

AMPLIACIÓN DE CONTRATO

El día 12 de setiembre de 2024, entre, **POR UNA PARTE:** La **CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY S.A.** (en adelante, Contratante), representada en este acto por el Ec. José Luis Puig Folle, titular de la cédula de identidad N° 1.376.455-4 y el Ing. Ramón Díaz Velazco, titular de la cédula de identidad N° 1.297.316-4., constituyendo domicilio en Rincón 528 piso 5°, de la ciudad de Montevideo; y **POR OTRA PARTE: TECHINT SACI** (en adelante, Contratista) representado en este acto por el Sr. Alejandro José Foglia Mafio, titular de la cédula de identidad N° 1.175.006-4 y el Cr. Pablo Diego Pérez, titular de la cédula de identidad N° 6.072.310-7, constituyendo domicilio en la calle La Cumparsita 1373 Piso 7, de la ciudad de Montevideo, **CONVIENEN LO SIGUIENTE:**

PRIMERO – ANTECEDENTES:

- I) La Corporación Vial del Uruguay S.A. llamó a licitación N° P/41 para la ejecución de “**Ruta 19, Ensanche, refuerzo y adecuación de Accesos, de los Puentes sobre el A° San Miguel principal y secundario**”, habiéndose recibido las ofertas el día 13/4/2021; Por resolución del Directorio del día 03 de junio de 2021, se adjudicaron los trabajos de referencia a la empresa TECHINT SACI, suscribiéndose contrato el 08 de julio de 2021.
- II) Por expediente N° 490/2023, el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A, gestionar una Ampliación de Contrato para la ejecución de las obras definidas en el expediente. Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 30 de agosto de 2023 el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A. resuelve efectuar la Ampliación solicitada, se suscribió contrato el día 13 de setiembre de 2023.
- III) Por expediente N° 5245/2023, el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A, gestionar una Ampliación de Contrato para la ejecución de las obras definidas en el Objeto de este documento.
- IV) Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 08 de mayo de 2024 el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A. resuelve efectuar la Ampliación solicitada.

SEGUNDO – OBJETO:

Por el presente, las partes acuerdan realizar una Ampliación de Contrato, para ejecutar la ***Construcción de un nuevo Puente sobre el Río San Salvador con 10,20m de ancho de calzada y la rehabilitación de los accesos desde Ruta 105 empalmado con el desvío actual en la intersección con Camino de la Tablada.***

Las obras comprendidas en esta Ampliación de Contrato se ejecutarán de acuerdo a las Especificaciones Técnicas, (Anexo I) y por los rubros, metrajes y precios unitarios del Anexo II, que se agregan y forma parte de este documento.

TERCERO – PRECIO:

El precio de la presente Ampliación de Contrato es de **\$153.475.785,00** (pesos uruguayos ciento cincuenta y tres millones cuatrocientos setenta y cinco mil setecientos ochenta y cinco con 00/100) sin impuestos, de acuerdo con los precios unitarios indicados en el Cuadro de Metrajes (Anexo II), que se agrega y forma parte del presente documento.

CUARTO – MONTO IMPONIBLE:

El monto imponible a valores básicos de la presente Ampliación de Contrato es de **\$26.718.270,00** (pesos uruguayos veintiséis millones setecientos dieciocho mil doscientos setenta con 00/100) sin impuestos.

QUINTO – PLAZO:

El plazo para la ejecución de los trabajos definidos en el Objeto de la presente Ampliación de Contrato es de 12 (doce) meses, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Trabajo y Preventivo Flujo de Fondos (PDT y PFF), que se agrega y forma parte de este documento (Anexo II).

A los solos efectos de la certificación de obra, cuando el Contratista sea notificado de la No Objeción del MTOP, se tomará en cuenta ese mes completo en cual corresponderá al primer mes del PDT y PFF, mencionados anteriormente.

SEXTO – GARANTIA:

El Contratista constituyó garantía de fiel cumplimiento del contrato, mediante seguro de Bottias Seguros S.A., póliza N° 7299 por un monto de U\$S 200.000 (dólares estadounidenses doscientos mil).

SEPTIMO - PERÍODO DE RESPONSABILIDAD POR DEFECTOS:

Se establece un período de conservación de 36 (treinta y seis) meses, contados a partir de la Recepción Provisoria Total de las obras. El período de responsabilidad por defectos se extenderá si los defectos persisten.

OCTAVO - PREVISIONES VARIAS:

En todo lo no modificado por el presente acuerdo, continuarán vigentes y válidos todos los términos establecidos en el Contrato original de fecha 08 de julio de 2021 y todos los demás documentos que forman parte de esta contratación.

NOVENO – COMPETENCIA Y JURISDICCION APLICABLE:

Las partes aceptan como derecho aplicable a este Contrato el Derecho Privado y la competencia y jurisdicción de los tribunales de la ciudad de Montevideo y renuncian a cualquier otra opción.

DECIMO – DOMICILIOS ESPECIALES:

Las partes constituyen domicilio a todos los efectos de este contrato en los indicados como suyos en la comparecencia, donde serán válidas todas las comunicaciones y notificaciones que se cursen en forma fehaciente.

DECIMOPRIMERO– COMPETENCIA:

El Contratista acepta la competencia de los tribunales de la República Oriental del Uruguay a todos los efectos que pudiera dar lugar la ejecución de este contrato.

DECIMOSEGUNDO – VIGENCIA DEL CONTRATO:

Este contrato se firma ad-referéndum de su aprobación por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

ANEXO I

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

1 Objeto del llamado

El contrato tiene por objeto el proyecto y construcción del nuevo puente y accesos sobre el Río San Salvador en una variante de trazado.

2 Descripción de las obras

Item I

Nuevo puente sobre el Río San Salvador con 10,20 m de ancho de calzada y diseñado para las cargas vigentes, en la ubicación indicada en la Figura 1.

Se incluyen los accesos desde ruta 105 empalmando con el desvío actual en la intersección con el camino de la Tablada. La cabecera del nuevo puente sobre la margen sur estará en la continuación del Camino del Medio.

Item II

Con carácter opcional, mejora del Camino de la Tablada en el tramo indicado en la Figura 1.

La mejora del Camino de la Tablada existente consistirá en un ensanche a 7 metros de calzada en carpeta asfáltica y banquetas de 1m de ancho en TBS con una estructura mínima de 8 cm de mezcla, 25 cm de cementado y 25 cm de material granular $CBR \geq 60\%$ tanto para rehabilitación de lo existente como para la zona de ensanche de plataforma.

Deberán adecuarse y construir además las alcantarillas necesarias. Se hace notar que la alcantarilla actual cerca del cruce con el Camino del Medio resulta insuficiente.

La adjudicación del Item II es opcional para el Contratante y no será tomada en cuenta en la comparación de ofertas. No obstante este Item deberá ser cotizado por el Oferente de lo contrario su oferta será rechazada.

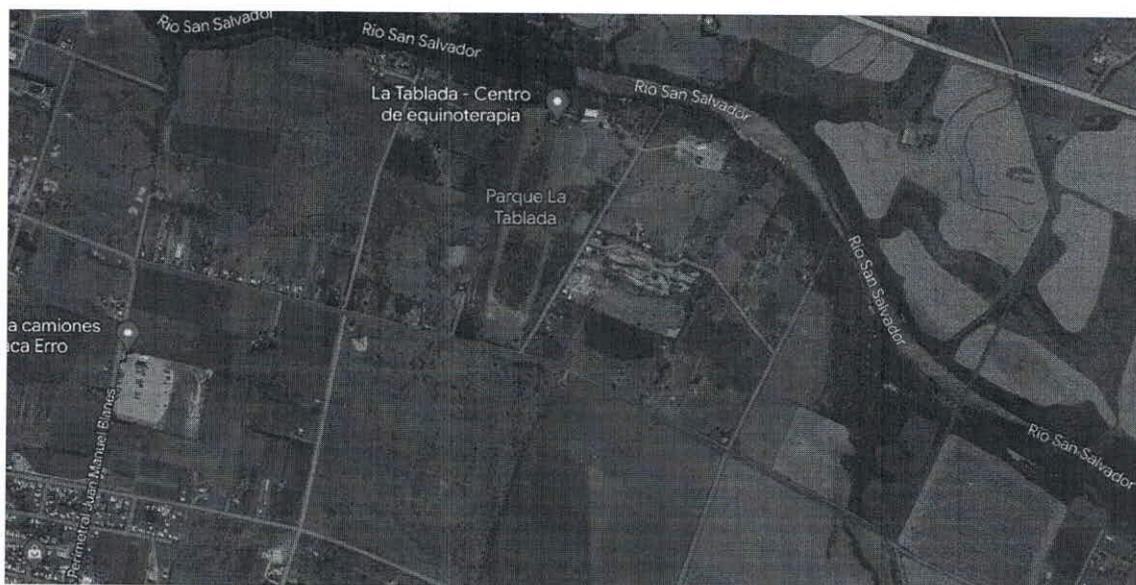


Figura 1

La cotización de cada ítem será por Precio global, no obstante lo cual, el Oferente deberá

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

presentar el Cuadro de metrajes (detalle de rubros, designación correspondiente, unidad de medida, metraje y precio unitario).

