

MENDOZA

CONCEJO FEDERAL DE INVERSIONES

**PRESUPUESTO PARA LA ELABORACION DEL INFORME DEL ESTADO DE RUTAS
NACIONALES N° 7 – N° 40 – N° 143**

INFORME FINAL

TOMO I – MARZO DE 2025

INGENIERO MARIANO ENRIQUE POMBO

INDICE

I.- INTRODUCCIÓN	4
I.1.- ANTECEDENTES	4
II.- METODO DE TRABAJO APLICADO PARA LA EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL PAVIMENTO	5
III.- TRABAJOS DE CAMPO	6
IV.- ANALISIS DE CADA TRAMO	8
IV. 1. Ruta Nacional N° 7, Tramo: Palmira – Nudo Vial (Acceso Este).....	8
IV.1.1. Antecedentes	8
IV.1.2. Calzada Principal – Carril Sur	8
IV.1.3. Calzada Principal – Carril Norte.....	9
IV.1.4. Calle Colectora Sur	10
IV.1.5. Calle Colectora Norte.....	11
IV.2. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Calle Azcuénaga – Calle J.J. Paso (Acceso Sur).....	11
IV.2.1. Antecedentes	12
IV.2.2. Calzada Principal – Carril Oeste	12
IV.2.3. Calzada Principal – Carril Este.....	13
IV.2.4. Calle Colectora Oeste	14
IV.2.5. Calle Colectora Este.....	14
IV.3. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Rotonda del Avión – Acceso al Aeropuerto El Plumerillo (Acceso Norte).....	15
IV.3.1. Antecedentes	15
IV.3 2. Calzada principal	15
IV.3.3. Calle Colectora Este.....	16
IV.3.4. Calle Colectora Oeste	16
IV.4. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Empalme Ruta Nacional N° 7 – FF.CC. Gral. San Martín (Calle Azcuénaga).....	17
IV.4.1. Calzada Principal – Carril Oeste	17
IV.4.2 Calzada Principal – Carril Este.....	18
IV.4.3. Calle Colectora Oeste	19
IV.4.4. Calle Colectora Este.....	19
IV.4.5. Ruta Nacional N° 143, Tramo: Paredes – Pareditas (Canal El Toledano) San Rafael.	20
IV.4.5.1. Antecedentes.....	20
IV.4.5.2. Carril Oeste (descendente)	20

IV.4.5.2.1. Ruta Nacional N° 143, Tramo: Paredes – Canal El Toledano - San Rafael. (descendente).	21
IV.4.5.3. Carril Este (ascendente)	22
IV.5. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Empalme RN N° 7 – Empalme RP N° 96 (Rotonda de La Tonada- Calle El Álamo).	23
IV.5.1. Antecedentes	23
IV.5.2. Calzada Principal – Carril Oeste	23
IV.5.3. Calzada Principal – Carril Este	24
V. CONCLUSIONES	25
VI. OBSERVACIONES FINALES	26

I.- INTRODUCCIÓN

El estudio objeto de la Encomienda original y su addenda, es determinar la condición superficial de los pavimentos de las calzadas y sus colectoras de los tramos incluidos en la misma, señalando que fallas que poseen, el tipo de obras a ejecutar para ponerlas en condiciones de transitabilidad a las mismas y el costo aproximado de las obras propuestas.

Para ello se recorrió la totalidad de los tramos en estudio, y se pudo determinar "in situ", a través de una evaluación visual, el real estado de conservación de los mismos y sus condiciones de transitabilidad que brindan actualmente.

Se determinó la condición superficial de cada tramo, y se identificaron y clasificaron las fallas encontradas conforme el manual "METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS" de Vialidad Nacional, lo que permitió determinar los sectores críticos, y establecer los cálculos y presupuestos de las obras recomendadas ejecutar en cada tramo en estudio.

Se prestó especial atención en visualizar y medir el ahuellamiento, la fisuración, el bacheo superficial y el bacheo profundo de las calzadas. 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.

I.1.- ANTECEDENTES

Los indicadores más significativos en el proceso normal de deterioro de los pavimentos son:

- Fallas: que incluyen:
 - o Deformaciones permanentes, longitudinales y transversales.
 - o Fisuración y agrietamientos.
 - o Desprendimientos.
- Adherencia entre neumático y pavimento.
- Deformación de pavimento bajo carga:

Deflexión y radio de curvatura.

Para que estos indicadores tengan una verdadera representatividad del estado del pavimento, es necesario que se cumplan los siguientes requisitos:

Deben medirse objetivamente.

La cantidad de mediciones sea representativa.

Se clasifiquen, cuantifiquen, se presenten para su correcta interpretación.

En la evaluación visual también debe considerarse otros elementos relacionados con el estado del pavimento tales como:

Exudación: para determinar si afecta a la resistencia al deslizamiento.

Bacheos superficiales y profundos: para determinar a qué nivel ha fallado el pavimento.

Drenaje: observando las condiciones generales del mismo influencia en el paquete estructural.

También se debe considerar el estado de los bordes de la calzada, las banquetas, el carril más deteriorado, etc.

Hay otros muy importantes parámetros a tener especialmente en cuenta, como lo son las deflexiones, el radio de curvatura y el coeficiente de fricción, cuya determinación requieren de equipos especiales de auscultación de pavimentos, los que en nuestro estudio no están previsto.

II.- METODO DE TRABAJO APLICADO PARA LA EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL PAVIMENTO

Para efectuar la evaluación visual de todos los tramos incluidos en el contrato, se diseñaron planillas para la evaluación visual de las calzadas principales y otra para las calles colectoras. Las mismas contienen los siguientes ítems a evaluar:

Calzadas principales:

- Ahuellamiento
- Fisuración
- Bacheo superficial
- Bacheo profundo
- Bacheo profundo en hormigón
- Estado de la banqueta
- Estado borde de calzada
- Drenaje
- Ancho de calzada
- Carril más deteriorado
- Exudación
- Alcantarilla
- Tipo de falla
- Observaciones.

