
MEMORIA DESCRIPTIVA

I - DENOMINACIÓN DE LA OBRA

Proyecto de Circunvalación Oeste de la Ciudad de Tucumán utilizando los caminos de sirga del Canal Sur. Provincia de Tucumán.

II - GENERALIDADES

La prolongación de la avenida Belgrano concretada en el año 1995 generó un nuevo eje de desarrollo urbano Este – Oeste, paralelo a la avenida Mate de Luna/Aconquija, hasta Yerba Buena. A su vez la avenida de Circunvalación Sur actual finaliza sobre la ruta nacional 38 columna vertebral del desarrollo de la provincia, que se prevé extenderse como autopista en el futuro.

La falta de una comunicación directa por el Oeste entre ambas avenidas genera la necesidad de buscar una alternativa de interconexión rápida entre ambos polos de desarrollo, motivo por el cual se busca utilizar los caminos de sirga del actual canal Sur proyectando una avenida urbana que permita dicha unión partiendo de la rotonda actual de intersección de la Avenida Belgrano y el Camino del Perú, para finalizar en su encuentro con la Avenida Jujuy y la Circunvalación Sur.

La presente documentación se refiere a la construcción de obra básica, pavimento y puentes con una longitud total de 10529.69 m incluidos los puentes. La obra implica la construcción de dos calzadas principales una a cada lado del Canal Sur, de dos trochas cada una siguiéndose en la mayor parte del tramo la traza de los caminos de sirga del canal existentes. La geometría está acotada en gran parte del tramo por la presencia de cordones cuneta preexistentes. Para el rubro camino se proyectaron dos alternativas: una con calzada de hormigón y la otra con pavimento flexible.

Se prevé una intersección a distinto nivel en el cruce con la R. P. N° 301 resuelta mediante dos viaductos (uno a cada lado del canal), e intersecciones a nivel en los cruces con avenida Belgrano, calle Lavalle, avenida Independencia, avenida Colón, avenida Alem y avenida Jujuy.

III - OBRAS A EJECUTAR

A) Camino

- a. Carpeta, con mezcla bituminosa tipo concreto asfáltico en 0.08 m de espesor o de hormigón en 0.21 m de espesor según sea la alternativa adoptada.
- b. Riego de liga con ER-1 en ancho variable (aplicable en la alternativa con pavimento flexible).
- c. Riego de imprimación con EM-1 en ancho variable.
- d. Base granular e = 0.20 m.

- e. Sub base granular e = 0.20 m (aplicable en la alternativa con pavimento flexible)
- f. Baranda peatonal en los bordes del canal.
- g. Baranda Flex Beam en la zona del distribuidor.
- h. Señalización vertical y horizontal.
- i. Semafización.
- j. Iluminación.
- k. Construcción de sumideros.
- l. Fresado y recado de las zonas con pavimento asfáltico existente en las que no se efectúa obra nueva.
- m. Reparación de pavimento de hormigón existente en las zonas en las que el mismo no se ve afectado por obra nueva.
- n. Construcción de ciclovia de 1.50 m de ancho (con hormigón color en la zona urbana, y con una capa granular e imprimación reforzada en la zona rural).
- o. Forestación paisajística.

B) Puentes

Las obras de arte mayores consisten en:

- a) Un puente sobre el Canal San José de 7.30 m de ancho de calzada y una luz de 15 m.
- b) Dos viaductos sobre R.P.N° 301 uno a cada lado del canal Sur. Cada uno consta de 9 luces de las cuales la central es de 32 m y las restantes de 30 m. La geometría horizontal de los viaductos sigue en forma aproximada a la definida por los cordones cuneta existentes. Los radios de curvatura horizontal varían entre 300 y 600 m, que verifican la velocidad de diseño de 60 km/h adoptada como criterio general para las calzadas principales sin necesidad de peraltarlos. El ancho de las calzadas en el viaducto se mantiene en 7.30 m. Se prevé una vereda externa de 1.20 m con defensas tipo flex beam en el borde correspondiente a la calzada y baranda peatonal en el borde externo. En el lado interno de la calzada se colocará una defensa de hormigón tipo New Jersey.

La altimetría de los viaductos está conformada por rampas del 6% de pendiente máxima y curvas verticales cuyas longitudes corresponden a la velocidad de diseño de 60 km/h. El gálibo mínimo a salvar por los viaductos sobre la R. P. 301 es 5.10 m.

Se proyectaron también muros de contención autoportantes de hormigón armado a aplicar en las aproximaciones a los viaductos de modo tal de aprovechar al máximo el espacio disponible planimétricamente en ese sector.

IV - PLAZO DE OBRA

Se prevé un plazo de obra de veinticuatro (24) meses.

V - PLIEGO DE CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES

Para esta obra rigen los siguientes pliegos:

- a) Pliego de obra y documentación de licitación del Proyecto de Circunvalación Oeste de la Ciudad de Tucumán utilizando los caminos de sirga del Canal Sur. Provincia de Tucumán.
- b) Pliego General de Condiciones del N.O.A.
- c) Pliego Único de Especificaciones Técnicas – Noroeste Argentino – Vialidades provinciales zonal N.O.A. Año 1994.
- d) Todas las normativas para el cálculo y construcción de puentes mencionadas en las correspondientes memorias descriptivas.

VI - PLAZO DE GARANTÍA

El plazo de garantía será de seis (6) meses, período durante el cual la conservación de las obras estará a exclusivo cargo del Contratista.

VII – PROVISIÓN DE VIVIENDA A CARGO DEL CONTRATISTA

Para esta obra el Contratista deberá suministrar 1 (una) vivienda para el personal auxiliar de Supervisión.

VIII – PROVISIÓN DE MOVILIDAD A CARGO DEL CONTRATISTA

Para esta obra el Contratista deberá suministrar 2 (dos) movilidades para el personal auxiliar de Supervisión.