VISITA DE OBRA

LUGAR:	**Pavimento de la vía a Remigio**		
FECHA:	18 de abril de 2026		
HORA INICIO:	**10:00 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**12:00 m**
Objeto:	Realizar acompañamiento en el seguimiento a la ejecución de los trabajos en el pavimento en la vía remigio en sus 2 tramos		
Condición Climática	Excelente día soleado		
Motivo de la Visita	Acompañamiento y seguimiento		
Visita No	7		

NOMBRES ASISTENTES:	Rol/Cargo
Mónica Salazar Echeverri	Secretaria de Infraestructura
Franci Stivinth Gonzalez	Apoyo a la Supervisión de la SIFV
Camilo Hernández	Residente de Obra
NO SE ENCONTRABA INTERVENTORIA	Interventoría
Alex	Funcionario de ARGOS

DESARROLLO DE LA VISITA

Inspección y Análisis en la Obra

Recorrido General y Observaciones Iniciales

Se realizó un recorrido general en la obra, durante el cual se pudo observar que los trabajos estaban en curso. En algunos puntos específicos se detectaron grietas y fisuras, situación que fue informada al ingeniero residente para su conocimiento y seguimiento.

Intervención del Proveedor de Concreto

En el lugar se encontraba presente un representante de la empresa proveedora de concreto Argos, quien llevó a cabo mediciones precisas tanto del tamaño como de la profundidad de las fisuras identificadas durante el recorrido.

Reunión de Campo y Propuestas de Solución

Posteriormente, se llevó a cabo una reunión en campo en la que participaron el ingeniero residente, el funcionario de Argos y el apoyo a la supervisión por parte de la Secretaría de Infraestructura de Chigorodó. En este encuentro se realizó una lluvia de ideas para analizar los elementos que podrían estar causando los daños en algunas placas.

Sugerencias de Protección y Mitigación

Entre las propuestas discutidas se sugirió implementar medidas de protección del pavimento, como la aplicación de productos antisol y la instalación de poli sombra para controlar la humedad. Estas acciones ayudarían a evitar el acceso directo de los rayos solares al concreto y minimizar la evaporación rápida del agua, que contribuye a la formación de fisuras superficiales. Además, se recomendó protección lateral, ya que el tramo que se estaba instalando se encontraba al aire libre y los vientos fuertes también pueden provocar el desplazamiento del agua.

Estado Físico General de la obra: Bueno __X__ Regular _____ Mal estado _____

Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): _____

Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): _____

Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Colocación de Acero, Colocación de Formaletas, Aplicación de Concreto, humedecimiento de losas.	
HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Falta de Nivelación y compactación de la base en la línea de los hombros de la calzada, se requiere mejorar este aspecto, para evitar asentamientos y fallos futuros de la losa	
CONCLUSIONES	
Durante la visita se constató que la obra se encuentra en ejecución y presenta un estado físico general **bueno**; sin embargo, se identificaron **grietas y fisuras** puntuales en algunas placas, las cuales fueron informadas al ingeniero residente para su respectivo control y seguimiento.	

Con el apoyo del proveedor de concreto (Argos) se realizaron mediciones de las fisuras y, como medida preventiva, se concluye necesario **reforzar el curado y la protección del concreto** mediante aplicación de antisol, instalación de polisombra y protección lateral para reducir la evaporación acelerada por radiación solar y vientos, minimizando la aparición de fisuración superficial.
Se requiere corregir de manera prioritaria la **nivelación y compactación de la base en la línea de hombros**, con el fin de evitar asentamientos y fallas futuras de la losa. Asimismo, se recomienda mantener el seguimiento permanente a los tramos intervenidos, documentar la evolución de las fisuras y asegurar la participación oportuna de la **interventoría** en las visitas de control.

Ing. Mónica Salazar
Secretaria de Infraestructura Física y Valorización

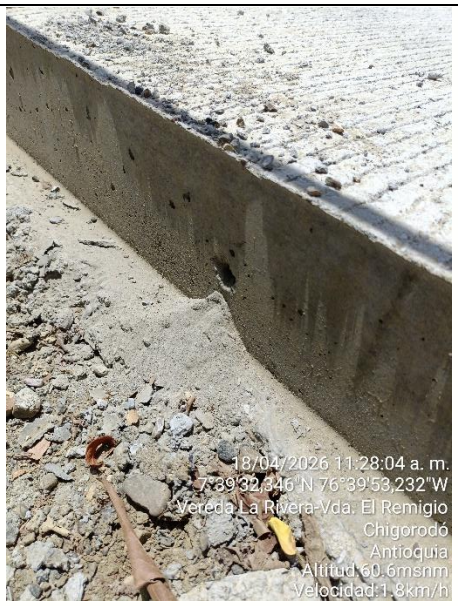
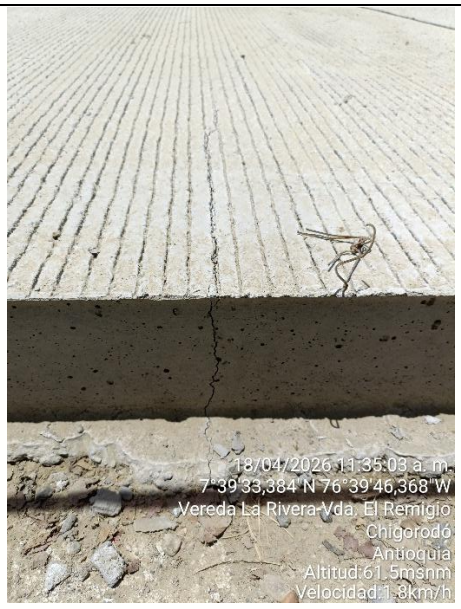
Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a Supervisión SIFV.

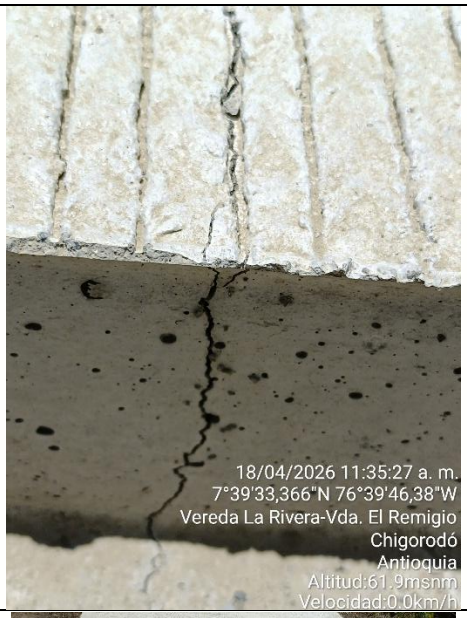
REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO

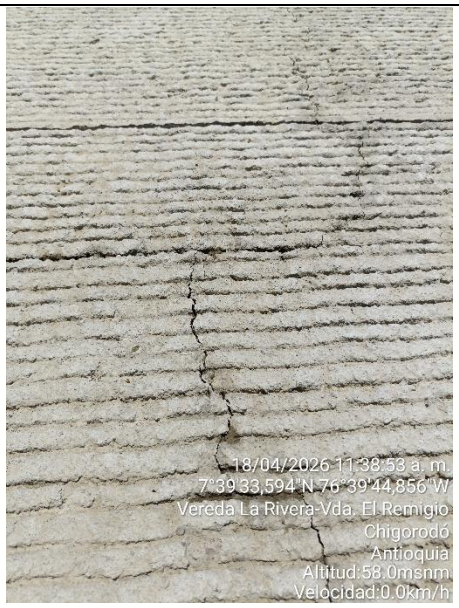




 18/04/2026 11:23:49 a. m. 7°39'32,1"N 76°39'58,146"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:49.7msnm Velocidad:1.5km/h	 18/04/2026 11:26:18 a. m. 7°39'32,052"N 76°39'55,14"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:59.1msnm Velocidad:0.6km/h
 18/04/2026 11:26:30 a. m. 7°39'32,1"N 76°39'55,05"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:60.4msnm Velocidad:0.9km/h	 18/04/2026 11:27:20 a. m. 7°39'32,214"N 76°39'54,3"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:57.7msnm Velocidad:0.0km/h

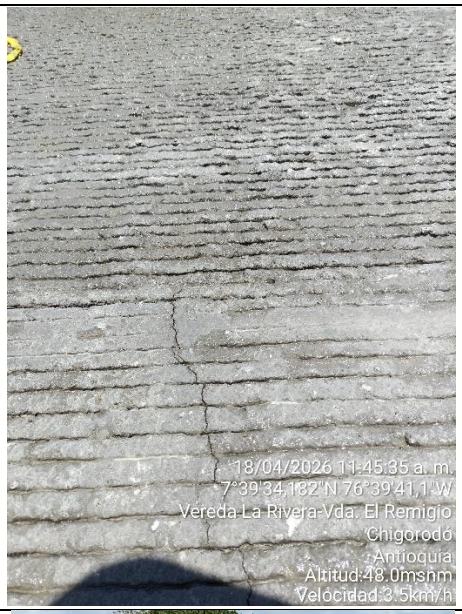
 18/04/2026 11:28:04 a. m. 7°39'32,846"N 76°39'53,232"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:60.6msnm Velocidad:1.8km/h	 18/04/2026 11:31:37 a. m. 7°39'32,964"N 76°39'49,104"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:56.7msnm Velocidad:0.5km/h
 18/04/2026 11:31:40 a. m. 7°39'33,012"N 76°39'49,122"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:59.6msnm Velocidad:0.2km/h	 18/04/2026 11:35:03 a. m. 7°39'33,384"N 76°39'46,368"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:61.5msnm Velocidad:1.8km/h

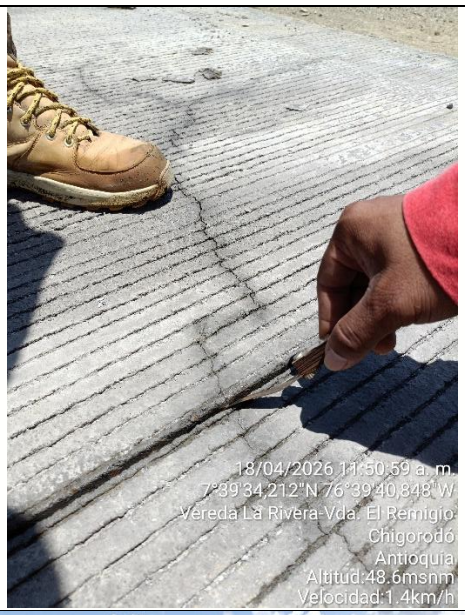

18/04/2026 11:35:27 a. m.
7°39'33,366"N 76°39'46,38"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:61.9msnm
Velocidad:0.0km/h


18/04/2026 11:38:53 a. m.
7°39'33,594"N 76°39'44,856"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:58.0msnm
Velocidad:0.0km/h


18/04/2026 11:39:05 a. m.
7°39'33,594"N 76°39'44,856"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:58.0msnm
Velocidad:0.0km/h


18/04/2026 11:39:49 a. m.
7°39'33,792"N 76°39'44,328"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:59.2msnm
Velocidad:0.0km/h


18/04/2026 11:45:35 a. m.
7°39'34,182"N 76°39'41,1"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:48.0msnm
Velocidad:3.5km/h


18/04/2026 11:50:59 a. m.
7°39'34,212"N 76°39'40,848"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:48.6msnm
Velocidad:1.4km/h


18/04/2026 12:23:37 p. m.
7°39'34,11"N 76°39'42,462"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:54.9msnm
Velocidad:0.8km/h


18/04/2026 12:40:57 p. m.
7°39'34,452"N 76°39'40,146"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:58.2msnm
Velocidad:0.5km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	**Pavimento de la vía a Remigio**		
FECHA:	23 de abril de 2026		
HORA INICIO:	**11:00 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**12:00 m**
Objeto:	Realizar acompañamiento en el seguimiento a la ejecución de los trabajos en el pavimento en la vía remigio en sus 2 tramos		
Condición Climática	Excelente día soleado		
Motivo de la Visita	Acompañamiento y seguimiento		
Visita No	8		

NOMBRES ASISTENTES:	Rol/Cargo
Mónica Salazar Echeverri	Secretaria de Infraestructura
Franci Stivinth Gonzalez	Apoyo a la Supervisión de la SIFV
Camilo Hernández	Residente de Obra
NO SE ENCONTRABA INTERVENTORIA	Interventoría

DESARROLLO DE LA VISITA

Se efectuó desplazamiento desde la sede de la Alcaldía Municipal de Chigorodó hasta el frente de obra correspondiente a la vía Remigio, con el fin de realizar inspección de campo y verificación del avance de actividades.
En el sitio se evidenció un equipo de trabajo con adecuada disponibilidad de mano de obra, ejecutando labores asociadas a la construcción del pavimento rígido, orientadas a incrementar la longitud intervenida.
Durante el recorrido se constató avance continuo en actividades de: (i) colocación del acero/pasadores de transferencia entre losas, (ii) instalación y alineación de formaleta metálica, y (iii) colocación, extendido y acabado del concreto.
Como oportunidades de mejora, se observó la necesidad de reforzar el control de calidad en la nivelación y compactación de la subbase en la zona de hombros de la calzada, a fin de prevenir asentamientos diferenciales y fallas posteriores de la losa. Asimismo, se requiere asegurar la correcta ubicación del acero/pasadores de transferencia de 1” (alineados horizontalmente y a media altura del espesor de la losa), para mitigar la generación de fisuras y deterioro prematuro.

Estado Físico General de la obra: Bueno __X__ Regular _____ Mal estado _____

Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): ___35____

Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): ___40_____

Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Colocación de Acero, Colocación de Formaletas, Aplicación de Concreto, humedecimiento de losas.	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Falta de Nivelación y compactación de la base en la línea de los hombros de la calzada, se requiere mejorar este aspecto, para evitar asentamientos y fallos futuros de la losa	Colocación de Acero de transferencia en niveles no adecuados, se requiere mejor observancia y cuidado en la implementación del refuerzo ya que esto puede ocasionar fisuras y fallas más adelante.

CONCLUSIONES
Durante la visita se evidenció avance progresivo en la ejecución del pavimento en la vía Remigio, con personal en obra realizando actividades de colocación de acero para transferencias entre losas, instalación de formaleta metálica y aplicación/extendida de concreto.
El estado físico general de la obra se reporta como **Bueno** y el avance físico ejecutado (**40%**) supera el programado (**35%**), lo cual indica un desempeño favorable frente a lo planificado.
Se requiere fortalecer el control de calidad en: (i) nivelación y compactación de la base/subbase en los hombros de la calzada para evitar asentamientos y fallas futuras; y (ii) correcta ubicación del acero de transferencia (horizontal y a media altura del espesor de la placa) para prevenir fisuras y deterioro posterior.