Para las planillas de las calles colectoras se agregaron los siguientes ítems:

- Cordón cuneta

- Tipo de cruce
- Sentido de tránsito
- Interferencias

En nuestro caso se determinó la deformación transversal, midiendo la profundidad de la misma, sea ésta “ahuellamiento” o “hundimiento”, en distintos puntos de todos los tramos en estudio.

A través del relevamiento visual se determinó el tipo de fisuración existente en las calzadas de todos los tramos y se las comparó con el catálogo de fotografías del manual “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

En aquellos tramos en los que la calzada tenía un tratamiento bituminoso superficial del tipo sellado, slurry o microaglomerado no fue posible evaluar su fisuración, pero la presencia del tratamiento bituminoso indica que el mismo se aplicó para la conservación de la calzada, por el mal estado de la misma.

Los desprendimiento y baches se evaluaron como un porcentaje de la superficie total del tramo considerado.

El sistema de drenaje se evaluó atendiendo especialmente a su posible influencia en el comportamiento del paquete estructural, teniendo en cuenta los siguientes factores:

- Estado de las banquetas (pendiente transversal, vegetación, si es pavimentada o no, etc.).
- Prestamos laterales (acumulación de agua, embanques, vegetación, pendiente longitudinal, obstrucciones, etc.).
- Altura de la rasante con respecto al terreno natural.

En función del resultado de la evaluación se calificó al drenaje existente como BUENO (B), REGULAR (R) o MALO (M).

III.- TRABAJOS DE CAMPO

Se recorrió y realizó la evaluación del estado del pavimento de todos los tramos incluidos en la encomienda y su addenda, los que se detallan a continuación:

- Ruta Nacional N° 7, Tramo: Palmira – Nudo Vial (Acceso Este).
- Ruta Nacional N° 40, Tramo: Calle Azcuénaga – Calle J.J. Paso (Acceso Sur).
- Ruta Nacional N° 40, Tramo: Rotonda del Avión – Acceso al Aeropuerto El Plumerillo (Acceso Norte).
- Ruta Nacional N° 40, Tramo: Empalme Ruta Nacional N° 7 – FF.CC. Gral. San Martín (Calle Azcuénaga).
- Ruta Nacional N° 143, Tramo: Paredes – Pareditas (Canal El Toledano) San Rafael.

Ruta Nacional N° 40, Tramo: Empalme RN N° 7 – Empalme

RP N° 96 (Rotonda de La Tonada- Calle El Álamo).

El mismo se elaboró sobre las siguientes pautas:

Se recorrió la totalidad de los tramos y se efectuó un relevamiento de los mismos a través de una evaluación visual y mediciones in situ.

Dicha evaluación se reflejó en unas planillas elaboradas a tal efecto y se determinó las fallas que presentan en sus calzadas, se las identificaron y clasificaron conforme el Manual “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

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

1. En función de dicha evaluación visual se estableció qué tipo de obras se requieren para mejorar las condiciones de transitabilidad a cada uno de los tramos analizados.

2. 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 febrero de 2025. Lo mismo se requirió a la Municipalidad de Guaymallén. 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.

3. Para cada tramo analizado valen las siguientes aclaraciones:

5.1. Ruta Nacional N° 7, Tramo: Palmira – Nudo Vial (Acceso Este).

El tramo analizado fue de calle Tirazo hasta calle Lamadrid, donde comienza la Variante de Palmira de la Ruta Nacional N° 7, la que actualmente está en construcción.

La evaluación se efectuó sobre las dos calzadas principales y sus calles colectoras.

Las obras propuestas incluyen las dos calzadas principales y sus colectoras.

La sección de la calle Tirazo hasta el nudo vial está siendo estudiada por la Municipalidad de Guaymallén.

3.2. Ruta nacional N° 40, Tramo: Calle Azcuénaga – Calle J.J. Paso (Acceso Sur).

La evaluación se efectuó sobre las dos calzadas principales y sus calles colectoras.

Las obras propuestas incluyen las dos calzadas principales, sus colectoras, la tercera trocha, sus ensanches de puentes, los Intercambiadores en Calles Castro Barros, Bulnes, Zapiola y Anchorena y los intercambiadores tipo trébol en calles Araoz y Azcuénaga.

3.3. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Empalme Ruta Nacional N° 7 – FF.CC. Gral. San Martín (Calle Azcuénaga). La evaluación se efectuó sobre las dos calzadas principales y sus calles colectoras.

Las obras propuestas incluyen las dos calzadas principales y sus colectoras.

3.4. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Rotonda del Avión – Acceso al Aeropuerto El Plumerillo (Acceso Norte).

Las obras propuestas incluyen ambas calzadas principales y sus colectoras.

3.5. Ruta Nacional N° 143, Tramo: Pareditas – San Rafael.

El relevamiento se efectuó hasta el Canal El Toledano, sobre el acceso a San Rafael.

Las obras propuestas incluyen solamente la calzada principal.

3.6. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Empalme RN N° 7 – Empalme RP N° 96 (Rotonda de La Tonada- Calle El Álamo).

Las obras propuestas incluyen las dos calzadas principales.

IV.- ANALISIS DE CADA TRAMO

IV. 1. Ruta Nacional N° 7, Tramo: Palmira – Nudo Vial (Acceso Este).

IV.1.1. Antecedentes

El proyecto de este tramo se ejecutó a fines de la década de 1960 y su ejecución comenzó a principio de la década de 1970, sufriendo una paralización entre los años 1974 y 1975 y recién en el año 1977, se reiniciaron los trabajos, con cambios importantes en el proyecto reduciendo obras, entre ellas, la construcción de las colectoras, las que en su mayoría luego fueron construidas por los Municipios y/o Vialidad Provincial y en algunos casos por los frentistas.

