

**PROGRAMACIÓN**

**Salida Juan de Castellanos**

**7:30 a.m.**

**Presentación proyecto por parte del Invias**

**9:00 a.m. - 9:30 a.m.**

**1ra Parada:** Sector de talud inestable PR008+550 Vía Duitama – Charalá PR 0+0500 (Punto de encuentro) Charla de geotecnia

**9:30 a.m. - 10:00 a.m.**

**2ra Parada:** Recorrido entre el PR009+800 y el PR010+300, estructura de pavimento nueva y taludes inestables

**10:00 a.m. - 11:00 a.m.**

**FICHA TÉCNICA**

**Corredor Duitama– Charalá–San Gil Contrato de Obra INVÍAS No. 987 de 2021**

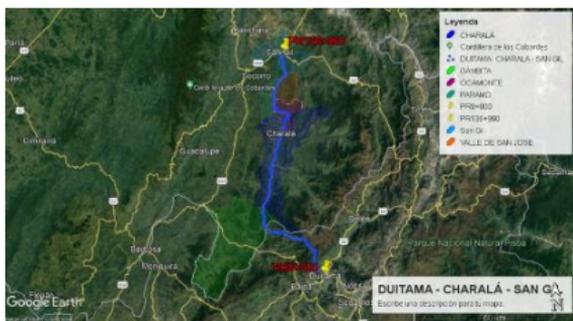


Ilustración 1 Localización del Proyecto

**Sector 1. Duitama – Charalá** Se presentan zonas críticas en el tramo entre el PR000+000 y el PR007+900 con desprendimientos puntuales de material y fallos en media luna, el asfalto existente presenta fisuras, grietas, piel de cocodrilo, ahuellamientos y baches; requiere sellado y parcheo. La señalización vertical y horizontal es deficiente.

Del PR007+900 al PR12+890 se encuentra en afirmado, requiriendo de mantenimiento rutinario y periódico y de los estudios y diseños para el mejoramiento.

Del PR012+890 al PR021+300 el asfalto presenta afectaciones por segregaciones, fisuras de juntas y punzonamientos; sin embargo, es un pavimento en buen estado.

Del PR021+300 al PR084+350 el estado de la vía es deficiente, el afirmado en algunos sectores es muy escaso, presenta baches constantes y la presencia de agua en taludes y la calzada es notoria, se encuentra con muy pocas obras transversales.

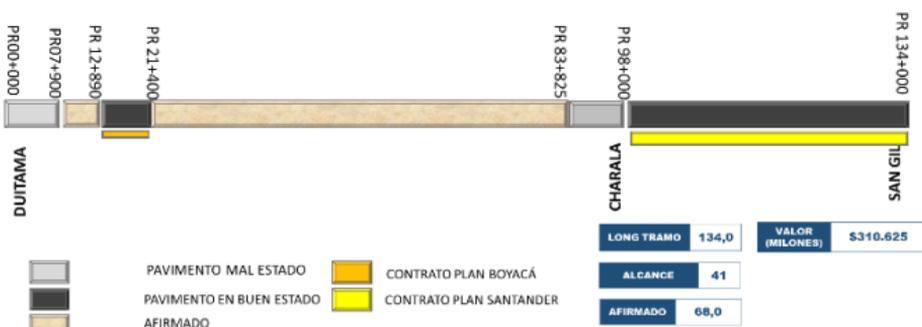
Entre el PR084+350 al PR097+000, se trata del tramo entre el puente sobre el río Pienta, cruce de Encino y el acceso al municipio de Charalá. Las condiciones del tramo vial son deficientes, con deformaciones, agrietamientos, baches de la carpeta asfáltica y/o falta de la misma en algunos sectores puntuales. Presenta pérdida parcial de banca y asentamientos diferenciales, en algunos sitios puntuales.

El pavimento requiere mantenimiento y/o rehabilitación, así como la atención de sitios críticos, por pérdida parcial y/o asentamientos en la banca.