Ing. Mónica Salazar
Secretaria de Infraestructura Física y Valorización



Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a Supervisión SIFV

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO





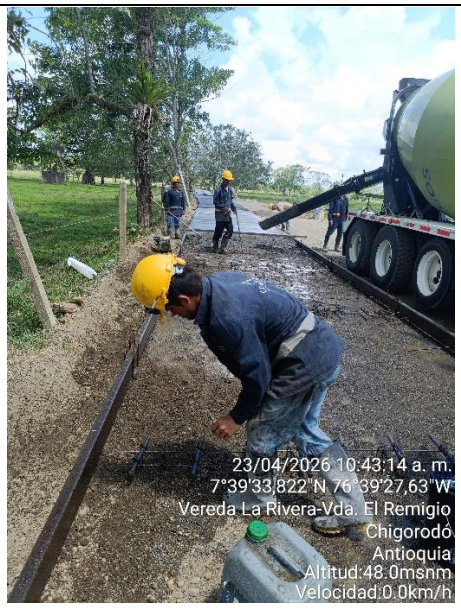





23/04/2026 10:42:01 a. m.
7°39'33,816"N 76°39'27,6"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:45.4msnm
Velocidad:0.0km/h


23/04/2026 10:42:58 a. m.
7°39'33,834"N 76°39'27,702"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:47.9msnm
Velocidad:2.0km/h


23/04/2026 10:42:40 a. m.
7°39'33,87"N 76°39'27,924"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:48.9msnm
Velocidad:2.6km/h


23/04/2026 10:43:14 a. m.
7°39'33,822"N 76°39'27,63"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:48.0msnm
Velocidad:0.0km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	PLACA HUELLA GUAPA DESDE LA VÍA PRINCIPAL NACIONAL HACIA GUAPA		
FECHA:	23 de abril de 2026		
HORA INICIO:	**09:00 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**10:00 am**
Objeto:	Realizar visita de seguimiento y comprobación al reinicio de actividades en la ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y el de interventoría 214 de 2025		
Condición Climática	Excelente, día soleado.		
Motivo de la Visita	Seguimiento de los contratos de obra 226 de 2023 y interventoría 214 de 2025		
Visita No. 01	Primera visita desde el reinicio de ejecución del 21 de abril de 2026		

NOMBRES ASISTENTES:	Rol/Cargo
Mónica Salazar	Secretaria de Infraestructura Municipio de Chigorodó
Franci Stivinth Gonzalez Moreno	Apoyo a Supervisión en infraestructura municipio de Chigorodó.
Interventoría (ausente)	Director, residente
Contratista de obra (ausente)	Director, residente, trabajadores.

DESARROLLO DE LA VISITA

El día 23 de abril de 2026 se realizó el desplazamiento desde la sede del municipio de Chigorodó (cabecera municipal) hasta el lugar de ejecución de la obra, ubicado en la vía Guapa.

Durante la visita se realizó el recorrido general de la obra. Se observó que, en ninguno de los tramos, había personal ejecutando actividades, ni del contratista de obra ni de la interventoría. Asimismo, se verificaron los tramos construidos, evidenciándose un estado de abandono.

Se constató que, en algunos tramos, las obras no se encuentran totalmente ejecutadas para garantizar su funcionabilidad. Entre las actividades faltantes se identifican cunetas y bordillos, lo cual se evidencia en el registro fotográfico.

El estado general de la obra se considera regular.

Durante el recorrido se evidenció la presencia de acopios muy pequeños de material, estimados entre 4 y 5 m^3 por montón, con un total aproximado de cinco (5) montones. De igual manera, se observó equipo y herramienta en un área determinada, en condiciones de abandono y descuido.

De acuerdo con lo observado, se estiman los porcentajes de avance programado y ejecutado de la obra, los cuales se presentan en la parte inferior del presente informe.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular_X_ Mal estado_____

Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): __85%_____

Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): ___60%_____

Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Se han ejecutado placa huellas, en concreto reforzado ciclópeo. Cunetas, vigas riostras y bordillos	Se hace necesaria la ejecución de estabilización de capa de rodadura, construcción de placa, huella. Completar en algunos tramos de la placa huella, las cunetas y los bordillos.
En términos generales, se requiere la terminación total del proyecto para dar cumplimiento al alcance del Convenio.	

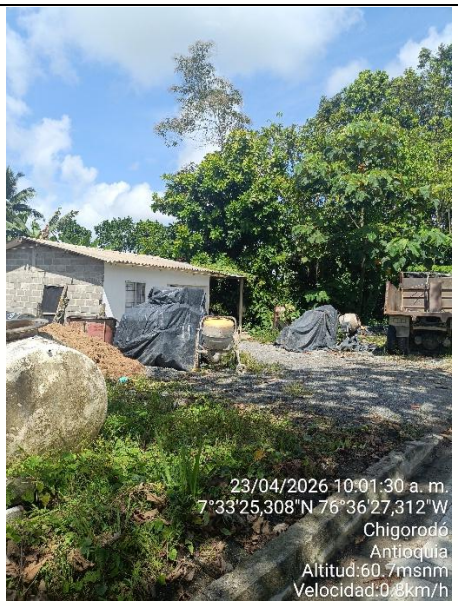
HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Algunas placas huella presentan desgaste total o evidencian mala calidad del concreto. En otras, se aprecia el acero expuesto en las cunetas y, de igual manera, el acero de los bordillos queda a la intemperie.	

CONCLUSIONES
1. La visita de obra realizada el 23 de abril de 2026 permitió verificar el estado y las condiciones de ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y del contrato de interventoría 214 de 2025, en el tramo correspondiente a la Placa Huella Guapa.
2. Durante el recorrido no se evidenció personal ejecutando actividades, ni por parte del contratista ni de la interventoría, observándose además sectores en condición de abandono; esta situación incide en el cumplimiento del cronograma y se refleja en la diferencia entre el avance físico programado (85%) y el avance físico ejecutado (60%).
3. Se identificaron actividades pendientes necesarias para garantizar la funcionabilidad y el alcance del convenio, principalmente la terminación de cunetas y bordillos en algunos tramos, así como estabilización de la capa de rodadura. Adicionalmente, se registraron hallazgos de calidad y durabilidad (desgaste total, concreto de mala calidad y acero expuesto en cunetas y bordillos), por lo que se requiere la terminación integral del proyecto y la corrección de los puntos observados conforme a las especificaciones técnicas.

Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización

Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO	
	
	

23/04/2026 10:01:30 a. m. 7°33'25,308"N 76°36'27,312"W Chigorodó Antioquia Altitud:60.7msnm Velocidad:0.8km/h	23/04/2026 10:02:15 a. m. 7°33'25,872"N 76°36'27,798"W Mutatá - Chigorodó Mutatá Antioquia Altitud:68.8msnm Velocidad:0.0km/h
23/04/2026 10:03:51 a. m. 7°33'28,944"N 76°36'35,376"W Chigorodó Antioquia Altitud:65.3msnm Velocidad:1.5km/h	23/04/2026 9:55:43 a. m. 7°33'23,55"N 76°35'59,928"W Mutatá - Chigorodó Mutatá Antioquia Altitud:72.1msnm Velocidad:0.3km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	PLACA HUELLA GUAPA DESDE LA VÍA PRINCIPAL NACIONAL HACIA GUAPA		
FECHA:	27 de abril de 2026		
HORA INICIO:	**09:30 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**10:30 am**
Objeto:	Realizar visita de seguimiento y comprobación al reinicio de actividades en la ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y el de interventoría 214 de 2025		
Condición Climática	Excelente, día soleado.		
Motivo de la Visita	Seguimiento de los contratos de obra 226 de 2023 y interventoría 214 de 2025		
Visita No	3 desde el reinicio de ejecución el 21 de abril de 2026		

NOMBRES ASISTENTES:	Rol/Cargo
Mónica Salazar	Secretaria de Infraestructura Municipio de Chigorodó
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión en infraestructura municipio de Chigorodó.
Interventoría (ausente)	Director, residente
Contratista de obra (ausente)	Director, residente, trabajadores.

En términos generales, se requiere la terminación total del proyecto para dar cumplimiento al alcance del Convenio.	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Algunas placas huella presentan desgaste total o evidencian mala calidad del concreto. En otras, se aprecia el acero expuesto en las cunetas y, de igual manera, el acero de los bordillos queda a la intemperie.	

CONCLUSIONES
1. La visita de obra realizada el 27 de abril de 2026 permitió verificar el estado y las condiciones de ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y del contrato de interventoría 214 de 2025, en el tramo correspondiente a la Placa Huella Guapa.
2. Durante el recorrido no se evidenció personal ejecutando actividades, ni por parte del contratista ni de la interventoría, observándose además sectores en condición de abandono; esta situación incide en el cumplimiento del cronograma y se refleja en la diferencia entre el avance físico programado (85%) y el avance físico ejecutado (60%), informado por interventoría.
3. Se identificaron actividades pendientes necesarias para garantizar la funcionabilidad y el alcance del convenio, principalmente la terminación de cunetas y bordillos en algunos tramos, así como estabilización de la capa de rodadura. Adicionalmente, se registraron hallazgos de calidad y durabilidad (desgaste total, concreto de mala calidad y acero expuesto en cunetas y bordillos), por lo que se requiere la terminación integral del proyecto y la corrección de los puntos observados conforme a las especificaciones técnicas.

Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización

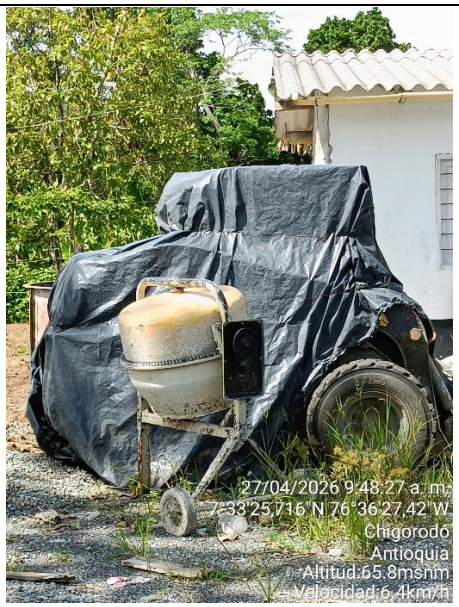
Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO





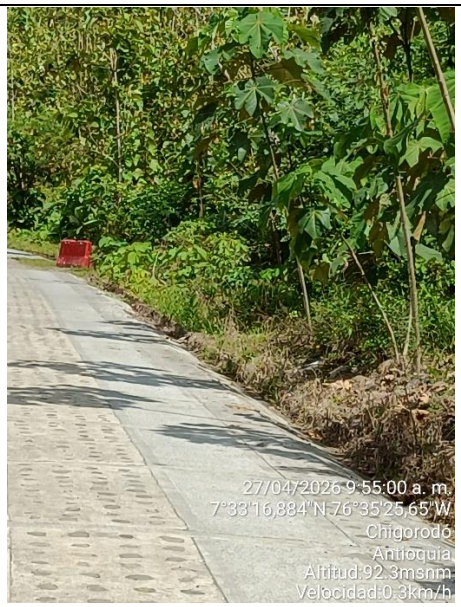





27/04/2026 9:48:12 a. m.
7°33'25,956"N 76°36'27,99"W
Chigorodó
Antioquia
Altitud:64.6msnm
Velocidad:0.2km/h


27/04/2026 9:54:50 a. m.
7°33'16,872"N 76°35'25,722"W
Chigorodó
Antioquia
Altitud:91.3msnm
Velocidad:0.3km/h


27/04/2026 10:00:47 a. m.
7°33'23,676"N 76°35'59,724"W
Chigorodó
Antioquia
Altitud:64.5msnm
Velocidad:2.3km/h


27/04/2026 9:55:00 a. m.
7°33'16,884"N 76°35'25,65"W
Chigorodó
Antioquia
Altitud:92.3msnm
Velocidad:0.3km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	**Pavimento de la vía a Remigio**		
FECHA:	27 y 28 de abril de 2026		
HORA INICIO:	**11:00 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**12:00 m**
Objeto:	Realizar acompañamiento en el seguimiento a la ejecución de los trabajos en el pavimento en la vía remigio en sus 2 tramos		
Condición Climática	Excelente día soleado		
Motivo de la Visita	Acompañamiento y seguimiento		
Visita No	9		

NOMBRES ASISTENTES:	Rol/Cargo
Mónica Salazar Echeverri	Secretaria de Infraestructura
Franci Stivinth Gonzalez	Apoyo a la Supervisión de la SIFV

DESARROLLO DE LA VISITA

Se efectuó desplazamiento desde la sede de la Alcaldía Municipal de Chigorodó hasta el frente de obra correspondiente a la vía Remigio, con el fin de realizar inspección de campo y verificación del avance de actividades.

En el sitio se evidenciaron varios frentes y/o equipos de trabajo con adecuada disponibilidad de mano de obra, ejecutando labores asociadas a la construcción del pavimento rígido, orientadas a incrementar la longitud intervenida, así como la colocación de formaletería y baseado de las cunetas con bordillos.

Durante el recorrido se constató avance continuo en actividades de: (i) colocación del acero/pasadores de transferencia entre losas, (ii) instalación y alineación de formaleta metálica, y (iii) colocación, extendido y acabado del concreto, (iv) colocación de formaleta de madera para cunetas, (v) colocación de acero de refuerzo aislado en las cunetas y conexión con el bordillo, (vi) baseado de concreto monolítico en las cunetas y los bordillos.

Como oportunidades de mejora, se observó nuevamente la necesidad de reforzar el control de calidad en la nivelación y compactación de la subbase en la zona de hombros de la calzada, a fin de prevenir asentamientos diferenciales y fallas posteriores de la losa. Asimismo, se requiere asegurar la correcta ubicación del acero/pasadores de transferencia de 1” (alineados horizontalmente y a media altura del espesor de la losa), para mitigar la generación de fisuras y deterioro prematuro.

Estado Físico General de la obra: Bueno __X__ Regular _____ Mal estado _____

Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): _____

Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): _____

Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Colocación de Acero, Colocación de Formaletas, Aplicación de Concreto, humedecimiento de losas.	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Falta de Nivelación y compactación de la base en la línea de los hombros de la calzada, se requiere mejorar este aspecto, para evitar asentamientos y fallos futuros de la losa	Colocación de Acero de transferencia en niveles no adecuados, se requiere mejor observancia y cuidado en la implementación del refuerzo ya que esto puede ocasionar fisuras y fallas más adelante.

CONCLUSIONES
Durante la visita se evidenció avance progresivo en la ejecución del pavimento en la vía Remigio, con personal en obra realizando actividades de colocación de acero para transferencias entre losas, instalación de formaleta metálica y aplicación/extendida de concreto.
El estado físico general de la obra se reporta como **Bueno** y el avance físico ejecutado, supera el programado de acuerdo a lo reportado por el residente de la obra por parte del contratista, lo cual indica un desempeño favorable frente a lo planificado.
Se requiere fortalecer el control de calidad en: (i) nivelación y compactación de la base/subbase en los hombros de la calzada para evitar asentamientos y fallas futuras; y (ii) correcta ubicación del acero de transferencia (horizontal y a media altura del espesor de la placa) para prevenir fisuras y deterioro posterior.