Los cruces a distinto nivel son del tipo diamante, los que no se ajustan al tránsito actual. En esta propuesta no se ha considerado su actualización.

IV.1.2. Calzada Principal – Carril Sur

La calzada principal trocha sur presenta un gran porcentaje de fisuración, bacheo, desprendimientos, fisura longitudinal en el eje y ahuellamiento, especialmente en el carril lento, (por donde circulan las cargas pesadas).

El ahuellamiento, que se mide en la profundidad de la deformación transversal de la calzada, se efectuó in situ registrándose valores importantes del Coeficiente de Deformación Transversal señalados en la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional., que alcanzaron valores de 80 mm, 90 mm y 100 mm en algunos tramos y mínimos de 20 mm en otros tramos.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se efectuó la medición en el terreno.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 6, 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las diferentes zonas donde se encuentran los distintos porcentajes de fisuración observados en el terreno.

En un alto porcentaje de la longitud del tramo se construyó un tratamiento superficial tipo slurry, el cual presenta peladuras, lo que indica que dicho tratamiento ha superado su vida útil.

Las banquetas son de ripio y están en mal estado, siendo necesario su reconstrucción.

El estado de los bordes la calzada es bueno.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron en total 22 fotografías que exponen las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 3 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 2 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes de las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.1.3. Calzada Principal – Carril Norte

La CALZADA PRINCIPAL TROCHA NORTE también presenta un gran porcentaje de fisuración, bacheo, desprendimientos, fisura longitudinal en el eje y ahuellamiento, especialmente en el carril lento, (por donde circulan la carga pesada).

El ahuellamiento, que se mide en la profundidad de la deformación transversal de la calzada, se efectuó in situ registrándose valores importantes del Coeficiente de Deformación Transversal señalados en la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional., que alcanzaron valores que superaron los 50 mm en algunos tramos y mínimos de 20 mm en otros tramos.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se efectuó la medición en el terreno.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 6, 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se encuentran los distintos porcentajes de fisuración observados en el terreno.

Las banquetas son de ripio y están en mal estado, siendo necesario su reconstrucción.

El estado de los bordes la calzada es bueno.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron un total de 27 fotografías que exponen las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 3 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 2 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto, correspondientes a las obras que se proponen realizar, y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.1.4. Calle Colectora Sur

La calle colectora sur presenta distintos tipos de calzada a lo largo de su desarrollo, tales como, enripiadas, tratamiento superficial tipo slurry, pavimento de hormigón y concreto asfáltico, las que, a excepción de esta última están en mal estado.

Tiene zonas de importantes bacheos y fisuras

En toda su longitud tiene doble sentido de circulación.

Su ancho de calzada es de 6,50 m.

Sus bordes de calzada se encuentran en mal estado.

Las banquetas son de suelo y requieren su reconstrucción.

No tiene Cordón cuneta, pero actualmente hay un sector pequeño donde

se construye banquina-cordón cuneta.

El drenaje longitudinal es malo. Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 35 fotografías que exponen las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 3 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 2 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada de la calle colectora sur.

IV.1.5. Calle Colectora Norte

La calle colectora norte también presenta distintos tipos de calzada a lo largo de su desarrollo, calzadas enripiadas, calzadas con tratamiento superficial tipo slurry, premezclado asfáltico en frío, pavimento de hormigón y concreto asfáltico, las que, a excepción de esta última están en mal estado.

Tiene zonas de importantes bacheos y fisuras

En toda su longitud tiene doble sentido de circulación.

Su ancho de calzada es de 6,50 m. en algunos sectores y en otros alcanzan a los 9 y 10 mts.

Sus bordes de calzada son malos.

Las banquetas son de tierra y requieren su reconstrucción

Los primeros 4 km es zona urbana, donde se encuentra construido Cordón cuneta, en otro sector del Departamento de Guaymallén se construye banquina-cordón cuneta.

El drenaje longitudinal es malo y las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 29 fotografías que muestran las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 3 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 2 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada de la calle colectora norte.

IV.2. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Calle Azcuénaga – Calle J.J. Paso (Acceso Sur).

IV.2.1. Antecedentes

El proyecto de este tramo, al igual que el acceso este, también se ejecutó a fines de la década de 1960 y su ejecución comenzó a principio de la década de 1970, sufriendo una paralización entre los años 1974 y 1975 y recién en el año 1977, se reiniciaron los trabajos, con cambios importantes en el proyecto reduciendo obras, entre ellas, la construcción de las colectoras, y se suprimieron la construcción de cruces a distinto nivel tipo diamantes en las calles Malabia, Castro Barros y Zapiola.

Tanto la trocha este como la oeste de este tramo, que constituye el ACCESO SUR, es el que presenta el estado de conservación más crítico, especialmente sus carriles lentos por donde circula la carga pesada.

Debido al intenso tránsito, aún en fines de semana y feriados, no fue posible medir el ahuellamiento, pero la evaluación visual de fisuras transversales y longitudinal en el eje, el bacheo y desprendimiento, señalan que la misma es la que presente el peor estado de conservación de todos los tramos en estudio.

IV.2.2. Calzada Principal – Carril Oeste

- La CALZADA PRINCIPAL TROCHA OESTE presenta un gran porcentaje de fisuración, bacheo, desprendimientos, fisura longitudinal en el eje y ahuellamiento, especialmente en la trocha lenta, (por donde circulan los camiones).

- Debido al intenso tránsito no fue posible efectuar la medición in situ del ahuellamiento. Sin embargo, se observó claramente que el mismo se presenta en magnitudes importantes en toda la longitud del tramo, especialmente en la trocha lenta, como lo muestra la secuencia fotográfica del ANEXO 2.

- Por la misma razón no pudo elaborarse las PLANILLAS DE EVALUACIÓN, pero se observó grandes superficies de Bacheo, con importantes desprendimientos, además de ahuellamientos muy notorios, como ya se indicará. Esto se puede apreciar en el ANEXO 2. DOCUMENTOS FOTOGRAFICOS.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

Las banquetas son pavimentadas y están en mal estado de conservación.

