

MENDOZA

CONCEJO FEDERAL DE INVERSIONES

**“RELEVAMIENTO EL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°40 EN
LA SECCIÓN 1(COIPO LAUQUEN – LA PASARELA) Y EN LA SECCIÓN 2 (LA PASARELA -
PUENTE SOBRE ARROYO AGUA BOTADA)”**

INFORME FINAL

TOMO I – AGOSTO DE 2025

INGENIERO MARIANO ENRIQUE POMBO

INDICE	
I.- INTRODUCCIÓN.....	1
II.- OBJETO	4
III.- PROCEDIMIENTOS DE ANALISIS E INVESTIGACIÓN/METODOLOGÍA	4
IV.- ANTECEDENTES.....	4
V.- ANALISIS DE LA SECCION 1: COIPO LAUQUEN – LA PASARELA.....	5
PROVINCIA DE MENDOZA.....	5
V.1.- DATOS DE LA OBRA.....	5
V.2.- INFORMACIÓN GENERAL.....	6
V.3.- PARAMETROS DE DISEÑO.....	7
V.4.- PAQUETE ESTRUCTURAL.....	8
V.5.- PERFIL TRANSVERSAL	8
VI.- ESTADO ACTUAL DE LA SECCION 1.....	8
VII.- DATOS DEL TRANSITO	11
VIII.- OBRAS PROPUESTAS	11
IX.- ANALISIS DE LA SECCION 2: LA PASARELA-PUENTE SOBRE ARROYO AGUA BOTADA - PROVINCIA DE MENDOZA.	12
IX.1.- DATOS DE LA OBRA	13
IX.2.- INFORMACIÓN GENERAL.....	15
X.2.- PERIODO DE EMPRESA JOSÉ J. CHEDIACK SAICA	16
XI.- PARAMETROS DE DISEÑO	17
XI.1.- PAQUETE ESTRUCTURAL.....	18
XI.2.- PERFIL TRANSVERSAL	19
XII.- ESTADO ACTUAL DE LA SECCION 2.....	19
XIII.- DATOS DEL TRANSITO	22
XIV.- OBRAS PROPUESTAS	22
XVI- COSTO DE LAS ALTERNATIVAS DE OBRAS ANALIZADAS	23
XVI.1.- CONSIDERACIONES GENERALES.....	23
XVI.2.- RUTA NACIONAL N° 40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LÍMITE CON NEUQUEN, SECCION 1: COIPO LAUQUEN – LA PASARELA.	24

XVI.2.1.- ALTERNATIVA 1	24
XVI.2.2. ALTERNATIVA 2	25
XVI.3.- RUTA NACIONAL N° 40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LÍMITE CON NEUQUEN, SECCION 2: LA PASARELA-PUENTE SOBRE ARROYO AGUA BOTADA.....	25
XVI.3.1. ALTERNATIVA 1	25
XVI.3.2. ALTERNATIVA 2	26
XVI.3.3. ALTERNATIVA 3	27
XVI.3.4. ALTERNATIVA 4	27

I.- INTRODUCCIÓN

La Ruta Nacional 40 «Libertador General Don José de San Martín» tiene un recorrido que se extiende desde el cabo Vírgenes, provincia de Santa Cruz, hasta el límite con Bolivia en la ciudad de La Quiaca, en provincia de Jujuy.

El 24 de noviembre de 2004 la Dirección Nacional de Vialidad dictó la Resolución 1748/04, que cambió los mojones kilométricos para poner el cero en el extremo sur del recorrido, en cabo Vírgenes.

Como no hay camino construido entre cabo Vírgenes y punta Loyola (el final de la antigua traza) la ruta comienza en el km 100.

Hasta ese momento la carretera estaba dividida en Ruta 40 Sur y Ruta 40 Norte, estando originalmente el kilómetro cero en la intersección de la avenida San Martín y la calle Garibaldi en la ciudad de Mendoza.

Es una ruta turística que corre paralela a la cordillera de los Andes, incluyendo tramos cercanos o a través de varios parques nacionales.

Es la más larga del país con una longitud de 5117 km, atravesándolo de sur a norte, y recorre varias de las regiones turísticas y los atractivos más importantes de su territorio. Por su kilometraje, es la ruta más larga de América y una de las más extensas del mundo.

Comienza en Santa Cruz, atraviesa 21 parques nacionales, 18 importantes ríos, conecta 27 pasos cordilleranos y trepa (en el km 4601) a casi 5000 m s. n. m. en el abra del Acay en Salta, convirtiéndola en la ruta más alta de América, y también la más alta del mundo fuera de los Himalaya.

Cruza once provincias: Santa Cruz, Chubut, Neuquén, Río Negro, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta y Jujuy.

En Mendoza a través de ella se puede acceder a Malargüe, San Carlos, Tunuyan, Lujan de Cuyo, la ciudad de Mendoza y Jocoli. La Ruta del Vino forma parte de la misma.

La ruta nacional 40 tiene una extensión de 5117 km. Los mismos se distribuyen a lo largo de 11 provincias de la siguiente manera:

Recorrido			
Provincia	Extensión	Desde - Hasta (km)	Sin asfaltar (km)
Santa Cruz	1324	0-1325	73
Chubut	619	1325-1911	
Río Negro	148	1911-2056	
Neuquén	684	2056-2740	
Mendoza	638	2740-3378	110
San Juan	333	3378-3711	
La Rioja	293	3711 al 4004	
Catamarca	275	4004 al 4279	
Tucumán	37	4279 al 4316	
Salta	356	4316 al 4672	340 (solo tiene asfaltado una parte en Payogasta)
Jujuy	552	4672 al 5224	552 desde Santa Catalina a La Quiaca no hay asfalto)

En la Provincia de Mendoza restan pavimentar 110 km, desde Coipo Lauquen hasta Bardas Blancas, que es el tramo objeto del presente estudio.



Figura 1 – Trazado de la Ruta Nacional N° 40

II.- OBJETO

El estudio objeto de la Encomienda es determinar el estado actual de la Ruta Nacional N° 40 en el tramo Bardas Blancas – Limite con Neuquén, Sección 1: Coipo Lauquen – La Pasarela y Sección 2: La Pasarela - Puente sobre Arroyo Agua Botada, efectuando un análisis, diagnóstico e identificación del estado actual de los mismos para establecer un Plan de recuperación de las mismas.

Esta ruta, en las Secciones señaladas, la calzada es de ripio y se encuentra en buen, regular o mal estado según sea el mantenimiento que se le efectúe, por lo cual se evaluó el estado actual de las mismas para poder generar un plan de obras que permita su pronta recuperación y llevarlas a una buena condición de transitabilidad, que incluya distintas alternativas para la pavimentación de las mismas.

III.- PROCEDIMIENTOS DE ANALISIS E INVESTIGACIÓN/METODOLOGÍA

Se recorrió la totalidad de la longitud de ambas Secciones a estudiar con el objeto de determinar “In situ”, a través de una evaluación visual, el real estado de transitabilidad y conservación de las mismas, las fallas que presentan conforme el Manual de Vialidad Nacional, el tipo de obras a ejecutar para ponerlas en condiciones de transitabilidad y el costo aproximado de las obras propuestas.

También se evaluó el estado de las banquetas, alcantarillas y la señalización horizontal y vertical.

La información elaborada en el campo se procesó en gabinete y de su análisis surgió el tipo de obras que se proponen para poner en condiciones de transitabilidad los tramos de rutas objeto del presente Informe.

IV.- ANTECEDENTES

La Sección 1 se licitó en febrero de 2009 y la Sección 2 en noviembre de 2008 y la oferta de menor costo correspondió, en las dos secciones, a la Empresa PETERSEN-THIELE Y CRUZ.

Sin embargo, Vialidad Nacional adjudicó ambas secciones a la segunda oferta que correspondió a la empresa OPS S.A.C.I., con quien firmó contrato por la Sección 1: Coipo Lauquen – La Pasarela y la Sección 2: La Pasarela - Puente sobre Arroyo Agua Botada, ambos el 01/07/2009, dándose inicio a la ejecución de las obras solo en la Sección 2.

Por diversas razones a la fecha ambas Secciones están paralizadas.

V.- ANALISIS DE LA SECCION 1: COIPO LAUQUEN – LA PASARELA.

PROVINCIA DE MENDOZA

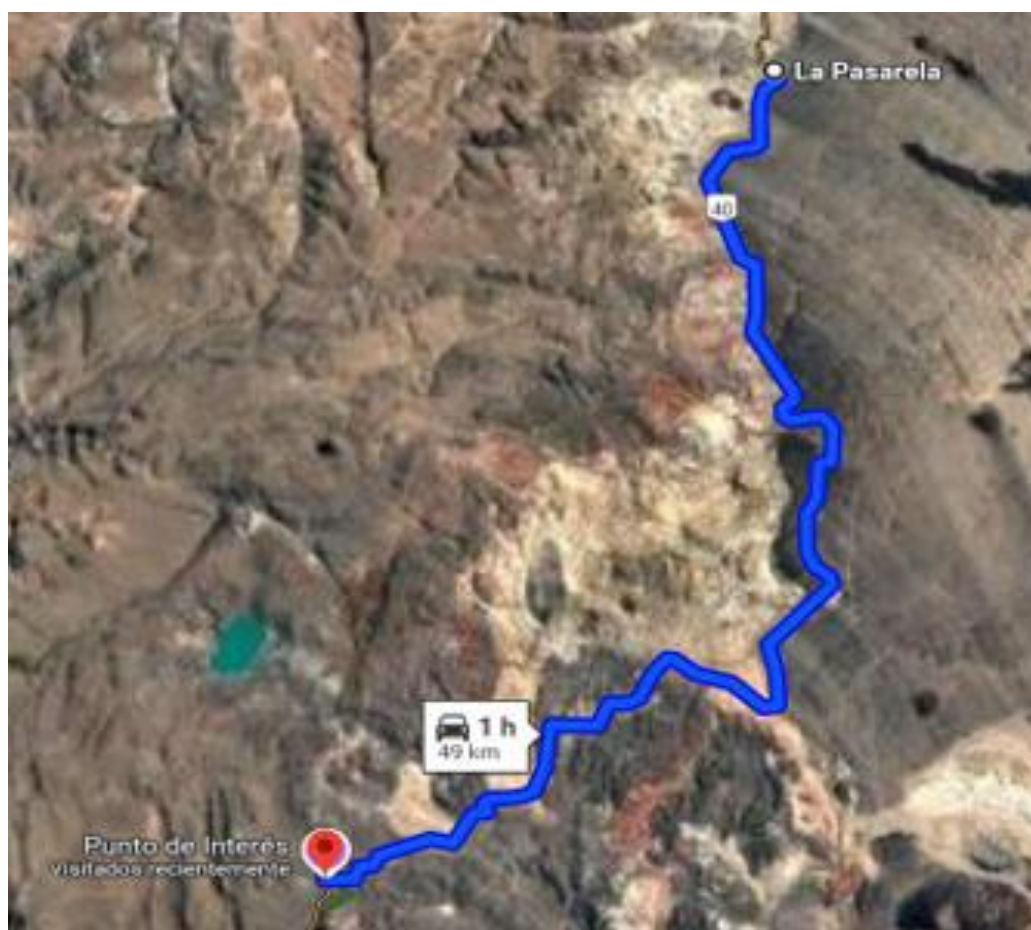


Figura 2 . Ubicación de la Sección 1: Coipo Lauquen – La Pasarela

V.1.- DATOS DE LA OBRA

Consultado el 4° Distrito Mendoza de Vialidad Nacional sobre los antecedentes que obran en el mismo, informó lo siguiente:

- EXPEDIENTE PRINCIPAL N°:104/2009
- LICITACIÓN PÚBLICA N°: 96/08
- FECHA DE LICITACIÓN PÚBLICA: febrero de 2009
- FECHA DE FIRMA DE CONTRATO: 01/07/2009
- CONTRATISTA: OPS SACI
- MONTO DEL CONTRATO (ORIGEN): \$76.195.476,73
- PLAZO DE OBRA CONTRACTUAL: 24 MESES

La obra no se inició, por lo que tiene el 0% de avance, debido a no contar con el proyecto ejecutivo aprobado, esto se debe a que el mismo ha estado sujeto a diversos ajustes de trazado.

