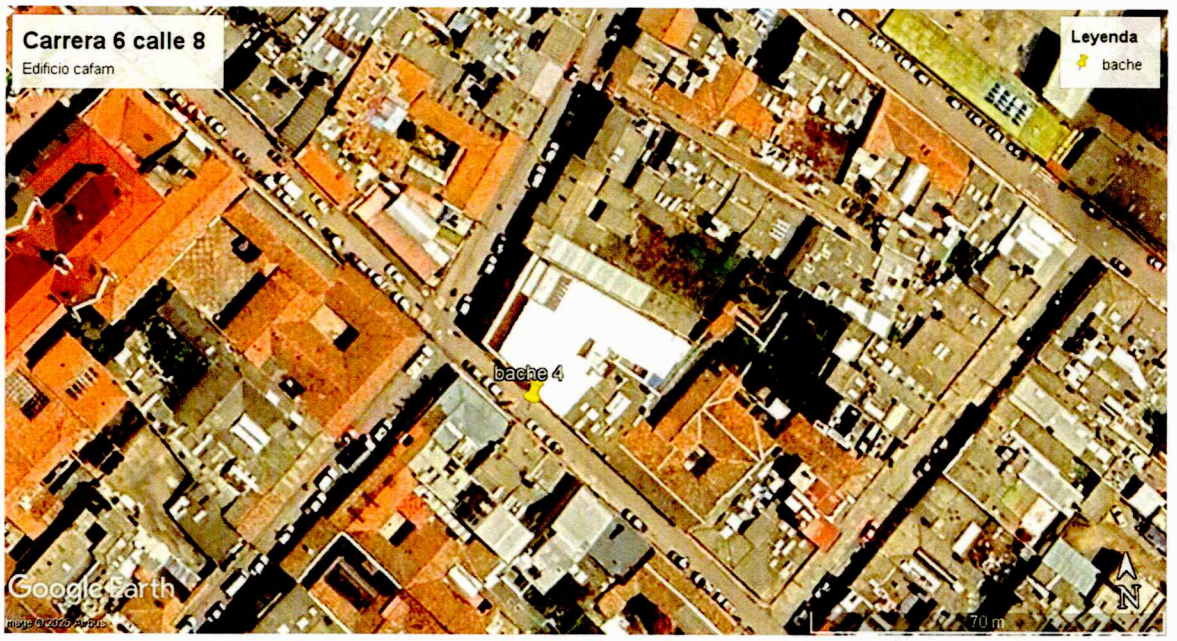
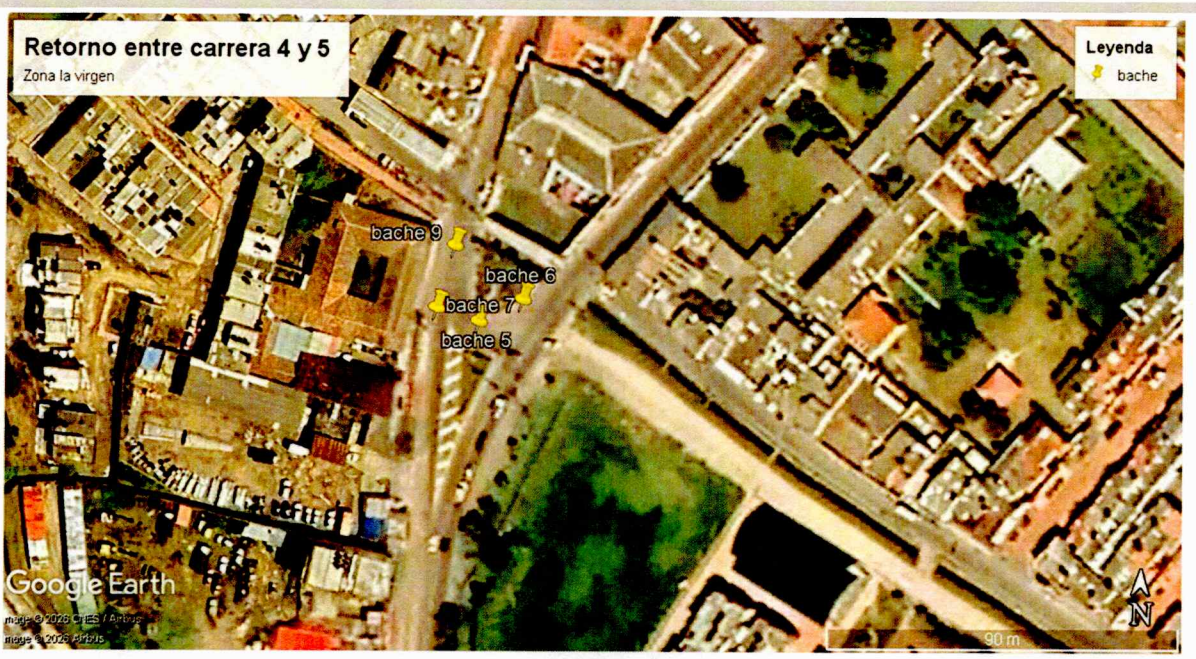


Ilustración 2. Esquema de localización.




