

**Estado de la vía Yopal - Guayaque, entre los PR 000+0000 al PR 009+000 -
Ruta Nacional 6513.**

PR 000+0000 AL PR 001+0000



Al ser una zona sometida a cargas pesadas todo el tiempo, pudimos observar la presencia de fisuras tipo piel de cocodrilo (PC) a lo largo de todo el tramo, posiblemente por la rigidización de la mezcla asfáltica a consecuencia de la oxidación del asfalto y/o envejecimiento del mismo y así mismo, podemos decir que la severidad de dichos daños es alta.

Dentro de este mismo tramo podemos observar la presencia de zonas donde el pavimento original fue removido y/o reemplazado (Parche - PCH) por un material similar o diferente; Así como también pudimos observar el desgaste superficial (DSU) de la superficie del pavimento que es simplemente el deterioro del mismo por acción del tránsito.

PR 001+0000 AL PR 002+0000



Al ser una zona sometida a cargas pesadas todo el tiempo, pudimos observar la presencia de fisuras tipo piel de cocodrilo (PC) a lo largo de todo el tramo, posiblemente por la rigidización de la mezcla asfáltica a consecuencia de la oxidación del asfalto y/o envejecimiento del mismo y así mismo, podemos decir que la severidad de dichos daños es alta.

Dentro de este mismo tramo podemos observar la presencia de zonas donde el pavimento original fue removido y/o reemplazado (Parche - PCH) por un material similar o diferente; Así como también pudimos observar el desgaste superficial (DSU) de la superficie del pavimento que es simplemente el deterioro del mismo por acción del tránsito.



En algunas partes de este tramo pudimos observar la presencia de fisuras longitudinales (FL), que como se sabe son discontinuidades en la carpeta asfáltica en la misma dirección del tránsito.



En el PR 001+0156, se puede observar una gran deformación y/o depresión localizada en el pavimento con respecto al nivel de la rasante (Hundimiento - HUN).



En el PR 001+0606, sobre el costado izquierdo (sentido Yopal – Paz de Aripuro) se presenta talud inestable en la parte superior, con caída de rocas y material sobre la vía.



La pata inferior del talud localizado en el PR 001+0700, sobre el margen derecho de la vía (Sentido Yopal – Paz de Ariporo), no cuenta con obras de protección, por lo que las crecientes súbitas del río Cravo Sur, ha ocasionado la erosión del mismo, el cual esta construido sobre una obra de tierra armada. Actualmente se tiene la directriz de que este punto va a ser atendido a través del contrato 0990 de 2022 del Consorcio TVG.



Los estribos de entrada y salida del Pontón localizado en el PR 001+0909, se encuentran completamente fisurados, actualmente cuenta con una estructura metálica de reforzamiento. Adicionalmente, las obras de protección de los gaviones recubiertos en concreto que sirven como contención al talud del costado derecho aguas abajo a la salida del puente, están presentando socavación por acción del agua que baja por este afluente.

PR 002+0000 AL PR 003+0000



Al ser una zona sometida a cargas pesadas todo el tiempo, pudimos observar la presencia de fisuras tipo piel de cocodrilo (PC) a lo largo de todo el tramo, posiblemente por la rigidización de la mezcla asfáltica a consecuencia de la oxidación del asfalto y/o envejecimiento del mismo y así mismo, podemos decir que la severidad de dichos daños es alta.

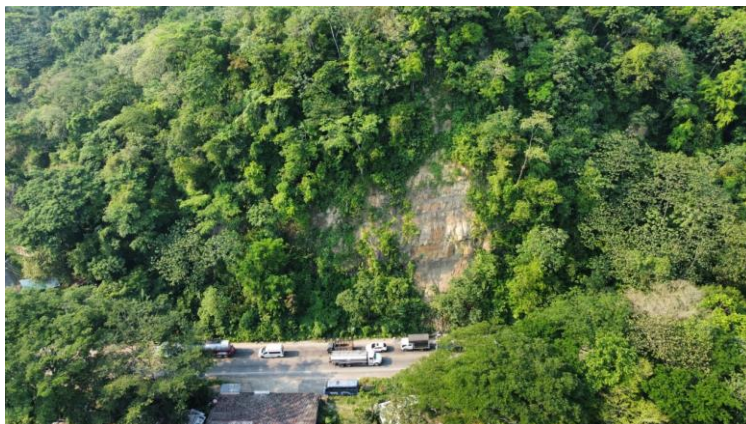
Dentro de este mismo tramo podemos observar la presencia de zonas donde el pavimento original fue removido y/o reemplazado (Parche - PCH) por un material similar o diferente; Así como también pudimos observar el desgaste superficial (DSU) de la superficie del pavimento que es simplemente el deterioro del mismo por acción del tránsito.