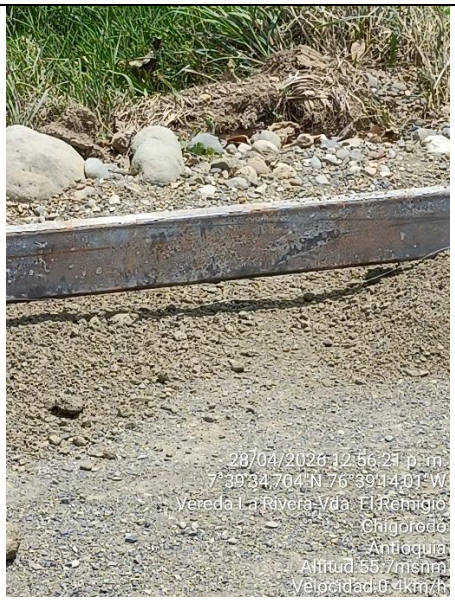
Ing. Mónica Salazar
Secretaria de Infraestructura Física y Valorización



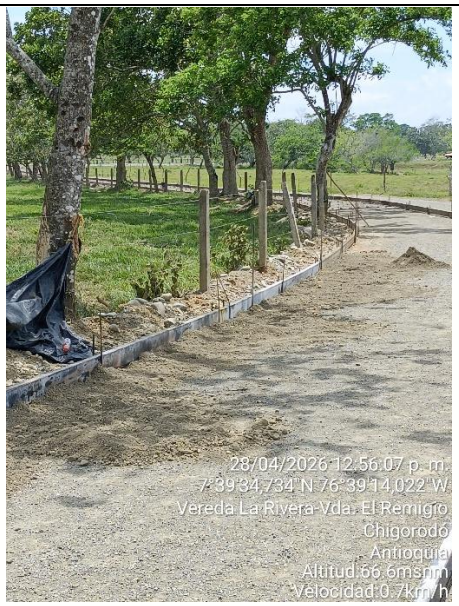
Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a Supervisión SIFV

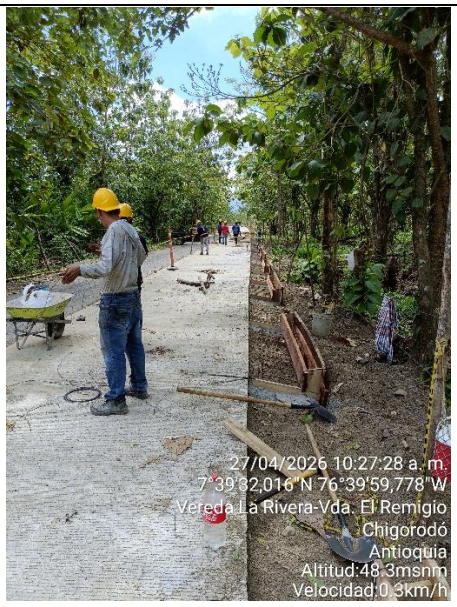
REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO









 28/04/2026 12:59:53 p. m. 7°39'31,8"N 76°39'58,608"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:60.0msnm Velocidad:0.3km/h	 28/04/2026 12:59:50 p. m. 7°39'31,752"N 76°39'58,512"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:61.9msnm Velocidad:1.0km/h
 28/04/2026 1:00:16 p. m. 7°39'32,142"N 76°39'58,644"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:54.4msnm Velocidad:0.8km/h	 27/04/2026 10:27:28 a. m. 7°39'32,016"N 76°39'59,778"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:48.3msnm Velocidad:0.3km/h


27/04/2026 10:27:12 a. m.
7°39'32,19"N 76°39'59,724"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:53.2msnm
Velocidad:1.6km/h


27/04/2026 10:27:15 a. m.
7°39'32,13"N 76°39'59,73"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:52.7msnm
Velocidad:0.6km/h


27/04/2026 10:20:20 a. m.
7°39'31,98"N 76°39'22,494"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:51.6msnm
Velocidad:0.0km/h


27/04/2026 10:19:31 a. m.
7°39'32,184"N 76°39'23,682"W
Vereda La Rivera-Vda. El Remigio
Chigorodó
Antioquia
Altitud:52.3msnm
Velocidad:0.5km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	**Pavimento en Placa Huella Maporita**		
FECHA:	28 de abril de 2026		
HORA INICIO:	**11:00 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**12:00 m**
Objeto:	Realizar seguimiento a la estabilidad de la obra construcción de placa huella en la vereda maporita		
Condición Climática	Excelente día soleado		
Motivo de la Visita	Seguimiento a la calidad y estabilidad de la obra		
Visita No	1		

NOMBRES ASISTENTES:	Rol/Cargo
Mónica Salazar Echeverri	Secretaria de Infraestructura
Franci Stivinth Gonzalez	Apoyo a la Supervisión de la SIFV
Mateo Ramirez	Apoyo a la Supervisión de la SIFV
Juan Pablo Medina	Apoyo a la Supervisión de la SIFV

DESARROLLO DE LA VISITA

Se llevó a cabo el desplazamiento desde la sede de la Alcaldía Municipal de Chigorodó hasta el sitio de la obra correspondiente a la vía de acceso a la vereda Maporita, con el objetivo de realizar una inspección técnica en campo y verificar el estado actual de la obra de construcción de placa huella, una vez transcurrido un periodo posterior a su ejecución.

Durante la visita se identificaron aproximadamente tres (3) a cuatro (4) puntos que presentan grietas y fisuras en las losas de concreto. Dichas afectaciones, si bien no comprometen de manera inmediata la estabilidad estructural de la placa huella, podrían generar condiciones de vulnerabilidad a mediano y largo plazo, dado que facilitan la infiltración de agua, lo cual puede ocasionar procesos de socavación o reblandecimiento de la estructura de soporte.

En atención a lo anterior, se recomienda realizar el sellado de las grietas detectadas, con el fin de impedir el paso de líquidos que puedan afectar la estabilidad de la estructura. Este procedimiento podrá ejecutarse mediante la aplicación de material epóxico especializado o, en caso de que el nivel de deterioro lo requiera, mediante la demolición parcial de las losas afectadas y su posterior restitución, garantizando el cumplimiento de las especificaciones técnicas correspondientes.

Adicionalmente, se evidenció que en el punto de menor cota de la vía, donde confluyen las aguas superficiales conducidas a través de las cunetas laterales, existe un descole tipo vertedero en ambos costados de la calzada. Estas estructuras presentan procesos de socavación y baja estabilidad, operando actualmente en condición de voladizo, situación atribuible al impacto generado por la caída del flujo de agua desde una diferencia de nivel considerable, lo cual ha ocasionado el lavado del material de soporte y del talud asociado a la vía.

En consecuencia, se recomienda la construcción de muros de contención en ambos costados del vertedero, así como el mejoramiento del sistema de encauzamiento y disipación de las aguas de escorrentía, con el propósito de garantizar una descarga controlada hacia la parte baja del terreno, reduciendo los riesgos de erosión y asegurando la estabilidad tanto de la estructura vial como de los elementos de drenaje existentes.

Estado Físico General de la obra: Bueno ____ Regular __X___ Mal estado _____
Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): _____
Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): _____
Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Se verifico la construcción de un tramo continuo de placa huella	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Fisuras, Grietas y estructura de manejo de agua en estado funcional riesgoso	Se requiere la reparación y sello de las grietas o el cambio de losas en mal estado. Construcción de Muro de Contención para soporte de la vía en la parte baja y mejoramiento de la longitud del descole de las cunetas.

CONCLUSIONES

Ing. Mónica Salazar
Secretaria de Infraestructura Física y Valorización

Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a Supervisión SIFV

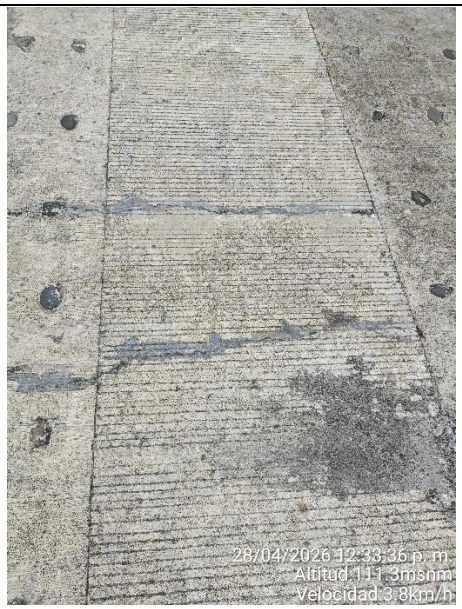
REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO



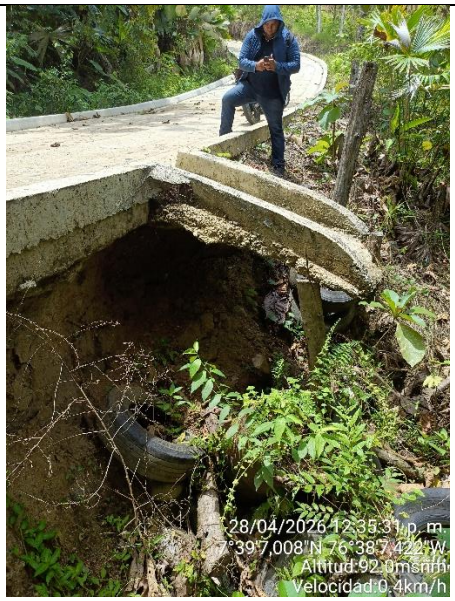




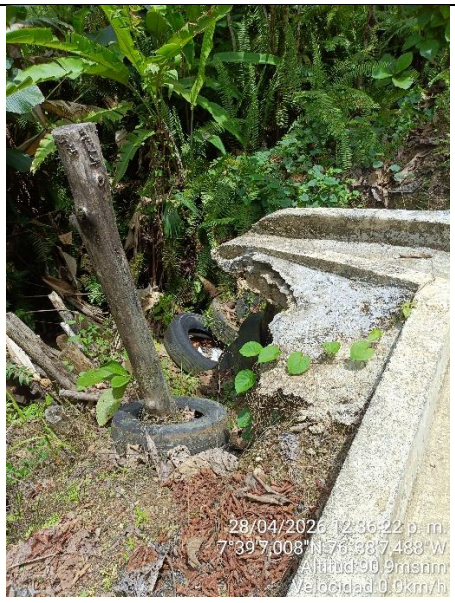



28/04/2026 12:33:36 p. m.
Altitud:111.3msnm
Velocidad:3.8km/h


28/04/2026 12:33:42 p. m.
7°39'2.724"N 76°38'7.038"W
Altitud:106.8msnm
Velocidad:0.9km/h


28/04/2026 12:35:31 p. m.
7°39'7.008"N 76°38'7.422"W
Altitud:92.0msnm
Velocidad:0.4km/h


28/04/2026 12:35:33 p. m.
7°39'7.002"N 76°38'7.446"W
Altitud:91.9msnm
Velocidad:0.4km/h

 28/04/2026 12:35:42 p. m. 7°39'7.008"N 76°38'7.488"W Altitud:90.9msnm Velocidad:0.0km/h	 28/04/2026 12:36:02 p. m. 7°39'7.008"N 76°38'7.488"W Altitud:90.9msnm Velocidad:0.0km/h
 28/04/2026 12:36:22 p. m. 7°39'7.008"N 76°38'7.488"W Altitud:90.9msnm Velocidad:0.0km/h	 28/04/2026 12:31:29 p. m. 7°39'2.838"N 76°38'6.606"W Altitud:115.7msnm Velocidad:1.6km/h

ACTA DE COMITÉ No 8

LUGAR:	**VIRTUAL (MEET)**		
FECHA:	**29 de Abril de 2026**		
HORA INICIO:	**08:00 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**09:00 am**
Objeto:	Seguimiento a la construcción de pavimento en la Vía Remigio (Tramo 1 y Tramo 2). Revisión técnica, administrativa y de avance del **Comité de Obra No. 8**, correspondiente al contrato		

NOMBRE ASISTENTES:

Mónica Salazar – Secretaría de Infraestructura Física y Valorización del Municipio de Chigorodó.

Francis Stivinth González – Ingeniero civil, apoyo a la supervisión.

Camilo Hernández Macías – Ingeniero residente del proyecto.

Daniel Barrera León – Ingeniero civil, equipo técnico de la Unión Promotora de Valor (contratista).

Abel Garcés – Ingeniero civil, interventoría del proyecto.

Santiago (no asistió) – Informó que se encontraba viajando y no podía conectarse.

TEMAS A TRATAR:

Varios

DESARROLLO DE LOS TEMAS

- **Contrato:** 00003 de 2025 – CP
- **Objeto:** Construcción de pavimento rígido en la Vereda Remigio
- **Valor:** $9.112.614.153
- **Duración:** 5 meses
- **Contratista:** Unión Temporal Vía Remigio
- **Interventoría:** Consultorías Diseño Interventoría y Construcción de Valor S.A.S.

REVISIÓN DE COMPROMISOS ANTERIORES

Diseño del Box Culvert

El residente informa:

- Se está realizando el **levantamiento de la fuente hídrica** para completar la información requerida por el diseñador.
- El diseñador ya ha avanzado parcialmente, pero requiere la modelación del cauce.

"Nos encontramos haciendo levantamiento de la fuente hídrica… el diseñador ya ha avanzado… necesitamos el levantamiento para la modelación del cauce."

Bitácora de obra

- La bitácora se mantendrá en el vehículo del residente para evitar riesgos de pérdida o deterioro.

"La idea es… dejarla en bodega es riesgoso, pero si usted está ahí yo la voy a mantener en el carro…"

Instalación de la valla informativa

- La valla fue robada durante la instalación.
- Se gestionó nuevamente la impresión y se espera recibirla esta semana.

"Estábamos haciendo la instalación y se nos robaron la valla… ya estamos adelantando nuevamente la gestión para comprarla."

DESARROLLO TÉCNICO DE LA REUNIÓN

Avances de obra

El residente informa:

- **Subbase granular tramo 2:** 100% instalada.
- **Vaciado de concreto tramo 1:** avance continuo.
- **Cunetas:** 200 m lineales vaciados en tipo dado.
- **Bases instaladas hasta la zona denominada "terminal".**

"Hemos avanzado en la instalación de la subbase… seguimos avanzando en el vaciado… 200 metros lineales de cunetería…"

Problema de ancho en zona de viviendas ("terminal")

- Entre paramento y paramento solo existen **6 metros**, lo que impide construir cunetas.
- Se estima una longitud afectada entre **40 y 50 metros**.

"Entre paramento y paramento solo tenemos seis metros… entre 50 o 40 metros sucede esto."

Recomendaciones de supervisión

- Evaluar alternativas de diseño: reducción de ancho, andenes o bahía vehicular.
- Realizar **trabajo social** con la comunidad y obtener firmas de aprobación.

"Les recomiendo que hagan el trabajo social… presentar alternativas… que quede firmado por la comunidad."

Cronograma

- Programado: 45.2%
- Ejecutado: 46.7%
- Desviación positiva: +1.5%

"Programa del 45.2, ejecutado 46.7… desviación positiva del 1.5."

Riesgos por tiempos de ejecución

Supervisión advierte:

- El contrato finaliza el **17 de julio de 2026**.
- El diseño del box aún no está definido.
- Se recomienda evaluar **prórroga**.

"Dudo que en dos meses y medio se logre… recomendación es que analicen si se necesita una prórroga…"

Patologías del concreto

- Argos realizó visitas y concluyó que las patologías observadas son **estéticas**, asociadas a viento y sol.
- Se está aplicando **sarán**, **antisol** y protocolos de hidratación.

"Lo que se está presentando es algo estético… corrientes de viento… sol fuerte… recomendaciones de Argos han mejorado demasiado."

Ensayos de concreto

- Se están tomando cilindros y asentamientos.
- Se solicitaron certificados y fallos a Argos.
- Supervisión solicita compartir resultados periódicamente.

"Vayan compartiendo los resultados… para tranquilidad… si no los hacen ustedes debe hacer interventoría."

TEMAS ADMINISTRATIVOS

- Se reitera la necesidad de recibir el insumo para la valla y completar su instalación.
- Se aclara que la fecha estimada es **5 de mayo de 2026**.