Carrera 7
Calle del comercio
Leyenda
bache
bache 3
bache 2
Google Earth
90 m
N


Carrera 6 calle 8
Edificio cafam
Leyenda
bache
bache 4
Google Earth
70 m
N


Retorno entre carrera 4 y 5
Zona la virgen
Leyenda
bache
bache 9
bache 6
bache 7
bache 5
Google Earth
90 m
N


Carrera 9 calle 1ra E
Parroquia Nuestra Señora de la Anunciación
Leyenda
bache
bache 8
Google Earth
N

INFORMACIÓN DEL CONTRATO DE OBRA

INFORMACIÓN GENERAL

A continuación, se presenta la información general del contrato SOP-455-2025

Tabla 4.1 Contrato de Obra

CONTRATO No.	**SOP-455-2025**
CONTRATISTA.	"I&A CONSTRUCCIONES S.A.S." NIT: 901.838.527-5 R/L. YESIKA ANDREA AGUILAR GALLO
OBJETO.	**MANTENIMIENTO DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE LA VILLA DE SAN DIEGO DE UBATÉ.**
PLAZO INICIAL.	HASTA TREINTA Y UNO (31) DE DICIEMBRE DE 2025, CONTADOS A PARTIR DE SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE INICIO, PREVIA EXPEDICIÓN DEL REGISTRO PRESUPUESTAL Y APROBACIÓN DE LA GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO
VALOR INICIAL DEL CONTRATO.	CUARENTA Y SIETE MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS MIL SETECIENTOS CUARENTA Y DOS PESOS M/CTE ($47.432.742) AIU INCLUIDO

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PROYECTO

Cuando hablamos de re parcheo, nos referimos a un proceso en el que se interviene la estructura existente construida sobre el suelo que busca ofrecer una base estable, resistente y funcional para que vehículos y peatones circulen de manera segura. Cuando ocurren daños en la estructura sea por erosión, antigüedad o malas prácticas constructivas creando con el tiempo baches En pocas palabras en el pavimento se crean fisuras , desprendimiento de material, hundimientos , grietas , ahuellamiento , levantamiento corrugación o deslizamiento que compromete un riesgo hacia las otras capas de estructura como la subbase y base granular ya que acelera la degradación al permitir el paso de humedad, disminuye la vida útil de la estructura y aumenta la accidentalidad en el sector del bache e incomodidad para los peatones y conductores. La reparación de estos daños evita que la estructura continue degradando y así prolongar la vida útil del pavimento y demás capas ; aumenta la seguridad vial y mejora el paisaje constructivo siendo importante para prevenir daños más graves es de

gran importancia estos mejoramientos ya que en general se garantiza el buen funcionamiento de las vías.
Es un proceso correctivo especialmente en las áreas urbanas, y siempre debe cumplir con criterios técnicos, normativos y de sostenibilidad, ajustándose a las particularidades de nuestro entorno.

MANTENIMIENTO DE LAS VIAS

EL parcheo es básicamente un proceso de mejoramiento a la estructura deteriorada de la vía en malas condiciones para corregir esas imperfecciones ocasionadas por el desgaste, erosión y paso continuo de vehículos.
Para reparar dichas zonas fue necesario considerar los lugares donde se consideren mayor paso vehicular y mayor riesgo de accidentalidad priorizando zonas gran uso.
En este proyecto se debe enfrentar retos particulares como la estabilidad de la obra , la durabilidad, la humedad constante y la variabilidad del estado de la vía a intervenir para prolongar la vida útil de la estructura siendo de gran importancia para la movilidad , la seguridad vial y la calidad de via de los usuarios. Por eso, debe cumplir con las normas técnicas vigentes, lo que asegura que funcionen bien y duren lo suficiente.
En estas ciudades como Ubaté, donde la topografía es montañosa y las lluvias son frecuentes, se requieren soluciones de pavimentación con alta resistencia al desgaste y al escurrimiento de aguas. Por eso, el mantenimiento periódico, la selección adecuada de materiales y una ejecución cuidadosa son factores determinantes para evitar problemas como baches, fisuras o deformaciones que puedan poner en riesgo la estabilidad de las obras ejecutadas.