El 11/08/2016 la Empresa OPS SACI se presentó en Concurso Preventivo de Acreedores, lo que tramitó en el Juzgado de Primera Instancia en lo Comercial N°31, Secretaría N°61.

Con posterioridad, se informó que en los autos caratulados OPS SACI S/ CONCURSO PREVENTIVO. EXPEDIENTE JUDICIAL N° 17126/2016 se declaró la quiebra de la empresa contratista OPS SACI.

A mayo del corriente, el 4° Distrito- Mendoza no ha tenido comunicación oficial a través de la cual se lo ponga en conocimiento del levantamiento del concurso preventivo de la firma OPS S.A.C.I.

También informó que se encuentra en proceso la documentación necesaria para proceder al cierre del contrato.

V.2.- INFORMACIÓN GENERAL

En esta Sección se firmó el contrato el 01/07/2009 pero no tuvo principio de ejecución. Actualmente se encuentra paralizada.

El Proyecto completo se emplaza en la zona suroeste de la Provincia de Mendoza, en el departamento de Malargüe, próximo al límite con la República de Chile y tiene una longitud aproximada de 47 km.

La importancia de esta obra radica en que es parte del corredor Bioceánico que concluye en el Paso Internacional Pehuenche, que es otra vía de comunicación con Chile, que permite acercar la producción argentina a los puertos en el Pacífico, además de significar un impulso para todo el potencial turístico y comercial de los departamentos del Sur de Mendoza.

Al momento de realizar los trabajos de campo, la calzada se encontraba en buen estado de transitabilidad, gracias al trabajo de repaso de la calzada que efectuaba una motoniveladora de Vialidad Nacional asignada al mantenimiento de esta Sección.

V.3.- PARAMETROS DE DISEÑO

Los Parámetros Básicos de Diseño a utilizar se basan en un todo de acuerdo con las Normas de Diseño Geométrico de la Dirección Nacional de Vialidad, aplicando los parámetros de diseño establecidos para topografía ondulada, según se indica a continuación;

- Categoría del Camino: III con restricciones
- Topografía: Montañosa
- Velocidad de Diseño: 60 Km./h
- Peralte Máximo: 6%
- Radio Mínimo Deseable: 180.00 m
- Radio Mínimo Absoluto: 120.00 m
- Pendiente máxima deseable: 6 %.
- Pendiente máxima absoluta: 7%
- Longitud máxima para pendiente máxima absoluta: 380.00 m
- Longitud máxima para pendiente máxima deseable: 240.00 m
- Ancho de Zona de Camino: 70 m
- Ancho de Coronamiento: 12.70
- Ancho de Calzada: 6,70 m
- Ancho de Banquinas: 3,00 m enripiada y 0,50 m de sobreancho adicional en los lugares en que se coloquen barandas de seguridad.
- Taludes Terraplén:

- 1:4 para $h < 3$ m, sin defensas metálicas
- 2:3 para $h > 3$ m, con defensas metálicas – Contrataludes Desmonte:
- Para $H \leq 5,00$ m, no se considerará la berma y se prolongará el Contratalud hasta encontrar el Terreno Natural.
- Para $H \leq 10,00$ m. el ancho de la berma será de 3,00 m y la altura del banco individual de 5.00 m.
- Para $H > 10,00$ m. el ancho de la berma será de 5.00 m y la altura del banco individual será de 5.00 m.

En todos los casos de Contratalud el ángulo de inclinación dependerá del Estudio de Suelos realizado.

V.4.- PAQUETE ESTRUCTURAL

El paquete estructural de diseño previsto estaba constituido por una Carpeta Asfáltica de 5 cm, apoyada sobre una Base Granular de 20 cm y una Subbase Granular 18 cm.

V.5.- PERFIL TRANSVERSAL

El Perfil Transversal Tipo adoptado corresponde a una calzada de 6,70 m. de ancho con banquetas de 3,00 m de ancho del lado externo e interno con tratamiento doble, ancho de obra básica de 13,30 m y ancho de coronamiento u obra básica de 12.70 m, que se desarrolla en una zona de camino de 70 m de ancho.

VI.- ESTADO ACTUAL DE LA SECCION 1

En esta licitación quién resultara adjudicatario de la obra debía realizar el Proyecto Ejecutivo de la misma y tal cual informa el 4° Distrito Mendoza, la Empresa OPS S.A.C.I. realizó una primera presentación la que fue observada, porque requería diversos ajustes de trazado.

Al entrar el contratista en concurso preventivo no continuó con la ejecución del mismo.

La Sección se inicia en el Km 2776,70 unos 36 km al Norte del límite con la Provincia de Neuquén y como ya se dijo, la misma no tuvo principio de ejecución por lo que ninguna de las obras proyectadas se ejecutó.

Se realizó el recorrido de toda la sección para efectuar el relevamiento visual de su traza, efectuando un detallado muestreo fotográfico que se incorporó en el ANEXO 3.



FIGURA 3 – PLANIMETRÍA GENERAL DE LA SECCIÓN 1

Del recorrido efectuado se pudo observar que la actual traza necesita efectuar variantes en su traza en varios sectores, para corregir zonas muy sinuosas, curvas de radios inadecuados, pendientes elevadas, desagües, eliminar badenes, etc.

En las Planillas de Evaluación efectuadas y que se acompañan en el ANEXO 1, se detallan los problemas de diseño geométrico de la traza, relevadas en el recorrido efectuado.

Entre las principales observaciones efectuadas se señalan las siguientes:

Aproximadamente en la Progresiva 0+444 se encuentra una curva con ángulo mayor a 90° con la intersección con la ruta provincial 221. Luego continúa un sector con muchos cambios de alineamiento con curvas de radios reducidos.

En este punto es necesario proyectar una variante de traza pasando al Norte de la traza actual con un desarrollo a media ladera por una zona más alta.

En Progresiva 1+700 se vuelve a empalmar la traza actual y entre esta progresiva y la Progresiva 2+500 se incorpora una curva y contra curva rectificando la traza actual.

Debe proyectarse rectificaciones entre Progresiva 3+750 y 4+500, en la curva de Progresiva 5+000 y entre Progresiva 5+750 y 7+500 en donde el trazado actual presenta una marcada sinuosidad con curvas de radios muy reducidos.

En la Progresiva 5+500 existe un badén en mal estado, el que debe ser reemplazado por una alcantarilla.

En la Progresiva 7+000 hay un acceso a una propiedad privada.

En la Progresiva 9+050 estudiar rectificar dos curvas para enderezar la traza.

A partir de la Pr. 9+750 es conveniente desplazar la traza actual hacia el Oeste manteniendo el perfil en media ladera en un sector más alto para evitar cruces sucesivos actuales del cauce.

Entre la Progresiva 9+750 y la Progresiva 18+000 aparece una marcada sinuosidad debido al cruce de un cordón montañoso. También será necesario rectificar curvas y elevar la actual rasante para evitar actuales cruces del cauce e inundaciones en la zona de la estancia y Arroyo Calmuco.

Entre las progresivas 11+000 y la 14+300 hay seis badenes en mal estado que deben ser reemplazados por alcantarillas.

En la Progresiva 17+100 hay una alcantarilla de caños de 1,20 m de diámetro y una de hormigón de 0,70 m de luz que están en muy mal estado.

En Pr. 20+100 se presenta el cruce del Rio Grande, donde debe preverse la construcción de uno nuevo puente por estar en mal estado el actual y tener un ancho de calzada de solo 3,70 m. La entrada y salida del puente actual presentan curvas de radios reducidos que deben ampliarse para el puente a construir.

En esta zona se observa la presencia de médanos, por lo que será necesario elevar la rasante para superar este inconveniente.

También deberá estudiarse una rectificación de las curvas de progresivas 23+000, 26+300 y 27+200.

En la zona de la Progresiva 29+250 la calzada está en mal estado por falta de material granular en la misma.

En la Progresiva 30+000 se está el sector conocido como “curva de Las Chapas” en donde la traza actual presenta una curva y contra curva con ángulos de 90° y radios muy reducidos, además de pendientes pronunciadas. Se observa que será necesario rectificar las curvas y aumentar los radios a los valores mínimos de 160m y suavizar pendientes incorporando sectores de desmonte.

En la Progresiva 32+100 está el puente El Zampal, con un ancho de calzada de 10 m y en regular estado. Se estima que debe ser reemplazado

Entre Progresiva 38+250 y Progresiva 41+500 está la franja conocida como “Las Casitas” donde deberá efectuarse una variante con valores mínimos de radios de curva. Es una zona con roca volcánica.

Entre Progresiva 43+200 y Progresiva 44+000 es necesario alejar la traza del río, llevando el eje de proyecto hacia una zona más alta.

Entre Progresiva 44+600 y 46+082 es necesario rectificar la curva y desde ahí hasta el final de la Sección no hay observaciones que formular.

VII.- DATOS DEL TRANSITO

La página oficial de Vialidad Nacional señala que el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) es de 345 con 7,8% de camiones.

VIII.- OBRAS PROPUESTAS

Durante la primera parte de la década del 2000 el Gobierno Nacional estableció que la pavimentación de la Ruta Nacional N° 40, en toda su longitud debía considerarse como una CUESTACIÓN DE ESTADO, lo que en la práctica significó que no era necesario que el tránsito, la TIR y otras razones económicas

justificaran la inversión de las obras a ejecutar en todos los tramos que se encontraban sin pavimentar.

En el año 2014 el entonces administrador de Vialidad Nacional Expreso:

“Por sus excepcionales y exclusivas características, este atractivo eje regional que se desarrolla sobre 11 provincias argentinas está siendo intervenido por Vialidad Nacional a través de más de 120 obras, y concluirá con la pavimentación en toda su extensión”.

Esa consideración actualmente no está vigente, por lo que se torna especialmente difícil que Vialidad Nacional pueda comenzar con esta obra, máxime cuando el estado nacional ha efectuado un recorte muy grande en el presupuesto para las obras públicas.

Basado en esta premisa se efectúan las siguientes propuestas de obras para mejorar la situación actual de transitabilidad de la Sección 1 de la Ruta Nacional N° 40 – Tramo: Bardas Blanca-Límite con Neuquén:

1.- Realizar el proyecto ejecutivo de la sección, que mejore su trazado y que contemple obra básica y una calzada enripiada.

2.- Realizar el proyecto ejecutivo de la sección, que mejore su trazado y que contemple obra básica y una calzada pavimentada con concreto asfáltico convencional de 3 cm de espesor.

En Acápito XVI se acompaña el costo de las distintas propuestas de obras.

Es necesario recordar que el diseño del Paquete Estructural está gobernado por las condiciones climáticas de la zona, donde se registran temperaturas bajo cero por períodos muy largos, por lo que se debe considerar el diseño de un Paquete Estructural anticongelante con espesores granulares importantes que encarece el costo del mismo.

