

AMPLIACIÓN CONTRATO

El día 13 de marzo de 2026, **POR UNA PARTE** El Cr. Mario Piacenza, titular de la cédula de identidad N° 3.328.274-6 y el Ec. Pablo Gutiérrez, titular de la cédula de identidad N°1.885.281-7, actuando en nombre y representación de la **Corporación Vial del Uruguay S.A.** (en adelante el Contratante), constituyendo domicilio en Rincón 528 piso 5°, de la ciudad de Montevideo. **POR OTRA PARTE: Consorcio SACEEM-MOLINSUR I** (en adelante, Contratista), representada por el Sr. Alejandro Ruibal Panierotto, titular de la cedula de identidad número 1.908.356-4, y por el Sr. Gonzalo Briozzo, titular de la cédula de identidad número 1.411.576-2, constituyendo domicilio en la calle Brecha 572 de la ciudad de Montevideo; CONVIENEN LO SIGUIENTE:

PRIMERO – ANTECEDENTES:

- I) La Corporación Vial del Uruguay S.A. llamó a licitación N° P/33 para la ejecución de obra denominado **“Ensanche y refuerzo de los puentes en Ruta 5 sobre los Arroyos Villasboas y Molles, sobre la Cañada La Zorra y pasaje superior sobre la vía férrea en km 266”** habiéndose recibido las ofertas el día 05/05/2016. Por resolución del Directorio del día 07/09/2016, se adjudicaron los trabajos de referencia al **Consorcio Saceem-Molinsur I**, suscribiéndose Contrato el 8 de marzo de 2017.
- II) Por expediente N° 3234/2017, el MTOP solicita a Corporación Vial del Uruguay S.A, gestionar una Modificación y Ampliación de Contrato por los rubros, metrajes y condiciones mencionadas en el expediente. Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el Directorio de Corporación Vial del Uruguay S.A. aprobó la ampliación solicitada el día 29/11/2017, suscribiéndose contrato el día 21 de diciembre de 2017.
- III) Por expediente N° 2056/2018, el MTOP solicita a Corporación Vial del Uruguay S.A, gestionar una Ampliación de Contrato por los rubros, metrajes y condiciones mencionadas en el objeto del presente acuerdo. Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 12 de julio de 2018 el Directorio de Corporación Vial del Uruguay S.A. aprobó la ampliación solicitada suscribiéndose contrato el día 06 de setiembre de 2018.
- III) Por expediente N° 521/2023, el MTOP solicita a Corporación Vial del Uruguay S.A, gestionar una Ampliación de Contrato por los rubros, metrajes y condiciones mencionadas en el objeto del presente acuerdo.
- IV) Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 12 de junio de 2024 el Directorio de Corporación Vial del Uruguay S.A. aprobó la ampliación solicitada.
- V) El día 23 de setiembre de 2025 recibimos la notificación de que se había obtenido la Autorización Ambiental Previa (AAP), por parte del Ministerio de Ambiente (Resolución N°1143/2025). Esta AAP era condición previa a la firma del presente Contrato.

SEGUNDO – OBJETO:

Las partes acuerdan realizar la presente Ampliación de Contrato, a los efectos de la **Construcción de un nuevo Puente y trazado en Ruta 33 progresiva 51k200 sobre el Arroyo Canelón Grande y la Construcción de una rotonda en la intersección de la Ruta 33 y la Ruta 11.**

Los trabajos mencionados se ejecutarán de acuerdo con las Especificaciones Técnicas que se adjuntan en el Anexo I y con los rubros, metrajes, montos especificados en el Anexo II, que se agregan y forman parte del presente Contrato.

TERCERO – PRECIO GLOBAL:

Siendo que el proyecto para la ejecución de los trabajos objeto de la presente Ampliación de Contrato es presentado por la empresa contratista, será de aplicación lo dispuesto en la Cláusula 14.4 de la Sección I del Pliego de Condiciones.

Por tanto, el Precio Global Básico para esta obra, (sin impuestos ni leyes sociales) es de **\$88:674.628,63** (pesos uruguayos ochenta y ocho millones seiscientos setenta y cuatro mil seiscientos veintiocho con 63/100) más IVA, de acuerdo con los precios unitarios indicados en el Cuadro de Metrajes (Anexo II), que se agrega y forma parte del presente contrato.