El estado de los bordes la calzada es bueno.

No presenta exudación.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

Se sacaron 24 fotografías que muestran las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondiente a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.2.3. Calzada Principal – Carril Este

- La CALZADA PRINCIPAL TROCHA ESTE también presenta un gran porcentaje de fisuración, bacheo, desprendimientos, fisura longitudinal en el eje y ahuellamiento, especialmente en la trocha lenta, (por donde circulan los camiones). Esta trocha es la que presenta el estado de conservación más crítico de todos los tramos estudiados.

- Debido al intenso tránsito, tampoco se pudo en este caso, efectuar la medición in situ del ahuellamiento. Sin embargo, se observó claramente que el mismo se presenta en magnitudes importantes en toda la longitud del tramo, especialmente en la trocha lenta, como lo muestra la secuencia fotográfica del ANEXO 2.

- Por la misma razón no pudo elaborarse las PLANILLAS DE EVALUACIÓN, pero se observó grandes superficies de Bacheo, con importantes desprendimientos, además de ahuellamientos muy notorios, como ya se indicará. Esto se puede apreciar en el ANEXO 2. DOCUMENTOS FOTOGRAFICOS.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

Las banquetas son pavimentadas y están en mal estado de conservación.

El estado de los bordes la calzada es bueno.

No presenta exudación.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

Se sacaron 30 fotografías que muestran las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondiente a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.2.4. Calle Colectora Oeste

La calle colectora oeste presenta dos tipos de calzada a lo largo de su desarrollo, enripiado y concreto asfáltico. El sector de calzada enripiada está en mal estado y el concreto asfáltico se encuentra en estado regular a malo.

Entre el kilómetro 2 y el kilómetro 3 no está definida la calle colectora.

Tiene zonas importantes de bacheos y de fisuras.

En toda su longitud tiene doble sentido de circulación.

Su ancho de calzada es de 7,00 m. con pequeños sectores de 8m y 9m.

Sus bordes de calzada se encuentran en mal estado.

Las banquetas son de tierra y requieren su reconstrucción.

No tiene Cordón cuneta.

El drenaje longitudinal es malo. Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 51 fotografías que exponen las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada de la calle colectora oeste.

IV.2.5. Calle Colectora Este

La calle colectora Este también presenta 2 tipos de calzada a lo largo de su desarrollo, enripiadas, de concreto asfáltico. Los sectores de ripio están en mal estado y el pavimento de concreto asfáltico está entre regular y mal estado.

Tiene zonas de importantes de bacheos y fisuras

En toda su longitud tiene doble sentido de circulación.

Su ancho de calzada es de 7,50 m. en casi la totalidad del tramo.

Sus bordes de calzada son malos.

Las banquetas son de tierra y requieren su reconstrucción.

No tiene cordón cuneta.

El drenaje longitudinal es malo y las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 45 fotografías que muestran las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 2 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondiente a las obras que se proponen realizar su costo para reestablecer

las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada de la calle colectora este.

IV.3. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Rotonda del Avión – Acceso al Aeropuerto El Plumerillo (Acceso Norte).

IV.3.1. Antecedentes

La traza en estudio es necesario analizarlo en dos tramos bien definidos. El primero va de la Rotonda del Avión hasta la rotonda de la calle Gral. Paz que es el acceso al viejo aeropuerto de Mendoza. El segundo tramo va desde la rotonda de la calle Gral. Paz hasta el empalme en la Ruta Nacional N° 40, que es la finalización del Acceso Norte.

El primer tramo lo financió, proyectó, licitó, contrató e inspeccionó el ENTE AUTARQUICO MUNDIAL 78 (EAM 78), pues fue parte de las obras programadas con motivo del XI Campeonato Mundial de Fútbol de 1978. Era el nuevo acceso al Aeropuerto El Plumerillo.

Cuando finaliza el referido Campeonato, el EAM 78 quiere transferir la obra a Vialidad Nacional, quien la rechaza pues su diseño no respondía a las Normas de dicha Repartición.

Para buscar una solución se inicia un período de análisis del proyecto por ambas partes, durante el cual el Gobierno Nacional disuelve el EAM 78, lo que impidió llegar a un acuerdo. En consecuencia, dicho tramo no se incorporó a la Red Nacional de Caminos y actualmente no está definido quién tiene jurisdicción sobre el mismo.

El segundo tramo entiendo, fue realizado íntegramente por Vialidad Nacional.

Esta obra constituye actualmente el denominado ACCESO NORTE, su calzada es de hormigón, no tiene cruces a distinto nivel y los cruces con las principales calles transversales se efectúan a través de rotondas partidas semaforizadas.

IV.3 2. Calzada principal

En el año 2022 Vialidad Nacional hizo una obra de reparación integral de las losas en toda la longitud del Acceso Norte, con bacheo profundo, reparación y/o reemplazo de las losas de la calzada.

Actualmente toda la calzada del Acceso Norte está en buenas condiciones, siendo necesario solamente un mantenimiento integral de las juntas, longitudinales y transversales y el reacondicionamiento de las banquetas.

Se sacaron en total 25 fotografías de ambas calzadas principales, las que están en el ANEXO 2.

IV.3.3. Calle Colectora Este

La calle colectora este presenta distintos tipos de calzada a lo largo de su desarrollo, tales como de ripio, pavimento de hormigón y concreto asfáltico, las que, están en regular o mal estado.

En los primeros 150 m en la banquina derecha de la calzada ascendente se han instalado varios locales comerciales que venden comida rápida, tornando muy peligrosa la circulación en ese sector.

Entre los Km 6 y Km 7 se ha usurpado la calzada por una vivienda familiar.

Tiene zonas de importantes bacheos y fisuras en las calzadas de hormigón y de concreto asfáltico.

