

PRÓLOGO

Han pasado diez años desde que en el año de 1996 el Instituto Nacional de Vías actualizó las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y las Normas de Ensayo para Carreteras, documentos que no habían sufrido modificaciones sustanciales desde el año de 1966. Los documentos redactados hace diez años, con una actualización parcial elaborada en el año de 2002, han marcado desde entonces la pauta para la construcción de las carreteras en el país. Sin embargo, el rápido desarrollo que se presenta a nivel mundial en materia de nuevos materiales de construcción vial y de nuevos equipos tanto de construcción como de control de calidad de los materiales y de la obra terminada, hacen imperativa la actualización y complementación de dichos documentos para que la ingeniería vial colombiana pueda construir las carreteras que se requieren para el desarrollo del país y la necesaria competitividad comercial en un mundo cada vez más globalizado.

La Dirección General, la Secretaría General Técnica y la Subdirección de Apoyo Técnico del Instituto Nacional de Vías, conscientes de la necesidad de mantener actualizadas las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y tras un proceso de selección conforme con la legislación vigente para la contratación le encomendó la actualización y complementación de las especificaciones a la firma consultora El Alcázar Limitada, firma que con su razón social anterior, Murgueitio Ruiz Ingenieros Limitada, también realizó la actualización del año de 1996.

A las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras se les adicionaron dieciséis nuevos artículos para un total de noventa y cinco. Los criterios generales acordados con la entidad para la actualización del documento fueron los siguientes:

- Mantener la línea tecnológica del documento existente, conservando lo saludable y vigente.
- Ser lo más explícito posible en la redacción, incluyendo párrafos que taxativamente indiquen los caminos a seguir ante una situación dada, minimizando la posibilidad de controversias innecesarias con los contratistas.
- Introducir el concepto de gradualidad en la exigencia de la especificación, en función de la importancia de la carretera. Se establecieron tres niveles de tráfico (NT1, NT2 y NT3) y para cada uno de ellos se especificaron los requisitos que deben cumplir los materiales, los equipos, los procesos constructivos y la calidad de la obra terminada.
- Establecer procedimientos estadísticos para la aceptación ó rechazo de aspectos como la compactación de las capas y la resistencia de las mezclas, basados en niveles de confiabilidad predeterminados.
- Hacer especial énfasis en la comodidad y seguridad de los usuarios, mediante el control del Índice Internacional de Rugosidad y del Coeficiente de Resistencia al Deslizamiento del pavimento terminado.

- Dar prioridad a la protección del medio ambiente.
- Incluir, hasta donde las condiciones particulares de Colombia lo permitan, los últimos adelantos en materia de nuevos materiales, nuevas tecnologías de construcción y nuevas pruebas de control de calidad tanto de laboratorio como de campo.

Las especificaciones finalmente preparadas tienen, como lo indica su nombre, el carácter de generales. Ello implica que aunque se trata de normas razonables y ajustadas a la mejor edición técnica del momento, redactadas por profesionales prudentes y de reconocidos conocimientos y experiencia, no son susceptibles de aplicarse de manera indiscriminada en todas las obras, dada la diversidad de características y circunstancias en que éstas se han de desarrollar, siendo necesario, en la gran mayoría de los casos, complementarlas con especificaciones particulares para cada proyecto, las cuales, como ha ocurrido siempre, han de prevalecer sobre las disposiciones de tipo general.

Las presentes Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras fueron formalmente adoptadas por el Ministerio de Transporte por medio de la resolución número 3288 del 15 de agosto de 2007. Dadas las continuas innovaciones en los equipos de construcción, los acelerados cambios tecnológicos, las exigencias cada vez más severas en relación con la protección ambiental y los cambios que puedan ocurrir en la legislación sobre la contratación, es recomendable que este documento se someta a revisiones periódicas, preferiblemente con intervalos no mayores de cinco años. En consecuencia se agradecen de antemano todos los comentarios y sugerencias que permitan la actualización permanente del documento, de manera que la aplicación de este se traduzca en una red vial cada día más eficiente y se pueda hacer realidad la visión de liderazgo internacional en soluciones de infraestructura carretera que tiene el Instituto.

Bogotá, Agosto de 2007