CUARTO - MONTO IMPONIBLE:

El monto imponible a valores básicos de la presente Ampliación de Contrato es de **\$16:677.105,11** (pesos uruguayos dieciséis millones seiscientos setenta y siete mil ciento cinco con 11/100).

QUINTO – PLAZO:

El plazo de los trabajos objeto de la presente Ampliación de Contrato se ejecutarán en 9 (nueve) meses de acuerdo con el PDT y PFF que se agrega y forma parte de este contrato (Anexo III).

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 el cual corresponderá al primer mes del PDT y PFF, mencionados anteriormente.

SEXTO - PERÍODO DE RESPONSABILIDAD:

Las obras definidas en el objeto del presente contrato tendrán un período de responsabilidad por defectos de 36 meses contados a partir de la Recepción Provisoria Total por parte del Contratante. El período de responsabilidad por defectos se extenderá si los defectos persisten.

SÉPTIMO - GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO:

El contratista constituyó Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato, mediante seguro de fianza de Mapfre Seguros, póliza N° 0090000568086-0 y póliza N° 0090000566382-0 (Molinsur) por un monto de USD 115.000 (dólares americanos ciento quince mil con 00/100).

OCTAVO –RESPONSABILIDAD DEL CONSORCIO:

Las empresas integrantes del Consorcio COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS, MECÁNICAS Y DE OBRAS PÚBLICAS S.A. (SACEEM) y por MOLINSUR S.A. declaran que son responsables solidaria e indivisiblemente por el cumplimiento de las obras que se detallan en el Objeto del presente documento y todas las demás obligaciones que surjan del presente acuerdo.

NOVENO - PREVISIONES VARIAS:

En todo lo no modificado por el presente documento, continuarán vigentes y válidos todos los términos establecidos en el Contrato original de fecha 08 de marzo de 2017, y demás documentos que forman parte del mismo.

DÉCIMO - 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.

DÉCIMOPRIMERO – DOMICILIOS:

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.

DECIMOSEGUNDO - NO OBJECION:

Este acuerdo se firma sujeto a la no objeción por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

ANEXO I

Sección 7

Especificaciones Técnicas

“Ruta 33: Puente sobre A° Canelón Grande”

1 Objeto del llamado

El contrato tiene por objeto el proyecto y construcción de un puente nuevo en la Ruta 33 sobre el A° Canelón Grande en una variante de trazado.

2 Descripción de las obras

Con el propósito de mejorar las condiciones de circulación y la capacidad de cargas en el puente se ha previsto sustituirlo por puente nuevo en una variante de trazado con 9,20 m de ancho de calzada y diseñado para las cargas vigentes.

Deberán asimismo adecuarse los accesos al nuevo ancho de calzada. Durante la construcción se deberá mantener el tránsito sobre la Ruta aún en condiciones de crecientes extraordinarias.

3 Plan de trabajo – mantenimiento del tránsito

Durante la construcción se deberá mantener el tránsito en la ruta aún en las crecientes extraordinarias. A esos efectos se puede dar tránsito sobre la estructura actual, previa verificación de su capacidad de carga. Se debe dejar como mínimo una senda de 3,2 m de ancho y proveer los ordenadores de tránsito (barreras, parapetos, semáforos, etc.) de manera que la circulación se realice sin riesgo ni molestias para los usuarios y para que se elimine la posibilidad de que sean afectadas las obras en ejecución, 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 del 2003 en adelante ETCM. En particular, deberá considerarse la influencia de vibraciones producidas por el tránsito sobre las piezas recién hormigonadas.

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 eventuales 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 eventuales desvíos no serán objeto de pago directo.

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 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 Características del puente existente

De acuerdo a las láminas de proyecto:

a) A° Canelón Grande

Es un puente tipo losa continuo C 5-5,50, compuesto por una unidad de 12 tramos de 60 m de longitud total. El ancho de calzada es de 5,50 m. Fue proyectado en 1932.

5 Proyecto del puente

El Licitante deberá presentar un proyecto completo de características técnicas no inferiores a las condiciones establecidas en los Documentos de Licitación, indicando todos los detalles, cálculos y especificaciones técnicas y no simples anteproyectos. Dicho proyecto 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 proyecto 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, pero previo a la firma del contrato, los planos de detalle específico de aquellos elementos o unidades cuya complejidad no sea materia de duda en la evaluación de la cualidad de la solución a realizar.

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.

Los proyectos presentados por el oferente deberán 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.