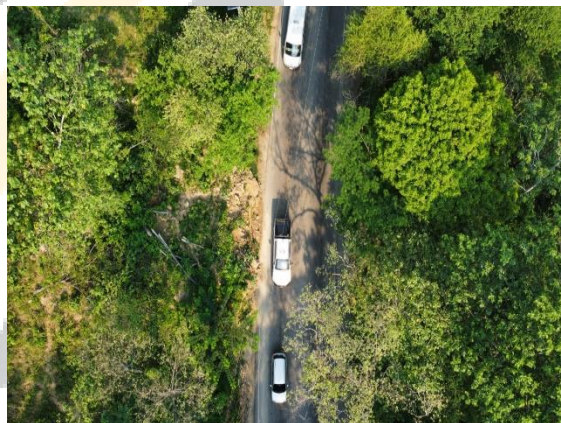
En el PR 002+0300, sobre el costado izquierdo (sentido Yopal – Paz de Ariporo) se presenta talud inestable en la parte superior, el cual ha presentado deslizamiento y caída de rocas y material sobre la vía.



En el PR 002+0385 – Puente La Cabuya (Cravo Sur), actualmente para dar cumplimiento a la resolución no. 06760 del 30 de septiembre de 2016, la cual presenta restricción al tráfico vehicular a un solo carril, por sentido, y máximo 52 toneladas como carga permitida.



En el PR 002+0517, sobre el costado izquierdo (sentido Yopal – Paz de Ariporo) se presenta talud inestable en la parte superior, el cual ha presentado deslizamiento y caída de rocas y material sobre la vía.



En el PR 002+0700, sobre el costado izquierdo (sentido Yopal – Paz de Ariporo) se presenta talud inestable en la parte superior, el cual ha presentado movimiento en masa, con material que cae sobre la vía.



En el PR 002+0700, se puede observar una gran deformación y/o depresión localizada en el pavimento con respecto al nivel de la rasante (Hundimiento - HUN).
En algunas partes de este tramo pudimos observar la presencia de fisuras longitudinales (FL), que como se sabe son discontinuidades en la carpeta asfáltica en la misma dirección del tránsito.

PR 003+0000 AL PR 004+0000



Pudimos observar la presencia de fisuras tipo piel de cocodrilo (PC) a lo largo de todo el tramo, posiblemente por la rigidización de la mezcla asfáltica a consecuencia de la oxidación del asfalto y/o envejecimiento del mismo y así mismo, podemos decir que la severidad de dichos daños es alta.

Dentro de este mismo tramo podemos observar la presencia de zonas donde el pavimento original fue removido y/o reemplazado (Parche - PCH) por un material similar o diferente; Así como también pudimos observar el desgaste superficial (DSU) de la superficie del pavimento que es simplemente el deterioro del mismo por acción del tránsito.



En el PR 003+0136, sobre el costado derecho (sentido Yopal – Paz de Ariporo) se puede observar una fisura tipo medialuna (FML), asociada al movimiento por inestabilidad de la banca y acompañada de un hundimiento leve.

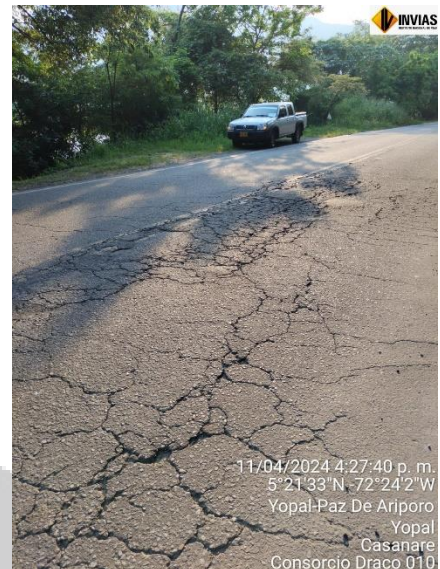
En algunas partes de este tramo pudimos observar la presencia de fisuras longitudinales (FL), que como se sabe son discontinuidades en la carpeta asfáltica en la misma dirección del tránsito.