3 Plan de trabajo – mantenimiento del tránsito

El Contratista propondrá a la Dirección de Obra un plan de trabajo con su señalización de obra que atienda a un avance por tramos de modo de permitir procedimientos constructivos correctos y disminuir en lo posible las molestias al tránsito, rigiéndose por lo establecido en las "Especificaciones Técnicas Complementarias y/o Modificativas del Pliego de Condiciones para la Construcción de Puentes y Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad" vigentes a agosto de 2003, en adelante ETCM.

El mencionado plan, incluyendo los desvíos, deberá ser aprobado por la Dirección de Obra y la División de Seguridad en el tránsito previo a su implementación. Los costos de los desvíos no serán objeto de pago directo.

Cuando se reciban por parte del MTOP solicitudes de transportes especiales por carga y/o dimensiones el equipo redactor de proyecto deberá analizar la viabilidad del pasaje del mismo en la situación en que se encuentre la obra. En caso que el informe sea favorable el MTOP podrá a autorizar el transporte solicitado.

3.1 Mantenimiento del tránsito, Señalización de obra

El Contratista deberá organizar los trabajos y realizar a su costo todas las obras auxiliares y de señalización que resulten necesarias a efectos de asegurar una circulación permanente y en condiciones de seguridad para los vecinos afectados y el personal de obra. Se cumplirá con la Norma Uruguaya de Señalización de la DNV.

Previo a la firma del Acta de Replanteo, el Contratista propondrá para su aprobación un Plan de Seguridad Vial donde se incluirá en detalle las acciones que tomará el mismo para garantizar la seguridad vial en la zona de obra.

La señalización de obra atenderá a un avance por tramos de modo de permitir procedimientos constructivos correctos y disminuir en lo posible las molestias a los vecinos afectados, rigiéndose por lo establecido en las ETCM y Norma de Señalización de la DNV.

Para el cumplimiento de lo antedicho, el Contratista planificará, realizará los trabajos accesorios, suministrará, colocará y mantendrá la señalización de obra, tomando las providencias que sean necesarias, de acuerdo a lo establecido en la Norma Uruguaya de Señalización de Obra, Especificaciones del Equipamiento para la Seguridad Vial, Láminas Tipo DNV e indicaciones de la Dirección del Contrato. Los elementos adicionales de delineación (balizas, tanques, etc.) estarán en acuerdo a establecido en las Normas UNIT 1114:2007 y 1115:2007.

Las Señales serán totalmente reflectivas tipo XI fluorescentes (en el caso del naranja) de acuerdo a ASTM 4956-16 y se confeccionarán de acuerdo a lo establecido en la Norma Uruguaya de

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

Señalización, Especificaciones del Equipamiento para la Seguridad Vial, Láminas Tipo DNV e indicaciones de la Dirección de Obra.

Todas las señales, tendrán en su reverso un sello inviolable y visible desde un vehículo en marcha indicando: MTOP – N° Licitación – Nombre del Contratista – Fecha de Confección – N° de señal, en el formato que indicará la Dirección de Obra. Además, deberán tener un código QR constando adicionalmente de lo anterior, la marca del material reflectivo y número de lote del mismo. Esta información se vinculará a una planilla Excel donde constarán todas las señales de obra empleadas en ese contrato. Tendrán acceso a esta planilla únicamente el Contratista, Fabricante de la Señal y la DNV, mediante contraseña.

Todas las señales de obra estarán numeradas y no se aceptarán elementos reciclados.

El Contratista podrá presentar variantes en los materiales empleados, cuyo recibo o no quedará a exclusivo criterio del Concedente.

Todos los trabajos anteriores se cotizarán en el rubro “Señalización de Obra” debiendo los oferentes cotizar un valor mínimo equivalente al 0.3% del monto del contrato sin impuestos ni leyes sociales.

382 Señalización de obra (global).

El pago se realizará en cuotas mensuales e iguales en función del cumplimiento de lo establecido en la norma. No se realizará ningún pago hasta que la señalización haya sido entregada, colocada y aceptada por la Dirección de la Obra.

Ante incumplimientos se impartirá una orden de servicio intimando la solución en un plazo inferior a las 24 horas; superado dicho plazo se aplicarán las multas establecidas para el incumplimiento de una orden de servicio.

La Administración queda eximida de toda responsabilidad en caso de accidentes originados en deficiencias de los desvíos o su señalamiento. El Contratista no tendrá derecho a reclamaciones ni indemnización alguna de parte de la Administración en concepto de daños y perjuicios, por los daños ocasionados por el tránsito público en la obra.

En los casos de prórrogas o ampliaciones de obra, el contratante se reserva el derecho de ampliar o no el rubro “Señalización de obra”, de acuerdo con las características de la propia prórroga o ampliación.

4 Proyecto del puente

El oferente deberá presentar anteproyecto completo de características técnicas no inferiores a las condiciones establecidas en los Documentos del llamado, indicando todos los detalles, cálculos y

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

especificaciones técnicas. Dicho anteproyecto deberá estar totalmente de acuerdo con lo especificado y deberán llevar la firma de un Ingeniero Civil, con experiencia acreditada en el cálculo de estructuras de por lo menos 5 años y especializado en el proyecto de puentes. La descripción del anteproyecto en los planos se efectuará con el suficiente detalle como para poder determinar con precisión, sin el menor género de duda las características fundamentales de todos los elementos y sus procesos de ejecución, pudiéndose llevar a cabo posteriormente el proyecto ejecutivo.

No obstante, aquellos casos en los que la novedad o peculiaridad del procedimiento o su valoración den lugar a que el detalle sea determinante en la estimación, los detalles serán incorporados en su totalidad a los planos.

El proyecto presentado por el oferente deberá cumplir con las especificaciones de las Secciones X y XI del PV y con las "Especificaciones Técnicas Complementarias y/o Modificativas del Pliego de Condiciones para la Construcción de Puentes y Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad", vigentes a agosto de 2003, en adelante ETCM.

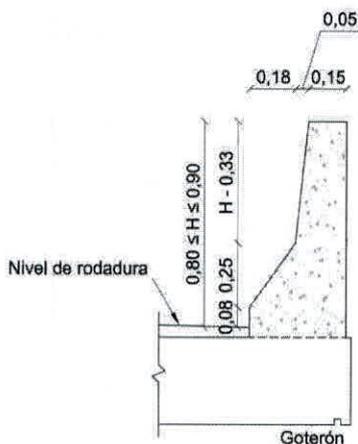
El proyecto ejecutivo recogiendo las observaciones que puedan ser realizadas, deberá ser entregado para la aprobación de las Divisiones Estructuras y Carreteras en los primeros 20 días del Contrato. Se podrán acordar entregas parciales de los proyectos.

4.1 Condiciones del proyecto

El proyecto del puente deberá cumplir:

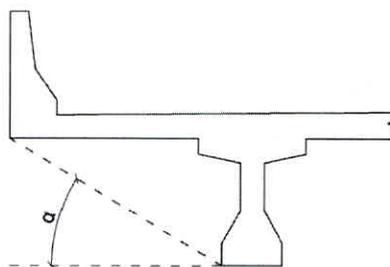
- a) Emplazamiento: corresponderá a la línea indicada en la Figura 1.
- b) Longitud total: deberá ser no inferior a 200 m o la que surja del estudio hidráulico en caso de resultar superior.
- c) Superficie efectiva de desagüe y franquía: serán las que surjan del estudio hidráulico.
- d) Distancia entre pilas: deberá ser no inferior a 15 m.
- e) Calzada: será de 10,20 metros de ancho entre pie de barreras New Jersey incluyendo los 7,20 m de ancho de calzada propiamente dicha y 1,5 m de banquina a cada lado y no se construirán cordones ni veredas. La pendiente transversal desde el centro hacia cada extremo será del 1%. La separación entre banquina y calzada se señalará adecuadamente sobre el pavimento.
- f) Sobrepiso: la losa de tablero deberá llevar una capa de desgaste de carpeta asfáltica u hormigón clase IV con un espesor mínimo de 0,04 m. En caso que sea con carpeta asfáltica la misma se prolongará en la losa de acceso.
- g) Defensas: se dispondrán en el borde de la calzada, serán tipo New Jersey de hormigón armado con el perfil indicado en el detalle y diseñadas para soportar una fuerza de choque accidental de 20 toneladas aplicada perpendicularmente y a la altura de su cara superior. Esta fuerza podrá suponerse repartida uniformemente en la base de la barrera, en un ancho de 3 m. Deberá preverse la instalación de columnas de iluminación en las mismas, dejando dos ductos de phi 50 mm mínimo con registros cada 35 m y el caño de conexión a la futura columna.