En toda su longitud tiene doble mano de circulación.

Su ancho de calzada es de 6,70 m. en casi la totalidad del tramo, aunque hay pequeños tramos 8 m y 9 m.

Hay sectores donde las banquetas son de tierra y requieren su reconstrucción

Todo su desarrollo es zona urbana donde en algunos sectores tiene Cordón cuneta.

Entre la calle Gral. Paz (Km 4) y la Calle Independencia (Km 5) no está definida la traza de la calle colectora. En este tramo hay una columna de la red media tensión que invade el sector donde debiera construirse la traza de la calle colectora.

Los cruces con las calles Los Pescadores, Pedro P. Segura, Manuel A. Sáenz, Independencia y Constitución, son rotondas partidas semaforizadas.

En el Km 7,5 se cruzan las vías de FFCC.

El drenaje longitudinal es malo y las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 14 fotografías que muestran las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada de la calle colectora este.

IV.3.4. Calle Colectora Oeste

En los últimos 100 m no existe la calle colectora. Finaliza en las vías del FFCC.

La calle colectora oeste presenta distintos tipos de calzada a lo largo de su desarrollo, tales como de enripiado, pavimento de hormigón y concreto asfáltico, las que, están en regular o mal estado. Entre el Km 5 y Km 6 se encuentra en obra la construcción del pavimento.

Tiene zonas de importantes bacheos y fisuras en las calzadas de hormigón y de concreto asfáltico.

En toda su longitud tiene doble sentido de circulación.

Su ancho de calzada es de 6,70 m. en casi la totalidad del tramo, aunque hay pequeños tramos 8 m y 9 m.

Hay sectores donde las banquetas son de tierra y requieren su reconstrucción

Todo su desarrollo es zona urbana donde en algunos sectores tiene Cordón cuneta.

El drenaje longitudinal es malo y las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron fotografías que muestran las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada de la calle colectora oeste.

IV.4. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Empalme Ruta Nacional N° 7 – FF.CC. Gral. San Martín (Calle Azcuénaga).

IV.4.1. Calzada Principal – Carril Oeste

- La CALZADA PRINCIPAL TROCHA OESTE presenta fisuración, bacheo, desprendimientos, fisura longitudinal en el eje y ahuellamiento, especialmente en la trocha lenta, (por donde circulan los camiones).

- Debido al intenso tránsito no fue posible efectuar la medición in situ del ahuellamiento. Sin embargo, se observó claramente que el mismo se presenta en magnitudes importantes en toda la longitud del tramo, especialmente en la trocha lenta, como lo muestra la secuencia fotográfica del ANEXO 2.

- Por la misma razón no pudo elaborarse las PLANILLAS DE EVALUACIÓN, pero se observó grandes superficies de Bacheo, con importantes desprendimientos, además de ahuellamientos muy notorios, como ya se indicará. Esto se puede apreciar en el ANEXO 2. DOCUMENTOS FOTOGRÁFICOS.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 6, 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

Las banquetas son pavimentadas y están en mal estado de conservación.

El estado de los bordes la calzada es bueno.

No presenta exudación.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

Se sacaron 20 fotografías que muestran las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondiente a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.4.2 Calzada Principal – Carril Este

- La CALZADA PRINCIPAL TROCHA ESTE también presenta un gran porcentaje de fisuración, bacheo, desprendimientos, fisura longitudinal en el eje y ahuellamiento, especialmente en la trocha lenta, (por donde circulan los camiones).

- Debido al intenso tránsito, tampoco se pudo en este caso, efectuar la medición in situ del ahuellamiento. Sin embargo, se observó claramente que el mismo se presenta en magnitudes muy importantes en toda la longitud del tramo, especialmente en la trocha lenta, como lo muestra la secuencia fotográfica del ANEXO 2.

- Por la misma razón no pudo elaborarse las PLANILLAS DE EVALUACIÓN, pero se observó grandes superficies de Bacheo, con importantes desprendimientos, además de ahuellamientos muy notorios, como ya se indicará. Esto se puede apreciar en el ANEXO 2. DOCUMENTOS FOTOGRAFICOS.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

Las banquetas son pavimentadas y están en mal estado de conservación.

El estado de los bordes la calzada es bueno.

No presenta exudación.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

Se sacaron 27 fotografías que muestran las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2– DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondiente a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.4.3. Calle Colectora Oeste

La calle colectora oeste debiera iniciarse en la calle Azcuénaga, del lado de la margen Izquierda del río Mendoza, pero por alguna razón no fue construida.

Se inicia después de cruzar el mismo, en las proximidades de la calle Quintana. Solamente en el cruce de dicha arteria el pavimento es de hormigón. Luego sigue de enripiado hasta la estación de Servicio YPF de Perdiel, la que pavimentó la calle lateral oeste frente a su establecimiento.

En toda su longitud tiene doble sentido de circulación. Al final del tramo, en la intersección con Ruta7 se encuentra en construcción de la vinculación de esta colectora con dicha Ruta.

Su ancho de calzada supera los 9 m.

Las banquetas son de tierra y requieren su reconstrucción

No tiene Cordón cuneta en toda su longitud.

El drenaje longitudinal es malo. Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 20 fotografías del sector que muestran las fallas mencionada en el ANEXO 2– DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada de la calle colectora oeste.

IV.4.4. Calle Colectora Este

La calle colectora norte presenta 2 tipos de calzadas a lo largo de su desarrollo, tales como de enripiadas y concreto asfáltico. Esta última tiene sectores en buen estado y en regular estado.

Tiene zonas de importantes bacheos y fisuras.

En toda su longitud tiene doble sentido de circulación.

Su ancho de calzada es de 6,00 m en la zona pavimentada y en el sector de enripiada varía entre 7 y 9 m.

En la zona pavimentada bordes de calzada están en regular estado.

Las banquetas son de tierra y requieren su reconstrucción.

No tienen cordón cuneta.