Asesores técnicos: Si el diseño o los procedimientos constructivos escapan de los usuales en el país, se deberán proponer aquéllos que cuenten con la idoneidad pertinente. Para los trabajos de pilotaje, pretensado o montaje de estructuras metálicas se requerirá un ingeniero especializado en el correspondiente sistema constructivo. Se requerirá su presencia en obra al

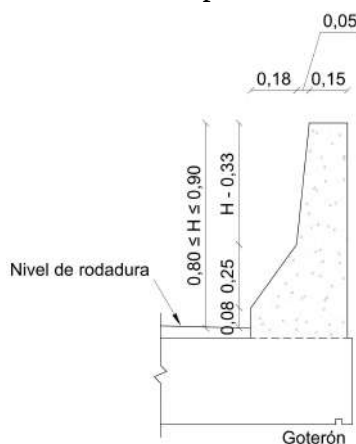
menos durante la construcción de la o las etapas especiales.

5.1 Condiciones del proyecto

El proyecto del puente deberá cumplir:

- a) Planialtimetría
Deberá atender a las condiciones que surjan del estudio hidráulico solicitado y que permita una velocidad de circulación no inferior a 90km/h.
- b) Cota de firme terminado: no será inferior a las del puente existente.
- c) Longitud, superficie efectiva de desagüe y franquía: no serán inferiores a la del puente existente.
- d) La separación entre pilas: no serán inferiores a 10 m.
- e) Cota de fondo de tablero: no será inferior a la cota inferior a la del puente existente.
- f) Calzada: será de 9.20 metros de ancho entre pie de barreras New Jersey incluyendo los 7,20 m de ancho de calzada propiamente dicha y 1,0 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.
- g) 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.
- h) 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.

Defensas Tipo New Jersey

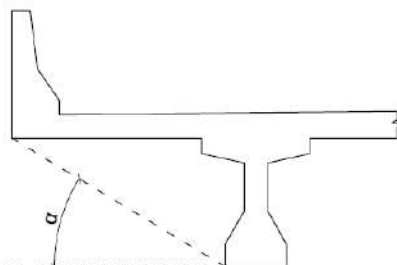


En caso que la protección de los elementos lo requiera el valor de H deberá ser mayor y justificado.

- i) 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.
- j) 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.

- k) 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° .



- l) Juntas: Solamente se admitirán juntas extremas. Su diseño deberá cumplir con lo indicado en las ETCM y será aprobado por el Contratante, previo a su ejecución. No se admitirán juntas longitudinales. Los materiales y condiciones serán según lo especificado en la cláusula 11.6. de las ETCM. 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.
- m) Demolición: deberán demolerse el puente existente hasta el nivel natural de terreno. No se admitirá la incorporación de ningún elemento del puente existente en el nuevo puente.
- n) Losa de acceso: deberán cumplir con las ETCM y tendrán un ancho mínimo acompañando el ancho del puente entre pies de barreras New Jersey e incluir la ciclovía en caso de que esta exista.
- o) En ningún caso se podrá optar por soluciones que empleen los terraplenes de acceso con fines resistentes.
- p) Además de estructuras de hormigón armado o pretensado se admitirán estructuras mixtas.
- q) 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.
- r) 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) y no se admitirá la colaboración lateral del terreno. 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. No se admitirán tensiones de punta superiores a 30 kg/cm².

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.

6 Cargas de diseño

6.1 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.

6.2 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.

6.3 Fuerza centrífuga y otras fuerzas transversales

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

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

Siendo:

- Fv: 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 Ft 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 Ftr, en la superficie del pavimento, igual al 25% de la fuerza de frenado o aceleración definida anteriormente, que actúa simultáneamente con ella.

7 **Estudios geotécnicos para el proyecto estructural**

Se deberá realizar un estudio geotécnico del emplazamiento de las estructuras 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 13 m 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 el caso que la perforación encuentre roca sólida, será suficiente perforar hasta una profundidad adecuada y como mínimo 2 m debajo del nivel de fundación, para asegurarse que la roca es efectivamente sólida.

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.

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.

8 Estudios hidrológicos e hidráulicos para puentes

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.
- 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 para al menos un TR de 200 años 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.

9 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 una altura mínima de los gatos 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.

10 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.

11 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.

12 Proyecto de accesos

12.1 Sección transversal

El perfil transversal en el tramo de ruta será 9.20 m de ancho mínimo (7,20 m de calzada y banquetas de 1 m de ancho) más el sobreecho que corresponda en la zona que requiera barreras de contención.