En el PR 003+0489, se puede observar una deformación y/o depresión localizada en el pavimento con respecto al nivel de la rasante (Hundimiento - HUN). En algunas partes de este tramo pudimos observar la presencia de fisuras longitudinales (FL), que como se sabe son discontinuidades en la carpeta asfáltica en la misma dirección del tránsito.

PR 004+0000 AL PR 005+0000





En este tramo de la vía se puede observar la presencia de fisuras tipo piel de cocodrilo (PC) a lo largo de todo el tramo, posiblemente por la rigidización de la mezcla asfáltica a consecuencia de la oxidación del asfalto y/o envejecimiento del mismo y así mismo, con un nivel de *Severidad Alto* presentándose *descascaramiento y bombeo*. También, en algunas partes de este tramo pudimos observar la presencia de fisuras longitudinales (FL), que como se sabe son discontinuidades en la carpeta asfáltica en la misma dirección del tránsito

Dentro de este mismo tramo podemos observar la presencia de zonas donde el pavimento original fue removido y/o reemplazado (Parche - PCH) por un material similar o diferente; Así como también pudimos observar el desgaste superficial (DSU) de la superficie del pavimento que es simplemente el deterioro del mismo por acción del tránsito.



En el PR 004+0092, sobre el costado izquierdo (sentido Yopal – Paz de Ariporo) se presenta un fenómeno de remoción en masa del talud, lo que ha ocasionado el corrimiento vertical de la cuneta (CV), en una longitud aproximada de 79 metros lineales, así como también la destrucción de las obras de encole de una alcantarilla que se encuentra en el lugar.

PR 005+0000 AL PR 006+0000



En algunas partes de este tramo pudimos observar daños superficiales como la presencia de fisuras tipo bloque (FB), las cuales son producidas por la contracción del concreto asfáltico, debido a la variación de la temperatura durante el día, con un nivel de *Severidad Alto* presentándose descascaramiento y bombeo.

También, en algunas partes de este tramo pudimos observar la presencia de fisuras longitudinales (FL), que como se sabe son discontinuidades en la carpeta asfáltica en la misma dirección del tránsito; Adicionalmente dentro de este mismo tramo podemos observar la presencia de zonas donde el pavimento original fue removido y/o reemplazado (Parche - PCH) por un material similar o diferente; Así como también pudimos observar el desgaste superficial (DSU) de la superficie del pavimento que es simplemente el deterioro del mismo por acción del tránsito.

PR 006+0000 AL PR 007+0000



En este tramo de la vía se puede observar la presencia de fisuras tipo piel de cocodrilo (PC) a lo largo de todo el tramo, posiblemente por la rigidización de la mezcla asfáltica a consecuencia de la oxidación del asfalto y/o envejecimiento del mismo y así mismo, con un nivel de *Severidad Alto presentándose descascaramiento y bombeo*.

Dentro de este mismo tramo podemos observar el desgaste superficial (DSU) de la superficie del pavimento que es simplemente el deterioro del mismo por acción del tránsito.

PR 007+0000 AL PR 008+0000



En algunas partes de este tramo pudimos observar daños superficiales como la presencia de franjas o canales longitudinales, también conocidos como Surcos (SU), lo cual a futuro terminara representándose en la pérdida del agregado, descascaramiento y bachas sobre la vía, adicional, también se pudieron observar la presencia de fisuras tipo bloque (FB), las cuales son producidas por la contracción del concreto asfáltico, debido a la variación de la temperatura durante el día.

Dentro de este mismo tramo podemos observar el desgaste superficial (DSU) de la superficie del pavimento que es simplemente el deterioro del mismo por acción del tránsito.

PR 008+0000 AL PR 009+0000



En algunas partes de este tramo pudimos observar la presencia de fisuras longitudinales (FL), que como se sabe son discontinuidades en la carpeta asfáltica en la misma dirección del tránsito.

Dentro de este mismo tramo podemos observar el desgaste superficial (DSU) de la superficie del pavimento que es simplemente el deterioro del mismo por acción del tránsito.