El drenaje longitudinal es malo y las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

El ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 20 fotografías del tramo que muestran las fallas mencionadas que se detallan en el ANEXO 3 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 2 se acompañan las Planillas de Cálculos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada de la calle colectora este.

IV.4.5. Ruta Nacional N° 143, Tramo: Paredes – Pareditas (Canal El Toledano) San Rafael.

IV.4.5.1. Antecedentes

Este tramo se repavimentó en los años 1985 y 1986. Se licito en dos tramos de 50 km cada uno. El tramo que se iniciaba en Pareditas lo ejecutó la empresa Seminara S.A. y el que finaliza en Las Paredes lo construyó la empresa Nazar S.A.

Ambos tenían el mismo refuerzo estructural constituido por una base negra y una carpeta de concreto asfáltico. La fórmula de mezcla de ambos tramos fue muy diferente pues en el tramo construido por la empresa Nazar S.A. fue notoriamente de tamaño máximo menor, pues el yacimiento empleado del Arroyo seco Silva tenía material con un tamaño máximo más fino.

Actualmente en este tramo se observa que se construyó un slurry que tiene peladuras y desprendimientos muy importantes, probablemente por haberse vencido su vida útil.

IV.4.5.2. Carril Oeste (descendente)

Saliendo desde Pareditas hacia San Rafael, en los primeros 8 km la calzada ascendente y descendente está en muy mal estado con ahuellamientos importantes, con una gran cantidad de fisuración transversal, muchos baches y desprendimientos.

El ahuellamiento, se midió in situ registrándose valores importantes del Coeficiente de Deformación Transversal señalados en la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional., que alcanzaron valores máximos de 38 mm y mínimos de 10 mm.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 6, 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

En el resto de la longitud total se registraron ahuellamiento que en general, no superaron los 20 mm y solamente entre los Km 28 al Km 30 el ahuellamiento medido alcanzó los 50 mm.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se efectuó la medición en el terreno.

La fisuración y las zonas con bache se mantuvo en valores importantes a lo largo de toda la longitud del tramo.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se encuentran los distintos porcentajes de fisuración observados en el terreno.

En un alto porcentaje de los 50 km de la longitud del tramo próximo a San Rafael tiene un tratamiento superficial tipo slurry, el cual presenta grandes superficies de peladuras y desprendimientos, lo que indica que se ha superado su vida útil.

Las banquetas son de ripio y están en regular estado, siendo necesario su reconstrucción.

El estado de los bordes la calzada es bueno.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 39 fotografías en total, que exponen las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.4.5.2.1. Ruta Nacional N° 143, Tramo: Paredes – Canal El Toledano - San Rafael. (descendente).

Este tramo constituye el principal acceso a la ciudad de San Rafael. Se aprecian deformaciones longitudinales, su calzada está muy fisurada y con baches, signos todos de su mal estado general.

Su desarrollo se produce en zona urbana.

No tiene calles colectoras, por lo que no hay control de acceso a la calzada principal.

En el Km 997, hay un tramo de 30 m en que la calzada está totalmente deformada longitudinal y transversalmente, por una falla de sus bases y de la carpeta asfáltica. Es conveniente estudiar sus causas para solucionar el problema.

En gran parte de su longitud tiene sobre la calzada un tratamiento superficial tipo Slurry, que presenta peladuras, y desprendimientos.

Las banquetas son de ripio y están en mal estado, siendo necesario su reconstrucción.

El estado de los bordes la calzada es malo.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 39 fotografías en total, que exponen las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.4.5.3. Carril Este (ascendente)

Saliendo de la rotonda de Las Paredes hacia Mendoza, en un alto porcentaje de los 50 km de la longitud del tramo próximo a San Rafael, tiene un tratamiento superficial tipo slurry, el cual presenta grandes superficies de peladuras y desprendimientos, lo que indica que se ha superado su vida útil.

En este tramo se midió el ahuellamiento cada 10 kilómetros y en los sectores donde visualmente se apreciaba un ahuellamiento importante.

En promedio el ahuellamiento alcanza a los 20 mm, con un máximo de 50 mm en el KM 575.

El ahuellamiento, no registra valores importantes del Coeficiente de Deformación Transversal señalados en la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional., que alcanzaron valores máximos de 50 mm.

La fisuración y las zonas con bache se mantuvo en valores importantes a lo largo de toda la longitud del tramo.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 6, 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se efectuó la medición en el terreno.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se encuentran los distintos porcentajes de fisuración observados en el terreno.

Las banquetas son de ripio y están en regular estado, siendo necesario su reconstrucción.

El estado de los bordes la calzada es bueno.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 17 fotografías en total, que exponen las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.5. Ruta Nacional N° 40, Tramo: Empalme RN N° 7 – Empalme RP N° 96 (Rotonda de La Tonada- Calle El Álamo).

IV.5.1. Antecedentes

Este tramo se construyó en varios períodos. El primero, que se iniciaba en el carril Barrancas en la zona de Agrelo y llegaba hasta la ciudad de Tunuyan, se inició en 1984 - 1985 y comprendió la ejecución, por traza nueva de lo que es hoy el carril este, con una longitud aproximada a los 55 km.

El carril este se construyó en varios tramos, a partir de 1997, y el último de Anchoris hasta Tunuyan se realizó a partir de 2008 hasta 2014. Hoy se corresponde con el carril oeste.

IV.5.2. Calzada Principal – Carril Oeste

Este carril no presenta ahuellamientos importantes salvo en la zona del kilómetro 15 y el kilómetro 25, frente a ambas canteras donde se midió 50 mm y 40 mm de ahuellamiento respectivamente. Se efectuaron 25 mediciones y en promedio el tramo posee un ahuellamiento de 20 mm.

En cambio, tiene un importante porcentaje de fisuras en la calzada y fisura longitudinal en un importante porcentaje de su extensión.