Las transiciones entre el perfil transversal de ruta y el perfil normal de la carretera existente tendrán por lo menos una longitud de 50 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.

Se deberá tener en cuenta en la determinación del ancho de banquetas un respaldo mínimo de 1,00 m para la colocación de elementos de protección al tránsito en el caso de terraplenes con taludes con pendientes mayores a 1:3 o en las zonas indicadas.

12.2 Perfil Longitudinal y pavimento

El oferente deberá proyectar una rasante acorde a las condiciones que surjan del estudio hidráulico solicitado y que permita una velocidad de circulación no inferior a 90km/h.

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.

13 Especificaciones de los materiales

13.1 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.”

13.2 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.

13.3 Subrasante

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 > 5% al 96% del PUSM, una expansión < 3%. Los suelos de la subrasante deberán ser compactados de modo que el peso unitario seco supere al 96% 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.

13.4 Material granular CBR ≥ 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 ≥ 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 ≤ 180
X . LL ≤ 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 ≥ 30 %.

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

13.5 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

13.6 Base estabilizada con cemento portland

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.

13.7 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:

13.8 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 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.

14 Seguridad vial

14.1 Señalización horizontal y vertical

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

La señalización horizontal y vertical a ejecutarse deberá ser clase 1 (Norma ASTM 4956-01 tipo I o superior). La demarcación se ejecutará con material termoplástico, de acuerdo a las especificaciones establecidas en la Norma Uruguaya 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 Uruguaya 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.

14.2 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

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

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.

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

15 **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.