COMPROMISOS			
	Compromiso	**Responsable**	**Fecha límite**
	Entrega diseño BOX	Contratista / Interventoría	05/05/2026
	Instalación de valla	Contratista	05/05/2026
	Entrega ensayos de concreto	Contratista	07/05/2026

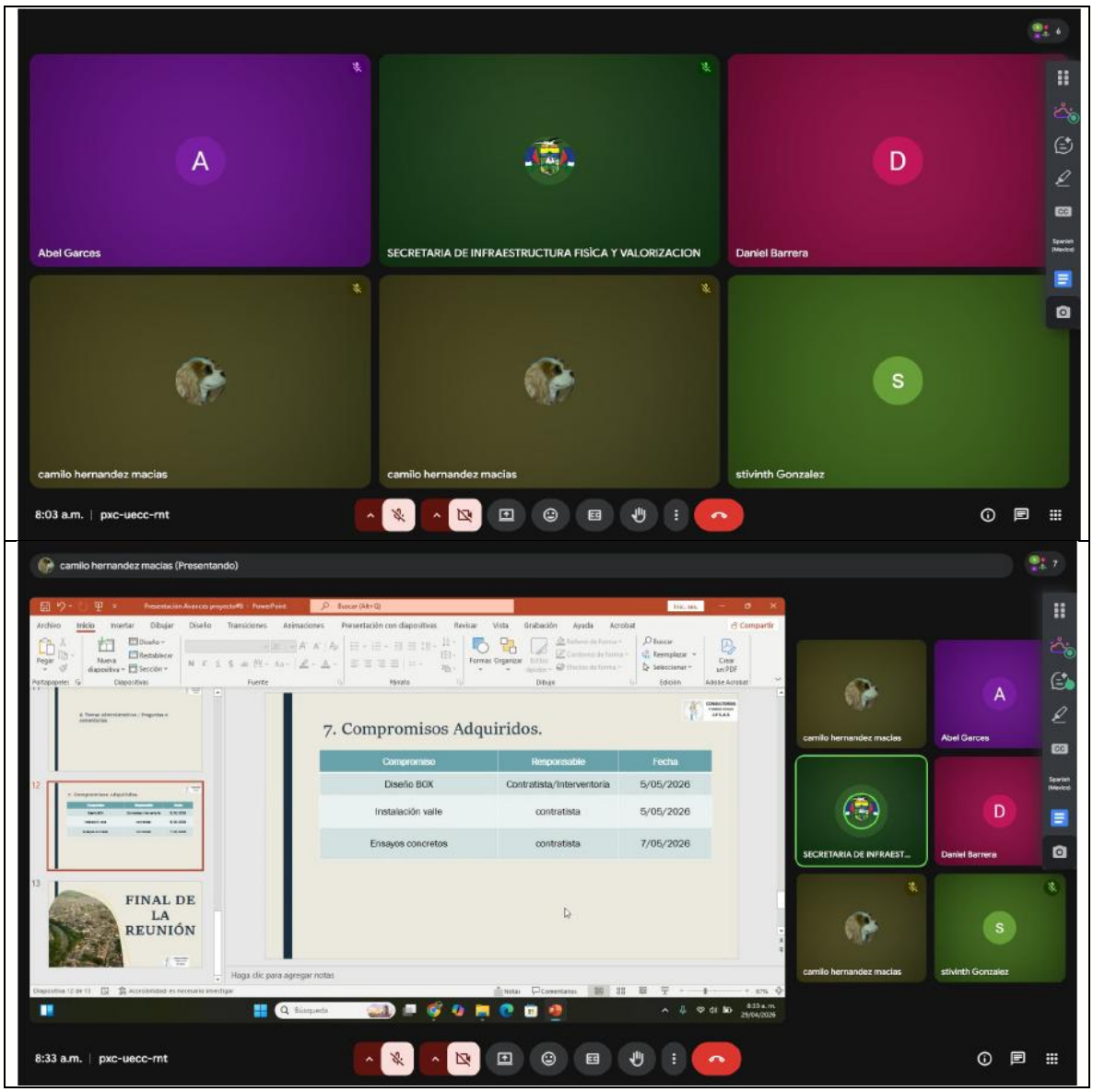
CONCLUSIONES

1. El proyecto mantiene un avance físico ligeramente superior al programado.
2. El diseño del box coulvert es crítico y puede afectar el cumplimiento del plazo contractual.
3. Se requiere gestión social y alternativas técnicas para resolver el problema de ancho en la zona de viviendas.
4. Las patologías del concreto están controladas según recomendaciones de Argos.
5. La instalación de la valla debe completarse en la fecha establecida.
6. Se deben compartir periódicamente los resultados de los ensayos de concreto.
7. Se evaluará la necesidad de prórroga dependiendo del avance del diseño del box.



Elaboro: Ing. Franci Stivinth González

REGISTRO FOTOGRAFICO (pantallazo meet)



VISITA DE OBRA

LUGAR:	**Pavimento de la vía a Remigio**		
FECHA:	05 de mayo de 2026		
HORA INICIO:	**02:00 pm**	**HORA TERMINACIÓN:**	**02:30 pm**
Objeto:	Realizar acompañamiento en el seguimiento a la ejecución de los trabajos en el pavimento en la vía remigio en sus 2 tramos		
Condición Climática	Excelente día soleado		
Motivo de la Visita	Acompañamiento y seguimiento		
Visita No	10		

NOMBRES ASISTENTES:	Rol/Cargo
Mónica Salazar Echeverri	Secretaria de Infraestructura
Franci Stivinth Gonzalez	Apoyo a la Supervisión de la SIFV

DESARROLLO DE LA VISITA

Se efectuó desplazamiento desde la sede de la Alcaldía Municipal de Chigorodó hasta el frente de obra correspondiente a la vía Remigio, con el fin de realizar inspección de campo y verificación del avance de actividades.

En el sitio se evidenciaron varios frentes y/o equipos de trabajo con adecuada disponibilidad de mano de obra, ejecutando labores asociadas a la construcción del pavimento rígido, orientadas a incrementar la longitud intervenida, así como la colocación de formaletería y baseado de las cunetas con bordillos.

Durante el recorrido se constató avance continuo en actividades de: (i) colocación del acero/pasadores de transferencia entre losas, (ii) instalación y alineación de formaleta metálica, y (iii) colocación, extendido y acabado del concreto, (iv) colocación de formaleta de madera para cunetas, (v) colocación de acero de refuerzo aislado en las cunetas y conexión con el bordillo, (vi) baseado de concreto monolítico en las cunetas y los bordillos.

Como oportunidades de mejora, se observó nuevamente la necesidad de reforzar el control de calidad en la nivelación y compactación de la subbase en la zona de hombros de la calzada, a fin de prevenir asentamientos diferenciales y fallas posteriores de la losa. Asimismo, se requiere asegurar la correcta ubicación del acero/pasadores de transferencia de 1” (alineados horizontalmente y a media altura del espesor de la losa), para mitigar la generación de fisuras y deterioro prematuro.

Igualmente se recomienda el buen control de las pendientes en las cunetas con la finalidad de que el manejo de las aguas no presente estancamiento como se pudo apreciar en tramos.

Estado Físico General de la obra: Bueno __X__ Regular _____ Mal estado _____
Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): _____
Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): _____
Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Colocación de Acero, Colocación de Formaletas, Aplicación de Concreto, humedecimiento de losas.	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Falta de Nivelación y compactación de la base en la línea de los hombros de la calzada, se requiere mejorar este aspecto, para evitar asentamientos y fallos futuros de la losa	Colocación de Acero de transferencia en niveles no adecuados, se requiere mejor observancia y cuidado en la implementación del refuerzo ya que esto puede ocasionar fisuras y fallas más adelante.
Mejorar el control en los niveles utilizados para las cunetas ya que en los tramos ejecutados entre el k0+000 y el k0+200 se esta presentando empozamiento y/o encharcamiento lo que puede generar dificultades en la rodadura de la vía.	

CONCLUSIONES
Durante la visita se evidenció avance progresivo en la ejecución del pavimento en la vía Remigio, con personal en obra realizando actividades de colocación de acero para transferencias entre losas, instalación de formaleta metálica y aplicación/extendida de concreto.
El estado físico general de la obra se reporta como **Bueno** y el avance físico ejecutado, supera el programado de acuerdo a lo reportado por el residente de la obra por parte del contratista en los comité, lo cual indica un desempeño favorable frente a lo planificado.
Se requiere fortalecer el control de calidad en: (i) nivelación y compactación de la base/subbase en los hombros de la calzada para evitar asentamientos y fallas futuras; y (ii) correcta ubicación del acero de transferencia (horizontal y a media altura del espesor de la placa) para prevenir fisuras y deterioro posterior; (iii) cuidadosa nivelación en la cuneta ya que la pendiente longitudinal es mínima y se están presentando encharcamientos.

Ing. Mónica Salazar
Secretaria de Infraestructura Física y Valorización

Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a Supervisión SIFV

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO









 30 5/05/2026 2:42:31 p. m. 7°39'32,178"N 76°39'57,924"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:45.7msnm Velocidad:2.0km/h	 5/05/2026 2:41:57 p. m. 7°39'32,19"N 76°39'58,836"W Vereda La Rivera-Vda. El Remigio Chigorodó Antioquia Altitud:47.5msnm Velocidad:2.1km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	VÍA PEÑITA		
FECHA:	5 de mayo de 2026		
HORA INICIO:	**4:30 pm**	**HORA TERMINACIÓN:**	**05:30 pm**
Objeto:	Realizar diagnostico de paso por quebrada en la vía que conduce a la vereda peñitas		
Condición Climática	Días claro y fresco		
Motivo de la Visita	Diagnostico		
Visita No	No Aplica		

NOMBRES ASISTENTES:	**Rol/Cargo**
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión en infraestructura municipio de Chigorodó.

DESARROLLO DE LA VISITA

Se llego al lugar de observación para diagnostico desde la cabecera municipal de Chigorodó, avanzando sobre la vía nacional principal que conduce desde Chigorodó hacia apartadó, tomando el desvío que conduce hacia la vereda peñitas, circulando sobre placa huella y en la primera ye se toma el desvío hacia la derecha y aproximadamente a 150 metros se encuentra la quebrada o riachuelo que atraviesa la vía rural, en este punto hay una batea en concreto que permite que ante cambio de niveles de la quebrada el paso siga siendo útil después del descenso de las aguas.

De acuerdo con lo observado y sin tener los datos históricos hidráulicos de la quebrada y ante la profundidad del desnivel de la vía, se estima adecuado construir un box coulvert de 2m x 2m x 7m de longitud con aletas que permitan el encausamiento del agua y la permanente circulación por la vía indistintamente del nivel de las aguas. De definirse esta opción se recomienda apoyarse en la cartilla de obras de Antioquia.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular _X_ Mal estado_____

Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): _____

Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): _____

Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Paso condicionado por quebrada. Batea en concreto bastante desgastado. Paso a desnivel inseguro	Mejoramiento de la carretera en especial del punto donde la quebrada atraviesa la vía.

CONCLUSIONES
Se requiere intervenir el lugar con una obra de arte transversal, la cual permita la circulación continua en la vía e impulse el desarrollo comercial y agrícola de la zona.

Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización



Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

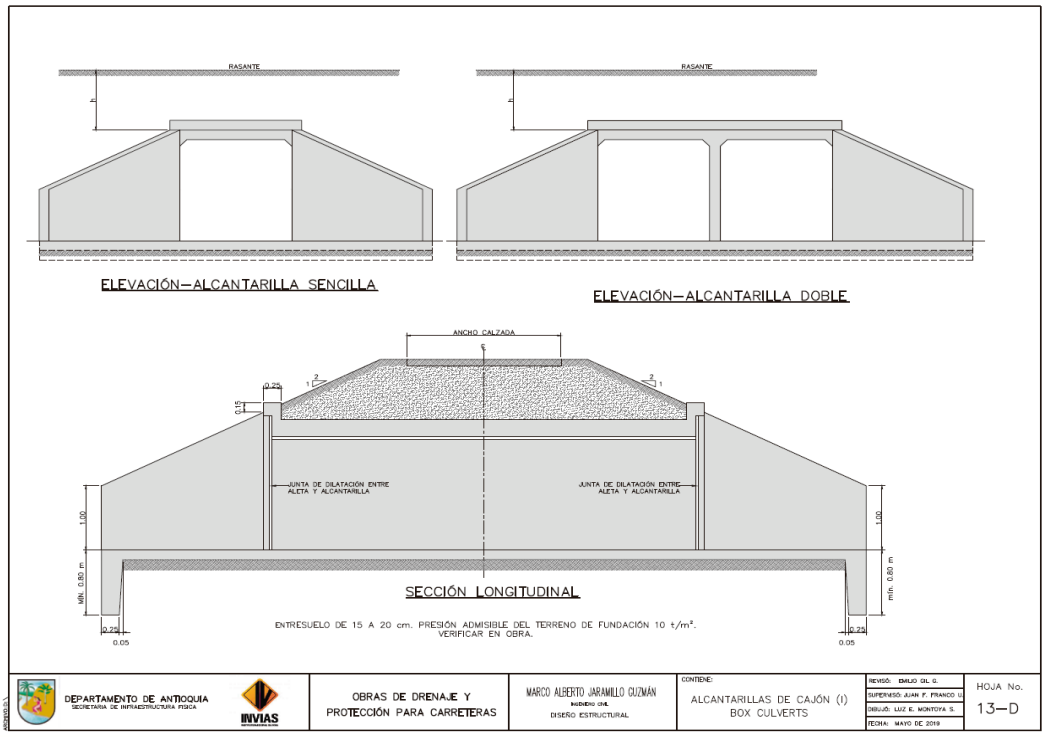
REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO



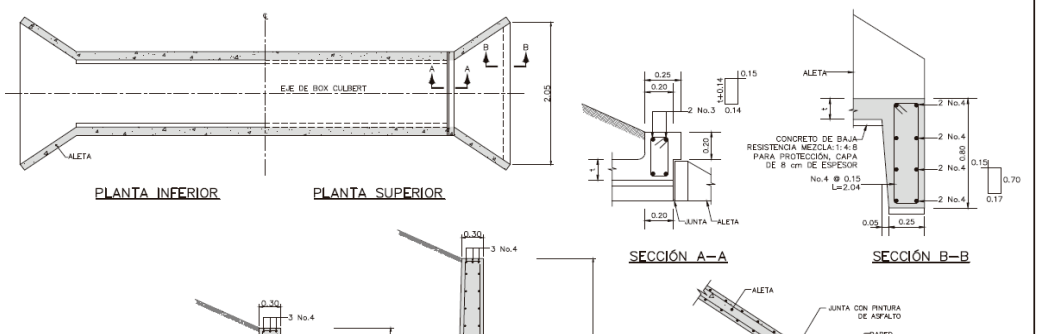


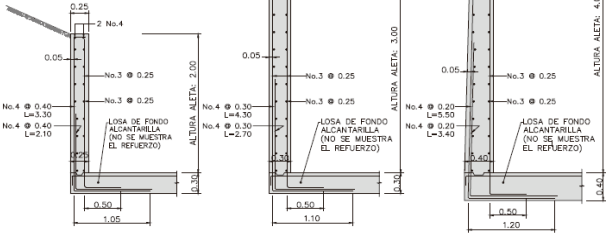






DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA FISICA / INVIAS	OBRAS DE DRENAJE Y PROTECCIÓN PARA CARRETERAS	MARCO ALBERTO JARAMILLO CUZMÁN, INGENIERO CIVIL, DISEÑO ESTRUCTURAL	CONTIENE: ALCANTARILLAS DE CAJÓN (I) BOX CULVERTS	REVISÓ: EMILIO GIL G. / SUPERVISÓ: JUAN F. FRANCO U. / DIBUJÓ: LUZ E. MONTOYA S. / FECHA: MAYO DE 2019	HOJA No. 13—D





MATERIALES

RESISTENCIA DEL CONCRETO f'c = 21 MPa (3000 psi.)

RESISTENCIA DEL ACERO fy = 420 MPa (60000 psi.)