El ahuellamiento, se midió in situ registrándose los del Coeficiente de Deformación Transversal señalados en la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional., que alcanzaron valores máximos de 50 mm y mínimos de 20 mm.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 6, 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

El carril lento es el más deteriorado.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se efectuó la medición en el terreno.

La fisuración y las zonas con bache se mantuvo en valores importantes a lo largo de toda la longitud del tramo.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se hallan los distintos porcentajes de fisuración observados en el terreno.

Las banquetas son pavimentadas encontrándose en buen estado. La banqueta externa es de 3 m y la interna de 1,5 m.

El estado de los bordes la calzada es bueno.

Se presenta exudación a partir del Km 30, hasta el final del tramo.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 20 fotografías en total, que exponen las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

IV.5.3. Calzada Principal – Carril Este

El tramo se recorrió desde el Empalme con la RP N° 96, en la rotonda de la Tonada, hacia Mendoza. En esta zona se midieron ahuellamientos que alcanzaron valores de 40 mm.

Este carril es que utilizan los camiones que traen ripio y arena desde las canteras de Anchoris hasta Mendoza, por lo que presenta ahuellamientos importantes en esa zona de canteras, donde se midieron ahuellamientos máximo 100 mm con otros valores importantes que van de 60 mm a 38 mm.

Tiene un importante porcentaje de fisuras en la calzada y fisura longitudinal en un importante porcentaje de su extensión.

Tiene sectores donde el bacheo alcanza al 60%.

El ahuellamiento, se midió in situ registrándose los del Coeficiente de Deformación Transversal señalados en la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA

PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional., que alcanzaron valores máximos de 100 mm y mínimos de 20 mm.

Respecto al grado de fisuración observada, se corroboró que por su magnitud responden a los coeficientes D3 con valores 6, 8 y 10 de la PUBLICACIÓN “METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS” de Vialidad Nacional.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se efectuó la medición en el terreno.

La fisuración y las zonas con bache se mantuvo en valores importantes a lo largo de toda la longitud del tramo.

En el ANEXO 1 se encuentran las PLANILLAS DE EVALUACIÓN en las que se indica las distintas zonas donde se encuentran los distintos porcentajes de fisuración observados en el terreno.

Las banquetas son pavimentadas en regular estado. La banqueta externa es de 3 m y la interna de 1,5 m. Hay sectores donde las banquetas son de suelo

. El estado de los bordes la calzada es bueno.

Se presenta exudación en gran parte de su longitud.

Las alcantarillas requieren mantenimiento rutinario (limpieza, desmalezado, etc.).

En el ANEXO 1 – PLANILLAS DE EVALUACIÓN, contienen toda la información relevada en el terreno, además de la arriba mencionada.

Se sacaron 27 fotografías en total, que exponen las fallas mencionadas que se muestran en el ANEXO 2 – DOCUMENTO FOTOGRÁFICO.

En el ANEXO 3 se acompañan las Planillas de Cómputos y Presupuesto correspondientes a las obras que se proponen realizar y su costo para reestablecer las adecuadas condiciones de transitabilidad de la calzada principal.

V. CONCLUSIONES

En base a la evaluación visual realizada, tanto en el campo como su análisis en gabinete, se estableció qué tipo de obras se requieren para poner en condiciones de transitabilidad a cada uno de los tramos analizados y su precio aproximado.

Para determinar el costo de las mismas, se analizaron los precios de licitaciones efectuadas por la DPV Mendoza, de algunas Municipalidades y de elaboración propia, los que se aplicaron a los cómputos que surgieron de la evaluación visual realizada.

Es de señalar que en el costo de todos los tramos NO se incluyó la Movilización de Obra y los gastos de la Inspección de Obras (Movilidad y Vivienda para la Inspección de Obra).

Todos los precios se actualizaron a febrero de 2025.

Es muy importante aclarar que dichos cálculos no tienen la precisión de los que surgen de un ESTUDIO EJECUTIVO, por lo que el monto de las obras de cada tramo puede variar muy probablemente.

En el ANEXO 1 se acompañan las planillas elaboradas en base a la evaluación visual realizada y en el ANEXO 3 se adjuntan los cálculos métricos y el presupuesto de cada uno de los tramos estudiados.

Lo mismo va a ocurrir con los precios de cada ítem, porque la determinación del costo de los mismos en un PROYECTO EJECUTIVO dependerá del valor de los materiales en el momento de que se realice el análisis de cada ítem, especialmente los que se valorizan con el valor dólar.

Estas aclaraciones se efectúan a los efectos de que se considere que los trabajos previstos en esta encomienda no contemplan la ejecución de relevamientos topográficos, estudios de suelos, cálculos estructurales, movimiento de suelo, etc., que si se contemplan en un proyecto ejecutivo.

VI. OBSERVACIONES FINALES

A través del recorrido de la totalidad de los tramos en estudio se pudo comprobar una serie de falencias en el funcionamiento, especialmente en los accesos a la Ciudad de Mendoza.

Como ya se expresará, los denominados Acceso Este y Acceso sur se proyectaron a fines de la década de los años 60 y se construyeron a principio de la década del 70, donde sufrieron una paralización de los trabajos en 1975 y 1976.

El diseño de los años 60 se adecuaba el tránsito de ese momento y a la geografía de ese momento, que en nada se parece a la actual urbanización del gran Mendoza. El proyecto correspondía a una autopista y básicamente contemplaba el control de acceso, calles colectoras y cruces a distinto nivel tipo diamante.

Las obras se reanudaron en 1977, con importantes cambios en los proyectos como por ejemplo la eliminación de las calles colectoras, la iluminación y la supresión de algunos cruces a distinto nivel tipo diamante, entre otras cosas.

Las colectoras actuales fueron construidas por los municipios o por Vialidad Provincial, con el apoyo de los frentistas.

Con estos cambios se perdió la esencia de un diseño de autopista para parecerse más a un diseño de autovía.