ANEXO II

CUADRO DE RUBROS

GRUPO	RUBRO	DESCRIPCION	UN.	METRAJE	PRECIO UNITARIO \$	IMPORTE TOTAL \$
RUBROS GENERALES						
1	1	Movilización	Global	1,00	2.660.239,00	2.660.239,00
2	71	Recuperación ambiental	Global	1,00	2.660.239,00	2.660.239,00
17	382	Señalización de obra	Global	1,00	443.374,00	443.374,00
80	5132	Proyecto	Global	1,00	542.792,17	542.792,17
SUMINISTROS A LA INSPECCIÓN						
80	912	Alimentación	per.m	18,00	31.463,46	566.342,28
81	914	Suministro de locomoción	v.mes	12,00	73.028,16	876.337,92
82	915	Suministro de locomoción sin chofer	v.mes	12,00	31.968,47	383.621,64
89	929	Alojamiento personal de inspección	c.mes	6,00	24.014,10	144.084,60
89	930	Alojamiento gerente de obra	per.m	6,00	28.016,45	168.098,70
REHABILITACIÓN ROTONDA RUTA 33 Y RUTA 11						
5	102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura	ton	1.100,00	2.082,16	2.290.376,00
6	118	Ejecución de tratamiento bituminoso de adherencia	m2	9.500,00	6,17	58.615,00
152	2134	Suministro, transporte y elaboración de Cemento asfáltico	ton	60,00	19.914,60	1.194.876,00
152	2135	Suministro, transporte y elaboración de emulsión asfáltica	m3	5,00	18.602,60	93.013,00
PUENTE S/A* CANELÓN GRANDE						
VARIANTE DE ACCESO						
2	7	Excavación no clasificada	m3	5.400,00	136,26	735.804,00
2	7	Excavación no clasificada a deposito	m3	10.400,00	136,26	1.417.104,00
2	8	Excavación no clasificada de préstamo	m3	54.960,00	368,64	20.260.454,40
2	26	Ejecución de ensanche de plataforma	m	880,00	409,40	360.272,00
2	9	Extracción de árboles y tocones	unid	50,00	15.697,97	784.898,50
4	94	Cemento Pórtland para base estabilizada	ton	268,00	5.397,19	1.446.446,92
5	102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura	ton	2.800,00	2.082,16	5.830.048,00
6	111	Ejecución de riego bituminoso de imprimación	m2	14.200,00	9,25	131.350,00
6	118	Ejecución de tratamiento bituminoso de adherencia	m2	13.400,00	6,16	82.544,00
7	131	Base granular con CBR>40% (con transporte)	m3	3.500,00	657,70	2.301.950,00
7	133	Base granular con CBR>80% (con transporte)	m3	3.400,00	657,40	2.235.160,00
7	181	Reciclado de pavimentos	m2	13.400,00	50,83	681.122,00
9	212	Agregado fino para tratamientos	m3	64,00	887,07	56.772,48
20	427	Revestimiento con Suelo Pasto (para taludes)	m2	17.500,00	79,21	1.386.175,00
41	621	Parapetos metálicos para protección de tránsito	m	1.270,00	1.399,49	1.777.352,30
152	2134	Suministro, transporte y elaboración de Cemento asfáltico	ton	152,00	19.914,60	3.027.019,20
152	2135	Suministro, transporte y elaboración de emulsión asfáltica	m3	21,00	18.602,60	390.654,60
301	3010	Señales clase 1 instaladas	m2	25,00	3.498,60	87.465,00
303	3027	Poste para señal instalado	m3	1,00	67.306,10	67.306,10
303	3028	Poste para chebron instalado	m3	4,00	87.100,98	348.403,92
303	3029	Poste kilometrico instalado	m3	0,20	90.881,48	18.176,30
304	3042	Tachas instaladas	c/u	130,00	137,21	17.837,30
304	3044	Línea de borde aplicado en caliente	m2	450,00	470,80	211.860,00
304	3045	Amarillo aplicado en caliente	m2	450,00	470,80	211.860,00
304	3046	Superficies aplicadas en caliente	m2	50,00	940,94	47.047,00
RUBROS DE ACCESOS						
7	17	Base granular con CBR>80	m3	464,67	2.338,36	1.086.565,74
4	93	Cemento Portland para terraplén cementado	ton	46,46	5.766,86	267.928,32
10	228	Hormigón ciclópeo para fundación de revestimiento	m3	73,66	6.087,43	448.400,09
13	262	Hormigón armado Clase VII para losa de acceso	m3	25,30	15.011,41	379.788,67
10	288	Revestimiento de terraplenes de acceso al puente con losetas de hormigón	m2	800,59	1.559,90	1.248.840,34
RUBROS DE ESTRUCTURA						
21	436	Juntas transversales	ml	30,00	3.927,59	117.827,70
22	441	Apoyos de neopreno	c/u	20,00	9.713,00	194.260,00
23	447	Hormigón Armado C.VII para fundaciones	m3	48,80	24.392,78	1.190.367,66
24	456	Hormigón armado Clase VII para pilares pórticos y estribos	m3	145,12	41.314,25	5.995.523,96
24	457	Hormigón armado Clase VII para vigas y tableros	m3	405,00	30.389,25	12.307.646,25
27	480	Barrera de protección al tránsito	ml	180,00	5.312,72	956.289,60
29	504	Pilotes hechos en sitio	un.	22,00	235.719,47	5.185.828,34
37	588	Demolición de estructuras de hormigón armado	gl.	1,00	3.286.760,49	3.286.760,49
26	1566	Desagües	gl	1,00	11.509,14	11.509,14
					TOTAL (\$)	88.674.628,63