Componentes y características principales del pavimento

El pavimento está formado por varias capas, y cada una cumple una función específica:

- **Capa de rodadura:** Es la que está en contacto directo con el tráfico y debe ser resistente al desgaste, impermeable y ofrecer una superficie uniforme.

- **Base y subbase:** Se encuentran debajo de la capa de rodadura y su función es distribuir las cargas, dar estabilidad y evitar deformaciones.
- **Estabilización:** En zonas específicas teniendo en cuenta periodos anteriores a la intervención se debe mejorar las capas ya sea por humedad , fallas , levantamientos o escurrimientos de material para darle más estabilidad a la estructura de la vía.

Entre las características más importantes del pavimento se encuentran:

Capacidad para soportar cargas.

- Durabilidad frente a cambio climático.
- Resistencia al desgaste.

Facilidad de mantenimiento.
Hemos dado cumplimiento a las normas técnicas nacionales, vigentes, siendo fundamental para asegurar la calidad y extender la vida útil del pavimento instalado.

- **Capas que conforman un pavimento**

Las capas se han dispuesto de la siguiente manera, desde la superficie hacia el terreno natural:

- **Capa de rodadura:** Es la que estará en contacto directo con el tráfico, siendo una mezcla densa en caliente tipo MCD 19

- **Base:** Colocada justo debajo de la capa de rodadura, aporta soporte estructural, distribuye las cargas y da estabilidad al pavimento compuesta de material granular estabilizado.

En la ejecución de nuestro pavimento, seleccionar y disponer correctamente cada una de estas capas es fundamental para lograr vías duraderas y funcionales.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Con la ejecución de las obras de re parcheo en la capa de pavimento se pretende impactar directamente a los habitantes del municipio de Ubaté y especialmente a los que habitan sobre las áreas intervenidas, contribuyendo esto a tener una mayor movilidad en el municipio, la ejecución de esta obra implica diversas ventajas, de las que destacan las siguientes:

- El bienestar social de cada ciudadano es muy importante, ya que tendrá un mejor acceso a las redes viales
- Desde el punto de vista urbano mejora la imagen del municipio.
- Desde el punto de vista técnico, tendrá una mejor movilidad.
- El goce y disfrute del espacio público por parte de los habitantes del sector.
- El mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del sector en razón de la facilidad los desplazamientos. El mejoramiento del tráfico vehicular
- La disminución de accidentalidad a cargo de la maniobrabilidad para evitar los baches para los usuarios de las vías.
- Disminuir la contaminación de agua y aire efecto de reposa miento de agua y levantamiento de polvo.

OBJETIVO

El objetivo primordial del mantenimiento de la vía en el municipio de Ubaté es prolongar la vida de la infraestructura vial del sector, para mejorar la movilidad. El objeto del contrato de obra es el "MANTENIMIENTO DE VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE LA VILLA DE SAN DIEGO DE UBATÉ.", generando beneficios de tipo físico, social y económico a los habitantes y usuarios de la vía ubicados en la zona del proyecto, además propicias condiciones óptimas para el disfrute del espacio público por parte de los habitantes del sector, mejorar las condiciones para la circulación de vehículos y su seguridad.

ALCANCE

El mejoramiento e intervención con la re pavimentación en concreto flexible comprende un área de 210 m2 donde se localizaron 9 baches ubicados en todo el municipio de Ubaté utilizando mezcla densa en caliente MCD 19 de aproximadamente 10 cm. de espesor, de la capa de rodadura, se mejoró la estructura de la vía donde se encontraron fallas como hundimientos, grietas, ahuellamientos, corrugaciones, fisuras, baches , desprendimiento de material , fatigación de material , saturación de agua hacia las capas se intervino estabilizando la zona por medio de cambio de material de mejor calidad siendo subbase o base según la profundidad de la falla siendo de un promedio de 5 cm compactos de capa de base y subbase material de afirmado.
Se define la calidad de los materiales y el proceso de instalación que hacen parte de la actividad de pavimentación mediante la conformación de la estructura de la vía y la colocación de la capa de rodadura en mezcla densa en caliente, con equipos mecánico y manuales a un espesor de 10 cm compactos por último se abre paso al tránsito vehicular vial.

PREPARACIÓN PARA LA SUPERFICIE A INTERVENIR

La buena práctica de los métodos constructivos de mejoramiento y re pavimentación asfáltica es necesario saber, cual es el proceso constructivo de una vía, como estará conformada su estructura y cuáles son los materiales y equipos que se deben utilizar para este tipo de pavimento.

Se analiza la magnitud y el impacto de la falla de la estructura pavimentada a intervenir también siguiendo la importancia hacia los usuarios y la cantidad de vehículos que transitan por la vía

CORTE DE LA VIA: para realizar esta actividad se debe tener ubicadas las zonas y para esto se debe reconocer visualmente las fallas existentes en el pavimento antiguo luego se mide la longitud a intervenir y se marca para luego realizar los cortes pertinentes en el área.