CONSTANTES PARA EL CÁLCULO

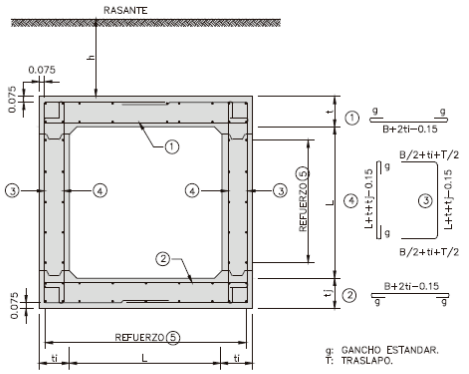
CARGA DE RUEDA: 8.0 ton CAMIÓN CCP—2014

DENSIDAD DEL MATERIAL DE LLENO 1.8 ton/m³

COEFICIENTE DE EMPUJE ACTIVO DE RANKINE: Ka= 0.271

h: ALTURA DEL LLENO

DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA FISICA / INVIAS	OBRAS DE DRENAJE Y PROTECCIÓN PARA CARRETERAS	MARCO ALBERTO JARAMILLO CUZMÁN, INGENIERO CIVIL, DISEÑO ESTRUCTURAL	CONTIENE: ALCANTARILLAS DE CAJÓN (II) BOX CULVERTS	REVISÓ: EMILIO GIL G. / SUPERVISÓ: JUAN F. FRANCO U. / DIBUJÓ: LUZ E. MONTOYA S. / FECHA: MAYO DE 2019	HOJA No. 14—D



SECCIÓN TÍPICA

CUADRO DE GANCHOS Y TRASLAPOS

BARRA	GANCHO (g) 180° (m)	TRASLAPO (T) (m)
No.3	0.15	0.45
No.4	0.20	0.55
No.5	0.25	0.70
No.6	0.30	0.85
No.7	0.35	1.20

NOTAS GENERALES

1. DISEÑO DE ACUERDO CON LA NORMA COLOMBIANA DE DISEÑO DE PUENTES (CCP–2014)
2. RESISTENCIA A LA COMPRESIÓN DEL CONCRETO, f'c=28 MPa (4.000 psi).
3. RESISTENCIA DEL ACERO DE REFUERZO, MEDIDA EN EL PUNTO DE FLUENCIA: fy=420 MPa (60.000 psi).

ALCANTARILLAS DE 1.00 m x 1.00 m

ALTURA DEL LLENO h (m)	ESPESOR LOSAS t	ti	tj	REFUERZO①	REFUERZO②	REFUERZO③	REFUERZO④	REFUERZO⑤	CANTIDADES DE OBRA CONCRETO m3/ml	ACERO kg/ml
0.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	56 No.3@0.18	1.56	87
1.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	56 No.3@0.18	1.56	87
2.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	56 No.3@0.18	1.56	87
3.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	56 No.3@0.18	1.56	87
4.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	56 No.3@0.18	1.56	87
5.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	56 No.3@0.18	1.56	87
6.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	56 No.3@0.18	1.56	87
7.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	56 No.3@0.18	1.56	87
8.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	56 No.3@0.18	1.56	87

ALCANTARILLAS DE 2.00 m x 2.00 m

ALTURA DEL LLENO h (m)	ESPESOR LOSAS t	ti	tj	REFUERZO①	REFUERZO②	REFUERZO③	REFUERZO④	REFUERZO⑤	CANTIDADES DE OBRA CONCRETO m3/ml	ACERO kg/ml
0.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.12	No.3@0.12	No.3@0.15	No.3@0.18	104 No.3@0.18	2.76	158
1.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.11	No.3@0.11	No.3@0.13	No.3@0.18	104 No.3@0.18	2.76	167
2.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	104 No.3@0.18	2.76	145
3.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.18	104 No.3@0.18	2.76	145
4.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.15	No.3@0.18	104 No.3@0.18	2.76	152
5.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.13	No.3@0.18	104 No.3@0.18	2.76	158
6.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.15	No.3@0.15	No.4@0.20	No.3@0.18	104 No.3@0.18	2.76	172
7.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.13	No.3@0.13	No.4@0.18	No.3@0.18	104 No.3@0.18	2.76	187
8.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.12	No.3@0.12	No.4@0.16	No.3@0.18	104 No.3@0.18	2.76	187

ALCANTARILLAS DE 2.50 m x 2.50 m

ALTURA DEL LLENO h (m)	ESPESOR LOSAS t	ti	tj	REFUERZO①	REFUERZO②	REFUERZO③	REFUERZO④	REFUERZO⑤	CANTIDADES DE OBRA CONCRETO m3/ml	ACERO kg/ml
0.0	0.30	0.30	0.30	No.4@0.18	No.4@0.18	No.4@0.21	No.3@0.18	124 No.3@0.18	3.36	221
1.0	0.30	0.30	0.30	No.4@0.15	No.4@0.15	No.4@0.17	No.3@0.18	124 No.3@0.18	3.36	241
2.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.16	No.3@0.16	No.3@0.14	No.3@0.18	124 No.3@0.18	3.36	180
3.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.14	No.3@0.14	No.4@0.20	No.3@0.18	124 No.3@0.18	3.36	204
4.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.12	No.3@0.12	No.4@0.17	No.3@0.18	124 No.3@0.18	3.36	221
5.0	0.30	0.30	0.30	No.4@0.19	No.4@0.19	No.4@0.14	No.3@0.18	124 No.3@0.18	3.36	241
6.0	0.30	0.30	0.30	No.4@0.17	No.4@0.17	No.4@0.12	No.3@0.18	124 No.3@0.18	3.36	261
7.0	0.30	0.30	0.30	No.4@0.15	No.4@0.15	No.4@0.11	No.3@0.18	124 No.3@0.18	3.36	281
8.0	0.30	0.30	0.30	No.4@0.14	No.4@0.14	No.4@0.10	No.3@0.18	124 No.3@0.18	3.36	294

ALCANTARILLAS DE 3.00 m x 3.00 m

ALTURA DEL LLENO h (m)	ESPESOR LOSAS t	ti	tj	REFUERZO①	REFUERZO②	REFUERZO③	REFUERZO④	REFUERZO⑤	CANTIDADES DE OBRA CONCRETO m3/ml	ACERO kg/ml
0.0	0.30	0.30	0.30	No.4@0.15	No.4@0.15	No.4@0.17	No.3@0.18	148 No.3@0.18	3.96	280
1.0	0.30	0.30	0.30	No.4@0.12	No.4@0.12	No.4@0.14	No.3@0.18	148 No.3@0.18	3.96	303
2.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.12	No.3@0.12	No.4@0.17	No.3@0.18	148 No.3@0.18	3.96	257
3.0	0.30	0.30	0.30	No.3@0.10	No.3@0.10	No.4@0.13	No.3@0.18	148 No.3@0.18	3.96	296
4.0	0.30	0.30	0.30	No.4@0.15	No.4@0.15	No.4@0.11	No.3@0.18	148 No.3@0.18	3.96	326
5.0	0.35	0.35	0.35	No.4@0.16	No.4@0.16	No.4@0.12	No.3@0.15	180 No.3@0.15	4.69	331
6.0	0.35	0.35	0.35	No.4@0.14	No.4@0.14	No.5@0.16	No.3@0.15	180 No.3@0.15	4.69	371
7.0	0.35	0.35	0.35	No.4@0.13	No.4@0.13	No.5@0.14	No.3@0.15	180 No.3@0.15	4.69	404
8.0	0.35	0.35	0.35	No.4@0.12	No.4@0.12	No.5@0.13	No.3@0.15	180 No.3@0.15	4.69	429

DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA

INVIAS

OBRAS DE DRENAJE Y PROTECCIÓN PARA CARRETERAS

MARCO ALBERTO JARAMILLO CUZMÁN
INGENIERO CIVIL
DISEÑO ESTRUCTURAL

CONTIENE:
ALCANTARILLAS DE SECCIÓN CUADRADA (I)
BOX CULVERTS

REVISÓ: EMILIO GIL G.
SUPERVISÓ: JUAN F. FRANCO U.
DIBUJÓ: LUZ E. MONTOYA S.
FECHA: MAYO DE 2019

HOJA No.
15–D

VISITA DE OBRA

LUGAR:	PLACA HUELLA GUAPA DESDE LA VÍA PRINCIPAL NACIONAL HACIA GUAPA		
FECHA:	05 de mayo de 2026		
HORA INICIO:	**12:30 m**	**HORA TERMINACIÓN:**	**10:30 am**
Objeto:	Realizar visita de seguimiento y comprobación al reinicio de actividades en la ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y el de interventoría 214 de 2025		
Condición Climática	Excelente, día soleado.		
Motivo de la Visita	Seguimiento de los contratos de obra 226 de 2023 y interventoría 214 de 2025		
Visita No	4 desde el reinicio de ejecución el 21 de abril de 2026		

NOMBRES ASISTENTES:	**Rol/Cargo**
Mónica Salazar	Secretaria de Infraestructura Municipio de Chigorodó
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión en infraestructura municipio de Chigorodó.
Interventoría (ausente)	Director, residente
Contratista de obra (ausente)	Director, residente, trabajadores.

DESARROLLO DE LA VISITA

El día 05 de mayo de 2026 se realizó el desplazamiento desde la sede del municipio de Chigorodó (cabecera municipal) hasta el lugar de ejecución de la obra, ubicado en la vía Guapa.

Durante la visita se realizó el recorrido general total de la obra. Se observó que, en ninguno de los tramos, había personal ejecutando actividades, ni del contratista de obra ni de la interventoría. Asimismo, se verificaron nuevamente los tramos construidos, evidenciándose un estado de abandono.

Se constató que, en algunos tramos, las obras no se encuentran totalmente ejecutadas para garantizar su funcionabilidad y no cumplen los criterios de completitud, calidad y seguridad para ser recibidos.

Entre las actividades faltantes se identifican cunetas y bordillos, lo cual se evidencia en el registro fotográfico.

El estado general de la obra se considera muy regular.

Durante el recorrido se evidenció la presencia de acopios muy pequeños de material, estimados entre 4 y 5 m^3 por montón, con un total aproximado de cinco (5) montones. De igual manera, se observó equipo y herramienta en un área determinada, en condiciones de abandono y descuido.

De acuerdo con lo observado, se estiman los porcentajes de avance programado y ejecutado de la obra, manifestados por la interventoría en reuniones y comité, los cuales se presentan en la parte inferior del presente informe.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular _X_ Mal estado_____

Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): __88%_____

Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): ___60%_____

Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Se han ejecutado placa huellas, en concreto reforzado ciclópeo. Cunetas, vigas riostras y bordillos	Se hace necesaria la ejecución de estabilización de capa de rodadura, construcción de placa, huella. Completar en algunos tramos de la placa huella, las cunetas y los bordillos.

En términos generales, se requiere la terminación total del proyecto para dar cumplimiento al alcance del Convenio.	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Algunas placas huella presentan desgaste total o evidencian mala calidad del concreto. En otras, se aprecia el acero expuesto en las cunetas y, de igual manera, el acero de los bordillos queda a la intemperie.	

CONCLUSIONES
1. La visita de obra realizada el 05 de mayo de 2026 permitió verificar el estado y las condiciones de ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y del contrato de interventoría 214 de 2025, en el tramo correspondiente a la Placa Huella Guapa.
2. Durante el recorrido no se evidenció personal ejecutando actividades, ni por parte del contratista ni de la interventoría, observándose además sectores en condición de abandono; esta situación incide en el cumplimiento del cronograma y se refleja en la diferencia entre el avance físico programado (88%) y el avance físico ejecutado (60%), informado por interventoría.
3. Se identificaron actividades pendientes necesarias para garantizar la funcionabilidad y el alcance del convenio, principalmente la terminación de cunetas y bordillos en algunos tramos, así como estabilización de la capa de rodadura. Adicionalmente, se registraron hallazgos de calidad y durabilidad (desgaste total, concreto de mala calidad y acero expuesto en cunetas y bordillos), por lo que se requiere la terminación integral del proyecto y la corrección de los puntos observados conforme a las especificaciones técnicas.
Se solicita a interventoría estimar las sanciones y los incumplimientos en que esta incurriendo el contratista por el atraso en la obra, abandono y daños al patrimonio público.

Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización

Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO









5/05/2026 2:23:32 p. m. 7°33'32,73"N 76° 36'50,886"W Chigorodó Antioquia Altitud:53.4msnm Velocidad:0.0km/h	5/05/2026 2:23:56 p. m. 7°33'32,412"N 76°36'52,524"W Chigorodó Antioquia Altitud:59.1msnm Velocidad:7.4km/h
5/05/2026 2:21:05 p. m. 7°33'26,916"N 76°36'31,626"W Mutatá , Chigorodó Mutatá Antioquia Altitud:59.6msnm Velocidad:0.0km/h	5/05/2026 2:23:02 p. m. 7°33'32,016"N 76°36'49,044"W Chigorodó Antioquia Altitud:66.3msnm Velocidad:0.7km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	COMUNIDAD INDIGENA DE DOJURA		
FECHA:	8 de Mayo de 2026		
HORA INICIO:	**12:30 m**	**HORA TERMINACIÓN:**	**02:30 pm**
Objeto:	Realizar Seguimiento con visita de Inspección al estado del acueducto Dojura en la comunidad indígena de Dojura		
Condición Climática	Días soleados		
Motivo de la Visita	Verificación estado de la obra		
Visita No	No Aplica		

NOMBRES ASISTENTES:	Rol/Cargo
Mónica Salazar	Secretaria de Infraestructura Municipio de Chigorodó
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión en infraestructura municipio de Chigorodó.

DESARROLLO DE LA VISITA

Se realizó visita al lugar donde se ejecutó la obra con objetivo de verificar el Estado actual de la intervención realizada en la comunidad con el propósito de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Dicha obra fue ejecutada en el 2021 y entregada en el 2023. Se pudo constatar y evidenciar que la obra se encuentra realizada en su totalidad y que todos sus componentes fueron ejecutados, cabe mencionar que todo el acueducto funcionaba perfectamente y contaba con la administración y manejo de la comunidad, llevando el servicio a más de 30 vivienda (testimonio operador y líder comunal), sin embargo en el momento de la visita se observa que no se encuentra en funcionamiento y al consultar el por qué, a los operadores del sistema, expresan que es producto de la pieza eléctrica llamada VARIADOR DE VELOCIDAD, que se encuentra en mal estado y no permite que el sistema funcione coordinadamente como debe ser y que ellos no cuentan con recursos para conseguirlo y poner el sistema en funcionamiento.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular _X_ Mal estado_____
Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): _____
Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): ___100___
Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Construcción de tanque elevado de distribución, redes de distribución, contadores, planta de tratamiento de agua, tanque de almacenamiento semienterrado, pozo profundo de captación de agua, cuarto de máquinas (bombas), sistema eléctrico mixto (solar y red pública	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Sistema eléctrico variador de velocidad para bombas deficiente, falta de mantenimiento en el área de construcción de la planta y casetas.	

CONCLUSIONES
1) La visita de inspección realizada el 24 de marzo y 24 de abril de 2026 permitió constatar que el acueducto Dojura fue ejecutado en su totalidad (obra 2020, entrega 2022) y que sus componentes principales se encuentran construidos.
2) En condiciones normales, el sistema prestaba servicio a más de 30 viviendas y era administrado y operado por la comunidad; no obstante, al momento de la visita se evidenció que el acueducto no se encuentra en funcionamiento.
3) La comunidad atribuye la falla a un componente eléctrico averiado que impide la coordinación adecuada del sistema de bombeo; además, se identificó deficiencia en el sistema eléctrico alternado para bombas y falta de mantenimiento en el área de la planta y casetas.
4) Se requiere gestionar de manera prioritaria la reposición del elemento eléctrico y la ejecución de mantenimiento preventivo y correctivo del sistema (especialmente del componente eléctrico y del cuarto de máquinas), con el fin de restablecer la operación continua del acueducto y garantizar la prestación del servicio. Se estima que el costo total de la reparación y puesta en funcionamiento puede ascender a la suma de $15.000.000 incluido un mantenimiento de las áreas aledañas.

Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización



Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO









 24/03/2026 3:11:00 p. m. 7°42'34.698"N 76°36'39.546"W Altitud 53.2msnm Velocidad 1.7km/h	 24/03/2026 3:14:50 p. m. 7°42'35.405"N 76°36'39.162"W Altitud 73.3msnm Velocidad 0.1km/h
 24/04/2026, 3:19:54 p. m. N 7° 42' 34", W 76° 36' 40" Chigorodó Antioquia Colombia	 24/04/2026, 3:20:16 p. m. N 7° 42' 35", W 76° 36' 40" Chigorodó Antioquia Colombia

VISITA DE OBRA

LUGAR:	VÍA MALAGON		
FECHA:	7 de mayo de 2026		
HORA INICIO:	**08:30 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**10:30 am**
Objeto:	Realizar diagnóstico sobre construcción de alcantarilla para permitir flujo del rio en crecientes y que no cierre la vía, manteniéndola transitable		
Condición Climática	Día opaco y fresco		
Motivo de la Visita	Diagnostico		
Visita No	Única		

NOMBRES ASISTENTES:	**Rol/Cargo**
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión municipio de Chigorodó.
Mónica Salazar	Secretaria de Infraestructura y Valorización de Chigorodó
Rafael	Presidente de la Junta de Acción comunal de Malagón.

DESARROLLO DE LA VISITA

Desplazamiento y contexto inicial
Se realizó el desplazamiento desde la cabecera municipal de Chigorodó hasta el sitio previsto para la obra, ubicado en la vía Malagón. Al llegar al lugar, el presidente de la Junta expuso un resumen de la situación presentada en el sector.

Situación identificada
Durante las crecientes y en temporada de invierno, la vía queda sumergida, ya que el río la cubre y el agua circula sobre ella para continuar su recorrido aguas abajo. Además, el punto inspeccionado corresponde a la cota más baja del sector, por lo que es el último tramo en habilitarse nuevamente cuando descienden los niveles del agua.

Inspección técnica e interpretación
El equipo técnico escuchó la descripción de la problemática y posteriormente inspeccionó el lugar y las zonas aledañas a la vía. Como resultado, se identificó que la vía fue construida de forma similar a un Jarillón, atravesando la zona natural de inundación del río. En consecuencia, durante las crecientes y las lluvias intensas, el agua intenta recuperar su curso natural; sin embargo, al no encontrar un paso suficiente, su nivel aumenta hasta desbordarse y circular sobre la vía.

Alternativa de intervención
Se considera viable la construcción de una obra de drenaje transversal, específicamente una alcantarilla en tubería de 2 m de diámetro. Esta solución permitiría el funcionamiento como vaso comunicante dentro de la llanura de inundación, reduciendo la probabilidad de que el agua sobrepase rápidamente la vía y favoreciendo una circulación más continua.
También se debe considerar la posibilidad de subir aún mas el nivel de la rasante de la vía mediante la colocación de capas de material estructural.

Consideraciones adicionales
- La alternativa propuesta resuelve de manera puntual la condición observada en el sitio evaluado.
- En el tramo de vía, con una longitud aproximada de 150 m, se requiere la construcción de otras alcantarillas complementarias.
- Estas obras adicionales facilitarían la circulación del río y disminuirían la rápida obstrucción de la vía durante las crecientes.
- Se realizaría afectación a predios privados por inundaciones que igual ocurren en temporada de invierno y crecientes.
- Se requiere permiso escrito de los propietarios de los predios aledaños que se afectaran por la intervención y por los efectos que producirá la obra.
- A las alcantarillas que se construirán se le deben realizar muros de contención a la entrada y salida de la obra.
- Se debe realizar excavación para llegar al nivel del terreno en el cual se encuentra la llanura de inundación ya que la vía esta aproximadamente 1m por encima.
- Se adjunta esquemas para la construcción de los muros
- Se prestará la asistencia requerida por parte de la secretaria de Infraestructura y Valorización.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular __ Mal estado _X__

ACTIVIDADES NECESARIAS	
Excavación en el terreno, colocación de solado en concreto para el asiento de los tubos, Colocación de los tubos alineadamente.	Selle en concreto de uniones de tubos, atraques laterales a los tubos en concreto. Concreto de 210kg/cm2 para muros cabezales, encole y descole, aplicación de material de playa compactado.

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Paso condicionado ocasionalmente por crecientes. Mal estado general de la vía	Mejoramiento de la carretera en especial la subida de su nivel. Construcción de obras (alcantarillas).

CONCLUSIONES

- La visita técnica permitió confirmar que la vía Malagón presenta afectación recurrente durante las crecientes y temporadas de lluvia, debido a que el tramo inspeccionado se localiza en una zona natural de inundación y en la cota más baja del sector.
- Se evidenció que la conformación actual de la vía actúa como una barrera al flujo natural del río, generando represamiento, desbordamiento y pérdida temporal de transitabilidad.
- Como alternativa de intervención, se considera técnicamente viable la construcción de mínimo una alcantarilla transversal en tubería de 2 m de diámetro, con el fin de facilitar el paso del agua y reducir la sobrecarga hidráulica sobre la vía.
- La solución no debe limitarse a una intervención puntual, ya que en el tramo evaluado se requiere complementar la obra con otras alcantarillas, muros de contención de entrada y salida, excavaciones hasta el nivel de la llanura de inundación y mejoramiento de la rasante mediante material estructural.
- La ejecución de las obras deberá contemplar posibles afectaciones sobre predios privados aledaños, por lo que será necesario gestionar previamente la autorización escrita de los propietarios y adelantar la coordinación institucional correspondiente.
- En conclusión, el mejoramiento hidráulico y geométrico de este tramo vial es necesario para disminuir los cierres frecuentes, mejorar la conectividad del sector y mantener condiciones más adecuadas de tránsito en épocas de invierno.

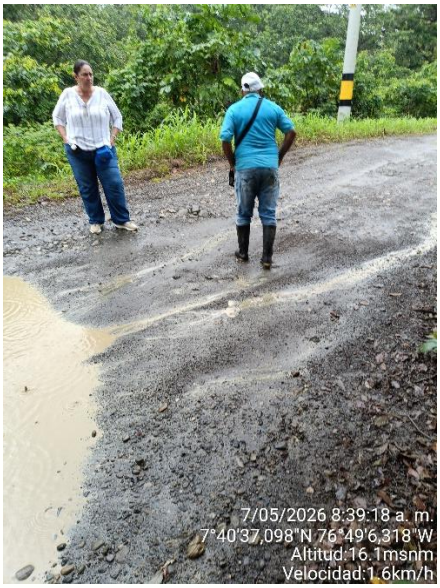
Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización

Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

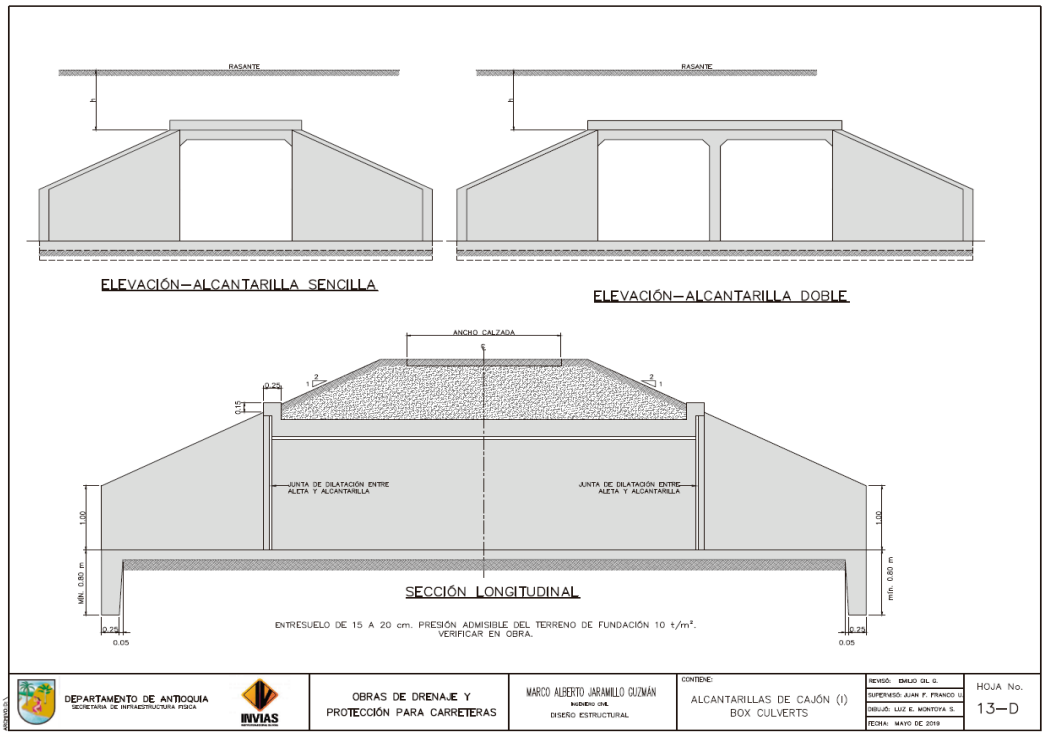
REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO



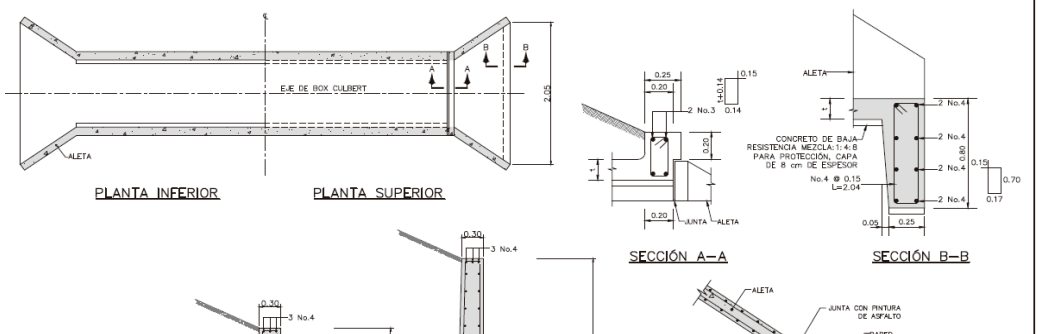


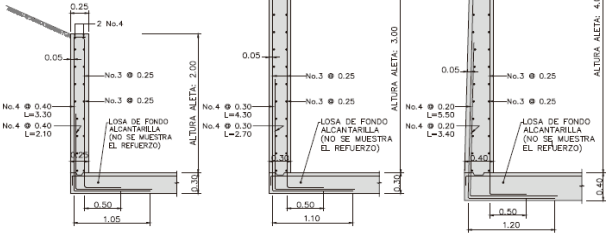






DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA FISICA / INVIAS	OBRAS DE DRENAJE Y PROTECCIÓN PARA CARRETERAS	MARCO ALBERTO JARAMILLO CUZMÁN, INGENIERO CIVIL, DISEÑO ESTRUCTURAL	CONTIENE: ALCANTARILLAS DE CAJÓN (I) BOX CULVERTS	REVISÓ: EMILIO GIL G. / SUPERVISÓ: JUAN F. FRANCO U. / DIBUJÓ: LUZ E. MONTOYA S. / FECHA: MAYO DE 2019	HOJA No. 13—D





MATERIALES

RESISTENCIA DEL CONCRETO f'c = 21 MPa (3000 psi.)

RESISTENCIA DEL ACERO fy = 420 MPa (60000 psi.)

CONSTANTES PARA EL CÁLCULO

CARGA DE RUEDA: 8.0 ton CAMIÓN CCP—2014

DENSIDAD DEL MATERIAL DE LLENO 1.8 ton/m³

COEFICIENTE DE EMPUJE ACTIVO DE RANKINE: Ka= 0.271

h: ALTURA DEL LLENO

DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA FISICA / INVIAS	OBRAS DE DRENAJE Y PROTECCIÓN PARA CARRETERAS	MARCO ALBERTO JARAMILLO CUZMÁN, INGENIERO CIVIL, DISEÑO ESTRUCTURAL	CONTIENE: ALCANTARILLAS DE CAJÓN (II) BOX CULVERTS	REVISÓ: EMILIO GIL G. / SUPERVISÓ: JUAN F. FRANCO U. / DIBUJÓ: LUZ E. MONTOYA S. / FECHA: MAYO DE 2019	HOJA No. 14—D

VISITA DE OBRA

LUGAR:	VÍA GUAPA LEON SECTOR GUAPACITO		
FECHA:	12 de mayo de 2026		
HORA INICIO:	**09:30 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**10:30 am**
Objeto:	Realizar diagnóstico sobre socavación presentada en la vía guapa león sector guapacito por el rio guapa.		
Condición Climática	Día soleado		
Motivo de la Visita	Diagnostico		
Visita No	Única		

NOMBRES ASISTENTES:	**Rol/Cargo**
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión municipio de Chigorodó.
Manuel Velasquez	Gestión del Riesgo (Secretaría de Planeación Municipal)

DESARROLLO DE LA VISITA

Durante la visita técnica realizada en el sector Guapacito de la vía Guapa León, se efectuó inspección visual del tramo afectado por la acción erosiva del río Guapa, evidenciándose socavación lateral activa en el pie del talud contiguo a la banca, con desprendimiento de material, pérdida progresiva del confinamiento y reducción del ancho útil de calzada, situación corroborada mediante el registro fotográfico.

Desde el punto de vista hidráulico se infiere que la corriente (especialmente durante crecientes y variaciones de nivel) concentra energía sobre la margen adyacente a la vía, generando esfuerzos de arrastre que remueven material fino y granular, descalzan el talud y dejan sectores en voladizo que favorecen fallas progresivas.

En términos de ingeniería civil y estabilidad, la pérdida de soporte lateral compromete la capacidad portante del borde vial e incrementa el riesgo de agrietamientos, asentamientos diferenciales y colapso parcial o total de la plataforma si no se interviene; por lo anterior, y como alternativas preliminares de mitigación y recuperación integral (sujetas a estudios y diseño), se recomienda:

- Medidas inmediatas de señalización, control/restricción de tránsito y monitoreo del retroceso de la banca.
- Protección provisional del punto crítico para disminuir el avance de la socavación.
- Levantamiento topográfico e inventario del daño, evaluación hidrológica/hidráulica para definir caudales y niveles de socavación, y análisis geotécnico de estabilidad.

• Obras definitivas combinadas que incluyan protección de orilla mediante enrocado o gaviones y, si es viable, espolones/deflectores para reorientar el flujo y alejar la corriente de la vía, junto con reconformación geométrica del talud, recuperación de banca con relleno estructural compactado, implementación de filtros, subdrenes y drenajes superficiales/subsuperficiales para controlar saturación, construcción de estructuras de contención donde la pérdida de soporte lo exija, y complementariamente soluciones de bioingeniería y control superficial de erosión (revegetalización, biomantos o geosintéticos) para proteger el talud que recupere, todo esto con el fin de restablecer la transitabilidad total y reducir el riesgo sobre los usuarios y la continuidad del corredor.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular __ Mal estado _X__

ACTIVIDADES NECESARIAS	
Protección de Talud, Obras complementarias	Señalización vial del riesgo, Reconformación de Calzada.

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Banca de la vía reducida, orilla del cauce del rio en erosión constante.	Se requiere estabilización de talud y recomposición de la banca de la vía

CONCLUSIONES
La inspección técnica evidencia socavación lateral activa del río Guapa sobre la margen contigua a la vía, con pérdida de banca y disminución de la estabilidad del talud y de la capacidad portante del borde de calzada. La condición observada corresponde a un punto crítico con riesgo de progresión del daño, por lo que se requiere intervención prioritaria mediante protección de orilla, estabilización del talud, recuperación estructural de la banca y manejo adecuado de drenajes, previo soporte de estudios topográficos, hidráulicos y geotécnicos.

Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización

Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO









 12/05/2026 9:51:35 a. m. 7°33'45,444"N 76°37'33,972"W Chigorodó Antioquia Altitud:53.4msnm Velocidad:2.4km/h	 12/05/2026 9:52:30 a. m. 7°33'45,324"N 76°37'34,134"W Altitud:50.9msnm Velocidad:0.0km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	PLACA HUELLA GUAPA DESDE LA VÍA PRINCIPAL NACIONAL HACIA GUAPA		
FECHA:	12 de mayo de 2026		
HORA INICIO:	**10:00 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**10:30 am**
Objeto:	Realizar visita de seguimiento y comprobación al reinicio de actividades en la ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y el de interventoría 214 de 2025		
Condición Climática	Día soleado.		
Motivo de la Visita	Seguimiento de los contratos de obra 226 de 2023 y interventoría 214 de 2025		
Visita No	5 desde el reinicio de ejecución el 21 de abril de 2026		

NOMBRES ASISTENTES:	**Rol/Cargo**
Mónica Salazar	Secretaria de Infraestructura Municipio de Chigorodó
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión en infraestructura municipio de Chigorodó.
Interventoría (ausente)	Director, residente
Contratista de obra (ausente)	Director, residente, trabajadores.

DESARROLLO DE LA VISITA
El día 12 de mayo de 2026 se realizó desplazamiento desde la cabecera municipal de Chigorodó hasta el sitio de ejecución de la obra, localizado en la vía Guapa, con el fin de efectuar visita de verificación y seguimiento al estado actual del proyecto. Durante el recorrido técnico efectuado sobre la totalidad de los tramos intervenidos, se evidenció que no se encontraba personal desarrollando actividades en campo, ni por parte del contratista de obra ni de la interventoría. Esta situación permitió constatar que, al momento de la visita, la obra presentaba condiciones que denotan falta de actividad operativa y una apariencia de abandono. De igual manera, al verificar los sectores ya construidos, se observó que en varios tramos las obras no se encuentran completamente ejecutadas, por lo que actualmente no garantizan plenamente su funcionalidad ni cumplen integralmente con los criterios mínimos de terminación, calidad y seguridad requeridos para su eventual recibo. Entre las actividades pendientes identificadas se encuentran la construcción y/o terminación de cunetas y bordillos en algunos sectores, situación que se soporta con el correspondiente registro fotográfico incorporado en el presente informe. Con fundamento en lo observado en sitio, el estado general de la obra se califica como regular, teniendo en cuenta tanto la falta de personal y de dinámica constructiva como las deficiencias visibles en la ejecución y terminación de varios tramos. Adicionalmente, durante la inspección se evidenció la existencia de acopios de material de reducido volumen, estimados entre 4 y 5 m³ por montón, para un total aproximado de cinco (5) montones. Asimismo, se observó equipo y herramienta dispuestos en una zona específica, igualmente en condiciones que reflejan desuso, abandono y falta de manejo adecuado. Con base en las verificaciones realizadas y en la información de avance reportada previamente por la interventoría en reuniones y comités, se presentan en la parte inferior del presente informe los porcentajes estimados de avance programado y de avance ejecutado de la obra.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular _X_ Mal estado_____
Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): __88%_____
Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): ___60%_____
Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Se ha observado placa huellas, en concreto reforzado ciclópeo. Cunetas, vigas riostras y bordillos	Se hace necesaria la ejecución de estabilización de capa de rodadura, construcción de placa, huella. Completar en algunos tramos de la placa huella, las cunetas y los bordillos.
En términos generales, se requiere la terminación total del proyecto para dar cumplimiento al alcance del Convenio.	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Algunas placas huella presentan desgaste total o evidencian mala calidad del concreto. En otras, se aprecia el acero expuesto en las cunetas y, de igual manera, el acero de los bordillos queda a la intemperie.	

CONCLUSIONES
1. La visita de obra realizada el 12 de mayo de 2026 permitió verificar el estado y las condiciones de ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y del contrato de interventoría 214 de 2025, en el tramo correspondiente a la Placa Huella Guapa.
2. Durante el recorrido no se evidenció personal ejecutando actividades, ni por parte del contratista ni de la interventoría, observándose además sectores en condición de abandono; esta situación incide en el cumplimiento del cronograma y se refleja en la diferencia entre el avance físico programado (88%) y el avance físico ejecutado (60%), informado por interventoría.
3. Se identificaron actividades pendientes necesarias para garantizar la funcionabilidad y el alcance del convenio, principalmente la terminación de cunetas y bordillos en algunos tramos, así como estabilización de la capa de rodadura. Adicionalmente, se registraron hallazgos de calidad y durabilidad (desgaste total, concreto de mala calidad y acero expuesto en cunetas y bordillos), por lo que se requiere la terminación integral del proyecto y la corrección de los puntos observados conforme a las especificaciones técnicas.
Se solicita nuevamente a la interventoría estimar las sanciones y realizar ajustadamente el informe de incumplimientos en que está incurriendo el contratista por el atraso en la obra, abandono y daños al patrimonio público.

Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización



Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO










12/05/2026 10:27:20 a. m.
7°33'32,634"N 76°36'52,428"W
Chigorodó
Antioquia
Altitud:52.4msnm
Velocidad:0.0km/h


12/05/2026 10:27:11 a. m.
7°33'32,178"N 76°36'52,332"W
Chigorodó
Antioquia
Altitud:50.6msnm
Velocidad:0.0km/h


12/05/2026 10:16:00 a. m.
7°33'17,736"N 76°35'27,264"W
Chigorodó
Antioquia
Altitud:85.1msnm
Velocidad:2.7km/h


12/05/2026 10:13:56 a. m.
7°33'16,956"N 76°35'25,74"W
Chigorodó
Antioquia
Altitud:85.9msnm
Velocidad:0.5km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	VEREDA GUAPA LEON		
FECHA:	12 de mayo de 2026		
HORA INICIO:	**08:30 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**09:30 am**
Objeto:	Realizar diagnóstico primario sobre estado del puente colgante sobre el rio guapa en la vereda guapa león.		
Condición Climática	Día soleado		
Motivo de la Visita	Diagnostico		
Visita No	Única		

NOMBRES ASISTENTES:	**Rol/Cargo**
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión municipio de Chigorodó.
Manuel Velasquez	Gestión del Riesgo (Secretaría de Planeación Municipal)
Enelse Uribe	Presidente de la Junta de Acción Comunal en Guapa León.

DESARROLLO DE LA VISITA

De acuerdo con la visita técnica realizada al puente colgante peatonal ubicado sobre el río Guapa, en la vereda Guapa León, y con fundamento en la inspección visual efectuada en sitio y en el registro fotográfico incorporado al presente informe, se establece un diagnóstico preliminar del estado físico de la estructura.

La evaluación permitió identificar un deterioro general asociado principalmente a la falta de mantenimiento preventivo y correctivo, situación que ha incidido en la pérdida progresiva de condiciones de servicio, estabilidad geométrica y seguridad para el tránsito peatonal.

Desde el punto de vista estructural y funcional, un puente colgante peatonal está conformado por varios componentes que trabajan de manera conjunta para garantizar su capacidad resistente y su operación segura.

Entre estos componentes se encuentran los cables principales o tensores, encargados de soportar y distribuir las cargas globales de la estructura; los tirantes o péndolas, que conectan el sistema de suspensión con la plataforma; las cerchas o elementos de rigidez, que contribuyen a la estabilidad longitudinal y transversal del puente; el tablero o superficie de rodadura, que permite el tránsito de los usuarios; los accesos, que aseguran la continuidad del paso en ambos extremos; los anclajes, que transmiten las cargas al terreno; y las barandas o elementos laterales de protección, indispensables para la seguridad de los peatones.

Con base en lo observado durante la visita, se evidenció que las cerchas que soportan la plataforma presentan deterioro visible, lo cual indica afectación en uno de los elementos principales de rigidización del puente. Esta condición incide negativamente en

la estabilidad del sistema estructural, especialmente frente a cargas de servicio y movimientos propios del uso. En consecuencia, se recomienda realizar una revisión más detallada de su estado que incluya verificar posibles deformaciones, pérdida de sección en partes del elemento producto del oxido y/o fallas, fallas en uniones o conexiones, y ejecutar las reparaciones o refuerzos que se requieren técnicamente.

En relación con el tablero, conformado en madera, se observó desgaste y deterioro atribuible a la exposición ambiental y a la ausencia de mantenimiento periódico. Dado que este componente constituye la superficie directa de circulación peatonal, su estado incide de manera inmediata en la seguridad y comodidad de los usuarios. Por ello, se recomienda efectuar una inspección individual de las piezas de madera, sustituir los elementos que presenten pérdida de capacidad o deterioro avanzado, realizar tratamiento protector contra humedad y agentes biológicos, y establecer un plan periódico de conservación, este tablero se encuentra conformado por 250 piezas de madera con dimensiones de 2” de espesos, 20 cm promedio de ancho y una longitud de aproximadamente 2.5m de largo, de acuerdo a lo observado preliminarmente se requieren unas 100 piezas, pero cabe recalcar que esta cantidad puede variar producto de la verificación al inicio de los trabajos.

Respecto al sistema principal de suspensión, los cables tensores presentan, de manera visual y preliminar, una condición aceptable, sin que hayan advertido fallas severas evidentes. No obstante, debido a la importancia estructural de este componente, se recomienda efectuar una revisión técnica más detallada y especializada que permita verificar el estado real del cableado, la presencia de corrosión, desgaste, pérdida de tensión, daño en conexiones o anomalías no perceptibles a simple vista. Esta verificación es indispensable para confirmar la capacidad funcional del sistema de suspensión, pero a primera vista este componente solo requiere el desplazamiento de la oxidación y posterior protección mediante pintura anticorrosiva y de cobertura.

En cuanto a los tirantes o elementos colgantes secundarios, se evidenció la presencia de algunos componentes sueltos y con desprendimiento, lo que representa una alteración en la transferencia adecuada de cargas entre la plataforma y los cables principales. Esta situación puede generar pérdida de uniformidad en el comportamiento estructural del puente y favorecer deformaciones localizadas. Por lo anterior, se recomienda realizar los ajustes pertinente de los tirantes que presenten aflojamiento, así como la reposición de aquellos que se encuentren desprendidos, deformados o sin condiciones adecuadas de trabajo, En el puente todos estos elementos requieren tratamiento de limpieza y protección contra la corrosión, el tratamiento sugerido es remoción del oxido y posterior protección mediante pintura anticorrosiva y luego pintura de cobertura.

Durante la visita también se identificó un desnivel en uno de los accesos al puente, originado por un tirante suelto, condición que está generando una deformación apreciable en la geometría de la estructura.
Este hallazgo reviste especial importancia, ya que afecta la estabilidad del paso peatonal, modifica la distribución normal de cargas y reduce las condiciones de seguridad en el ingreso y salida del puente.
En este componente se recomienda intervenir de manera prioritaria mediante la nivelación del acceso, el restablecimiento del elemento de soporte comprometido y la

corrección de la deformación observada, previa verificación técnica especializada de su causa y alcance.

Durante la inspección visual no se identificaron fallas evidentes en los anclajes.

Las barandas de protección presentan un nivel de deterioro considerable este elemento deben ser igualmente objeto de revisión detallada y reparación urgente, dado que forman parte esencial del comportamiento integral y de la seguridad del puente. En particular, se recomienda verificar el estado de fijación de los anclajes, la estabilidad de sus puntos de apoyo y la condición general ya que las deficiencias generan un riesgo alto para los peatones que circulan por el puente.

En términos generales, el puente colgante presenta un estado físico muy regular y se recomienda un reemplazo y reforzamiento de algunas piezas críticas y elementos de fijación, así como el mantenimiento general del mismo mediante limpieza, remoción de oxido, aplicación de pintura anticorrosiva y aplicación de pintura de cobertura.

Se deja la anotación que esta es una evaluación preliminar ya que como profesional de la ingeniería conozco el tipo de obra, sistema y su funcionamiento, pero para efectos de una intervención definitiva se requiere una evaluación detallada por parte de un especialista en estructuras y/o especialista en puentes quien podría determinar en definitiva el estado actual del puente y las actividades requeridas para su repotenciación y mayor durabilidad.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular _X_ Mal estado ___

ACTIVIDADES NECESARIAS	
Realizar mantenimiento correctivo de las cerchas y del tablero en madera, incluyendo revisión de uniones, sustitución de elementos deteriorados y aplicación de tratamientos de protección cuando corresponda. Ajustar y reponer los tirantes o elementos colgantes que se encuentran sueltos o desprendidos, con el fin de restablecer la adecuada transferencia de cargas dentro del sistema estructural.	Nivelar el acceso afectado y corregir la deformación observada en la estructura, previa verificación técnica de la causa asociada al tirante suelto y al comportamiento geométrico del puente. Ejecutar una inspección técnica detallada de cables principales, anclajes, barandas y demás conexiones, para definir el alcance de las intervenciones prioritarias y garantizar condiciones seguras de uso.

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Se identificó deterioro visible en las cerchas de soporte y en la madera que conforma el tablero del puente, condición asociada a la ausencia de mantenimiento	Se evidenciaron tirantes o elementos colgantes secundarios sueltos y con desprendimiento, lo cual afecta la adecuada transferencia de cargas y

periódico y a la exposición continua a agentes ambientales. Los cables principales presentan una condición visual aparentemente aceptable; sin embargo, por su importancia dentro del sistema de suspensión, se requiere verificación técnica detallada de tensión, conexiones y estado superficial.	genera alteraciones en el comportamiento estructural del puente. Asimismo, se observó un desnivel en uno de los accesos, asociado a un tirante suelto, situación que produce deformación en la geometría del puente y demanda intervención correctiva prioritaria.

CONCLUSIONES

- Con fundamento en la inspección visual realizada y en el registro fotográfico del informe, se concluye que el puente colgante presenta un estado físico general regular, con afectaciones visibles en componentes estructurales y funcionales que inciden en su estabilidad, transitabilidad y seguridad de uso.
- Las principales deficiencias se concentran en las cerchas de soporte, el tablero de madera, los tirantes o elementos colgantes secundarios y uno de los accesos al puente, donde se observa un desnivel que está generando deformación en la geometría de la estructura.
- Aunque los cables principales no evidencian a simple vista daños severos, su condición debe ser confirmada mediante revisión técnica detallada, al igual que los anclajes, conexiones y elementos laterales de protección, con el fin de establecer el alcance real de las intervenciones requeridas.
- En consecuencia, se recomienda adelantar intervención correctiva prioritaria y programar mantenimiento integral del puente, orientado a restablecer condiciones adecuadas de funcionamiento, capacidad de servicio y seguridad para la comunidad usuaria.