Defensas Tipo New Jersey



En caso que la protección de los elementos lo requiera el valor de H deberá ser mayor y justificado.

- h) Drenes: irán colocados sobre la calzada y al pie de la barrera New Jersey, serán verticales, de 0,10 m de diámetro, o cuadrados de 0,10 m de lado y sobresaldrán 0,15 m de la cara inferior de la losa o del elemento más próximo que pueda verse afectado por el drenaje. Su separación no será superior a 3 m. Sobre la calzada se realizará la correspondiente zona de llamada. No se admitirá drenaje atravesando la barrera.
- i) Goterón: llevará uno longitudinal de cada lado, ubicado en la parte del volado y a una distancia no mayor de 0,05 m de su extremo. En los cortes de ductos y otros elementos que no estén sellados y permitan pasaje de agua, se dispondrán goterones transversales.
- j) En el caso de puentes tipo viga, la ubicación de la viga longitudinal extrema será tal que el ángulo α sea menor o igual a 50° .



- k) Juntas: la separación mínima entre juntas transversales consecutivas será de 45 m. Su diseño deberá cumplir con lo indicado en las ETCM y será aprobado por el Contratante, previo a su ejecución. En la terminación de la junta contra las New Jersey deberán disponerse piezas o transiciones especiales.

En caso de sobrepiso asfáltico, se construirán a cada lado de la junta y en todo el ancho de la calzada, fajas de hormigón Clase IV de ancho mínimo de 1,00 m y del mismo espesor del sobrepiso para luego recibir la protección de borde.

En los cordones, defensas NJ, veredas y ciclovías se colocarán también juntas del tipo de las usadas en la calzada, no requiriéndose bordes de protección. Las juntas de NJ que no

correspondan a juntas de tablero se sellarán con silicona.

- l) Losa de acceso: tendrá un ancho mínimo de 10,20 m debiendo cumplir además con lo especificado en las ETCM.
- m) En ningún caso se podrá optar por soluciones que empleen los terraplenes de acceso con fines resistentes.
- n) Apoyos de neopreno

Para la certificación de calidad que establece la cláusula 11.7 de las ETCM, se exigirán, además de los ensayos de recepción establecidos en la parte II del Anexo de la Sección III del PV relativos al material elastómero, los ensayos relativos al acero de las chapas y los correspondientes a los apoyos complexivos (compresión simple, distorsión, deslizamiento) establecidos en la norma brasilera NBR 19783 u otra norma equivalente internacionalmente reconocida. En cuanto a lo establecido en el numeral 11.7.1 de las ETCM para la previsión de cambio de apoyos de neopreno, se deberá considerar que la altura mínima de los gatos será de 20 cm.

En caso de obras prefabricadas, a las rotaciones del extremo de viga debidas a cargas permanentes y accidentales, deberá agregarse una rotación suplementaria debida a la imperfección del paralelismo de las superficies de apoyo que no podrá tomarse inferior a 1/100.

- o) Además de estructuras de hormigón armado o pretensado se admitirán estructuras mixtas. En caso de utilización de estructuras mixtas se aceptarán siempre que la parte metálica sea construida con acero resistente a la corrosión tipo corten o similar cuyo índice de resistencia a la corrosión atmosférica sea mayor o igual a 6,0.
- p) Efectos térmicos, retracción, fluencia y asentamientos diferenciales deben ser tenidos en cuenta para la verificación de estados límites de servicio y estados límites últimos, adoptando en cada caso las rigideces correspondientes. No se admitirán reducciones que no resulten del análisis específico de cada proyecto.
- q) Fundaciones:

Deberán respetar las condiciones que surjan de los estudios geotécnicos y los hidrológico hidráulicos, adoptando coeficientes de seguridad conservadores y en ningún caso inferiores a 3.

De acuerdo con lo indicado en el apartado 11.4.1 de las ETCM del 2003, las estructuras sólo podrán ser fundadas en terreno natural no removido. En fundaciones directas la penetración en el terreno resistente no será inferior a 1m (valores inferiores sólo serán aceptados en casos excepcionales de integridad de la roca). La consideración de asentamientos o giros en bases aisladas sólo se tomará en cuenta para verificar efectos desfavorables en los elementos de la estructura.

Para el caso de fundaciones con pilotes, tal como se expresa en el apartado 11.4.2 de las ETCM del 2003, los mismos deberán tener una penetración en el suelo no socavable de 8 m como mínimo, incluido el caso que el terreno sea roca.

La penetración de los pilotes en el estrato resistente (incluido el caso de roca) no será inferior a 1,5 veces el diámetro del mismo y en ningún caso inferior a 1 metro.

En caso de que el estudio hidráulico lo requiera, se protegerán las fundaciones ante la socavación producida por las corrientes de agua. Para las pilas intermedias se considerará en el diseño la superficie de terreno resultante luego de la socavación durante el período de retorno considerado en el informe hidráulico (Se considerará la socavación de un TR=200 años en la condición de diseño normal y TR=500 años como "accidental"). En

los estribos además de la protección se considerará una socavación mínima de 2m para el diseño de los pilares, cabezales etc. ubicados dentro del terraplén.

Las bases y cabezales no podrán sobresalir del terreno natural.

No se admitirán valores de resistencia del terreno superiores a los que resultan de los valores adoptados para las fundaciones de los puentes de la Calzada Norte.

5 Cargas de diseño

5.1 Cargas verticales sobre calzada

La carga móvil sobre calzada correspondiente al vehículo y la carga distribuida de 500 kg por metro cuadrado establecidas en la Sección X, Artículo D-5-2-1 del PV y las ETCM será considerada para la faja principal de 3,0 metros de ancho. Para la faja secundaria de 3,0 metros de ancho adosada a la principal se considerará un camión de las mismas características geométricas pero de 30 ton de carga total con 5 ton de carga de rueda y una superficie de apoyo por rueda de 40 cm por 20 cm.

Para estructuras con ancho de calzada mayor a 9,20 m entre pie de barreras New Jersey extremas o cara interior de barreras flexbeam extremas, se considerará una tercera faja de 3,0 metros de ancho con un camión de iguales características pero de 21 ton de carga total con 3,5 ton de carga de rueda y una superficie de apoyo por rueda de 40 cm por 20 cm.

La carga distribuida en las sendas secundaria y terciaria, en el resto de la calzada y veredas será de 300 kg por metro cuadrado.

Tanto los vehículos como las cargas uniformes serán colocadas en la posición más desfavorable para el cálculo de cada elemento, tanto en el sentido longitudinal como en el transversal pero manteniendo los vehículos de las fajas principal y secundaria en la misma ubicación longitudinal, no debiendo considerarse las cargas del eje, rueda o superficie que produzca reducción de los esfuerzos solicitantes. En el cálculo del tablero la rueda se puede suponer adosada al elemento de contención fijo no rebasable (New Jersey, Flex beam).

Los vehículos aproximarse transversalmente con una distancia entre ejes de ruedas mayor o igual a 0,50 metros.

Se empleará una única distribución de fajas de cargas para todo el tablero, aunque la plataforma soporte dos o más vías separadas por barreras fijas y no rebasables (habrá sólo una faja principal, secundaria, etc y se podrá cargar como si no existiera separación por barreras o canteros).

Cuando existan varias vías soportadas por tableros separados, cada uno de ellos tendrá sus fajas de cargas, a efectos de las comprobaciones de los estados límite del tablero, así como de la subestructura, si ésta es independiente para cada tablero. Si dichos tableros están soportados por la misma subestructura, pilas o estribos, a efectos del cálculo de esos elementos, se considerará un único grupo de fajas de carga para el conjunto de los tableros.

5.2 Esfuerzo longitudinal por aceleración o frenado

Se modifica el Art.D-5-6 Esfuerzo longitudinal por aceleración o frenado de la Sección X del PV quedando redactado de la siguiente forma:

Se considerará como representativa de este esfuerzo, una fuerza horizontal paralela al eje del puente y ubicada el nivel de calzada. Dicha fuerza tendrá una magnitud igual al 5% de la carga vertical correspondiente al total de la carga móvil y sin impacto. No obstante en ningún caso las solicitaciones provocadas podrán ser inferiores a las que resulten de aplicar en un solo tramo del puente una carga concentrada horizontal y paralela al eje del puente al nivel de la calzada de 26.000 kilogramos. Para estructuras con ancho de calzada mayor a 9,20 m entre pie de barreras New Jersey extremas o cara interior de barreras flexbeam extremas, este valor será de 36.000 kilogramos.