ANEXO III

GRUPO	RUBRO	DESCRIPCION	UN.	METRAJE	PRECIO UNITARIO \$	IMPORTE TOTAL \$	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9
RUBROS GENERALES															
1	1	Movilización	Global	1,00	2.660.239,00	2.660.239,00	1.330.119,50	-	1.330.119,50	-	-	-	-	-	-
2	71	Recuperación ambiental	Global	1,00	2.660.239,00	2.660.239,00	166.264,94	166.264,94	166.264,94	166.264,94	166.264,94	166.264,94	166.264,94	166.264,94	1.330.119,50
17	382	Señalización de obra	Global	1,00	443.374,00	443.374,00	49.263,78	49.263,78	49.263,78	49.263,78	49.263,78	49.263,78	49.263,78	49.263,78	49.263,78
80	5132	Proyecto	Global	1,00	542.792,17	542.792,17	542.792,17	-	-	-	-	-	-	-	-
SUMINISTROS A LA INSPECCIÓN															
80	912	Alimentación	per.m	18,00	31.463,46	566.342,28	62.926,92	62.926,92	62.926,92	62.926,92	62.926,92	62.926,92	62.926,92	62.926,92	62.926,92
81	914	Suministro de locomoción	v.mes	12,00	73.028,16	876.337,92	97.370,88	97.370,88	97.370,88	97.370,88	97.370,88	97.370,88	97.370,88	97.370,88	97.370,88
82	915	Suministro de locomoción sin chofer	v.mes	12,00	31.968,47	383.621,64	42.624,63	42.624,63	42.624,63	42.624,63	42.624,63	42.624,63	42.624,63	42.624,63	42.624,63
89	929	Alojamiento personal de inspección	c.mes	6,00	24.014,10	144.084,60	16.009,40	16.009,40	16.009,40	16.009,40	16.009,40	16.009,40	16.009,40	16.009,40	16.009,40
89	930	Alojamiento gerente de obra	per.m	6,00	28.016,45	168.098,70	18.677,63	18.677,63	18.677,63	18.677,63	18.677,63	18.677,63	18.677,63	18.677,63	18.677,63
REHABILITACIÓN ROTONDA RUTA 33 Y RUTA 11															
5	102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura	ton	1.100,00	2.082,16	2.290.376,00	1.374.225,60	-	-	-	916.150,40	-	-	-	-
6	118	Ejecución de tratamiento bituminoso de adherencia	m2	9.500,00	6,17	58.615,00	35.169,00	-	-	-	23.446,00	-	-	-	-
152	2134	Suministro, transporte y elaboración de Cemento asfáltico	ton	60,00	19.914,60	1.194.876,00	716.925,60	-	-	-	477.950,40	-	-	-	-
152	2135	Suministro, transporte y elaboración de emulsión asfáltica	m3	5,00	18.602,60	93.013,00	55.807,80	-	-	-	37.205,20	-	-	-	-
PUENTE S/A* CANELÓN GRANDE															
VARIANTE DE ACCESO															
2	7	Excavación no clasificada a deposito	m2	5.400,00	136,26	735.804,00	-	147.160,80	147.160,80	147.160,80	147.160,80	147.160,80	-	-	-
2	7	Excavación no clasificada a deposito	m3	10.400,00	136,26	1.417.104,00	-	283.420,80	283.420,80	283.420,80	283.420,80	283.420,80	-	-	-
2	8	Excavación no clasificada de préstamo	m3	54.960,00	368,64	20.260.454,40	-	4.052.090,88	4.052.090,88	4.052.090,88	4.052.090,88	4.052.090,88	-	-	-
2	26	Ejecución de ensanche de plataforma	m	880,00	409,40	360.272,00	-	-	-	-	-	-	180.136,00	180.136,00	-
2	9	Extracción de árboles y tocones	unid	50,00	15.697,97	784.898,50	392.449,25	392.449,25	-	-	-	-	-	-	-
4	94	Cemento Portland para base estabilizada	ton	268,00	5.397,19	1.446.446,92	-	-	-	-	-	-	723.223,46	723.223,46	-
5	102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura	ton	2.800,00	2.082,16	5.830.048,00	-	-	-	-	-	-	-	2.915.024,00	2.915.024,00
6	111	Ejecución de riego bituminoso de imprimación	m2	14.200,00	9,25	131.350,00	-	-	-	-	-	-	-	65.675,00	65.675,00
6	118	Ejecución de tratamiento bituminoso de adherencia	m2	13.400,00	6,16	82.544,00	-	-	-	-	-	-	-	41.272,00	41.272,00
7	131	Base granular con CBR>40% (con transporte)	m3	3.500,00	657,70	2.301.950,00	-	-	-	-	-	575.487,50	575.487,50	575.487,50	575.487,50
7	133	Base granular con CBR>80% (con transporte)	m3	3.400,00	657,40	2.235.160,00	-	-	-	-	558.790,00	558.790,00	558.790,00	558.790,00	558.790,00
7	181	Reciclado de pavimentos	m2	13.400,00	50,83	681.122,00	-	-	-	-	-	-	-	340.561,00	340.561,00