Las tensiones y deformaciones que genera el tránsito, que es muy bajo y con poco porcentaje de pesados, (TMDA es de 345 con 7,8% de camiones) son de menor magnitud que las generadas por la rigurosidad del clima.

IX.- ANALISIS DE LA SECCION 2: LA PASARELA-PUENTE SOBRE ARROYO AGUA BOTADA - PROVINCIA DE MENDOZA.



Figura 4 – Ubicación de la Sección 2: La Pasarela-Puente s/ A° Agua Botada

IX.1.- DATOS DE LA OBRA

Consultado el 4° Distrito Mendoza de Vialidad Nacional sobre los antecedentes que obran en el mismo, informó lo siguiente:

- EXPEDIENTE PRINCIPAL N°: 103/2009
- LICITACIÓN PÚBLICA N°: 97/08
- FECHA DE LICITACIÓN PÚBLICA: noviembre de 2008
- FECHA DE FIRMA DE CONTRATO: 01/07/2009
- CONTRATISTA ORIGINAL: OPS SACI
- MONTO DEL CONTRATO (ORIGEN): \$87.614.012,11

- FECHA DE REPLANTEO: 01/02/2013
- PLAZO DE OBRA CONTRACTUAL: 24 MESES
- FECHA ORIGINAL DE FINALIZACIÓN: 31/01/2015
- MODIFICACIÓN DE OBRA N°1 (Proyecto Ejecutivo Definitivo):
Aprobación por Resolución D.N.V. N°156/13
- FECHA DE APROBACIÓN: 30/01/2013
- NUEVO MONTO DE CONTRATO SEG. MON°1:
\$176.007.486,58
- MODIFICACIÓN DE OBRA N°2: Aprobación por Resolución
N°: RESOL –2017- 2929-APN- DNV#MTR
- FECHA DE APROBACIÓN: 22/11/2017
- NUEVO MONTO DE CONTRATO SEG. MON°2:
\$184.466.600,86
- NUEVO PLAZO S/MON°2: 57 MESES
- NEUTRALIZACIÓN DE OBRA: Aprobación por Resolución
N°: RESOL–2017-2929-APN- DNV#MTR
- PLAZO DE NEUTRALIZACIÓN: 9 MESES (AGOSTO/16 –
ABRIL/17)
- FECHA DE FINALIZACIÓN SEG. MON°2: 31/10/2017
- CESIÓN DE CONTRATO A LA EMPRESA: JOSÉ J. CHEDIACK
SAICA
- APROBACIÓN DE LA CESIÓN POR RESOL: N°572/2017 Y
N°817/2017
- PLAZO APROBADO BAJO MON°2: 57 MESES
- MODIFICACIÓN DE OBRA N°3: Trámite iniciado mediante Expte.
N°8514/2018

IX.2.- INFORMACIÓN GENERAL

En esta Sección se firmó el contrato el 01/07/2009 y el replanteo se efectuó el 01/02/2013.

X.- ANTECEDENTES

X.1.- PERIODO DE EMPRESA O.P.S. S.A.C.I.

La Contratista Original de la Obra (OPS SACI) alcanzó un avance financiero a valores de origen de **32,41%**, según el Certificado de Obra N° N°51 Prov.10/2014 ABRIL/17.

Al momento en que se celebró la cesión del contrato según las Resoluciones DNV N°572/17 (27/03/2017) y N°817/17 (21/04/2017), el estado de la obra era el siguiente:

- **Rubro Puente:** De los 5 puentes a construir de 25,00m de luz (según el proyecto ejecutivo), se encontraban solo intervenidos 3 de estos, con diferentes grados de avance a saber:
 - **Agua Botada:** Ubicado en la hectométrica de obra 63+000, En este Puente se habían removido los caños de chapa de la alcantarilla existente, encontrando impedimentos constructivos de orígenes Geotécnicos a la hora de llevar a cabo la materialización de los pilotes (fundación indirecta de los estribos)
 - **Puente Ranquil:** El puente se encuentra en el radio urbano de la Localidad de Bardas Blancas, hectométrica 58+740. La contratista Original (OPS SACI) llevó a cabo las fundaciones y los estribos cerrados proyectados.
 - **Puente Chenqueco:** ubicado en la hectométrica 61+950, La Contratista Original (OPS SACI) construyó las fundaciones y los estribos de ambas márgenes.
 - **Puente Mechanquil:** Ubicado en la hectométrica 24+150. Sin avances realizados por OPS SACI.
 - **Puente La Pasarela:** Ubicado en la hectométrica 2+400. Sin avances realizados por OPS SACI.

- **Rubro Camino:** Es importante destacar que la Contratista Original de la obra (OPS SACI), comenzó la ejecución de la misma en sentido decreciente de progresivado, es decir que inició el movimiento de suelo desde la progresiva 63+000 (Bardas Blancas) hacia el inicio del tramo (en cercanías al Puente de La Pasarela). A continuación, se describen las tareas más incidentes:

- **Movimiento de Suelo:** La Contratista Original OPS SACI, realizó el movimiento de suelo entre las progresivas 34+000 y 63+000, ejecutando los terraplenes y desmontes proyectados.

- **Paquete Estructural:** La Contratista Original materializó la Sub-Base y la Base Anticongelante entre las Progresivas 37+250 y 63+000. Es importante destacar que la capas granulares de Base fueron imprimadas, quedando expuestas a los agentes climáticos, ya que la empresa no ejecuto el asfalto, debido a los problemas de índole financiera por los que ella atravesaba.

- **Alcantarillas:** Las obras de arte fueron ejecutadas entre las progresivas 37+195 y 62+660, sumando un total de 31 alcantarillas, quedando por ejecutar la obra de arte sobre el Arroyo Chalahuen - Prog. 38+900

- **Obras Auxiliares:** Entre las tareas auxiliares se puede destacar que la Contratista Original ejecutó alambrados, saneamientos de Subrasante, Enrocados de Protección, Gaviones, Adecuación de desagües, entre otros.

X.2.- PERIODO DE EMPRESA JOSÉ J. CHEDIACK SAICA

Una vez celebrada la Cesión del contrato (Resol. N°572/17 y N°817/17), a partir del 1° de Mayo de 2017, la Empresa José J. CHEDIACK SAICA resulta la cesionaria y por ende la Nueva Contratista de la obra. En este punto, los trabajos por ejecutar (Obra faltante) representaban un 67,59%.

En el contexto de la aprobación de la Modificación de Obra N°2 (Expediente N°6385/2015), la Nueva Contratista (José J. CHEDIACK SAICA) contaba con un plazo aprobado de solo 6 meses, por lo que el final de la Obra operaba el 31 de octubre de 2017, y a esta fecha la Obra alcanzó un avance de 33,96%.

No obstante, se continuo con la ejecución de la obra, con los controles correspondientes de parte de la Supervisión de Obra del 4° Distrito, mientras se regularizaban los documentos administrativos con la Contratista Original (OPS SACI).

Es importante destacar que la Certificación de Obra emitida a favor de la Empresa José J. Chediack SAICA, se realizó hasta el Certificado N°57 PROV. 04/2016 correspondiente a octubre de 2017, alcanzándose el 33,96% de obra ejecutada certificada, como se dijo precedentemente.

En este contexto, y a pesar de estar imposibilitada la certificación de obra, la Contratista Cesionaria (José J. Chediack SAICA), continuó con las tareas y ejecutó trabajos en la obra llegando a un avance estimado del 60,00% al mes de noviembre de 2018.

Con la obra en ejecución se iniciaron las actuaciones de la Modificación de Obra N°3, caratuladas en Expediente N°8514/2018, que contemplaba las intervenciones, cantidades y plazo para concluir la obra. Esta tramitación quedó inconclusa debido a las medidas judiciales aplicadas a la Empresa OPS S.A., Contratista original de la obra.

Con fecha 11/08/2016 la Empresa OPS SACI se presentó en Concurso Preventivo de Acreedores, lo que tramitó en el Juzgado de Primera Instancia en lo Comercial N°31, Secretaría N°61. Con posterioridad, se informó que en los autos caratulados OPS SACI S/ CONCURSO PREVENTIVO. EXPEDIENTE JUDICIAL N° 17126/2016 se declaró la quiebra de la empresa contratista OPS SACI, efectivizándose la ineficacia del contrato de cesión de obra celebrado con la firma J.J. Chediack SAICA.

A Julio del 2025, el 4° Distrito- Mendoza de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD no ha tenido comunicación oficial a través de la cual se lo ponga en conocimiento del levantamiento del concurso preventivo de la firma OPS S.A.C.I.

La obra se encuentra neutralizada, y debido a la situación judicial de la contratista original, no se ha dado inicio al cierre del contrato, estando a la espera de comunicaciones oficiales respecto del temperamento a adoptar con el presente contrato.

XI.- PARAMETROS DE DISEÑO

Los Parámetros Básicos de Diseño que se utilizaron en el Proyecto Ejecutivo se basan en un todo de acuerdo con las Normas de Diseño Geométrico de la Dirección Nacional de Vialidad, aplicando los parámetros de diseño establecidos para topografía ondulada, según se indica a continuación;

- Categoría del Camino: III con restricciones

- Topografía: Montañosa
- Velocidad de Diseño: 60 Km./h
- Peralte Máximo: 6%
- Radio Mínimo Deseable: 180.00 m
- Radio Mínimo Absoluto: 120.00 m
- Pendiente máxima deseable: 6 %.
- Pendiente máxima absoluta: 7%
- Longitud máxima para pendiente máxima absoluta: 380.00 m
- Longitud máxima para pendiente máxima deseable: 240.00 m
- Ancho de Zona de Camino: 70 m
- Ancho de Coronamiento: 12.70
- Ancho de Calzada: 6,70 m
- Ancho de Banquinas: 3,00 m enripiada y 0,50 m de sobreancho adicional en los lugares en que se coloquen barandas de seguridad.
- Taludes Terraplén:
 - 1:4 para $h < 3$ m, sin defensas metálicas
 - 2:3 para $h > 3$ m, con defensas metálicas – Contrataludes Desmonte:
 - Para $H \leq 5,00$ m, no se considerará la berma y se prolongará el Contratalud hasta encontrar el Terreno Natural.
 - Para $H \leq 10,00$ m. el ancho de la berma será de 3,00 m y la altura del banco individual de 5.00 m.
 - Para $H > 10,00$ m. el ancho de la berma será de 5.00 m y la altura del banco individual será de 5.00 m.

En todos los casos de Contratalud el ángulo de inclinación dependerá del Estudio de Suelos realizado.

XI.1.- PAQUETE ESTRUCTURAL

El paquete estructural se conformó con una Carpeta Asfáltica de 5 cm, apoyada sobre una Base Granular de 20 cm y una Subbase Granular 18 cm. Es el mismo paquete estructural que la Sección 1.

XI.2.- PERFIL TRANSVERSAL

El Perfil Transversal Tipo adoptado corresponde a una calzada de 6,70 m. de ancho con banquetas de 3,00 m de ancho del lado externo e interno con tratamiento doble, ancho de obra básica de 13,30 m y ancho de coronamiento u obra básica de 12.70 m, que se desarrolla en una zona de camino de 70 m de ancho.

XII.- ESTADO ACTUAL DE LA SECCION 2

La Sección se inicia en el La Pasarela – Intersección R.P. N°181 y finaliza en el Puente sobre el Arroyo Agua Botada, en las proximidades de la localidad de Bardas Blancas.