5.3 Fuerza centrífuga y otras fuerzas transversales

En puentes de planta curva, los vehículos generan una fuerza transversal centrífuga F_t de valor:

$$\begin{aligned} F_t &= 0,2 F_v && \text{si } R < 200 \text{ m} \\ F_t &= 40 F_v/R && \text{si } 200 \text{ m} \leq R \leq 1500 \text{ m} \\ F_t &= 0 && \text{si } R > 1500 \text{ m} \end{aligned}$$

Siendo:

- F_v : peso total de la suma de los vehículos tipo camiones (45t, 75t o 96t según el ancho de calzada)
- R : radio del eje del tablero en planta

La fuerza F_t así definida se considerará como una fuerza puntual, en la superficie del pavimento, que actúa horizontalmente en dirección perpendicular al eje del tablero y en cualquier sección transversal del mismo.

Además, en puentes curvos de radio menor de 1500 m, se tendrá en cuenta el efecto del derrape durante el frenado mediante una fuerza transversal F_{tr} , en la superficie del pavimento, igual al 25% de la fuerza de frenado o aceleración definida anteriormente, que actúa simultáneamente con ella.

6 **Estudios geotécnicos**

Se deberá realizar un estudio geotécnico del emplazamiento de la estructura utilizando métodos directos, en donde se realice una toma de muestras para la ejecución de ensayos de laboratorio o "in situ". Para estos se utilizará equipo de perforación de manera que los registros de perforación representen exactamente las características y clasificación de los diferentes tipos de suelos.

Se realizará como mínimo una perforación en ambos extremos de cada estructura y perforaciones intermedias aproximadamente equidistantes en distancias no superiores a 20m y de preferencia en coincidencia con las pilas. En caso de no tener perforaciones en cada pila los valores deberán tomarse del lado de la seguridad, para soluciones del tipo pilar-pilote será obligatorio realizar una perforación por pila. Cada perforación se llevará como mínimo a 13m de profundidad respecto al perfil con socavación. Deberá también tomarse en cuenta en la profundidad final de las

perforaciones el tipo de fundación propuesto, con el fin de asegurar las características técnicas y capacidad de soporte de los suelos de la zona de influencia de las fundaciones. En el caso de fundación con pilotes la perforación deberá además llegar al menos a 3 diámetros por debajo del nivel de fondo propuesto de pilotes. En caso de fundación directa en que la perforación encuentre roca sana, será suficiente perforar hasta una profundidad adecuada y como mínimo 2m debajo del nivel de fundación, para asegurarse que la roca es efectivamente sana, en caso de roca meteorizada el mínimo será de 5 m.

El informe determinará el o los tipos de fundación recomendados y la cota de fundación. En todos los casos de cursos de agua, deberá tenerse en cuenta y valorar la socavación general esperable, a fin de que los resultados indicados contemplen este factor adverso en forma coordinada con el estudio de erosiones a realizar.

El informe deberá indicar datos como: descripción de la estratigrafía encontrada, humedad natural, constantes físicas, clasificación de suelos, ángulo de fricción interna, cohesión, granulometría, ensayo SPT, peso unitario seco y húmedo, capacidad de carga del suelo (admisible y de rotura), coeficientes de empuje, RQD, etc. Si se trata de pilotes se calculará e indicará la resistencia de punta, la fricción lateral, el coeficiente de balasto horizontal admisibles, indicándose el coeficiente de seguridad adoptado.

Para el proyecto vial se realizarán cateos (un mínimo de dos por km) sobre el terreno que se implantará el proyecto, con sus correspondientes ensayos de caracterización. El lugar y profundidad de los cateos será acordado por la DNV, así como los ensayos de caracterización que se realicen y el laboratorio que se empleará.

Cuando el terreno corresponda a zona de desmonte el cateo se hará hasta 1m por debajo de la rasante proyectada, determinándose además el nivel medio de la napa freática con estimación de los máximos valores que se puede alcanzar.

Los pozos de los cateos no podrán rellenarse sin autorización previa de la DNV.

Así mismo se realizarán ensayos DCP (mínimo de cinco por km) dos de ellos en correspondencia con los cateos realizados.

Los resultados de los ensayos ejecutados serán avalados con la firma por el técnico profesional responsable de los mismos, quien deberá contar con experiencia acreditada en estudios geotécnicos.

7 Estudios hidrológicos e hidráulicos

Estudios hidrológicos e hidráulicos para puentes, deberán contemplar como mínimo:

- Definición de las cuencas sobre fotografías aéreas o cartas del SGM de escala adecuada, con su correspondiente verificación en terreno y cuantificación de áreas.
- Evaluación de las características topográficas de la zona, los tipos de los suelos y vegetación de las cuencas y definición de los parámetros de diseño.
- Plano de la cuenca, con ubicación en planta de la estructura a proyectar.
- Recopilación de Antecedentes
- Precipitaciones pluviales – Recopilación de registros históricos y actuales, curvas IDF.

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

- Datos de Caudales de los cursos de agua (Caudales medidos – Recopilación de registros históricos y actuales del curso analizado preferentemente, con el área de cuenca de aporte al punto de aforo).
- Recomendaciones especiales sobre Emplazamiento de pilas y estribos.
- Cálculo hidrológico e hidráulico.
- Verificación hidráulica de la estructura planteada con modelación, se deberá indicar el área inundada aguas arriba de la estructura. Justificando coeficientes empleados: CN, n de Manning, parámetros de fórmulas de erosión. Y realizando una Modelación hidráulica HEC-RAS o similar.
- Definición de Sección de escurrimiento necesaria. Se deberá hacer en la sección próxima al puente, en la que resulte más desfavorable desde el punto de vista de la erosión.
- Desarrollo y Cálculo de la Socavación general, por contracción y localizada. Se deberá hacer en la sección próxima al puente, en la que resulte más desfavorable desde el punto de vista de la erosión.
- En caso de existencia de agradación o azolve determinación de la tasa de transporte de sedimentos.
- Diseño de Protección de taludes y riberas, planos de los mismos, indicando dimensiones y cotas.
- Planos, esquemas y cuadros donde se volcará toda la información obtenida y/o calculada.
- Otras obras necesarias.
- Presentación de informe y planos siguiendo los formatos y las pautas generales enunciadas para la parte estructural del puente.
- El cálculo y dimensionamiento de los puentes deberá realizarse para la Máxima Creciente Conocida y para al menos un TR de 100 años; y TR de 200 y 500 años para el cálculo de las erosiones. Deberá analizarse la sensibilidad para el efecto del cambio climático.

Los estudios serán avalados con la firma por el técnico profesional responsable de los mismos, quien deberá contar con experiencia acreditada en estudios hidrológicos e hidráulicos para puentes.

8 Placas del puente

Se colocarán placas de inscripción en un lugar de la barrera New Jersey previamente definido por el Director de Obra, de acuerdo a las Láminas Tipo N° 94 D “Chapa con inscripción para puentes” y complemento de 94 D.

9 Revestimiento de terraplenes de acceso al puente

En el artículo 11.3.2 de las ETCM se modifica la separación mínima de los hierros de 6 mm de diámetro que será de 15 cm y se agrega que las escaleras deberán tener al menos una baranda cuyo diseño deberá ser aprobado por la División de Seguridad en el Tránsito.

10 Proyecto de accesos

El oferente deberá presentar un anteproyecto de la variante de trazado del nuevo puente sobre el Río San Salvador. Deberá incluir una planialtimetría asociada a la traza indicada en la Figura 1 y las obras de drenaje necesarias.

La planialtimetría deberá realizarse de acuerdo con las normas establecidas en las publicaciones de

AASHTO (6th Edition 2011) para una velocidad directriz de 90 km/h y un peralte máximo de 6 %.

La sección transversal y la estructura de pavimento serán las indicadas en la Figura 2.

Las transiciones entre las losas de acceso de 10,20 m de ancho mínimo y el perfil normal de la carretera tendrán por lo menos una longitud de 60 veces la variación de semiancho total correspondiente (semiancho de calzada más banquina); las transiciones entre distintos semianchos de calzada tendrán por lo menos una longitud de 50 veces la variación de semiancho de calzada correspondiente.

El ancho de faja a considerar será de 40 m. Se prevé la necesidad de expropiaciones que serán ajustadas en la etapa de proyecto tratando de minimizar el impacto de las mismas.

El Contratista presentará el proyecto ejecutivo, entendiéndose incluido en dicho proyecto el perfil longitudinal, los diagramas de peraltes, los diagramas de anchos de calzada y de banquetas, así como las secciones transversales cada 25 m como mínimo, indicando claramente las distintas capas que conforman la estructura de pavimento. Dicho proyecto deberá estar avalado por un Ingeniero Civil con más de 5 años de experiencia en proyectos de carreteras y deberá ser aprobado por la DNV previo al inicio de las obras.