9	212	Agregado fino para tratamientos	m3	64,00	887,07	56.772,48	-	-	-	-	-	-	-	28.386,24	28.386,24
20	427	Revestimiento con Suelo Pasto (para taludes)	m2	17.500,00	79,21	1.386.175,00	-	-	-	-	-	-	-	277.235,00	554.470,00
41	621	Parapetos metálicos para protección de tránsito	m	1.270,00	1.399,49	1.777.352,30	-	-	-	-	-	-	-	-	1.777.352,30
152	2134	Suministro, transporte y elaboración de Cemento asfáltico	ton	152,00	19.914,60	3.027.019,20	-	-	-	-	-	-	-	1.513.509,60	1.513.509,60
152	2135	Suministro, transporte y elaboración de emulsión asfáltica	m3	21,00	18.602,60	390.654,60	-	-	-	-	-	-	-	148.448,75	203.140,39
301	3010	Señales clase 1 instaladas	m2	25,00	3.498,60	87.465,00	-	-	-	-	-	-	-	-	87.465,00
303	3027	Poste para señal instalado	m3	1,00	67.306,10	67.306,10	-	-	-	-	-	-	-	-	67.306,10
303	3028	Poste para chevron instalado	m3	4,00	87.100,98	348.403,92	-	-	-	-	-	-	-	-	348.403,92
303	3029	Poste kilometrico instalado	m3	0,20	90.881,48	18.176,30	-	-	-	-	-	-	-	-	18.176,30
304	3042	Tachas instaladas	c/u	130,00	137,21	17.837,30	-	-	-	-	-	-	-	-	17.837,30
304	3044	Línea de borde aplicado en caliente	m2	450,00	470,80	211.860,00	-	-	-	-	-	-	-	-	211.860,00
304	3045	Amarillo aplicado en caliente	m2	450,00	470,80	211.860,00	-	-	-	-	-	-	-	-	211.860,00
304	3046	Superficies aplicadas en caliente	m2	50,00	940,94	47.047,00	-	-	-	-	-	-	-	-	47.047,00
RUBROS DE ACCESOS															
7	17	Base granular con CBR>80	m3	464,67	2.338,36	1.086.565,74	-	-	-	-	-	543.282,87	543.282,87	-	-
4	93	Cemento Portland para terraplén cementado	ton	46,46	5.766,86	267.928,32	-	-	-	-	-	-	133.964,16	133.964,16	-
10	228	Hormigón ciclopeo para fundación de revestimiento	m3	73,66	6.087,43	448.400,09	-	-	-	-	-	-	224.200,05	224.200,05	-
13	262	Hormigón armado Clase VII para losa de acceso	m3	25,30	15.011,41	379.788,67	-	-	-	-	-	-	189.894,34	189.894,34	-
10	288	Revestimiento de terraplenes de acceso al puente con losetas de hormigón	m2	800,59	1.559,90	1.248.840,34	-	-	-	-	-	-	624.420,17	624.420,17	-
RUBROS DE ESTRUCTURA															
21	436	Juntas transversales	ml	30,00	3.927,59	117.827,70	-	-	-	-	-	-	58.913,85	58.913,85	-
22	441	Apoyos de neopreno	c/u	20,00	9.713,00	194.260,00	-	-	-	-	97.130,00	97.130,00	-	-	-
23	447	Hormigón Armado C VII para fundaciones	m3	48,80	24.392,78	1.190.367,66	-	595.183,83	595.183,83	-	-	-	-	-	-
24	456	Hormigón armado Clase VII para pilares pórticos y estribos	m3	145,12	41.314,25	5.995.523,96	-	-	1.998.507,99	1.998.507,99	1.998.507,99	1.998.507,99	-	-	-
24	457	Hormigón armado Clase VII para vigas y tableros	m3	405,00	30.389,25	12.307.646,25	-	3.076.911,56	3.076.911,56	-	3.076.911,56	3.076.911,56	-	-	-
27	480	Barrera de protección al tránsito	ml	180,00	5.312,72	956.289,60	-	-	-	-	-	-	478.144,80	478.144,80	-
29	504	Pilotes hechos en sitio	un.	22,00	235.719,47	5.185.828,34	-	5.185.828,34	-	-	-	-	-	-	-
37	588	Demolición de estructuras de hormigón armado	gl.	1,00	3.286.760,49	3.286.760,49	-	-	-	-	-	-	-	3.286.760,49	-
26	1566	Desagues	gl	1,00	11.509,14	11.509,14	-	-	-	-	-	-	5.754,57	5.754,57	-
TOTAL (\$)						88.674.628,63	4.900.627,10	14.186.183,64	11.936.533,54	8.389.070,64	11.242.637,70	11.682.805,52	8.896.416,42	7.972.677,37	9.467.641,71
							4.900.627,10	19.086.810,74	31.023.344,27	39.412.414,91	50.685.062,62	62.337.893,14	71.234.309,55	79.206.986,92	88.674.628,63

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

Por CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY S.A.

Ec. Pablo Gutiérrez
Vice Presidente

Cr. Mario Piacenza
Presidente

Por Consorcio SACEEM-MOLINSUR I

Sr. Alejandro Ruibal Panierotto

Sr. Gonzalo Briozzo