

Principales retos

El ingeniero del Consorcio Vial Quinua, Edgardo Gutiérrez, residente de obra, dijo que para el inicio y ejecución del proyecto se emplearon volquetes, camiones, camionetas, etc., en forma autopropulsada, por sus propios medios. "En el caso de los materiales y otros insumos, éstos fueron movilizados en unidades apropiadas, mientras que la maquinaria pesada sobre carretas de 60 Tn (camas bajas) fue jalada por tracto-camiones de alta potencia. Todo este conjunto fue circulando en horarios establecidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y acompañados por un vehículo-escolta equipado", refirió.



Se ejecutaron partidas de corte y excavación en roca fija (637,800 m³), roca suelta (1'432,500 m³) y material común (1'352,900 m³). "Los trabajos de cortes en los dos primeros se realizaron utilizando martillos hidráulicos accionados por excavadoras de gran potencia (picotones) y el tercero, empleando directamente las excavadoras sobre orugas. Es importante recalcar que como la obra está ubicada en una zona de emergencia de alto riesgo, las Fuerzas Armadas dispusieron que no se utilizara ningún tipo de explosivo en estas actividades", sostuvo.

La carpeta asfáltica está compuesta por cemento asfáltico de penetración 60-70 y 85-100, filler mineral, aditivos, arena y piedra chancada que son preparados en una planta de asfalto, transportados y colocados en caliente con un espesor de 7.5 cm a lo largo del tramo contratado. "El ritmo de avance a la fecha es de más de 14 km. Por otro lado, la base granular está integrada por un material chancado proveniente de cantera, y tiene un espesor de 20 cm para el sector del kilómetro 78+500 al kilómetro 157+670, y 25 cm para el sector del kilómetro 157+670 al kilómetro 173+270. El ancho de la vía proyectada es de 7 m", detalló.

El trazo geométrico aplicado a la carretera se hizo respetando el expediente técnico y fue replanteado al inicio del proyecto. "Sin embargo, en la etapa de ejecución se encontraron sectores con falta de ancho de vía, sin opción a hacer un muro o banqueta de relleno que sostenga la plataforma. Esta complicación obligó a hacer variaciones en el trazo", manifestó.

Entre las normas de diseño que se cumplen se encuentran las Especificaciones Generales para Construcción de Carreteras del Perú del año 2000 (EG 2000), y otras como la AASHTO (Asociación Americana de Autoridades Estatales de Carreteras y Transporte), ACI (Instituto Americano del Concreto), AI (Instituto del Asfalto), ASTM (Sociedad Americana para Ensayos y Materiales) y NTP (Norma Técnica Peruana), además de especificaciones especiales para construcción de carreteras de un proyecto específico. "La obra es contratada para la ejecución a nivel de carpeta asfáltica, y una vez entregado al cliente este es responsable del mantenimiento vial rutinario, encargando dicha tarea a una empresa especializada", reveló.

Para el Consorcio Vial Quinua integrado por las empresas peruanas ICCGSA, GyM SA. y EMI SAC., representa un gran reto como organización concluir esta infraestructura por su envergadura, condiciones topográficas difíciles y por los grandes problemas sociales de la zona. "Profesional y técnicamente todos los trabajadores se sienten involucrados y desarrollan sus competencias de modo sobresaliente por el tiempo de permanencia en el proyecto (cinco años)", concluyó el ingeniero.

INNOVACIÓN MOBILIARIA



skycam

Te ofrecemos poderosas e innovadoras **herramientas** para acelerar tus preventas, logrando un mayor **impacto** para tus clientes.

- DISEÑO DE MATERIAL GRÁFICO
- REALIDAD AUMENTADA
- FOTOGRAFIA AÉREA
- RECORRIDOS 360° Y VIRTUALES
- ALQUILER DE MÓDULOS
- VIDEOS PROMOCIONALES E INSTITUCIONALES
- PÁGINAS WEB



www.skycam.pe / contacto@skycam.pe