RETIRO DE MATERIAL: se realiza la excavación donde se realizo el corte del pavimento retirando material en mal estado , contaminado o que compromete la causa de la falla en la estructura.

MATERIAL DE BASE. - El material granular de base, se colocó sobre la superficie de la sub-base evitando su segregación se colocaron capas de material para base mayores de 5 cm., ni menores a 10 cm., el material de base en estado suelto, se esparció con un contenido acorde a lo exigido por la norma y en un espesor necesario para que después de su compactación, obtuviera el espesor de diseño. El esparcimiento se hizo manual manteniendo el bombe y los niveles de la estructura existente midiendo y nivelando cada metro para garantizar un espesor uniforme en toda el área requerida.

El procedimiento de compactación de la capa base, se realizó por medio de compactador mecánica rodillos con ruedas neumáticas para producir los resultados exigidos. La compactación avanzó gradualmente y en áreas de poco acceso se realizó con apisonador tipo canguro.

RIEGO DE IMPRIMACION. – Antes de realizar dicha actividad se debe realizar limpieza de escombros manualmente barriendo y con sopladora para evitar material suelto luego se realiza el riego de imprimación con un ligante asfáltico, que cumple con la especificación cubriendo toda la superficie de la capa base, de acuerdo a una tasa de riego ya preestablecida y entre los bordes del pavimento de la estructura de empalme.

La función de la imprimación es proteger la superficie de la base una vez ha sido compactada, la cual consistió en el suministro y aplicación de un riego de material asfaltico, sobre dicha capa base, de acuerdo con las especificaciones técnicas del proyecto en conformidad con los planos. El riego de imprimación es una aplicación de emulsión asfáltica que cubre la capa de base. Sirve para tres propósitos:

- Ayudar a prevenir la posibilidad de que se desarrolle un plano de deslizamiento entre la capa de base y la capa superficial.

- Evita que el material de base se desplace bajo las cargas de tránsito, durante la construcción, antes de que se coloque la capa asfáltica.
- Protege la capa de base de la intemperie.
- Impermeabilizar la superficie
- Cerrar los espacios capilares
- Revertir y pegar sobre la superficie las partículas sueltas
- Endurecer la superficie
- Facilitar el mantenimiento
- Promover la adherencia entre la superficie sobre la cual se coloca y la primera capa de mezcla asfáltica sobre ella colocada.

COLOCACIÓN DE LA MEZCLA ASFÁLTICA. - La colocación de la mezcla asfáltica en caliente se realiza manualmente debido al área tan pequeña no se usa una pavimentadora, se extiende la mezcla de forma uniforme y proporciona una compactación inicial. Este proceso requiere una coordinación precisa entre la planta de producción de la mezcla y el equipo de colocación, para asegurar que se cargue y descargue continuamente.

Antes de iniciar el proceso de instalación de la carpeta asfáltica se realizó la imprimación con emulsión asfáltica para mejorar la adhesión entre la capa de soporte y la nueva carpeta.

Teniendo la superficie imprimada se procede a la colocación de la carpeta asfáltica. La pavimentadora extiende la mezcla asfáltica a un espesor de 12.5 cm. La temperatura de la mezcla es muy importante, ya que afecta su trabajabilidad y la calidad de la compactación.

Inmediatamente después del tendido, se realiza la compactación utilizando rodillo compactador. Este proceso es crucial para eliminar el aire atrapado en la mezcla y lograr la densidad requerida. La compactación se realiza en un tiempo limitado, ya que la mezcla pierde temperatura rápidamente.

MATERIALES

Los materiales que se empleen en este tipo de intervenciones corresponden, subbase granular INVIAS, emulsión asfáltica para imprimación, mezcla asfáltica densa en caliente MCD 19, con granulometría que corresponda a 3/4" de tamaño máximo.

Previo a la aplicación y extendido del material en el área a intervenir, se realizaron las siguientes actividades con la aprobación de la supervisión:

- Demarcación de la zona a intervenir: Se efectuó la demarcación, antes de iniciar los trabajos de corte y excavación para reparación del pavimento, se diseñó un plan para la ejecución de las excavaciones y el posterior relleno de las mismas, minimizando las molestias a los usuarios y suprimiendo los peligros para todo tipo de tránsito que hace uso de la vía.
- Corte de la zona afectada.
- Demolición.
- Limpieza de la superficie, cargue, transporte, descargue y disposición de los materiales excavados.
- Los materiales excavados han sido cargados y transportados a los sitios de disposición indicados por la supervisión
- Riego de liga en las paredes si se requiere.
- Riego de liga o de imprimación en la superficie sobre la capa subyacente, si se requiere. La zona a intervenir debe ser figurada mediante cajeo de pavimento existente de tal forma que se garantice que la mezcla este adherida a una superficie limpia recién cortada y, además se permita una fácil medida del ancho, largo y espesor del área del parcheo.