**Sector 2. Charalá – San Gil:** Saliendo de San Gil hacia Charalá, se presenta pavimento asfáltico, conformado en una calzada de 7,30 m de ancho, sobre la cual puede verse redes de servicios públicos, andenes y obras de control de drenaje superficial como sumideros; siendo el paso nacional por San Gil. El tramo, presenta irregularidades de sección, con andenes que aparecen y desaparecen indistintamente a la izquierda o a la derecha, al igual que la cuneta de concreto, la cual, se observa en algunas zonas colmatada de materiales. Este tramo vial, termina aproximadamente en el K3+000, en el odómetro del vehículo.

El tramo presenta continuas pérdidas de la banca y zonas con fuertes deformaciones de la misma. Se observan evidencias de afectaciones geotécnicas, abundantes muros en gaviones y fisuras en la calzada.

En el K35+800 se encuentra la entrada a Charalá y el puente sobre el río Pienta. En el K36+000 inicia la zona urbana de Charalá, con losas de concreto en el paso urbano nacional



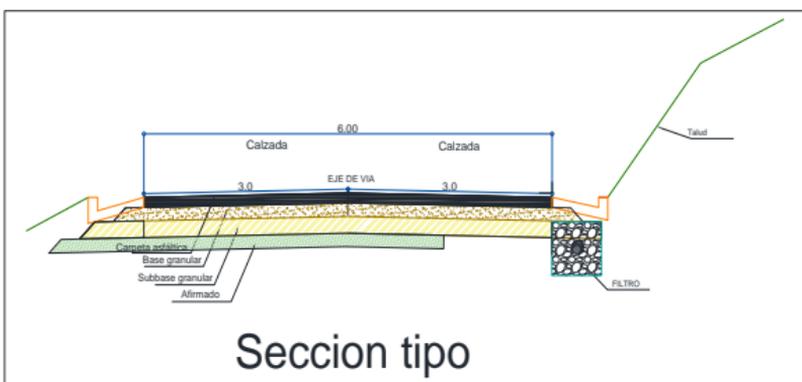
**Inversión inicial**  
**\$ 310.625 Millones**

**Plazo inicial**  
**114 meses**

**Ventajas y Beneficios**

- Fortalecer la conexión hacia los sitios turísticos más importantes del departamento, lo que se deriva en un mejoramiento de la economía local.
- Se crean fuentes de empleo en las zonas de área de Influencia directa del proyecto.
- Dinamización de la economía general en los municipios de Duitama, Charalá, San Gil, Gambita, Paipa y Paramo en la hotelería, gastronomía, industria artesanal.
- Disminución de accidentes de tránsito obteniendo condiciones de seguridad y transitabilidad, además de la reducción de costos de la operación vehicular.

**SECCIÓN TÍPICA DE VÍA PR007+900 A PR012+890**



**VIA ARMENIA – MONTENEGRO SECTOR – MERCAR PR 0+0500**



**Metas a corto plazo**

**Construcción 5 km**

(Pr 007+0910 – Pr 012+0890 de la vía Duitama–Charalá a 31 de diciembre de 2022

**Intervención 1 sitio crítico**

Sitio Crítico ubicado en el PR008+850 a 31 de diciembre de 2022

**SECTOR DE INESTABILIDAD DE PR008+550 A PR008+600**



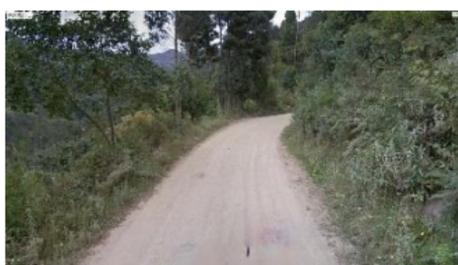
Antes PR008+500



Durante PR008+500



Después PR008+500



Antes PR008+585



Durante PR008+585



Después PR008+550 - PR8+600