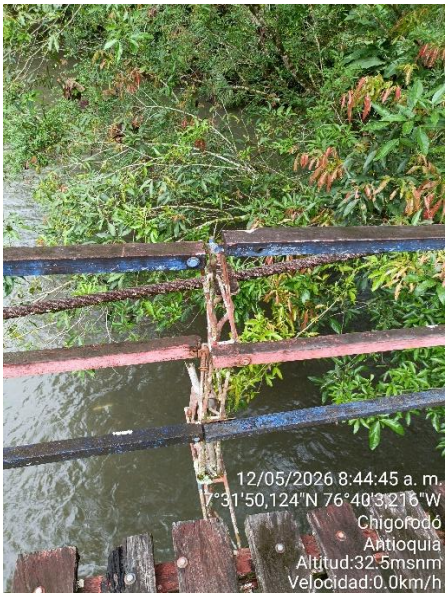
Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización

Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO









12/05/2026 8:46:13 a. m. 7°31'49,554"N 76°40'2,694"W Chigorodó Antioquia Altitud:37.2msnm Velocidad:0.0km/h	12/05/2026 8:57:57 a. m. 7°31'49,506"N 76°40'2,52"W Chigorodó Antioquia Altitud:37.8msnm Velocidad:0.0km/h
12/05/2026 9:04:32 a. m. 7°31'50,67"N 76°40'3,612"W Chigorodó Antioquia Altitud:37.3msnm Velocidad:0.0km/h	12/05/2026 8:58:47 a. m. 7°31'49,602"N 76°40'2,682"W Chigorodó Antioquia Altitud:36.2msnm Velocidad:0.0km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	VEREDA RIPEA		
FECHA:	12 de mayo de 2026		
HORA INICIO:	**10:30 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**11:30 am**
Objeto:	Realizar diagnóstico primario sobre estado del puente vial en la vereda Ripea, particularmente de su cimentación		
Condición Climática	Día soleado		
Motivo de la Visita	Diagnostico		
Visita No	Única		

NOMBRES ASISTENTES:	**Rol/Cargo**
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión municipio de Chigorodó.
Manuel Velasquez	Gestión del Riesgo (Secretaría de Planeación Municipal)
Edgar Sanchez	Junta de Acción Comunal de Ripea.

DESARROLLO DE LA VISITA
Durante la visita técnica al puente vehicular en concreto de la vereda Ripea se evidenció una condición crítica de socavación en la zona del estribo inspeccionado, con exposición casi total de la cimentación profunda. Visualmente se identifican pilas o elementos de fundación en concreto, aparentemente confinados en camisas o tubos de concreto de 36 pulgadas, las cuales quedaron descubiertas por la pérdida del material del lecho y de la margen alrededor de la cimentación. Estas pilas se encuentran unidas por una plataforma o losa de concreto reforzado que soporta el estribo y la viga de carga del puente, por lo que la socavación observada no solo afecta el terreno circundante, sino también el comportamiento estructural del sistema de apoyo. La erosión ha generado pérdida de confinamiento lateral y reducción del soporte del suelo en torno a la cimentación, situación que puede incrementar la longitud libre de las pilas, aumentar los esfuerzos de flexión y disminuir la estabilidad del estribo frente a nuevas crecientes. Adicionalmente, el cauce continúa atacando la margen y amenaza con descalzar el acceso, pudiendo dejar el puente aislado. En consecuencia, el puente presenta una afectación severa de la subestructura y requiere intervención prioritaria para proteger la cimentación mediante enrocado de gran tamaño con filtro o geotextil, protección de pie en la zona socavada, estabilización de la margen, y evaluación inmediata de un recalce o reforzamiento de la cimentación si se confirma pérdida de capacidad o empotramiento insuficiente.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular __ Mal estado _X__

ACTIVIDADES NECESARIAS

Intervenciones inmediatas • Restringir cargas pesadas y establecer control de tránsito preventivo mientras se realiza la valoración detallada de estabilidad. • Señalizar el sitio como punto crítico y realizar vigilancia especial en eventos de lluvia o crecientes del río. • Ejecutar protección de emergencia en la margen afectada mediante enrocado pesado correctamente trabado, con filtro granular o geotextil, para reducir la erosión y evitar mayor descalce del apoyo y del terraplén de acceso. • Rellenar y reconformar, solo donde sea técnicamente viable, las zonas erosionadas con material seleccionado protegido superficialmente, evitando depositar material suelto sin confinamiento dentro del cauce activo.	**Medidas de corto plazo y solución definitiva** • Construir obras de protección hidráulica y marginal tales como enrocado de pie, colchones reno o gaviones, según resultado del diseño hidráulico y geotécnico, para estabilizar el talud y proteger la cimentación expuesta. • Evaluar la necesidad de encauzamiento local, espolones, deflectores o estructuras de guía de flujo para alejar el hilo principal del río del estribo comprometido y disminuir velocidades de ataque sobre la margen. • Diseñar y ejecutar reforzamiento de la subestructura si la capacidad residual resulta insuficiente, incluyendo recalce, ampliación de cimentación, encamisado estructural o incorporación de nuevos elementos de fundación. • Implementar monitoreo periódico de socavación, fisuración, asentamientos y desplazamientos del estribo, especialmente antes y después de temporadas de lluvia.

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS

Hallazgos técnicos • Socavación severa en el entorno del estribo inspeccionado, con exposición de pilas de cimentación y de la plataforma de amarre en concreto. • Pérdida de material de soporte alrededor de la cimentación, lo que compromete el confinamiento lateral y aumenta la vulnerabilidad estructural ante nuevas crecientes. • Amenaza de erosión progresiva sobre la ribera y el acceso al puente, con riesgo de aislamiento funcional de la estructura.	**Requerimientos** • Levantamiento topográfico y batimétrico del cauce en el entorno del puente. • Estudio hidrológico e hidráulico para determinar caudales de diseño, niveles de agua, velocidades, socavación general, por contracción y local en pilas y estribos. • Investigación geotécnica con sondeos, clasificación de suelos, nivel freático, parámetros de resistencia y evaluación de capacidad portante y profundidad efectiva de cimentación.

• Condición compatible con daño de subestructura de atención prioritaria por causa hidráulica y geotécnica.	• Inspección estructural detallada de pilas, losa de amarre, estribo y apoyos para verificar fisuras, desprendimientos, verticalidad, recubrimiento y corrosión del refuerzo. • Diseño integral de protección y estabilización basado en criterios de ingeniería hidráulica, estructural y geotécnica.

CONCLUSIONES

Se concluye que el puente presenta una condición crítica por socavación severa en el estribo inspeccionado, con exposición de la cimentación profunda y de la losa de amarre que integra el sistema de apoyo. Esta condición evidencia pérdida de material de soporte y de confinamiento lateral alrededor de las pilas, lo que compromete la estabilidad de la subestructura y aumenta el riesgo de progresión del daño durante nuevas crecientes.
Como medida prioritaria se recomienda ejecutar protección inmediata de la cimentación con enrocado pesado debidamente trabado, apoyado sobre filtro granular o geotextil, conformar protección de pie para evitar mayor socavación, estabilizar la margen atacada por el cauce y revisar técnicamente la necesidad de recalce, encamisado estructural o incorporación de nuevos elementos de cimentación. De manera complementaria, debe realizarse evaluación hidráulica, geotécnica y estructural para definir la solución definitiva y garantizar la estabilidad del puente y de sus accesos.

Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización

Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>
</td>
<td>
</td>
</tr>
</table>

 12/05/2026 11:30:21 a. m. 7°40'33,846"N 76°38'28,572"W Unnamed Road Chigorodó Antioquia Altitud:46.1msnm Velocidad:1.9km/h	 12/05/2026 11:31:48 a. m. 7°40'33,594"N 76°38'28,218"W # 80-28 Carrera 90 Chigorodo Chigorodó Antioquia Altitud:58.7msnm Velocidad:0.6km/h
 12/05/2026 11:42:28 a. m. 7°40'32,262"N 76°38'28,458"W # 80-28 Carrera 90 Chigorodo Chigorodó Antioquia Altitud:62.4msnm Velocidad:0.0km/h	 12/05/2026 11:27:24 a. m. 7°40'33,552"N 76°38'28,5"W Unnamed Road Chigorodó Antioquia Altitud:42.3msnm Velocidad:0.5km/h

VISITA DE OBRA

LUGAR:	PLACA HUELLA GUAPA DESDE LA VÍA PRINCIPAL NACIONAL HACIA GUAPA		
FECHA:	12 de mayo de 2026		
HORA INICIO:	**10:00 am**	**HORA TERMINACIÓN:**	**10:30 am**
Objeto:	Realizar visita de seguimiento y comprobación al reinicio de actividades en la ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y el de interventoría 214 de 2025		
Condición Climática	Día soleado.		
Motivo de la Visita	Seguimiento de los contratos de obra 226 de 2023 y interventoría 214 de 2025		
Visita No	5 desde el reinicio de ejecución el 21 de abril de 2026		

NOMBRES ASISTENTES:	**Rol/Cargo**
Mónica Salazar	Secretaria de Infraestructura Municipio de Chigorodó
franci stivinth gonzalez moreno	Apoyo a Supervisión en infraestructura municipio de Chigorodó.
Interventoría (ausente)	Director, residente
Contratista de obra (ausente)	Director, residente, trabajadores.

DESARROLLO DE LA VISITA

El día 12 de mayo de 2026 se realizó desplazamiento desde la cabecera municipal de Chigorodó hasta el sitio de ejecución de la obra, localizado en la vía Guapa, con el fin de efectuar visita de verificación y seguimiento al estado actual del proyecto.

Durante el recorrido técnico efectuado sobre la totalidad de los tramos intervenidos, se evidenció que no se encontraba personal desarrollando actividades en campo, ni por parte del contratista de obra ni de la interventoría. Esta situación permitió constatar que, al momento de la visita, la obra presentaba condiciones que denotan falta de actividad operativa y una apariencia de abandono.

De igual manera, al verificar los sectores ya construidos, se observó que en varios tramos las obras no se encuentran completamente ejecutadas, por lo que actualmente no garantizan plenamente su funcionalidad ni cumplen integralmente con los criterios mínimos de terminación, calidad y seguridad requeridos para su eventual recibo.

Entre las actividades pendientes identificadas se encuentran la construcción y/o terminación de cunetas y bordillos en algunos sectores, situación que se soporta con el correspondiente registro fotográfico incorporado en el presente informe.

Con fundamento en lo observado en sitio, el estado general de la obra se califica como regular, teniendo en cuenta tanto la falta de personal y de dinámica constructiva como las deficiencias visibles en la ejecución y terminación de varios tramos.

Adicionalmente, durante la inspección se evidenció la existencia de acopios de material de reducido volumen, estimados entre 4 y 5 m^3 por montón, para un total aproximado de cinco (5) montones. Asimismo, se observó equipo y herramienta dispuestos en una zona específica, igualmente en condiciones que reflejan desuso, abandono y falta de manejo adecuado.

Con base en las verificaciones realizadas y en la información de avance reportada previamente por la interventoría en reuniones y comités, se presentan en la parte inferior del presente informe los porcentajes estimados de avance programado y de avance ejecutado de la obra.

Estado Físico General de la obra: Bueno_____ Regular _X_ Mal estado_____
Porcentaje de Avance Físico Programado de la Obra (%): __88%_____
Porcentaje de Avance Físico Ejecutado de la Obra (%): ___60%_____
Avance Financiero de la Obra (%)_____

ACTIVIDADES VERIFICADAS EJECUTADAS Y/O NECESARIAS	
Se ha observado placa huellas, en concreto reforzado ciclópeo. Cunetas, vigas riostras y bordillos	Se hace necesaria la ejecución de estabilización de capa de rodadura, construcción de placa, huella. Completar en algunos tramos de la placa huella, las cunetas y los bordillos.
En términos generales, se requiere la terminación total del proyecto para dar cumplimiento al alcance del Convenio.	

HALLAZGOS Y REQUERIMIENTOS	
Algunas placas huella presentan desgaste total o evidencian mala calidad del concreto. En otras, se aprecia el acero expuesto en las cunetas y, de igual manera, el acero de los bordillos queda a la intemperie.	

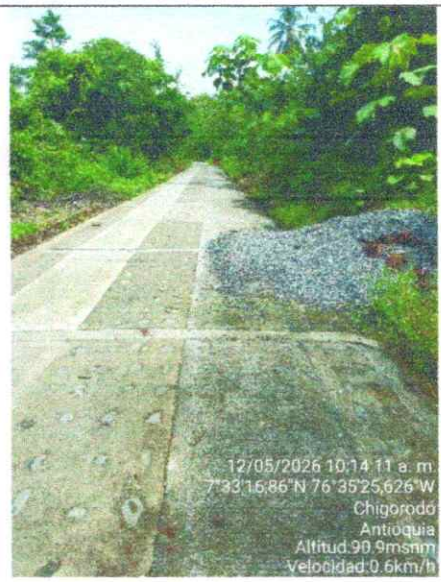
CONCLUSIONES
1. La visita de obra realizada el 12 de mayo de 2026 permitió verificar el estado y las condiciones de ejecución del contrato de obra 226 de 2023 y del contrato de interventoría 214 de 2025, en el tramo correspondiente a la Placa Huella Guapa.
2. Durante el recorrido no se evidenció personal ejecutando actividades, ni por parte del contratista ni de la interventoría, observándose además sectores en condición de abandono; esta situación incide en el cumplimiento del cronograma y se refleja en la diferencia entre el avance físico programado (88%) y el avance físico ejecutado (60%), informado por interventoría.
3. Se identificaron actividades pendientes necesarias para garantizar la funcionabilidad y el alcance del convenio, principalmente la terminación de cunetas y bordillos en algunos tramos, así como estabilización de la capa de rodadura. Adicionalmente, se registraron hallazgos de calidad y durabilidad (desgaste total, concreto de mala calidad y acero expuesto en cunetas y bordillos), por lo que se requiere la terminación integral del proyecto y la corrección de los puntos observados conforme a las especificaciones técnicas.
Se solicita nuevamente a la interventoría estimar las sanciones y realizar ajustadamente el informe de incumplimientos en que está incurriendo el contratista por el atraso en la obra, abandono y daños al patrimonio público.

Mónica Alexandra Salazar
Secretaria de Infraestructura y Valorización

Elaboro: Ing. Franci Stivinth González
Apoyo a la Supervisión

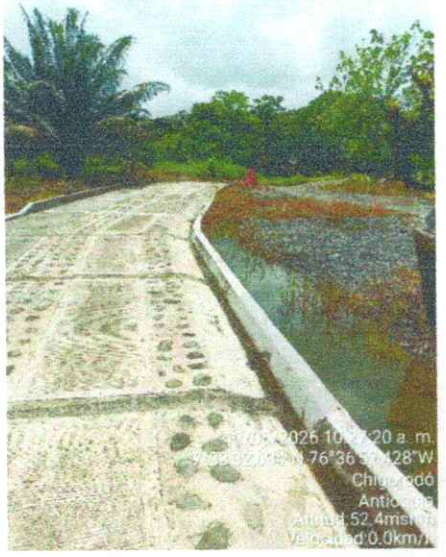
REGISTRO FOTOGRAFICO GEORREFERENCIADO





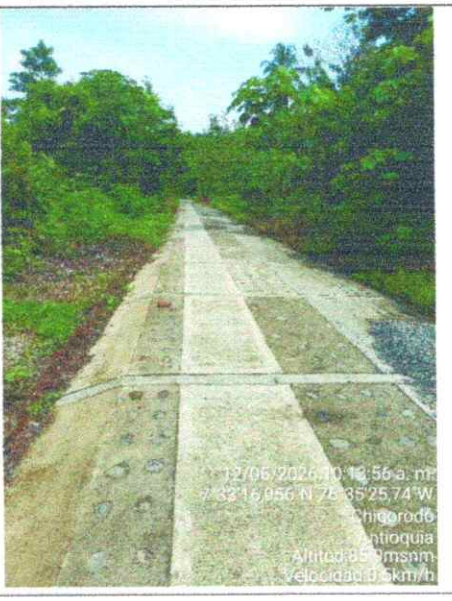





Chigorodó
Antioquia
Velocidad:0.0km/h


12/05/2026 10:27:11 a. m.
7°33'32"178 N 76°36'52,332"W
Chigorodó
Antioquia
Altitud:50.6msnm
Velocidad:0.0km/h


Chigorodó
Antioquia
Altitud:85.1msnm
Velocidad:2.7km/h


Chigorodó
Antioquia