En esta licitación quién resultara adjudicatario de la obra debía realizar el Proyecto Ejecutivo de la misma, exigencia que cumplimentó, lo que permitió dar comienzo a los trabajos por parte de la empresa OPS S.A.C.I.

Con la obra en ejecución se iniciaron las actuaciones de la Modificación de Obra N°3, caratuladas en Expediente N°8514/2018, que contemplaba las intervenciones, cantidades y plazo para concluir la obra.

Actualmente la obra lleva varios años paralizada debido a las medidas judiciales aplicadas a la Empresa Contratista original, es decir la Empresa OPS S.A.

Como ya se señalará, con fecha 11/08/2016 la Empresa OPS SACI se presentó en Concurso Preventivo de Acreedores, y posteriormente se declaró su quiebra quedando en suspenso el contrato de cesión de obra celebrado con la firma J.J. Chediack SAICA.

A Julio del 2025, el 4° Distrito- Mendoza de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD no ha tenido comunicación oficial a través de la cual se lo ponga en conocimiento del levantamiento del concurso preventivo de la firma OPS S.A.C.I.

Como consecuencia de lo expuesto la obra se encuentra neutralizada, y debido a la situación judicial de la contratista original, no se ha podido cerrar el

contrato, estando a la espera de comunicaciones oficiales respecto del temperamento a adoptar con el presente contrato.

Los trabajos de campo consistieron en efectuar un relevamiento visual de su traza, realizando un detallado registro fotográfico que se incluye en el ANEXO 2

Del recorrido efectuado se pudo observar que en parte de la traza se efectuaron mejoras al trazado existente, fundamentalmente en la mejora de su alineamiento geométrico, ampliando radios de curvaturas, reduciendo pendientes y efectuando variantes en su traza.

También se mejoró notablemente el aspecto hidráulico de la obra con la construcción de alcantarillas.

Un párrafo aparte merece el tema de los 5 puentes previstos construir de 20,00 m de luz aproximadamente, solo tuvieron principio de ejecución 3 de ellos los que presentan diferentes grados de avance:

- **Puente s/A° Agua Botada:** Se removi6 la alcantarilla de chapa existente, y se construyeron los pilotes, los estribos y la totalidad de las vigas, aunque 6stas no est6n colocadas en su posici6n definitiva.

- **Puente s/A° Ranquil:** El puente se encuentra en el radio urbano de la Localidad de Bardas Blancas, se construyeron las fundaciones, los estribos cerrados proyectados y la totalidad de las vigas, aunque estas no est6n en su posici6n definitiva.

- **Puente Chenqueco:** Se construyeron las fundaciones y los estribos de ambas m6rgenes.

- **Puente Mechanquil:** Se construyeron solo 3 vigas.

- **Puente La Pasarela:** no tiene inicio de obra.

Dado el tiempo que los mismos est6n paralizados y por la rigurosidad del clima de la zona, ya se observan indicios de deterioros en sus estructuras y especialmente en los hierros que est6n a la intemperie, por lo que es necesario efectuar alg6n tipo de protecci6n o mejor a6n terminar aquellos puentes que tienen principio de ejecuci6n importante como lo son los puentes s/A° Agua Botada y s/ A° Ranquil.

Otra parte de la traza no est6 intervenida y se observ6 que necesita efectuar variantes en su traza en varios sectores, para corregir zonas muy sinuosas, curvas de radios inadecuados, pendientes elevadas, desag6es, etc.

En las Planillas de Evaluación efectuadas y que se acompañan en el ANEXO 2, se detallan los problemas de diseño geométrico de la traza, relevadas en el recorrido efectuado.

Entre las principales observaciones efectuadas se señalan las siguientes:

En el Km 2+400 está el puente de La Pasarela que el proyecto señala que debe ser reemplazo. Obra no iniciada.

En el Km 12+000 está el puente El Zampal con un ancho de calzada de 6,70 m en regular estado.

En el Km 14+150 falta una alcantarilla.

En el Km 16+000 falta una alcantarilla.

En el Km 17+000 hay una variante a la que le falta una alcantarilla.

En el Km 20+000 falta alcantarilla.

En el Km 21+000 hay una variante a la que le falta una alcantarilla.

En el Km 22 está el Sub Campamento de Vialidad Nacional.

En el Km 24+150 está el puente Mechanquil sobre un importante canal de riego en mal estado. En ese lugar se prevé la construcción de una variante que tuvo principio de inicio de obra y un puente nuevo del cual solo se construyeron 3 vigas. Actualmente está paralizada.

En el Km 25 finaliza la variante que se inicia en el Km 24.

En el Km 28 hay una variante ejecutada a nivel de terraplén.

En el KM 36+200 lado derecho está la cantera utilizada en la construcción de la obra.

En el Km 38+000 quedó por ejecutar la obra de arte sobre el Arroyo Chalahuen.

En el Km 39 hay una variante ejecutada a nivel de terraplén.

En el Km 45+800 Comienza el asfalto con un ancho de calzada de 6.70 m y banquetas de ripio en regular estado.

En el km 48+100 falta puente.

En el Km 68+800 está la localidad de Bardas Blancas. En este Km está el puente sobre el Arroyo Ranquil sin terminar. Obra paralizada.

En el Km 69+500 se encuentra el puente sobre el Río Grande con una longitud de 350 m.

En el Km 70+800 está el obrador de la empresa Chediack S.A.

En el Km 73+000 es el fin de la Sección 2, Coincidente con el puente s/A° Agua Botada sin terminar. Obra Paralizada.

De los 73 km de longitud de la sección 2, solo se pavimentaron 28 km.

XIII.- DATOS DEL TRANSITO

La página oficial de Vialidad Nacional señala que el Tránsito Medio Diario Anual del año 2024 (TMDA) es de 285 con 19,9 % de camiones.

XIV.- OBRAS PROPUESTAS

Durante la primera parte de la década del 2000 el Gobierno Nacional estableció que la pavimentación de la Ruta Nacional N° 40, en toda su longitud debía considerarse como una CUESTACIÓN DE ESTADO, lo que en la práctica significó que no era necesario que el tránsito, la TIR y otras razones económicas justificaran la inversión de las obras a ejecutar en todos los tramos que se encontraban sin pavimentar.

En el año 2014 el entonces administrador de Vialidad Nacional Expreso:

“Por sus excepcionales y exclusivas características, este atractivo eje regional que se desarrolla sobre 11 provincias argentinas está siendo intervenido por Vialidad Nacional a través de más de 120 obras, y concluirá con la pavimentación en toda su extensión”.

Esa consideración actualmente no está vigente, por lo que se torna especialmente difícil que Vialidad Nacional pueda comenzar con esta obra, máxime cuando el estado nacional ha efectuado un recorte muy grande en el presupuesto para las obras públicas.

Basado en esta premisa se efectúan las siguientes propuestas de obras para {mejorar la situación actual de transitabilidad de la Sección 2: La Pasarela-Puente sobre arroyo Agua Botada de la Ruta Nacional N° 40 – Tramo: Bardas Blanca-Limite con Neuquén.

1.- Terminar la obra haciendo el proyecto ejecutivo. Para ello se requiere: Pagar una deuda por obra ejecutada y no certificada de \$ 21. 662.027.386.

Disponer recursos para obras faltantes de \$ 41.012.068.679.

Lo que hace un total de \$ 68.674.960.065 necesarios para finalizar la obra.

Los montos antes señalados fueron proporcionados por las UT Chediack S.A.- CEOSA S.A. Son valores a junio del 2025.

2.- Comprende terminar la ejecución de los puentes sobre los Arroyos Ranquil y Agua Botada y a partir del Km 45+800 hacia el Km 0+000 ejecutar el proyecto ejecutivo que contemple una obra básica, la ejecución de los puentes sobre los Arroyos Chenquenco, Mechanquil y La Pasarela y una calzada pavimentada con concreto asfáltico convencional de 4 cm.

3.- Comprende terminar la ejecución de los puentes sobre los Arroyos Ranquil y Agua Botada y a partir del Km 45+800 hacia el Km 0+000 ejecutar el proyecto ejecutivo que contemple una obra básica, con una calzada enripiada.

En el Acápite XVI se acompaña el costo de las distintas propuestas de obras.

Es necesario recordar que el diseño del Paquete Estructural está gobernado por las condiciones climáticas de la zona, donde se registran temperaturas bajo cero por períodos muy largos, por lo que se debe considerar el diseño de un Paquete Estructural anticongelante con espesores granulares importantes que encarece el costo del mismo.

Las tensiones y deformaciones que genera el tránsito, que es muy bajo y con poco porcentaje de pesados, (TMDA 285 con el 19,9 % de camiones) son de menor magnitud que las generadas por la rigurosidad del clima que presenta nevadas y temperaturas bajo cero.

XVI- COSTO DE LAS ALTERNATIVAS DE OBRAS ANALIZADAS

XVI.1.- CONSIDERACIONES GENERALES

Para establecer el costo de las obras sugeridas, se realizó una revisión y análisis de los precios obtenidos en licitaciones públicas efectuadas por la DPV Mendoza, efectuándose su actualización a Julio de 2025.

También se le requirió el costo promedio de la construcción del kilómetro de camino pavimentado y sin pavimentar en zona ondulada y el costo promedio del Proyecto Ejecutivo en zona ondulada.

Con estos costos se presupuesta las dos alternativas propuestas, los que al ser “promedios” se verán actualizados al realizar el proyecto ejecutivo.

En el primer caso se nos indicó 1,5 a 2,0 millones de dólares el kilómetro en zona ondulada y para el Proyecto Ejecutivo el valor señalado fue entre el 2% y el 4% del costo de construcción.

No se incluyó en el presupuesto de las obras los siguientes ítems:

- Movilización de obra.
- Movilidad para la Inspección de Obra.
- Vivienda para el personal de Inspección de Obra.

Como ya se estableció, el diseño del Paquete Estructural está gobernado por las condiciones climáticas de la zona, donde se registran temperaturas bajo cero por períodos muy largos, por lo que se debe considerar el diseño de un Paquete Estructural anticongelante con espesores granulares importantes que encarece el costo del mismo.

Las tensiones y deformaciones que genera el tránsito, que es muy bajo y con poco porcentaje de pesados, son de menor magnitud que las generadas por la rigurosidad del clima que presenta nevadas y temperaturas bajo cero.

XVI.2.- RUTA NACIONAL N° 40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LÍMITE CON NEUQUEN, SECCION 1: COIPO LAUQUEN – LA PASARELA.

XVI.2.1.- ALTERNATIVA 1

Comprende realizar el proyecto ejecutivo de la sección que mejore su trazado y que contemple obra básica con un Paquete Estructural Anticongelante conformado una subbase granular drenante de 18 cm, una base anticongelante de 20 cm y una calzada enripiada de 10 cm de espesor.

Incluye la reparación de todos los badenes.

Costo de construcción:

1.500.000 U\$S/KM x 48 km= U\$S 72.000.000.-

Costo Proyecto Ejecutivo:

$1,5\% \times \text{U}\$ 72.000.000 = \text{U}\$ 1.080.000.-$

Total: $\text{U}\$ 73.080.000$

$\text{U}\$ 73.080.000 \times 1335 \text{ \$/U}\$0 = \$ 97.561.800.000.-$

COSTO DE LA ALTERNATIVA 1: \$ 97.561.800.000.-

XVI.2.2. ALTERNATIVA 2

Comprende realizar el proyecto ejecutivo de la sección, que mejore su trazado y que contemple la obra básica con un Paquete Estructural Anticongelante conformado una subbase granular drenante de 18 cm, una base anticongelante de 20 cm y una calzada de concreto asfáltico convencional de 3 cm de espesor.