11 Especificaciones de los materiales

11.1 Hormigón armado

Se modifican las ETCM, Sección 10 “Obras en hormigón y en hormigón armado”, artículo 10.5 “Características, ensayos y control del hormigón”:

- Se agrega al artículo 10.5.4:
“F-15-4-4 Cuando el control se realice sobre todas las amasadas componentes de la parte sometida a control (control 100%) el valor de la resistencia característica estimada R_{est} estará dado por $R_{est} = R_1$.”
- Se agregan las siguientes cláusulas al artículo 10.5.5:
“En ningún caso será de aceptación la parte de obra sometida a control donde la resistencia estimada R_{est} sea menor que el 70% de la resistencia característica especificada en el proyecto o que la mínima establecida en el artículo 10.5 de 250 kg/cm² “.
“En caso de aceptar la parte de obra sometida a control con una resistencia estimada menor que la especificada por proyecto, la Administración podrá establecer una penalización económica proporcional a la disminución de resistencia.”

11.2 Áridos

En el hormigón a emplear los áridos no deberán presentar reactividad potencial con los compuestos alcalinos del mismo, ya sea procedentes del cemento o de otros componentes.

11.3 Subrasante

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

Los materiales necesarios para la conformación de la plataforma serán los provenientes de desmontes y de los préstamos que deberán cumplir con el Capítulo D del PV, las ETCM de la DNV de agosto del 2003 y ser aprobados por la Dirección de Obra. Deberán tener un CBR > 7% al 98% del PUSM, una expansión < 3%. Los suelos de la subrasante deberán ser compactados de modo que el peso unitario seco supere al 98% del PUSM en los 0,30 m superiores y al 92% del PUSM debajo de esa profundidad. Las normas de ensayo serán las UY de la DNV. El ensayo de CBR se realizará con una sobrecarga de 13500 g.

En el caso de suelos plásticos los ensayos se realizarán de acuerdo a lo establecido en las ETCM.

11.4 Material granular CBR \geq 60%

El material a utilizar será suministrado por el Contratista y deberá cumplir con las condiciones establecidas en las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a Agosto del 2003, y a las siguientes especificaciones sustitutivas:

- CBR \geq 60 % al 100 % del PUSM.
- Expansión menor que 0,5 % medida en el ensayo CBR.
- El ensayo de CBR se realizará con una sobrecarga de 9000 g.
- Límites de Atterberg y granulometría tales que verifiquen:
X . IP \leq 180
X . LL \leq 750

X es el porcentaje que pasa el tamiz N°40 (UNIT N°420), IP el índice plástico y LL el límite líquido respectivamente de dicha fracción.

- Equivalente de arena \geq 30 %.

El material se compactará uniformemente a una densidad de compactación mínima de 97 % del PUSM obtenido en el ensayo UY-S 17.

11.5 Material granular CBR \geq 80%

El material a utilizar será suministrado por el Contratista y deberá cumplir con las condiciones establecidas en la Sección 4 de las ETCM, el Capítulo A Sección IV del PV, con excepción de los artículos A-2-1 y A-2-4 de la misma, referente a granulometría y desgaste Los Angeles, y las siguientes especificaciones sustitutivas:

- CBR \geq 80% para el 100% del PUSM.
- Expansión medida en el ensayo CBR \leq 0,3% (el ensayo CBR y la expansión se realizarán con una sobrecarga de 4.500 g).
- Límites de Atterberg tales que verifiquen:

$$IP < 6$$

$$LL < 25$$

- Equivalente de arena > 35.

El material se compactará uniformemente a una densidad de compactación mínima del 98% del PUSM obtenido en el ensayo UY S 17.

11.6 Mezclas asfálticas

7.6.1 Plástica

La mezcla asfáltica deberá cumplir con una deformación máxima menor a 6 mm en el ensayo de resistencia a deformación plástica de la norma NLT 173/01 con una presión de ensayo de rueda de 9 kgf/cm².

Este ensayo se realizará sobre probetas moldeadas en laboratorio en la instancia de aprobación de la dosificación de la mezcla y sobre probetas extraídas del pavimento en la instancia del tramo de prueba establecido en la cláusula 7.7.1. de las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a agosto del 2003 y en la instancia de las verificaciones periódicas establecidas en cláusula 7.7.2. de las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a agosto del 2003.

Los costos de estos ensayos corresponderán a la DNV salvo en lo referente a los costos de transporte y cortado de las probetas que corresponderán al Contratista.

Se deberá recabar para conformar una base de datos la velocidad de deformación de cada probeta en el intervalo 105 a 120 minutos (V 105/120). Se recomienda que esa deformación no supere 20µm/minuto.

7.6.2 Modificaciones a las ETCM

Se modifica la redacción de las cláusulas 7.2.1, 7.3.2. y 7.6.1. de las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a agosto del 2003 de la siguiente forma:

Cláusula 7.2.1.

El agregado grueso a utilizar deberá ser obtenido por trituración de roca sana.

Los materiales que pasen el tamiz N° 4 (UNIT 4.760) serán una mezcla obtenida de la trituración de roca sana. Los finos provenientes de material granular natural deberán ser no plásticos y tener un equivalente de arena no inferior a 45. La Inspección podrá exigir el zarandeo de la arena natural si fuere constatada la presencia de materias extrañas en el yacimiento.

La mezcla de agregados para base negra estará integrada en un 80% como mínimo, de partículas provenientes de trituración de roca sana. El contenido máximo de arena estará limitado al 8%.

La mezcla de agregados para carpeta de rodadura estará integrada en un 100% de partículas provenientes de trituración de roca sana.

Cláusula 7.3.2.

Los cementos asfálticos cumplirán con el tipo AC 30 (tabla 2) establecido en la norma AASHTO M – 226.

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

Los cementos asfálticos que no cuenten con un certificado del fabricante avalando el cumplimiento de la especificación indicada precedentemente serán rechazados, no pudiéndose incorporar a la obra.

Las mezclas asfálticas realizadas con cementos asfálticos que no satisfagan la especificación indicadamente durante los ensayos de control realizados posteriores serán rechazadas.

Cláusula 7.4.1.

En la tabla de la cláusula 7.4.1 se modifica el tamaño máximo nominal para la capa de rodadura, que debe ser de $\frac{3}{4}$ " para espesores de la capa mayores o igual a 5cm.

Cláusula 7.6.1.

Cuando la obra incluya una sola capa de mezcla asfáltica, el Contratista deberá colocar la capa de mezcla asfáltica desde los extremos más alejados de la obra hacia la planta asfáltica.

Cuando la obra incluya dos capas de mezcla asfáltica, el Contratista deberá: a) coloca la capa de base negra desde los extremos más alejados de la obra hacia la planta asfáltica; b) colocar la capa de rodadura en un período no superior a las 4 jornadas de haber colocado la capa de base negra, cuidando de realizar dicho tendido en dirección hacia el extremo de la obra de forma que el tránsito de obra no pase por la capa de base negra.

Cuando la obra incluya tres capas de mezcla asfáltica, el Contratista deberá: a) colocar la capa de base negra inferior desde los extremos más alejados de la obra hacia la planta asfáltica; b) colocar la capa de base negra superior en un período no superior a las 4 jornadas de haber colocado la capa de base negra inferior, cuidando de realizar dicho tendido en dirección hacia el extremo de la obra de forma que el tránsito de obra no pase por la capa de base negra inferior; c) colocar la capa de rodadura en un período no superior a las 4 jornadas de haber colocado la capa de base negra superior, cuidando de realizar dicho tendido en dirección hacia el extremo de la obra de forma que el tránsito de obra no pase por la capa de base negra superior.

Cláusula 7.8.3.

Se modifica el artículo 7-8-3 quedando redactado: "Cuando se alcancen las exigencias de compactación, se hará el pago según las condiciones que se indican:

Capas de rodadura de espesor menor o igual a 5 cm, capas de base, intermedias o de regularización:

Compactación	Porcentaje de pago
Igual o mayor a 97%	100

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

Mayor o igual a 96% y menor a 97%	88 al 99 proporcionalmente al porcentaje de compactación
-----------------------------------	--

Capas de rodadura de espesor mayor a 5 cm:

Compactación	Porcentaje de pago
Igual o mayor a 98%	100
Mayor o igual a 97% y menor a 98%	88 al 99 proporcionalmente al porcentaje de compactación
Mayor o igual a 96% y menor a 97%	75

7.6.3 Modificaciones al Pliego General de Obras Públicas

Se modifican los siguientes artículos del “Pliego General de Obras Públicas (Texto corregido de 1989)”, que quedarán redactados de la siguiente forma:

Artículo E-2-1-5 de la Sección VI – Mezclas asfálticas.

Quedando redactado: “No se permitirá la ejecución de capas de mezclas bituminosas, si la temperatura del aire medida a la sombra fuera inferior a 5° C. Esta exigencia se elevará a 8° C en caso de que la capa a ejecutar tenga un espesor compactado inferior a 5 cm.”

Artículo F-2-1-1 de la Sección VI – Mezclas asfálticas.

Quedando redactado: “Previamente a la medición de las obras ejecutadas y al trámite de su liquidación, el Director de Obra deberá formular su aceptación, para lo que se subdividirá previamente la obra en secciones de tres mil seiscientos metros cuadrados (3600 m2) por vía de circulación.”