ACABADO

El procedimiento constructivo utilizado facilita como ejecutar la construcción de la vía, permitiendo identificar con mayor facilidad los materiales a utilizar y los requisitos de calidad que debe cumplir para una mejor viabilidad.

La compactación ejecutada, de cada capa es el proceso más importante y es uno de los cuales se ha tenido más cuidado ya que de este proceso depende la capacidad portante de cada etapa, donde dependen de las características de durabilidad y resistencia, ya que se verifica el número de pasadas necesarias para la compactación disminuyendo costos, además se tiene más durabilidad en el pavimento. La compactación de la carpeta se deberá llevar a cabo inmediatamente después de que la mezcla haya sido distribuida uniformemente teniendo en cuenta que solo durante el primer rodillazo se permitirá rectificar cualquier irregularidad en el acabado. Utilizando rodillos cilíndricos lisos en tándem y rodillo neumático, además el número de pasadas del equipo de compactación será tal que garantice el 95% de la densidad.

En la extensión de la mezcla asfáltica se ha tenido en cuenta la temperatura de la mezcla ya que afecta directamente la durabilidad estos procesos deben cumplir las especificaciones técnicas.

APERTURA AL TRÁNSITO

La apertura al tránsito se realiza una vez se termina el proceso de instalación y se asegure la compactación del material instalado.

No se permite el tránsito vehicular hasta que el material haya sido compactado completamente, al darse tránsito, este se distribuye de tal manera que no queden ahuellamientos sobre la superficie.

CONDICIONES ORIGINALES DEL CONTRATO

En la siguiente tabla, se muestran las condiciones iniciales del contrato:

CONDICIONES INICIALES					
ITEM	ACTIVIDAD	UN	CANT.	V. UNIT.	V.TOTAL
1	SUBBASE GRANULAR	M3	14,24	$ 169.003,90	$ 2.406.615,54
2	BASE GRANULAR	M3	13,50	$ 177.749,00	$ 2.399.611,50
3	EXCAVACIÓN PARA REPARACIÓN DEL PAVIMENTO EXISTENTE (INCLUYE RETIRO DE ESCOMBROS CON CARGUE MENOR A 5 Km)	M3	20,00	$ 248.253,20	$ 4.965.064,00
4	EXCAVACIONES VARIAS SIN CLASIFICAR (INCLUYE RETIRO DE SOBRANTES A UNA DISTANCIA MENOR DE 5 KM)	M3	25,00	$ 36.697,70	$ 917.442,50
5	RIEGO DE IMPRIMACIÓN	M2	252,0	$ 7.928,70	$ 1.998.032,40
6	MEZCLA DENSA EN CALIENTE PARA BACHEO (INCLUYE CEMENTO ASFÁLTICO)	M3	21,00	$ 1.654.571,1 0	$ 34.745.993,1 0
				SUBTOTAL OBRAS	$ 47.432.759, 04

ASPECTOS FINANCIEROS Y CONTABLES

VALOR INICIAL	$	47,432,742.00
VALOR ADICIÓN No. (SEGÚN SEA EL CASO	$	-
VALOR INICIAL MAS ADICIONES	$	47,432,742.00
VALOR ANTICIPO / PAGO ANTICIPADO	$	-
VALOR AMORTIZADO DEL ANTICIPO	$	-
REEMBOLSO RENDIMIENTOS FINANCIEROS ANTICIPO	$	-
VALOR EJECUTADO SIN AJUSTES	$	47,432,742.00
AJUSTES (SI APLICA)	$	-
VALOR TOTAL EJECUTADO MAS AJUSTES A LA FECHA (100%)	$	47,432,742.00
VALORES POR EJECUTAR (0)	$	-
VALOR A COBRAR EN ACTA PARCIAL 01 - CORTE 01 (90%)	$	42,689,767.80
VALOR A PAGAR CONTRA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE LIQUIDACIÓN (10%)	$	4,743,742.00

ASPECTOS JURIDICOS

A continuación, se relaciona las ultimas polizas expedidas para el contrato, y sus respectivas actualizaciones de acuerdo a las novedades presentadas:

ESTADO DE LAS POLIZAS CUMPLIMIENTO					
VIGENTE					
	SERIEDAD DE OFERTA	DE	04/12/2025	HASTA	14/03/2026
	RESP. CIVIL EXTRACONTRACTUAL ANEXO 0	DE	22/12/2025	HASTA	10/01/2026
	RESP. CIVIL EXTRACONTRACTUAL ANEXO 1	DE	10/01/2026	HASTA	18/01/2026
	RESP. CIVIL EXTRACONTRACTUAL ANEXO 2	DE	18/01/2026	HASTA	04/03/2026
	CUMPLIMIENTO ANEXO 0	DE	22/12/2025	HASTA	10/05/2026
	PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES	DE	22/12/2025	HASTA	10/01/2029
	ESTABILIDAD Y CALIDAD DE LA OBRA	DE	5 AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA EXPEDICIÓN DEL ACTA DE RECIBO FINAL DE LA OBRA		
☑	CUMPLIMIENTO ANEXO 1	DE	30/12/2025	HASTA	19/05/2026
	PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES	DE	30/12/2025	HASTA	18/01/2029

	ESTABILIDAD Y CALIDAD DE LA OBRA	DE	5 AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA EXPEDICIÓN DEL ACTA DE RECIBO FINAL DE LA OBRA		
	CUMPLIMIENTO ANEXO 2		30/12/2025	HASTA	11/07/2026
	PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES		30/12/2025	HASTA	12/03/2029
	ESTABILIDAD Y CALIDAD DE OBRA		5 AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA EXPEDICIÓN DEL ACTA DE RECIBO FINAL DE LA OBRA		

ESTADO LEGAL DEL CONTRATO

En la siguiente tabla se relacionan las principales novedades que ha tenido el contrato desde su suscripción:

No	Objeto	Fecha	
1	CONTRATO DE OBRA	22/12/2025	
2	ACTA INICIO OBRA	30/12/2025	
3	SUSPENSIÓN 1	31/12/2025	15 DIAS
4	REINICIO 01	15/01/2025	
5	PRORROGA 01	14/11/2025	30 DIAS

EQUIPO

El equipo mínimo para la adecuada ejecución de los trabajos está conformado por:

- RETROEXCAVADORA
- MARCA: CATERPILLAR
- LINEA 418E

- VOLQUETA
- PLACA OEO 210
- CAPACIDAD 12 TON

- VOLQUETA
- PLACA SRN 498
- CAPACIDAD 20 TON

- Equipo de corte.
- Equipo de limpieza de la superficie.
- Equipo para la extensión de la mezcla. (terminadora de asfalto)
- Equipo de compactación.
- Equipo accesorio requerido para realizar todas las operaciones de cargue y transporte que necesite la ejecución de los trabajos.

PERSONAL EN OBRA

El contratista I&A CONSTRUCCIONES S.A.S. cuenta con el siguiente personal en la obra para el desarrollo de las actividades correspondientes al contrato:

- Ingeniero Residente (1)
- Operario retro excavadora (1)
- Operario vibro compactador (1)
- Conductores (2)
- Maestros (1)
- Oficiales (1)
- Ayudantes (1)

DESCRIPCIÓN RESUMIDA DE LAS ACTIVIDADES EJECUTADAS

Durante este periodo se ejecutan las siguientes actividades:

- Identificación de los daños de la estructura
- Definición de los baches
- Medición y alcance de los daños a intervenir
- Cierre al transito
- Corte del asfalto
- Excavación y retiro de escombros
- Estabilización de la estructura
- Relleno, nivelación y compactación de subbase y base según sea el caso
- Limpieza de la zona intervenida

- Riego de imprimación con emulsión asfáltica
- Relleno, nivelación y compactación de MDC-19
- Apertura al transito

CONCLUSIONES

- El proyecto se encuentra terminado
- Los materiales suministrados a la fecha cumplen con las normas vigentes para este tipo de actividades.