Costo de construcción:

$2.000.000 \text{ U}\$/\text{KM} \times 48 \text{ km} = \text{U}\$ 96.000.000.-$

Costo Proyecto Ejecutivo:

$1,5\% \times \text{U}\$ 96.000.000 = \text{U}\$ 1.440.000.-$

Total: $\text{U}\$ 97.440.000$

$\text{U}\$ 97.440.000 \times 1335 \text{ \$/U}\$0 = \$ 130.082.400.000.-$

COSTO DE LA ALTERNATIVA 2: \$ 130.082.400.000.-

XVI.3.- RUTA NACIONAL N° 40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LÍMITE CON NEUQUEN, SECCION 2: LA PASARELA-PUENTE SOBRE ARROYO AGUA BOTADA.

XVI.3.1. ALTERNATIVA 1

Terminar la obra haciendo el proyecto ejecutivo. Para ello se requiere:

Pagar una deuda por obra ejecutada y no certificada de \$ 21. 662.027.386.

Disponer recursos para obras faltantes de \$ 41.012.068.679.

TOTAL, DE ALTERNATIVA 1 \$ 68.674.960.065

Los montos antes señalados fueron proporcionados por las UT Chediack S.A.- CEOSA S.A. Son valores a junio del 2025.

XVI.3.2. ALTERNATIVA 2

Comprende terminar la ejecución de los puentes sobre los Arroyos Ranquil y Agua Botada y a partir del Km 45+800 hacia el Km 0+000 ejecutar el proyecto ejecutivo que contemple una obra básica, la ejecución de los puentes sobre los Arroyos Chenquenco, Mechanquil y La Pasarela y una calzada pavimentada con carpeta de concreto asfáltico convencional de 3 cm.

a) Terminación puentes sobre los Arroyos Ranquil y Agua Botada:

7.000 U\$D x 20 m x 2 = U\$S 280.000.-

b) Puente sobre Arroyo Chenquenco

13.000 U\$S x 24.80 m = U\$S 322.400.-

c) Puente sobre Arroyo Mechanquil

10.000 U\$S x 20 m = U\$S 200.000.-

TOTAL, PUENTES U\$S 1.002.000.-

d) FUNDACIONES:

U\$D 1.002.000 X 35 % = U\$S 1.372.700.-

e) Costo de Construcción

U\$S/KM 1.500.000 x 45 km = U\$S 67.000.000

TOTAL, PUENTES + FUNDACIONES + CAMINO = U\$S 69.374.700.-

U\$S 69.374.700 X 1335 \$/U\$S = \$ 92.615.224.500.-

TOTAL, ALTERNATIVA 2: \$ 92.615.224.500.-

XVI.3.3. ALTERNATIVA 3

Comprende terminar la ejecución de los puentes sobre los Arroyos Ranquil y Agua Botada y a partir del Km 45+800 hacia el Km 0+000 ejecutar el proyecto ejecutivo que contemple una obra básica, con una calzada de concreto asfáltico convencional de 3 cm.-.

a) Terminación puentes sobre los Arroyos Ranquil y Agua Botada:

7.0 D x 20 m x 2 = U\$S 280.000.-

b) Costo de Construcción

U\$S/KM 2.000.000 x 45 km = U\$S 90.000.000.-

TOTAL, U\$S 90.280.000-

U\$S 90.280.000 X 1335 \$/U\$S = \$ 120.531.810.000.-

TOTAL, ALTERNATIVA 3 \$ 120.531.810.000.-

XVI.3.4. ALTERNATIVA 4

Comprende terminar la ejecución de los puentes sobre los Arroyos Ranquil y Agua Botada y a partir del Km 45+800 hacia el Km 0+000 ejecutar el proyecto ejecutivo que contemple una obra básica, con una calzada enripiada de 10 cm.

Terminación puentes sobre los Arroyos Ranquil y Agua Botada:

7.0 D x 20 m x 2 = U\$S 280.000.-

a) Costo de Construcción

U\$S/KM 1.500.000 x 45 km = U\$S 90.000.000.-

TOTAL, U\$S 90.280.000-

U\$S 90.280.000 X 1335 \$/U\$S = \$ 120.531.810.000.-

TOTAL, ALTERNATIVA 4 \$ 120.531.810.000.-

Ingeniero Mariano Pombo

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40

Tramo:

Sección:

Progresiva inicial: 0,00

Ancho de calzada:

Progresiva final: 58,00

Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			0,00	48,00	50,00	51,00	51,00	52,00	52,00	53,00	53,00	54,00	54,00	55,00	55,00	56,00	56,00	57,00	57,00	58,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho de calzada		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado de Calzada		BE A RE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla		49,5		50,2 Alcantarilla H° RE														57,8 Alcantarilla	
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		49,5 a 49 Pendiente de la muerte		50,5 Pendiente fuerte 50,1 Fibra Optica 50,1 Hacer Variante V8-V9 y V10						53,5 Baden Ver de levantar rasante y poner alcantarilla		54 Levantar Rasante		55,0 eEntrada Privada 55,1 Alcantarilla H° en curva + Wz "1"				57 Rectificar Variante V18 y V19	

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40

Progresiva inicial: 58,00

Progresiva final: 67,00

Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

Ancho de calzada:

Sección:

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			58,00	59,00	59,00	60,00	60,00	61,00	61,00	62,00	62,00	63,00	63,00	64,00	64,00	65,00	65,00	66,00	66,00	67,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho de calzada		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado de Calzada		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla																			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones				59,2 Baden 59,5 Alcantarilla grande 59,8 Baden Levantar rasante y poner alcantarilla		60,2 Baden		61,0 Baden 61,5 Gran Baden		62,3 Baden 62,6 Baden						Alcantarilla Caño φ1,20m Rota Ale H° φ0,70m			

* TODOS LOS BADENES ESTAN ROTOS

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:

40

Progresiva inicial:

76,00

Progresiva final:

85,00

Evaluador:

M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

Sección:

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			76,00	77,00	77,00	78,00	78,00	79,00	79,00	80,00	80,00	81,00	81,00	82,00	82,00	83,00	83,00	84,00	84,00	85,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUEN RIPIO																	
7)	Ancho de calzada		10m RIPIO		10m RIPIO															
8)	Drenaje		OK																	
9)	Estado de Calzada		BE																	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla																			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		Calzada mal estado - No hay material				78,5 fuerte pendiente		Puente El Zampal ac=10m						Media ladera ac= 8 a 10 m					

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40

Tramo:

Sección:

Progresiva inicial: 94,00

Ancho de calzada:

Progresiva final: 0,00

Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			94,00	95,00	95,00	96,00	96,00	97,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m						
3)	Bacheo Sup	%						
4)	Bacheo Profundo	%						
5)	Bacheo Profundo H°	m2						
6)	Estado Banquina		BUENO-RIPIO		BUENO-RIPIO		BUENO-RIPIO	
7)	Ancho de calzada		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK	
9)	Estado de Calzada		BUENO		REGULAR		REGULAR	
10)	Exudación							
11)	Alcantarilla							
12)	Tipo de Falla							
13)	Observaciones						PUENTE LA PASARELA FIN TRAMO	

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:	40	Progresiva inicial:		Progresiva final:		Evaluador:	M.POMBO-R.SEGURO
Tramo:	B. Blancas - Lim c/ Neuquen	Ancho de calzada:					
Sección:	Intersección RP 221- La Pasarela						

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			12,00	13,00	13,00	14,00	14,00	15,00	15,00	16,00	16,00	17,00	17,00	18,00	18,00	19,00	19,00	20,00	20,00	21,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho y Tipo de calzada		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla						14,5 FALTA ALCANTARILLA				15,0 FALTA ALCANTARILLA		EXIST		EXISTENTE 0-41211				20,1 FALTA ALCANTARILLA	
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		EL ZAMPAL PUENTE. ANCHO CALZADA= 6,70M		13,1 POSTE KILOM. VIEJO 452. ESTACAS EN LADO OESTE		POSTE FIBRA ÓPTICA. ESTACAS EN LADO OESTE		ESTACAS EN LADO OESTE				17,7 VARIANTE. ALCANTARILLA J=15M H=1,10M L=4M				J=15M H=0,70M L=2M			

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:	40	Progresiva inicial:		Progresiva final:		Evaluador:	M.POMBO-R.SEGURO
Tramo:	B. Blancas - Lim c/ Neuquen	Ancho de calzada:					
Sección:	Intersección RP 221- La Pasarela						

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00	29,00	29,00	30,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho y Tipo de calzada		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla		ALCANTARILLA VARIANTE												27,6 ALCANTARILLA		28,6 ALCANTARILLA			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		VARIANTE DE KM 21,3 A 21,5		SUB CAMPAM. VIALIDAD NACIONAL		*1		CANAL RIEGO *2 VARIANTE		FIN VARIANTE						28,6 VARIANTE			

*1 ALCANTARILLA EN CURVA: L=0,60M , H=1,10M , J= 20M PROGRESIVA 23 ALCANTARILLA 2 LUCES DE 5M, H=1,60M , J=15 M

*2 CANAL DE RIEGO EXISTENTE CON PUENTE EN MAL ESTADO DE 4 LUCES DE 4,80M Y H=3,50M . EN EL LUGAR HAY 3 VIGAS CONSTRUIDAS: H=1,40M , e=48CM, LUZ=24,80M. HAY 2 CANCHAS MÁS PREPARADAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE VIGAS. NO HAY FUNDACIONES. ANCHO TERRAPLÉN DE LA VARIANTE = 18 M

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:

40

Progresiva inicial:

Progresiva final:

Evaluador:

M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

B. Blancas - Lim c/
Neuquen

Ancho de calzada:

Sección:

Intersección RP 221- La
Pasarela

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			30,00	31,00	31,00	32,00	32,00	33,00	33,00	34,00	34,00	35,00	35,00	36,00	36,00	37,00	37,00	38,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																
3)	Bacheo Sup	%																
4)	Bacheo Profundo	%																
5)	Bacheo Profundo H°	m2																
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho y Tipo de calzada		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla		ALCANTARILLA EN CURVA		31,5 ALCANTARILLA				33,5 ALCANTARILLA GRANDE		34,5 ALCANTARILLA				36,8 ALCANTARILLA		37 ALCANTARILLA	
12)	Tipo de Falla																	
13)	Observaciones				PUESTO 31,8 ALCANT. HIJUELA. 31,9 ALCANT. HIJUELA		POSTE FIBRA ÓPTICA. ESTACAS EN LADO OESTE								36,2 YACIMIENTO			

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:

40

Progresiva inicial:

Progresiva final:

Evaluador:

M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

B. Blancas - Lim c/
Neuquen

Ancho de calzada:

Sección:

Intersección RP 221- La
Pasarela

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			38,00	39,00	39,00	40,00	40,00	41,00	41,00	42,00	42,00	43,00	43,00	44,00	44,00	45,00	45,00	46,00	46,00	47,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho y Tipo de calzada		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla				ALCANTARILLA		40,5 ALCANT. 40,8 ALCANT,		41,6 ALCANT.						44,9 ALCANT					
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones				VARIANTE *3										48,8 ASFALTO		ac= 7m banquina=3 m			

*3 VARIANTE CON ALCANTARILLA DE RIEGO J=35M. FALTAN LAS ALAS. ALCANTARILLA J=19,80m , L= 6,20m , h= 3,10m

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:

40

Progresiva inicial:

Progresiva final:

Evaluador:

M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

B. Blancas - Lim c/
Neuquen

Ancho de calzada:

Sección:

Intersección RP 221- La
Pasarela

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			47,00	48,00	48,00	49,00	49,00	50,00	50,00	51,00	51,00	52,00	52,00	53,00	53,00	54,00	54,00	55,00	55,00	56,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
7)	Ancho y Tipo de calzada		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla		47,10 FALTA ALCANTARILLA		48,4 FALTA ALCANTARILLA								52,9 FALTA ALCANTARILLA							
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones				*4								52,9 SIN PAVIMENTO							

*4 48,8 FALTA PUENTE- HACER VARIANTE

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:	40	Progresiva inicial:	65,00	Progresiva final:	73,00	Evaluador:	M.POMBO-R.SEGURO
Tramo:	B. Blancas - Lim c/ Neuquen	Ancho de calzada:					
Sección:	Intersección RP 221- La Pasarela						

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			65,00	66,00	66,00	67,00	67,00	68,00	68,00	69,00	69,00	70,00	70,00	71,00	71,00	72,00	72,00	73,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																
3)	Bacheo Sup	%																
4)	Bacheo Profundo	%																
5)	Bacheo Profundo H°	m2																
6)	Estado Banquina		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
7)	Ancho de calzada		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado de Calzada		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE	
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla																	
12)	Tipo de Falla																	
13)	Observaciones								68,8 BARDAS BLANCAS *5		69,5 Puente sobre Rio Grande		70,8 Chediack				FIN TRAMO *6 Puente s/ arroyo Agua Botada	

*5: Bardas Blancas . Puente en contrucción - todas las vigas construidas sin colocar - fundaciones ejecutadas - son las mismas vigas descriptas en *2. L=13,30

*6: El puente sobre Arroyo Agua Botada esta en el mismo estado de avance de *5 y su estructura es la misma.

DOCUMENTOS FOTOGRFICOS

INDICE

1- RUTA NACIONAL N°40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LIMITE CON NEUQUEN, SECCIÓN 1 (COIPO LAUQUEN – LA PASARELA).....	2
2- RUTA NACIONAL N°40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LIMITE CON NEUQUEN, SECCIÓN 2 (LA PASARELA - PUENTE SOBRE ARROYO AGUA BOTADA)”	19

1- RUTA NACIONAL N°40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LIMITE CON NEUQUEN, SECCIÓN 1 (COIPO LAUQUEN – LA PASARELA)



Fotografía 1. Progresiva 0+000 Inicio de la Sección 1



Fotografía 2. Progresiva 0+000 Inicio de la Sección 1



Fotografía 3. Progresiva 0+000 Inicio de la Sección 1 – Midiendo el ancho de calzada



Fotografía 4. Progresiva 0+500 – Vista de la traza



Fotografía 5. Progresiva 0+500 – Vista de las estacas del vértice de la primera curva



Fotografía 6. Progresiva 0+500 – Vista de las estacas del vértice de la primera curva



Fotografía 7. Progresiva 0+500 – Vista de la traza de la primera curva



Fotografía 8. Progresiva 0+500 – Otra vista de la traza de la primera curva



Fotografía 9. Progresiva 2+000 – Vista de la curva que se propone rectificar



Fotografía 10 - Progresiva 2+000 – Otra vista de la curva que se propone rectificar



Fotografía 11. Progresiva 2+000 – Poste indicativo de la presencia de fibra óptica. Está a lo largo de toda la Sección



Fotografía 12. Progresiva 6+000 – Vista de la traza con pendiente importante



Fotografía 13. Progresiva 6+000 – Otra vista de la traza



Fotografía 14. Progresiva 7+100 – Alcantarilla descalzada



Fotografía 15 - Progresiva 7+100 – Otra vista de la alcantarilla descalzada



Fotografía 16 - Progresiva 7+100 – Alcantarilla descalzada



Fotografía17 – Progresiva 9+150 – Vista de la calzada con el trabajo de la motoniveladora



Fotografía 18 - Progresiva 9+150 – Otra vista de la calzada con el trabajo de la motoniveladora



Fotografía 19 – Progresiva 13+900 – Vista de la calzada. Curva con pendiente



Fotografía 20 – Progresiva 17+000 – Alcantarilla de caño colmatada y en mal estado



Fotografía 21 - Progresiva 17+000 – Otra vista de alcantarilla de caño colmatada y en mal estado



Fotografía 22- Progresiva 17+100 – Alcantarilla de hormigón colmatada



Fotografía 23 - Progresiva 17+000 – Otra vista de alcantarilla de caño en mal estado



Fotografía 24 – Progresiva 19+500 – Vista de la calzada a la altura de El Zampal



Fotografía 25 – Progresiva 20+000 – Vista del puente sobre el Río Grande en El Zampal



Fotografía 26 – Progresiva 20+100 – Midiendo el Ancho de calzada del puente.
Tiene 3,70 m



Fotografía 27 – Progresiva 26+300 – Midiendo el ancho de calzada. Tiene 10 m



Fotografía 28 – Progresiva 26+300 – Midiendo el ancho de calzada. Tiene 10 m



Fotografía 29 – Progresiva 35+700 – Vista de la traza a media ladera próxima al Río Grande



Fotografía 30 – Progresiva 48+000 – Intersección con RP 181. Final de la Sección 1



Fotografía 31 – Progresiva 48+000 – Otra vista de la Intersección con RP 181, Final de la Sección 1



Fotografía 32 – Progresiva 48+100 – Vista de la traza después de la intersección con la RP 181. Final de la Sección 1



Fotografía 33 – Progresiva 48+100 – Vista de la traza después de la intersección con la RP 181. Final de la Sección 1

2- RUTA NACIONAL N°40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LIMITE CON NEUQUEN, SECCIÓN 2 (LA PASARELA - PUENTE SOBRE ARROYO AGUA BOTADA)”



Fotografía 1 – Progresiva 12+500 – Vista de la calzada enripiada



Fotografía 2 – Poste kilométrico correspondiente a la antigua Ruta Nacional 40 Sur



Fotografía 2 – Otra vista del Poste kilométrico correspondiente a la antigua Ruta Nacional 40 Sur



Fotografía 3 - Progresiva 15+000 – Estacas del Proyecto Ejecutivo de la Sección 2



Fotografía 4 - Progresiva 15+000 – Estacas del Proyecto Ejecutivo de la Sección 2



Fotografía 5 – Progresiva 17+700 – Alcantarilla de hormigón en la Variante prevista en el Proyecto Ejecutivo. Obra paralizada



Fotografía 6 – Progresiva 17+700 – Alcantarilla de hormigón en la Variante prevista en el Proyecto Ejecutivo. Obra paralizada



Fotografía 7 – Progresiva 17+700 – Alcantarilla de hormigón en la Variante prevista en el Proyecto Ejecutivo. Obra paralizada



Fotografía 8 – Progresiva 17+700 – Vista de la calzada enripiada



Fotografía 8 - Progresiva 17+700 – vista de la Variante. Obra paralizada



Fotografía 9 – Progresiva 19+000 – Vista de alcantarilla en la variante prevista.
Obra paralizada.



Fotografía 9 – Progresiva 19+000 – Otra vista de alcantarilla en la variante prevista. Obra paralizada.



Fotografía 10 – Progresiva 19+400 – Resto de Pavimento en Frio de la Antigua Ruta Nacional 40 Sur



Fotografía 11 – Progresiva 21+300 – Alcantarilla construida según el Proyecto Ejecutivo



Fotografía 12 - Progresiva 21+300 – Alcantarilla construida según el Proyecto Ejecutivo



Fotografía 12 – Progresiva 21+400 – Terraplén sur de Acceso al Puente sobre canal de riego. Obra paralizada



Fotografía 13 – Progresiva 21+400 - Vista de terraplén sur de Acceso al Puente sobre canal de riego y de la traza actual. Obra paralizada



Fotografía 14 – Progresiva 21+400 – Vista de la rotura del cable de la Fibra óptica



Fotografía 15 – Progresiva 21+400 – otra vista del terraplén sur. Obra paralizada



Fotografía 16 – Progresiva 22+400 – Vista del terraplén norte de acceso al puente sobre canal de riego. Obra paralizada



Fotografía 17 – Progresiva 22+400 – Vista del terraplén norte de acceso al puente sobre canal de riego y de la traza actual. Obra paralizada



Fotografía 18 – Progresiva 23+000 – Vista alcantarilla nueva de hormigón de grandes dimensiones sobre traza existente.



Fotografía 19 – Progresiva 24+000 – Vista de 3 vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada,



Fotografía 20 – Progresiva 24+000 – Vista lateral de una de las vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada, L= 24,80 m.



Fotografía 21 - Progresiva 24+000 – Otra vista de 3 vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada,



Fotografía 22 – Progresiva 24+000 – Detalle del cable de tensado de las vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada



Fotografía 23 – Progresiva 24+000 – Detalle del cable de tensado de las vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada



Fotografía 24 - Progresiva Km 24+000 – Cama para la fabricación de las vigas.



Fotografía 25 – Progresiva Km 24+000 – Puente actual sobre canal de riego en regular estado.



Fotografía 26 – Progresiva 24, 200 – Vista terraplén lado norte del canal de riego. Obra paralizada.



Fotografía 27 – Progresiva 24, 200 – Otra vista del terraplén lado norte del canal de riego. Obra paralizada.



Fotografía 28 - Progresiva 24+000 – Alcantarilla de hormigón en el terraplén de variante. Obra paralizada.



Fotografía 29 – Progresiva 28+800 – Inicio variante para rectificar traza muy sinuosa.



Fotografía 30 – Progresiva 36+200 – Cantera utilizada para la ejecución de la obra.



Fotografía 31 – Progresiva 39+000 – Alcantarilla en la variante. Obra paralizada



Fotografía 32 – Progresiva 39+000 – Otra vista de la alcantarilla en la variante.
Obra paralizada



Fotografía 33 – Progresiva 45+800 – Vista de la traza próxima al comienzo del
pavimento.



Fotografía 34 – Progresiva 45+800 – Inicio del Pavimento – Midiendo el ancho de calzada – $ac= 6.70$ m



Fotografía 35 – Progresiva – 48+500 – Puente actual en mal estado



Fotografía 36 – Progresiva – 48+500 – Puente actual en mal estado



Fotografía 37 – Progresiva 68+800 – Estribo Norte del puente en Bardas Blanca. Obra paralizada.



Fotografía 38 – Progresiva 68+800 – Estribo Norte y Sur del puente en Bardas Blanca. Obra paralizada.



Fotografía 39 – Progresiva 68+800 – Vigas del lado norte para el puente en Bardas Blanca. Obra paralizada



Fotografía 40 – Progresiva 68+800 –Vigas del lado sur para el puente en Bardas Blanca. Obra paralizada



Fotografía 41 – Progresiva 68+800 – El puente a medio construir reemplazará a la alcantarilla en mal estado que se observa en la fotografía.



Fotografía 42 – Progresiva 68+800 – Otra vista de las vigas del lado norte.
Obra paralizada.



Fotografía 43 – Progresiva 70.8 – Obrador de la Empresa Chediack sobre la RN
N° 40 en próximo a Bardas Blancas.



Fotografía 44 – Progresiva 70.8 – Obrador de la Empresa Chediack sobre la RN N° 40 en próximo a Bardas Blancas.



Fotografía 45 – Progresiva 72+000 – Vigas del lado norte para el puente sobre el Arroyo Agua Botada. Obra paralizada.



Fotografía 46 – Progresiva 72+000 – Otra vista de las vigas del lado norte para el puente sobre el Arroyo Agua Botada. Obra paralizada.