Artículo F-3-1-3 de la Sección VI – Mezclas asfálticas.

Quedando redactado: “A los efectos de determinar el espesor y densidad en obra, en cada capa y faja de mezcla asfáltica ejecutada de cada sección, se procederá como se indica a continuación:

Se considerará como lote, a la superficie de tres mil seiscientos metros cuadrados (3600 m2) ó a la fracción construida en la jornada, en una sola capa de mezcla asfáltica.

Se extraerán testigos de cuatro pulgadas de diámetro en puntos ubicados aleatoriamente, a razón de un testigo cada 360 metros cuadrados, en un número no inferior a tres, los cuales no podrán estar ubicados en la faja de treinta centímetros delimitadas por los bordes externo e interno del lote analizado.

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

A los efectos de la aceptación o rechazo de los trabajos, se podrá dividir el lote en dos únicos sublotes, los cuales deberán ser continuos y tener un área mínima del 30% del lote original.

Para el cálculo del espesor promedio se procederá en la forma siguiente:

Se calculará el promedio P1, de todos los valores individuales de espesor, obtenidos.

Los valores individuales obtenidos superiores a 1,1 P1 se considerarán para los cálculos ulteriores con este último valor, y, con estos valores corregidos y los restantes, se calculará finalmente el espesor promedio Pm de cada sección.”

Artículo F-4-2 de la Sección VI – Mezclas asfálticas

Quedando redactado:” Durante la ejecución de cada una de las fajas y capas mencionadas en el Art. F 3-1-3, se moldeará una probeta por cada 600 metros cuadrados (600 m2) pavimentados, con la técnica de moldeo y compactación indicadas según la norma UY M-3-89.

Se moldearán como mínimo seis probetas por jornada, correspondientes a dos muestras diferentes de la mezcla asfáltica ejecutada. En caso de que se trabaje solamente media jornada, el mínimo de probetas será de tres.

Se determinará el Peso específico Bulk de las probetas ejecutadas, según la norma UY M-5-89 ó UY M-6-89 según corresponda.

Se determinará el promedio aritmético del peso específico de las probetas, que constituirá el peso específico de referencia de laboratorio a los efectos de las recepciones en obra.

El peso específico promedio, logrado en obra, en cada lote y en cada sección, determinado sobre las probetas extraídas según lo previsto en el Art. F 3-1-3 se ajustará a las siguientes condiciones:

Capas de rodadura de espesor menor o igual a 5 cm. tendrán densidad igual o mayor al 97% del promedio de referencia de laboratorio correspondiente a la misma superficie.

Capas de rodadura de espesor mayor a 5 cm. tendrán densidad igual o mayor al 98% del promedio de referencia de laboratorio correspondiente a la misma superficie.

Capas de base, intermedias o de regularización tendrán densidad igual o mayor al 97% del promedio de referencia de laboratorio correspondiente a la misma superficie.

En ningún caso se admitirán valores individuales menores a 96%.”

Corporación Nacional para el Desarrollo
 Corporación Vial del Uruguay S.A.
 Concesión de rutas nacionales

Artículo F-4-3 de la Sección VI – Mezclas asfálticas

Las tolerancias máximas en los porcentajes en peso, respecto de la mezcla total, quedando:

Tolerancia máxima en los porcentajes en peso, respecto de la mezcla total.

Porcentaje de ligante bituminoso: $\pm 0,3\%$

Tolerancia máxima en los porcentajes en peso, respecto de la mezcla de árido		
Tamiz 4760 o mayores	Tamices menores del UNIT 4760, excepto el UNIT	Tamiz UNIT 74
$\pm 6\%$	$\pm 5\%$	$\pm 2\%$

7.6.4. Índice de lajas

Los agregados gruesos para mezclas asfálticas deberán cumplir un Índice de lajas menor o igual a 25% para capa de rodadura e Índice de lajas menor o igual a 30% para capas de base negra, según la norma de Índice de lajas IRAM 1687.

11.7 Capa de base estabilizada granulométricamente

El material a utilizar será suministrado por el Contratista y deberá cumplir con las condiciones establecidas en la Sección IV del PV y las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a Agosto de 2003, en particular lo que refiere a la obtención del mismo deberá ser en plata dosificadora pre-mezcladora fija. Se adopta el material de la Gradación B de la Tabla 1 (Cláusula A-2-4 Sección IV - PV) con las siguientes especificaciones sustitutivas:

- el material será un estabilizado granulométrico triturado, consistirá en un producto de trituración de roca sana, homogéneo, con un contenido máximo del 15% en peso de agregados naturales, libre de pastos, malezas, materias orgánicas u otros materiales perjudiciales.
- CBR > 80% para el 98% del PUSM.
- Expansión menor del 0,3%.
- El ensayo CBR y la expansión se realizarán con una sobrecarga de 4500 g.
- Desgaste Los Ángeles:
 Estándar (LAs) $\leq 25\%$
 Húmedo (LAh) $\leq 35\%$
 (LAs – LAh) $\leq 10\%$
- Equivalente de arena > 30.
- Durabilidad en Dimetil - Sulfoxido: DMSO $\leq 70\%$.
- IP ≤ 6
- LL ≤ 25

11.8 Base estabilizada con cemento portland

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

La determinación del porcentaje de cemento Portland estará basada en el análisis de los resultados obtenidos aplicando los ensayos AASHTO T-134 (o ASTM D558-96, Ensayo humedad - densidad para mezclas de suelo cemento).

El porcentaje de cemento a utilizar, que deberá ser aprobado por la Inspección, será determinado de modo de obtener:

Resistencia a la compresión inconfiada a los 7 días será mayor a 20 kg/cm².

Las probetas para la determinación de la resistencia se compactarán en las siguientes condiciones:

- En molde cilíndricos de acero de 101,6 mm de diámetro y 116,6 mm de altura,
- en tres capas,
- de 25 golpes,
- con pisón de 4,5 kg,
- con la humedad óptima determinada según el ensayo AASHTO T-134 y
- procedimiento descrito en la norma VN-E 33-67 (de la Dirección de Vialidad de Buenos Aires, Argentina).

En ningún caso contenido mínimo de cemento será menor de 3 % de la masa total en seco del material que se vaya a estabilizar (árido).

El cemento Portland será seleccionado y proporcionado por el Contratista. El cemento Portland debe cumplir lo especificado en el Capítulo D de la Sección III del Pliego General de Obras Públicas.

La cantidad de agua a agregar será la requerida para poder realizar la compactación con el contenido óptimo de humedad obtenido mediante el ensayo de compactación indicado en el Capítulo C de la Sección IV del Pliego General de Obras Públicas realizado con el material granular adicionado de la proporción de cemento establecida.

Tanto el equipo como el procedimiento de ejecución deben asegurar resultados satisfactorios. Se entenderá por tales cuando se logre un mezclado uniforme del cemento, sin la presencia de veteados.

No podrá realizarse el mezclado del cemento cuando la temperatura sea inferior a 5°C.

11.9 Tratamiento bituminoso

Los materiales asfálticos a emplear en el tratamiento superficial serán emulsiones asfálticas catiónicas modificadas, de aspecto y viscosidad uniforme dentro de los 30 días posteriores a su entrega, debe obtenerse un producto uniforme por simple recirculación y no debe observarse separación de los materiales constituyentes de la emulsión. Deben tener trazabilidad y llevarse un registro de la procedencia de las mismas. Se deberán almacenar de acuerdo con las condiciones especificadas por el fabricante, y aquellas en las que se detecten anomalías deberán almacenarse separadamente hasta confirmar su aceptabilidad.

Cumplirán con los requisitos establecidos para los tipos CRR 1m o tipo CRR 2m de la norma IRAM 6698.

La elección del tipo particular de emulsión adecuada a las exigencias constructivas y de servicio será de entera responsabilidad del contratista.

Los materiales bituminosos de distinto tipo, o procedentes de diferentes fuentes de aprovisionamiento, no podrán ser mezclados o depositados en el mismo lugar, ni utilizados alternativamente en la misma clase de tratamiento, sin previa autorización escrita de la Dirección de Obra.