REGISTRO FOTOGRAFICO

•IDENTIFICACION MEDICION Y MARCACION DE BACHES

1. IDENTIFICACION Y MEDICION DE BACHES
ESTADO PREVIO

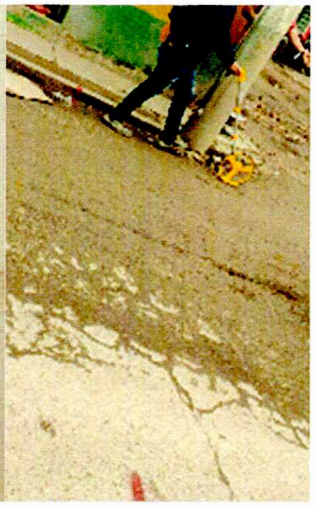






ESTADO POSTERIOR







•CORTE DE PAVIMENTO

2. CORTE , EXCAVACION Y LEVANTAMIENTO DE MATERIAL EN MAL ESTADO
ESTADO PREVIO



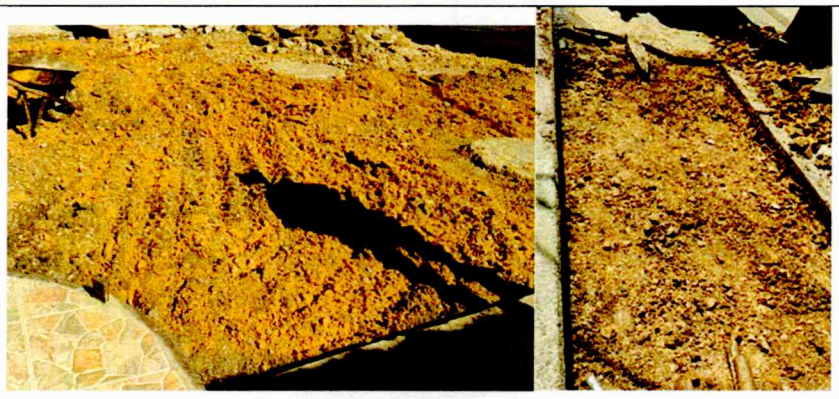








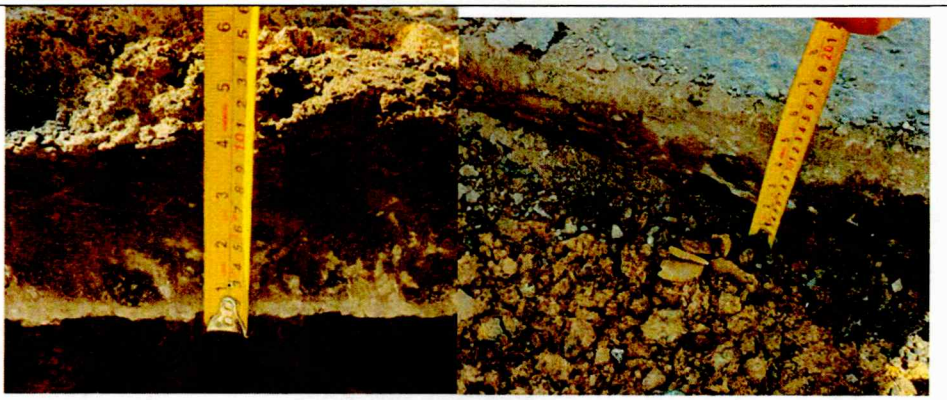
CARRERA 7 # 37 - 23 CONJUNTO URAPANES CASA 15
TUNJA - BOYACÁ
TEL. 314 4616302
iaconstrucciones71@gmail.com



ESTADO POSTERIOR







3. RELLENO Y NIVELACION

ESTADO PREVIO





ESTADO POSTERIOR









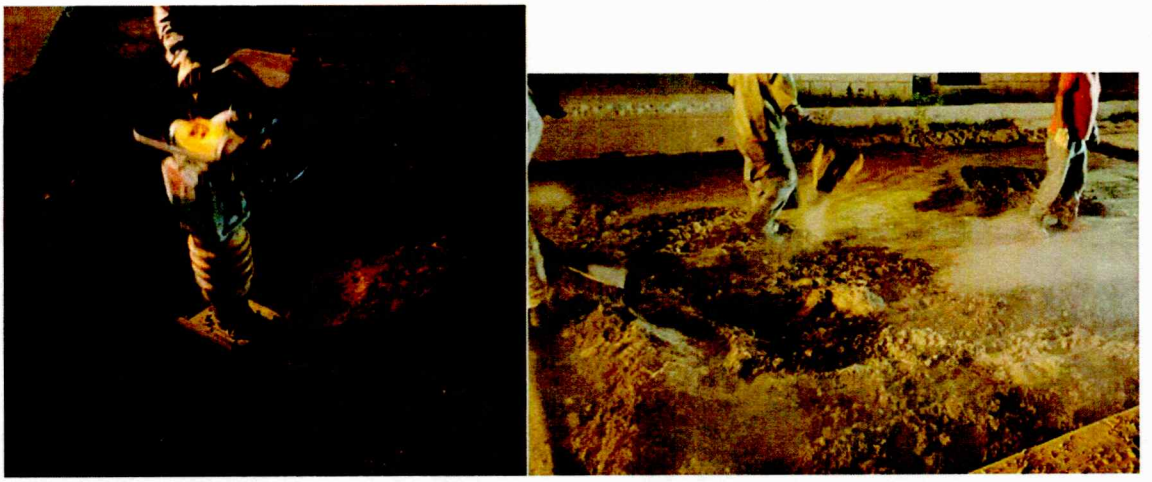


CARRERA 7 # 37 – 23 CONJUNTO URAPANES CASA 15
TUNJA – BOYACÁ
TEL. 314 4616302
iaconstrucciones71@gmail.com