Fotografía 47 – Progresiva 72+000 – Vigas del lado norte para el puente sobre el Arroyo Agua Botada. Obra paralizada.



Fotografía 48 – Progresiva 72+000 – Estribos Norte y sur para el puente sobre el Arroyo Agua Botada. Obra paralizada.



Fotografía 49 – Progresiva 72+000 – Actual puente sobre el Arroyo Agua Botada en mal estado. Fin de la Sección 2.

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:40

Progresiva inicial:0,00

Progresiva final:58,00

Evaluador:M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

Ancho de calzada:

Sección:

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			0,00	48,00	50,00	51,00	51,00	52,00	52,00	53,00	53,00	54,00	54,00	55,00	55,00	56,00	56,00	57,00	57,00	58,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho de calzada		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado de Calzada		BE A RE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla		49,5		50,2 Alcantarilla H° RE														57,8 Alcantarilla	
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		49,5 a 49 Pendiente de la muerte		50,5 Pendiente fuerte 50,1 Fibra Optica 50,1 Hacer Variante V8-V9 y V10						53,5 Baden Ver de levantar rasante y poner alcantarilla		54 Levantar Rasante		55,0 eEntrada Privada 55,1 Alcantarilla H° en curva + Wz "1"				57 Rectificar Variante V18 y V19	

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:40

Progresiva inicial:58,00

Progresiva final:67,00

Evaluador:M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

Ancho de calzada:

Sección:

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			58,00	59,00	59,00	60,00	60,00	61,00	61,00	62,00	62,00	63,00	63,00	64,00	64,00	65,00	65,00	66,00	66,00	67,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho de calzada		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado de Calzada		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla																			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones				59,2 Baden 59,5 Alcantarilla grande 59,8 Baden Levantar rasante y poner alcantarilla		60,2 Baden		61,0 Baden 61,5 Gran Baden		62,3 Baden 62,6 Baden						Alcantarilla Caño ϕ1,20m Rota Ale H° ϕ0,70m			

* TODOS LOS BADENES ESTAN ROTOS

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40

Tramo:

Sección:

Progresiva inicial: 76,00

Ancho de calzada:

Progresiva final: 85,00

Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			76,00	77,00	77,00	78,00	78,00	79,00	79,00	80,00	80,00	81,00	81,00	82,00	82,00	83,00	83,00	84,00	84,00	85,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUEN RIPIO																	
7)	Ancho de calzada		10m RIPIO		10m RIPIO															
8)	Drenaje		OK																	
9)	Estado de Calzada		BE																	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla																			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		Calzada mal estado - No hay material				78,5 fuerte pendiente		Puente El Zampal ac=10m						Media ladera ac= 8 a 10 m					

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40

Tramo:

Sección:

Progresiva inicial: 94,00

Ancho de calzada:

Progresiva final: 0,00

Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			94,00	95,00	95,00	96,00	96,00	97,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m						
3)	Bacheo Sup	%						
4)	Bacheo Profundo	%						
5)	Bacheo Profundo H°	m2						
6)	Estado Banquina		BUENO-RIPIO		BUENO-RIPIO		BUENO-RIPIO	
7)	Ancho de calzada		10m RIPIO		10m RIPIO		10m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK	
9)	Estado de Calzada		BUENO		REGULAR		REGULAR	
10)	Exudación							
11)	Alcantarilla							
12)	Tipo de Falla							
13)	Observaciones						PUENTE LA PASARELA FIN TRAMO	

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:	40	Progresiva inicial:		Progresiva final:		Evaluador:	M.POMBO-R.SEGURO
Tramo:	B. Blancas - Lim c/ Neuquen	Ancho de calzada:					
Sección:	Intersección RP 221- La Pasarela						

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			12,00	13,00	13,00	14,00	14,00	15,00	15,00	16,00	16,00	17,00	17,00	18,00	18,00	19,00	19,00	20,00	20,00	21,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho y Tipo de calzada		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla						14,5 FALTA ALCANTARILLA				15,0 FALTA ALCANTARILLA		EXIST		EXISTENTE 0-41211				20,1 FALTA ALCANTARILLA	
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		EL ZAMPAL PUENTE. ANCHO CALZADA= 6,70M		13,1 POSTE KILOM. VIEJO 452. ESTACAS EN LADO OESTE		POSTE FIBRA ÓPTICA. ESTACAS EN LADO OESTE		ESTACAS EN LADO OESTE				17,7 VARIANTE. ALCANTARILLA J=15M H=1,10M L=4M				J=15M H=0,70M L=2M			

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:	40	Progresiva inicial:		Progresiva final:		Evaluador:	M.POMBO-R.SEGURO
Tramo:	B. Blancas - Lim c/ Neuquen	Ancho de calzada:					
Sección:	Intersección RP 221- La Pasarela						

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00	29,00	29,00	30,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho y Tipo de calzada		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla		ALCANTARILLA VARIANTE												27,6 ALCANTARILLA		28,6 ALCANTARILLA			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		VARIANTE DE KM 21,3 A 21,5		SUB CAMPAM. VIALIDAD NACIONAL		*1		CANAL RIEGO *2 VARIANTE		FIN VARIANTE						28,6 VARIANTE			

*1 ALCANTARILLA EN CURVA: L=0,60M , H=1,10M , J= 20M PROGRESIVA 23 ALCANTARILLA 2 LUCES DE 5M, H=1,60M , J=15 M

*2 CANAL DE RIEGO EXISTENTE CON PUENTE EN MAL ESTADO DE 4 LUCES DE 4,80M Y H=3,50M . EN EL LUGAR HAY 3 VIGAS CONSTRUIDAS: H=1,40M , e=48CM, LUZ=24,80M. HAY 2 CANCHAS MÁS PREPARADAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE VIGAS. NO HAY FUNDACIONES. ANCHO TERRAPLÉN DE LA VARIANTE = 18 M

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:

40

Progresiva inicial:

Progresiva final:

Evaluador:

M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

B. Blancas - Lim c/
Neuquen

Ancho de calzada:

Sección:

Intersección RP 221- La
Pasarela

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			30,00	31,00	31,00	32,00	32,00	33,00	33,00	34,00	34,00	35,00	35,00	36,00	36,00	37,00	37,00	38,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																
3)	Bacheo Sup	%																
4)	Bacheo Profundo	%																
5)	Bacheo Profundo H°	m2																
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho y Tipo de calzada		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla		ALCANTARILLA EN CURVA		31,5 ALCANTARILLA				33,5 ALCANTARILLA GRANDE		34,5 ALCANTARILLA				36,8 ALCANTARILLA		37 ALCANTARILLA	
12)	Tipo de Falla																	
13)	Observaciones				PUESTO 31,8 ALCANT. HIJUELA. 31,9 ALCANT. HIJUELA		POSTE FIBRA ÓPTICA. ESTACAS EN LADO OESTE								36,2 YACIMIENTO			

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:

40

Progresiva inicial:

Progresiva final:

Evaluador:

M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

B. Blancas - Lim c/
Neuquen

Ancho de calzada:

Sección:

Intersección RP 221- La
Pasarela

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			38,00	39,00	39,00	40,00	40,00	41,00	41,00	42,00	42,00	43,00	43,00	44,00	44,00	45,00	45,00	46,00	46,00	47,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
7)	Ancho y Tipo de calzada		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO		10 m RIPIO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla				ALCANTARILLA		40,5 ALCANT. 40,8 ALCANT,		41,6 ALCANT.						44,9 ALCANT					
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones				VARIANTE *3										48,8 ASFALTO		ac= 7m banquina=3 m			

*3 VARIANTE CON ALCANTARILLA DE RIEGO J=35M. FALTAN LAS ALAS. ALCANTARILLA J=19,80m , L= 6,20m , h= 3,10m

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:

40

Progresiva inicial:

Progresiva final:

Evaluador:

M.POMBO-R.SEGURO

Tramo:

B. Blancas - Lim c/
Neuquen

Ancho de calzada:

Sección:

Intersección RP 221- La
Pasarela

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			47,00	48,00	48,00	49,00	49,00	50,00	50,00	51,00	51,00	52,00	52,00	53,00	53,00	54,00	54,00	55,00	55,00	56,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
7)	Ancho y Tipo de calzada		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado Calzada		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E		B.E	
10)	Exudación																			
11)	Alcantarilla		47,10 FALTA ALCANTARILLA		48,4 FALTA ALCANTARILLA								52,9 FALTA ALCANTARILLA							
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones				*4								52,9 SIN PAVIMENTO							

*4 48,8 FALTA PUENTE- HACER VARIANTE

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°:	40	Progresiva inicial:	65,00	Progresiva final:	73,00	Evaluador:	M.POMBO-R.SEGURO
Tramo:	B. Blancas - Lim c/ Neuquen	Ancho de calzada:					
Sección:	Intersección RP 221- La Pasarela						

	Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final
			65,00	66,00	66,00	67,00	67,00	68,00	68,00	69,00	69,00	70,00	70,00	71,00	71,00	72,00	72,00	73,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m																
3)	Bacheo Sup	%																
4)	Bacheo Profundo	%																
5)	Bacheo Profundo H°	m2																
6)	Estado Banquina		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
7)	Ancho de calzada		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO		7m ASFALTO	
8)	Drenaje		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK		OK	
9)	Estado de Calzada		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE	
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla																	
12)	Tipo de Falla																	
13)	Observaciones								68,8 BARDAS BLANCAS *5		69,5 Puente sobre Rio Grande		70,8 Chediack				FIN TRAMO *6 Puente s/ arroyo Agua Botada	

*5: Bardas Blancas . Puente en contrucción - todas las vigas construidas sin colocar - fundaciones ejecutadas - son las mismas vigas descriptas en *2. L=13,30

*6: El puente sobre Arroyo Agua Botada esta en el mismo estado de avance de *5 y su estructura es la misma.