Métodos de extracción de muestras y de ensayos:

- Según lo establecido en el artículo B-1-4-1 de la Sección I y la del Pliego general, y para contralor de calidad de los materiales bituminosos, se extraerá, como mínimo, una muestra duplicada por cada 100 m³ (cien metros cúbicos) o fracción, de cada tipo de material.
- Las muestras serán extraídas por la Dirección de Obra, en presencia del contratista o de su representante autorizado, en el momento de cargar el camión regador.
- La cantidad mínima de muestra será de 3 litros o 3 kg según el caso.
- Recipientes: serán envases (bidones, botellas, botes, etc.) de boca ancha, fondo plano, limpios, herméticos, con tapa rosca o a presión.
- Todas las muestras deben estar identificadas, de forma clara y perdurable en el tiempo, y deberá tener asociada como mínimos la siguiente información:
 1. Producto:
 2. Tipo:
 3. Fecha de muestreo:
 4. Lugar de toma de muestra:
 5. Fabricante:
 6. N° elaboración/identificación de lote:
 7. N° Factura:
 8. Fecha de Factura:
 9. Obra/Proyecto:
 10. Ruta:
 11. Tramo:
 12. Kms en los que fue utilizado:
 13. Constructor:
 14. Transportista:
 15. Ing. Constructor:
 16. Ing. DNV:

11.10 Verificación de compactación y humedad en capas de suelo y materiales granulares

Se agrega como alternativa a la verificación de compactación y determinación de humedad establecida en el Capítulo F de la Sección IV del PV el empleo de métodos de alto rendimiento para la determinación de la densidad seca in-situ como lo son los que utilizan dispositivos de tipo nuclear. El empleo de este tipo de dispositivos se realizará de acuerdo a la norma ASTM 6938. Antes de comenzar a utilizarse los mismos, se verificarán sus resultados con las determinaciones

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

realizadas de acuerdo a la norma AASHTO T-147. Esta verificación se llevará a cabo al menos una vez por kilómetro al comienzo de la obra y podrá espaciarse la misma si se constata una buena correlación. En última instancia la Dirección de Obra será la que establezca, de acuerdo a los resultados, el espaciamiento requerido.

12 Seguridad vial

12.1 Señalización horizontal y vertical

Para la realización de los trabajos, el Contratista se ajustará a lo establecido en la Norma Uruguay de Señalización y a las ETCM.

La señalización horizontal y vertical a ejecutarse deberá ser clase I (Norma ASTM 4956-01 tipo I o superior). La demarcación se ejecutará con material termoplástico, de acuerdo a las especificaciones establecidas en la Norma Uruguay de Señalización, y al documento "especificaciones del Equipamiento para la Seguridad Vial" de la DNV.

El Contratista deberá hacerse cargo de la ejecución de todos los trabajos de señalización horizontal, incluido el pre-marcado de eje, bordes y zonas de adelantamiento prohibido, los cuales se consideran prorrateados entre los rubros de demarcación. La ejecución de las marcas deberá ajustarse a los criterios establecidos en la Norma Uruguay de Señalización Horizontal. La Dirección Nacional de Vialidad deberá aprobar los trabajos de pre-marcado previo a la ejecución definitiva de las marcas. La recepción definitiva de la señalización se celebrará a los 36 meses.

Se colocarán tachas en eje cada 24 m y en bordes cada 48 m en puente y en los accesos adyacentes al mismo. La recepción definitiva de tachas se realizará a los doce meses de la recepción provisoria, independientemente de los plazos e recepción de obra. A los doce meses se exigirá un 80% como mínimo de tachas presentes y que provean adecuada visibilidad al usuario. No se aceptarán a efectos de la recepción definitiva tachas quebradas.

12.2 Elementos de encarrilamiento

Se colocarán defensas metálicas para protección del tránsito en los accesos del puente de acuerdo a lo establecido en las ETCM y nunca menos que la longitud existente en la zona de obra.

El diseño de la defensa metálica corresponderá a las láminas tipo N° 267 "Defensas metálicas para protección del tránsito" y N° 269 "Configuración de transición de barreras semirrígidas con baranda reforzada o defensas rígidas", a las "Especificaciones Técnicas para materiales a utilizar en defensas metálicas tipo "Doble onda", las "Recomendaciones para la implementación de sistemas de barreras de contención de vehículos" y a las "Recomendaciones para la colocación de defensas laterales metálicas tipo "Doble onda".

Se deberá tener en cuenta un respaldo mínimo de 0,60 m para la colocación de elementos de protección al tránsito.

12.3 Servicios públicos

El oferente deberá prever las tareas de remoción y traslado o recolocación de los servicios públicos que se vean afectados, tanto sean estos aéreos o subterráneos, así como la debida

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

coordinación con los titulares de los mismos. Estas tareas no serán objeto de pago por separado.

13 Pliego de Prescripciones Particulares del Proyecto

El proyecto debe incluir un Pliego de Prescripciones Particulares referentes a características de los materiales, procedimientos constructivos, tolerancias geométricas y condiciones a cumplir para la recepción de las obras, reguladas por el Pliego de Condiciones de la Dirección Nacional de Vialidad para la Construcción de Puentes y Carreteras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la República Oriental Del Uruguay de 1989 y por las ETCM.

Se entregará un ejemplar de los relevamientos, resultados de ensayos, normas, tablas ábacos que hayan sido utilizados en los cálculos del proyecto o en su defecto fotocopias de los mismos cuando el Contratante lo solicite.