4. ESTABILIZACION Y COMPACTACION DE TERRENO

ESTADO PREVIO







ESTADO POSTERIOR

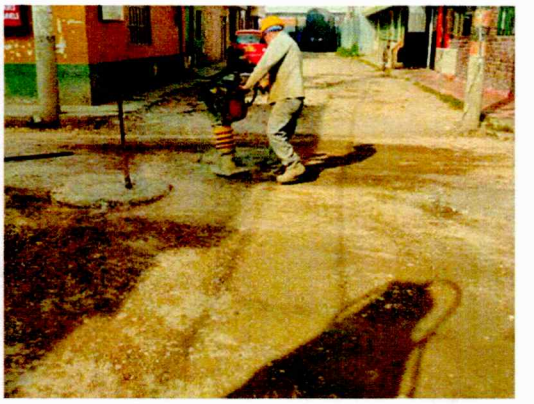








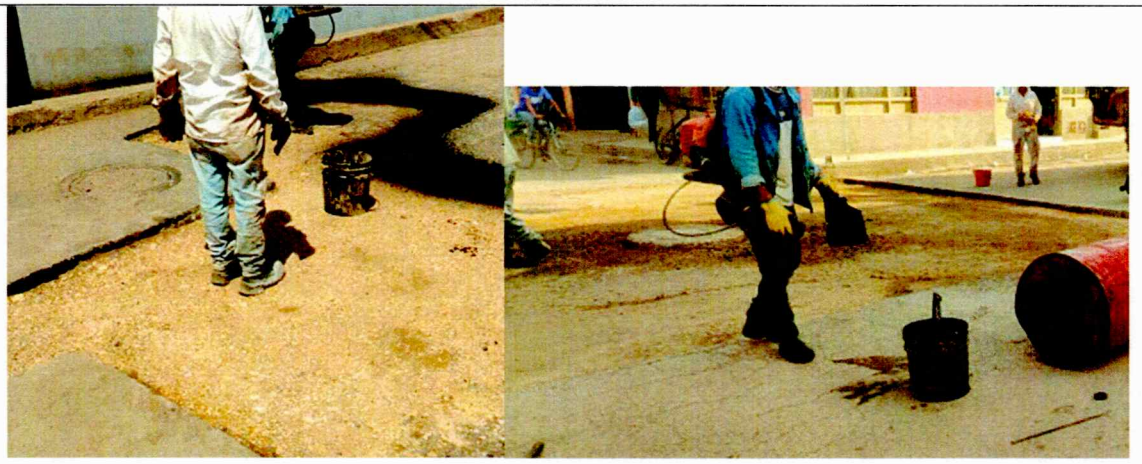






5. RIEGO DE IMPRIMACION ASFALTICA

ESTADO PREVIO



ESTADO POSTERIOR








CONSTRUCCION CAPA ASFALTICA MDC-19

6. Vertimiento y nivelación de MDC-19 para la capa asfáltica

ESTADO PREVIO

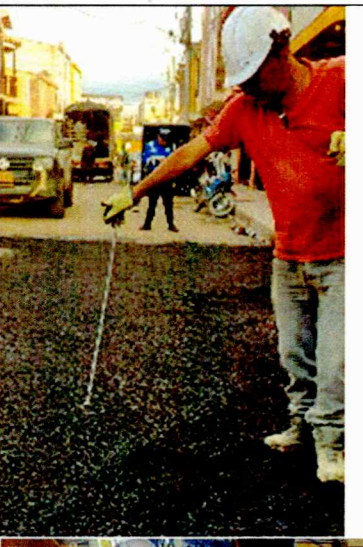





ESTADO POSTERIOR











CARRERA 7 # 37 – 23 CONJUNTO URAPANES CASA 15
TUNJA – BOYACÁ
TEL. 314 4616302
iaconstrucciones71@gmail.com

7. Compactacion de la capa asfáltica

ESTADO PREVIO







ESTADO POSTERIOR











CARRERA 7 # 37 – 23 CONJUNTO URAPANES CASA 15
TUNJA – BOYACÁ
TEL. 314 4616302
iaconstrucciones71@gmail.com

I&A

CONSTRUCCIONES S.A.S. NIT: 901838527 – 5



YESIKA ANDREA AGUILAR GALLO
REPRESENTANTE LEGAL I&A CONSTRUCCIONES

CARRERA 7 # 37 – 23 CONJUNTO URAPANES CASA 15
TUNJA – BOYACÁ
TEL. 314 4616302
iaconstrucciones71@gmail.com