DOCUMENTOS FOTOGRFICOS

INDICE

1- RUTA NACIONAL N°40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LIMITE CON NEUQUEN, SECCIÓN 1 (COIPO LAUQUEN – LA PASARELA).....	2
2- RUTA NACIONAL N°40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LIMITE CON NEUQUEN, SECCIÓN 2 (LA PASARELA - PUENTE SOBRE ARROYO AGUA BOTADA)”	19

1- RUTA NACIONAL N°40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LIMITE CON NEUQUEN, SECCIÓN 1 (COIPO LAUQUEN – LA PASARELA)



Fotografía 1. Progresiva 0+000 Inicio de la Sección 1



Fotografía 2. Progresiva 0+000 Inicio de la Sección 1



Fotografía 3. Progresiva 0+000 Inicio de la Sección 1 – Midiendo el ancho de calzada



Fotografía 4. Progresiva 0+500 – Vista de la traza



Fotografía 5. Progresiva 0+500 – Vista de las estacas del vértice de la primera curva



Fotografía 6. Progresiva 0+500 – Vista de las estacas del vértice de la primera curva



Fotografía 7. Progresiva 0+500 – Vista de la traza de la primera curva



Fotografía 8. Progresiva 0+500 – Otra vista de la traza de la primera curva



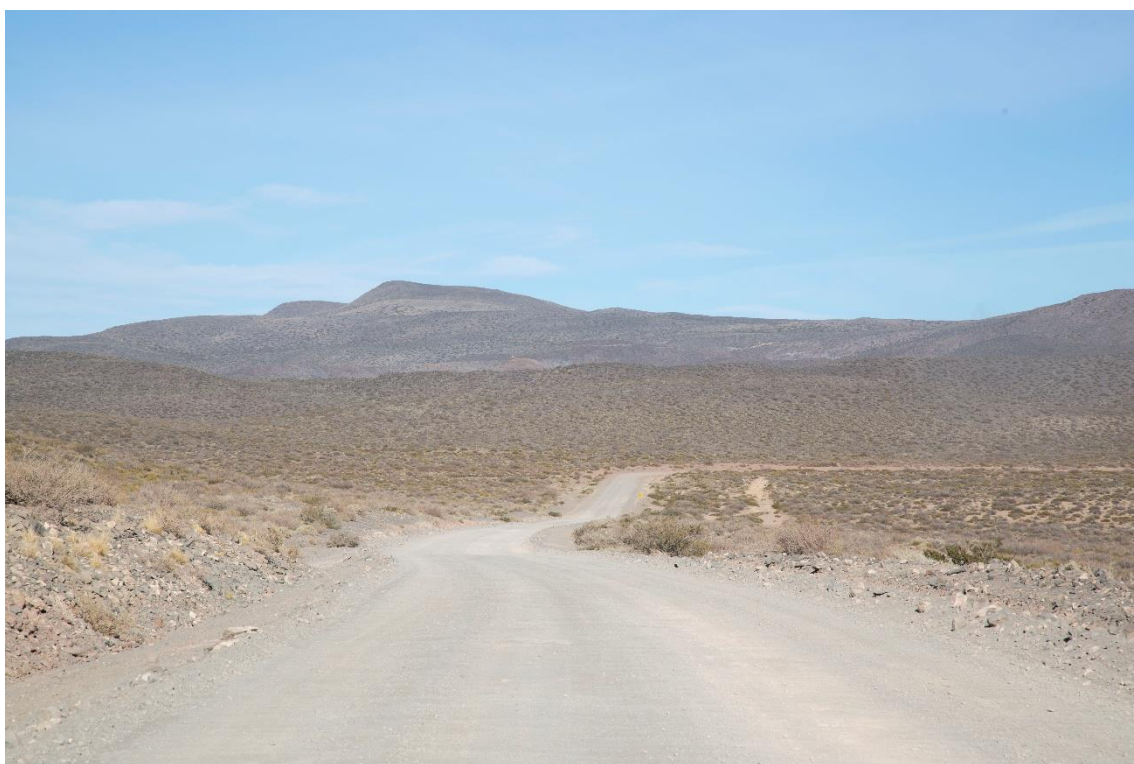
Fotografía 9. Progresiva 2+000 – Vista de la curva que se propone rectificar



Fotografía 10 - Progresiva 2+000 – Otra vista de la curva que se propone rectificar



Fotografía 11. Progresiva 2+000 – Poste indicativo de la presencia de fibra óptica. Está a lo largo de toda la Sección



Fotografía 12. Progresiva 6+000 – Vista de la traza con pendiente importante



Fotografía 13. Progresiva 6+000 – Otra vista de la traza



Fotografía 14. Progresiva 7+100 – Alcantarilla descalzada



Fotografía 15 - Progresiva 7+100 – Otra vista de la alcantarilla descalzada



Fotografía 16 - Progresiva 7+100 – Alcantarilla descalzada



Fotografía17 – Progresiva 9+150 – Vista de la calzada con el trabajo de la motoniveladora



Fotografía 18 - Progresiva 9+150 – Otra vista de la calzada con el trabajo de la motoniveladora



Fotografía 19 – Progresiva 13+900 – Vista de la calzada. Curva con pendiente



Fotografía 20 – Progresiva 17+000 – Alcantarilla de caño colmatada y en mal estado



Fotografía 21 - Progresiva 17+000 – Otra vista de alcantarilla de caño colmatada y en mal estado



Fotografía 22- Progresiva 17+100 – Alcantarilla de hormigón colmatada



Fotografía 23 - Progresiva 17+000 – Otra vista de alcantarilla de caño en mal estado



Fotografía 24 – Progresiva 19+500 – Vista de la calzada a la altura de El Zampal



Fotografía 25 – Progresiva 20+000 – Vista del puente sobre el Río Grande en El Zampal



Fotografía 26 – Progresiva 20+100 – Midiendo el Ancho de calzada del puente.
Tiene 3,70 m



Fotografía 27 – Progresiva 26+300 – Midiendo el ancho de calzada. Tiene 10 m



Fotografía 28 – Progresiva 26+300 – Midiendo el ancho de calzada. Tiene 10 m



Fotografía 29 – Progresiva 35+700 – Vista de la traza a media ladera próxima al Río Grande



Fotografía 30 – Progresiva 48+000 – Intersección con RP 181. Final de la Sección 1



Fotografía 31 – Progresiva 48+000 – Otra vista de la Intersección con RP 181, Final de la Sección 1



Fotografía 32 – Progresiva 48+100 – Vista de la traza después de la intersección con la RP 181. Final de la Sección 1



Fotografía 33 – Progresiva 48+100 – Vista de la traza después de la intersección con la RP 181. Final de la Sección 1

2- RUTA NACIONAL N°40 – TRAMO: BARDAS BLANCAS – LIMITE CON NEUQUEN, SECCIÓN 2 (LA PASARELA - PUENTE SOBRE ARROYO AGUA BOTADA)”



Fotografía 1 – Progresiva 12+500 – Vista de la calzada enripiada



Fotografía 2 – Poste kilométrico correspondiente a la antigua Ruta Nacional 40 Sur



Fotografía 2 – Otra vista del Poste kilométrico correspondiente a la antigua Ruta Nacional 40 Sur



Fotografía 3 - Progresiva 15+000 – Estacas del Proyecto Ejecutivo de la Sección 2



Fotografía 4 - Progresiva 15+000 – Estacas del Proyecto Ejecutivo de la Sección 2



Fotografía 5 – Progresiva 17+700 – Alcantarilla de hormigón en la Variante prevista en el Proyecto Ejecutivo. Obra paralizada



Fotografía 6 – Progresiva 17+700 – Alcantarilla de hormigón en la Variante prevista en el Proyecto Ejecutivo. Obra paralizada



Fotografía 7 – Progresiva 17+700 – Alcantarilla de hormigón en la Variante prevista en el Proyecto Ejecutivo. Obra paralizada



Fotografía 8 – Progresiva 17+700 – Vista de la calzada enripiada



Fotografía 8 - Progresiva 17+700 – vista de la Variante. Obra paralizada



Fotografía 9 – Progresiva 19+000 – Vista de alcantarilla en la variante prevista.
Obra paralizada.



Fotografía 9 – Progresiva 19+000 – Otra vista de alcantarilla en la variante prevista. Obra paralizada.



Fotografía 10 – Progresiva 19+400 – Resto de Pavimento en Frio de la Antigua Ruta Nacional 40 Sur



Fotografía 11 – Progresiva 21+300 – Alcantarilla construida según el Proyecto Ejecutivo



Fotografía 12 - Progresiva 21+300 – Alcantarilla construida según el Proyecto Ejecutivo



Fotografía 12 – Progresiva 21+400 – Terraplén sur de Acceso al Puente sobre canal de riego. Obra paralizada



Fotografía 13 – Progresiva 21+400 - Vista de terraplén sur de Acceso al Puente sobre canal de riego y de la traza actual. Obra paralizada



Fotografía 14 – Progresiva 21+400 – Vista de la rotura del cable de la Fibra óptica



Fotografía 15 – Progresiva 21+400 – otra vista del terraplén sur. Obra paralizada



Fotografía 16 – Progresiva 22+400 – Vista del terraplén norte de acceso al puente sobre canal de riego. Obra paralizada



Fotografía 17 – Progresiva 22+400 – Vista del terraplén norte de acceso al puente sobre canal de riego y de la traza actual. Obra paralizada



Fotografía 18 – Progresiva 23+000 – Vista alcantarilla nueva de hormigón de grandes dimensiones sobre traza existente.



Fotografía 19 – Progresiva 24+000 – Vista de 3 vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada,



Fotografía 20 – Progresiva 24+000 – Vista lateral de una de las vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada, L= 24,80 m.



Fotografía 21 - Progresiva 24+000 – Otra vista de 3 vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada,



Fotografía 22 – Progresiva 24+000 – Detalle del cable de tensado de las vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada



Fotografía 23 – Progresiva 24+000 – Detalle del cable de tensado de las vigas construida para el puente sobre el canal de riego. Obra paralizada



Fotografía 24 - Progresiva Km 24+000 – Cama para la fabricación de las vigas.



Fotografía 25 – Progresiva Km 24+000 – Puente actual sobre canal de riego en regular estado.



Fotografía 26 – Progresiva 24, 200 – Vista terraplén lado norte del canal de riego. Obra paralizada.



Fotografía 27 – Progresiva 24, 200 – Otra vista del terraplén lado norte del canal de riego. Obra paralizada.



Fotografía 28 - Progresiva 24+000 – Alcantarilla de hormigón en el terraplén de variante. Obra paralizada.



Fotografía 29 – Progresiva 28+800 – Inicio variante para rectificar traza muy sinuosa.



Fotografía 30 – Progresiva 36+200 – Cantera utilizada para la ejecución de la obra.



Fotografía 31 – Progresiva 39+000 – Alcantarilla en la variante. Obra paralizada



Fotografía 32 – Progresiva 39+000 – Otra vista de la alcantarilla en la variante.
Obra paralizada



Fotografía 33 – Progresiva 45+800 – Vista de la traza próxima al comienzo del
pavimento.



Fotografía 34 – Progresiva 45+800 – Inicio del Pavimento – Midiendo el ancho de calzada – $ac= 6.70$ m



Fotografía 35 – Progresiva – 48+500 – Puente actual en mal estado



Fotografía 36 – Progresiva – 48+500 – Puente actual en mal estado



Fotografía 37 – Progresiva 68+800 – Estribo Norte del puente en Bardas Blanca. Obra paralizada.



Fotografía 38 – Progresiva 68+800 – Estribo Norte y Sur del puente en Bardas Blanca. Obra paralizada.



Fotografía 39 – Progresiva 68+800 – Vigas del lado norte para el puente en Bardas Blanca. Obra paralizada



Fotografía 40 – Progresiva 68+800 –Vigas del lado sur para el puente en Bardas Blanca. Obra paralizada



Fotografía 41 – Progresiva 68+800 – El puente a medio construir reemplazará a la alcantarilla en mal estado que se observa en la fotografía.



Fotografía 42 – Progresiva 68+800 – Otra vista de las vigas del lado norte.
Obra paralizada.



Fotografía 43 – Progresiva 70.8 – Obrador de la Empresa Chediack sobre la RN
N° 40 en próximo a Bardas Blancas.



Fotografía 44 – Progresiva 70.8 – Obrador de la Empresa Chediack sobre la RN N° 40 en próximo a Bardas Blancas.



Fotografía 45 – Progresiva 72+000 – Vigas del lado norte para el puente sobre el Arroyo Agua Botada. Obra paralizada.



Fotografía 46 – Progresiva 72+000 – Otra vista de las vigas del lado norte para el puente sobre el Arroyo Agua Botada. Obra paralizada.



Fotografía 47 – Progresiva 72+000 – Vigas del lado norte para el puente sobre el Arroyo Agua Botada. Obra paralizada.



Fotografía 48 – Progresiva 72+000 – Estribos Norte y sur para el puente sobre el Arroyo Agua Botada. Obra paralizada.



Fotografía 49 – Progresiva 72+000 – Actual puente sobre el Arroyo Agua Botada en mal estado. Fin de la Sección 2.