Variante Trazado Rio San Salvador

PERFIL TRANSVERSAL TIPO Y ALTERNATIVO

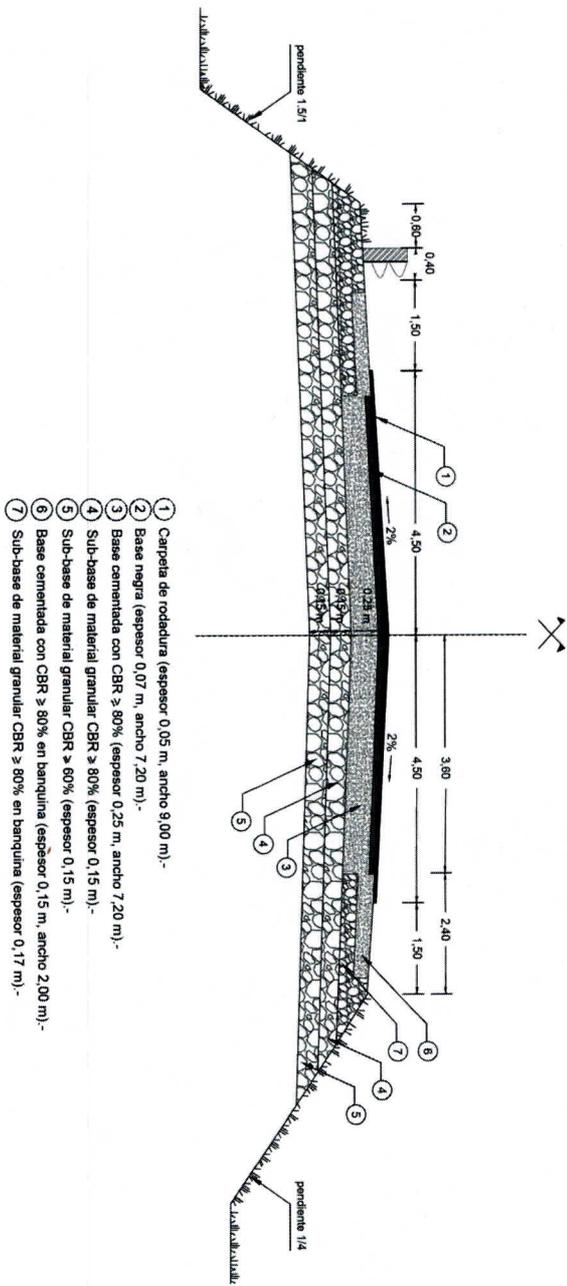


Figura N°2

ANEXO II

OBRA: NUEVO PUENTE SOBRE EL RIO SAN SALVADOR EN DOLORES
NUEVO CUADRO DE PRECIOS Y METRAJES

Grupo	Rubro	Descripción	Unidad	Cantidad	Precio Unitario	Precio Total
ITEM I - RUBROS GENERALES						
1	1	Movilización	global	1,00	4.617.319,93	4.617.319,93
2	71	Gestión ambiental	global	1,00	4.645.400,65	4.645.400,65
17	382	Señalización	global	1,00	734.239,94	734.239,94
80	912	Alimentación	pers.mes	48,00	45.815,04	2.199.121,92
81	914 b	Suministro de locomoción con chofer	veh.mes	12,00	144.241,36	1.730.896,32
82	915 b	Suministro de locomoción sin chofer	veh.mes	12,00	49.890,40	598.684,80
89	929	Alojamiento personal de inspección	casa.mes	12,00	36.053,68	432.644,16
89	930	Alojamiento DO	casa.mes	12,00	36.053,68	432.644,16
80	5132	Proyectos Ejecutivos	global	1,00	3.450.667,67	3.450.667,67
80	5132-1	Estudio ambiental para AAP	global	1,00	718.635,19	718.635,19
2	5133	Limpieza de faja para ejecución de obra	gl	1,00	557.714,27	557.714,27
10	249	Enrocados para control de la erosión	m3	437,00	11.540,21	5.043.071,77
ITEM I - PUENTE RÍO SAN SALVADOR						
29	506	Pilotes hechos en sitio (d= 120 cm)	un	31,00	554.108,48	17.177.362,88
24	456-1	Hormigón armado clase VII para pilares y columnas de estribo	m3	137,50	47.956,05	6.593.956,88
24	456-2	Hormigón armado clase VII para dinteles	m3	111,27	42.856,34	4.768.624,95
24	457	Hormigón armado para vigas transversales de tablero	m3	27,85	72.185,11	2.010.355,31
28	486	Vigas pretensadas longitudinales de tablero	m3	251,53	90.973,14	22.882.473,90
28	487-1	Hormigón armado para prelosas	m3	101,19	81.972,79	8.294.826,62
28	487-2	Hormigón armado para losa de tablero	m3	279,58	29.223,50	8.170.306,13
22	441	Neoprenos	un	80,00	15.608,68	1.248.694,40
21	436	Juntas transversales	ml	44,00	13.293,33	584.906,52
13	262	Hormigón armado para losa de acceso	m3	28,05	25.084,20	703.611,81
4	94	Cemento portland para terraplén cementado	ton	65,51	8.403,45	550.510,01
10	228	Hormigón para viga de fundación de revestimiento	m3	75,89	14.666,91	1.113.071,80
10	231	Revestimiento con losetas de hormigón	m2	552,00	2.265,56	1.250.589,12
27	480-1	Defensas New Jersey	ml	400,00	7.747,70	3.099.080,00
12	256	Sobrepiso	m2	2.040,00	909,80	1.855.992,00
2	8	Excavación de préstamo	m3	1.401,87	870,31	1.220.061,48
7	134	Material estabilizado con cemento portland	m3	646,92	1.291,10	835.238,41
ITEM I - ACCESOS AL PUENTE						
2	6	Excavación no clasificada	m3	6.105,61	218,96	1.336.884,37
2	7	Excavación no clasificada a depósito	m3	1.401,87	177,56	248.916,04
2	8	Excavación no clasificada de préstamo	m3	26.638,32	518,87	13.821.825,10
4	94	Cemento portland para base cementada	ton	308,79	6.180,64	1.908.519,83
5	101	Mezcla asfáltica para base negra	ton	1.359,81	3.391,58	4.611.904,40
5	102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura	ton	1.209,35	3.465,53	4.191.038,71
6	111	Riego de imprimación	m2	12.979,44	36,21	469.985,52
6	118	Riego de adherencia	m2	18.773,83	18,12	340.181,80
7	129	Sub-base granular con CBR > 60% (con transporte)	m3	2.690,65	530,99	1.428.708,24
7	131	Base granular con CBR > 80 % (con transporte)	m3	3.851,40	827,40	3.186.648,36
7	133	Base granular cementada con CBR > 80 % (con transporte)	m3	3.191,59	830,13	2.649.434,61
7	181	Reciclado	m2	12.979,44	50,92	660.913,08
13	276	Alcantarilla de caños d=1200mm	ml	72,90	18.471,02	1.346.537,36
13	281	Hormigón armado para cabezal de alcantarillas	m3	10,28	31.301,13	321.775,62
14	311	Alambrados nuevos	ml	2.523,36	493,60	1.245.530,50
41	621	Defensas metálicas tipo LT 267 ó 269	m	207,00	4.904,42	1.015.214,94
152	2134	Cemento asfáltico AC30	ton	141,30	38.598,62	5.453.985,01
152	2135	Emulsiones asfálticas	m3	23,08	37.316,33	861.260,90
301	3010	Señales clase 1 instaladas (inc poste)	m2	10,28	14.420,62	148.243,97
303	3029	Poste kilométrico instalado	m3	0,50	294.805,02	147.402,51
304	3044	Pintura en caliente	m2	626,17	861,16	539.232,56
304	3042	Tachas instaladas	c/u	74,77	280,04	20.938,59
					Básicos P/41 \$	153.475.785,00

ANEXO III

PLAN DE CERTIFICACIÓN

Grupo	Rubro	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	VENTA	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12
RUBROS GLOBALES																
1	1	Movilización	global	4.617.320	50%		50%									
2	71	Gestión ambiental	global	4.645.401	5%	5%	5%		5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	50%
17	382	Señalización	global	734.240	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
80	912	Alimentación	pers.mes	2.199.122	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
81	914 b	Suministro de locomoción con chofer	veh.mes	1.730.896	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
82	915 b	Suministro de locomoción sin chofer	veh.mes	598.685	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
89	929	Alojamiento personal de inspección	casa.mes	432.644	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
89	930	Alojamiento DO	casa.mes	432.644	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
451	5182	Proyectos Ejecutivos	global	3.450.668	100%											
451	5182-1	Estudio ambiental para AAP	global	718.635	100%											
2	5133	Limpieza de faja para ejecución de obra	gl	557.714	50%	50%										
10	249	Enrocados	m3	5.043.072								50%			50%	
ITEM I - PUENTE RÍO SAN SALVADOR																
29	506	Pilotes hechos en sitio (d= 120 cm)	un	17.177.363	10%	50%	40%									
24	456-1	Hormigón armado clase VII para pilares y columnas de estribo	m3	6.593.957			20%	30%	35%	15%						
24	456-2	Hormigón armado clase VII para dinteles	m3	4.768.625	30%	20%	20%	7%	10%	13%						
24	457	Hormigón armado para vigas transversales de tablero	m3	2.010.355				5%	30%	30%	30%	5%				
28	486	Vigas pretensadas longitudinales de tablero	m3	22.882.474		15%	15%	20%	15%	35%						
24	487-1	Hormigón armado para prelosas	m3	8.294.827		23%	23%	29%	15%	9%						
24	487-2	Hormigón armado para losa de tablero	m3	8.170.306					10%	20%	20%	20%	30%			
22	441	Neoprenos	un	1.248.694				20%	50%	30%						
21	436	Juntas transversales	ml	584.907												100%
13	262	Hormigón armado para losa de acceso	m3	703.612									50%	50%		
2	94	Cemento portland para terraplén cementado	ton	550.510								15%	25%	35%	25%	
13	228	Hormigón para viga de fundación de revestimiento	m3	1.113.072								50%	50%			
13	231	Revestimiento con losetas de hormigón	m2	1.250.589										20%	65%	15%
27	480-1	Defensas New Jersey	ml	3.099.080							10%	25%	30%	25%	10%	
51	756	Sobrepiso	m2	1.855.992												100%
2	8	Excavación de préstamo	m3	1.220.061					25%	25%	25%	25%				
7	134	Material estabilizado con cemento portland	m3	835.238								15%	25%	35%	25%	
ITEM I - ACCESOS: tramo Ruta 105 a Cno de la Tablada																
2	6	Excavación no clasificada	m3	1.336.884		20%	20%	20%	20%	20%						
2	7	Excavación no clasificada a depósito	m3	248.916		20%	20%	20%	20%	20%						
2	8	Excavación no clasificada de préstamo	m3	13.821.825				25%	25%	25%	25%					
4	94	Cemento portland para base cementada	ton	1.908.520									50%	50%		
5	101	Mezcla asfáltica para base negra	ton	4.611.904											100%	
5	102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura	ton	4.191.039											100%	
6	111	Riego de imprimación	m2	469.986									40%	60%		
6	118	Riego de adherencia	m2	340.182											100%	
7	129	Sub-base granular con CBR > 60% (con transporte)	m3	1.428.708					25%	25%	25%	25%				
7	131	Base granular con CBR > 80 % (con transporte)	m3	3.186.648						25%	25%	25%	25%			
7	133	Base granular cementada con CBR > 80 % (con transporte)	m3	2.649.435									50%	50%		
7	181	Reciclado	m2	660.913									50%	50%		
13	276	Alcantarilla de caños d=1200mm	ml	1.346.537		50%	50%									
13	281	Hormigón armado para cabezal de alcantarillas	m3	321.776			50%	50%								
14	311	Alambrados nuevos	ml	1.245.530	50%	50%										
41	621	Defensas metálicas tipo LT 267 ó 269	m	1.015.215												100%
152	2134	Cemento asfáltico AC30	ton	5.453.985											100%	
152	2135	Emulsiones asfálticas	m3	861.261											100%	
301	3010	Señales clase 1 instaladas (inc poste)	m2	148.244												100%
303	3028	Poste kilométrico instalado	m3	147.403												100%
303	3029	Pintura en caliente	m2	539.233												100%
304	3044	Tachas instaladas	c/u	20.939												100%
TOTAL \$				153.475.785	11.249.749	17.524.129	18.693.109	14.226.718	13.342.857	18.112.472	7.873.319	8.013.705	8.080.058	8.081.017	20.635.837	7.642.814
					11.249.749	28.773.878	47.466.987	61.693.706	75.036.562	93.149.034	101.022.354	109.036.058	117.116.117	125.197.134	145.832.971	153.475.785

Para constancia y en prueba de conformidad ambas partes suscriben el presente contrato:

Por CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY S.A.

Ing. Ramón Díaz Velazco
Director

Ec. José Luis Puig Folle
Presidente

Por TECHINT SACI

Sr. Alejandro José Foglia Mafio

Cr. Pablo Diego Pérez