Las falencias que observamos en los Accesos son las siguientes:

1. Accesos Este y Sur

No tienen control de acceso. Se observaron accesos clandestinos a la calzada principal desde las colectoras, algunos de los cuales están pavimentados.

2. Existen cruces entre las calzadas principales a través de cantero central.

3. Las calles colectoras tienen autorizadas la doble circulación de las calles colectoras.

4. Los cruces a distinto nivel tipo diamante no permiten un seguro giro a la izquierda en las calles colectoras, generando inseguridad y atascamiento en el tránsito.

Ingeniero Mariano E. Pombo

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	ESTE	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 10,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: TIRASSO-LAMADRID Ancho de calzada:
Sección: DESCENDENTE

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		0,00	1,00	1,00	2,00	2,00	3,00	3,00	4,00	4,00	6,00	6,00	7,00	7,00	8,00	8,00	9,00	9,00	9,00	10,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
			-	-	-	-	-	-	-	-	90	-	80	-	-	-	90	-	-	
2)	Fisuración	m/m		90		80					50									
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR	
7)	Estado Borde Calzada		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
8)	Drenaje		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
9)	Carril mas deteriorado																			
10)	Ancho de calzada		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m	
11)	Alcantarilla																			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones			1,4 E. GONZALEZ		SLURRY DESPRENDIMIENTO				DESPRENDIMIENTO		SLURRY		SLURRY		DEFORMACIONES		99 - CALLA SERPA - MAIPU		

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	ESTE	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 10,00 Progresiva final: 19,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: TIRASSO-LAMADRID Ancho de calzada:
 Sección: DESCENDENTE

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final		
		10,00	11,00	11,00	12,00	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	18,00	19,00	
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	
			-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	10	-	20	-	20	-	12	-	
2)	Fisuración	m/m																			
3)	Bacheo Sup	%																			
4)	Bacheo Profundo	%																			
5)	Bacheo Profundo H°	m2																			
6)	Estado Banquina		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		
7)	Estado Borde Calzada																				
8)	Drenaje		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		
9)	Carril mas deteriorado																				
10)	Ancho de calzada		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		
11)	Alcantarilla																				
12)	Tipo de Falla																				
13)	Observaciones			1.1 CRUCE DON BOSCO LECHADA		12.2 DEFORMACION CONTINUA		13.6 HUELLA		CALZADA DEFORMADA		SLURRY		16.5 MUY DEFORMADA - SLURRY		17.8 CRUCE MEDINA		SLURRY 18.8 E. GONZALEZ			

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	ESTE	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 19,00 Progresiva final: 23,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: TIRASSO-LAMADRID Ancho de calzada:
 Sección: DESCENDENTE

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		19,00	20,00	20,00	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
			10	-	80	-	-	-	60	-
2)	Fisuración	m/m								
3)	Bacheo Sup	%								
4)	Bacheo Profundo	%								
5)	Bacheo Profundo H°	m2								
6)	Estado Banquina		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR		RIPIO - REGULAR	
7)	Estado Borde Calzada									
8)	Drenaje		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
9)	Carril mas deteriorado									
10)	Ancho de calzada		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m	
11)	Alcantarilla									
12)	Tipo de Falla									
13)	Observaciones		SLURRY FISURA LONGITUDINAL		20.7 CALZADA REGULAR		21.3 SAN PEDRO CALZADA REGULAR		FIN TRAMO	

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	ESTE	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 10,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: LAMADRID-TIRASSO Ancho de calzada:
 Sección: ASCENDENTE

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		0,00	2,00	2,00	3,00	3,00	4,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	7,00	7,00	8,00	8,00	9,00	9,00	9,00	10,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
			50	-	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-	-	21	-	-	-
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	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
7)	Estado Borde Calzada																			
8)	Drenaje		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
9)	Carril mas deteriorado																			
10)	Ancho de calzada		7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m
11)	Alcantarilla																			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		FISURA LONGITUDINAL					CALLE MEDINA-CALZADA MAL ESTADO		MUY DEFORMADA - FISURA LONGITUDINAL				CALZADA e=9,5 cm						

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	ESTE	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 10,00 Progresiva final: 19,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: LAMADRID-TIRASSO Ancho de calzada:
 Sección: ASCENDENTE

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		10,00	11,00	11,00	12,00	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	
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
			-	-	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-	20	-	-	-
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	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
7)	Estado Borde Calzada																			
8)	Drenaje		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
9)	Carril mas deteriorado																			
10)	Ancho de calzada		7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m
11)	Alcantarilla																			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		CRUCE: CERVANTES	CALZADA MAL ESTADO	12.1. DON BOSCO CALZADA E.B.	13.5. MEDINA C°A° BUEN ESTADO	C°A° BUEN ESTADO	15.7 R.P 5a										C°A° e = 5 cm REGULAR ESTADO		

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	ESTE	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALLE COLECTORA:					SUR

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 8,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: TIRASO-LAMADRID Ancho de calzada:
Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		0,00	1,00	1,00	2,00	2,00	3,00	3,00	4,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	7,00	7,00	8,00	
1)	Tipo de calzada	C° A°		C° A°		Asfalto: mal estado		Asfalto: mal estado		Slarry malo hasta el km 4.5		5,2 P° H°-B-E Slarry RE		6.1-Ripio 6.4-Slarry		Slarry		
2)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
3)	Fisuración	m/m			5		20											
4)	Bacheo Sup	%	5		10		10				90							
5)	Bacheo Profundo	%																
6)	Bacheo Profundo H°	m2																
7)	Estado Borde Calzada		Bueno		Bueno		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
8)	Carril más deteriorado		-		-		-		-		-		-		-		-	
9)	Ancho de Calzada		10m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m	
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla		0.600 Canal															
12)	Estado Banquina		Pavimentado		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
13)	Cordon Cuneta		No		No		No		En construcción		No		No		No		No	
14)	Tipo de Cruce		Cruce Rotonda Calle Tiraso		Cruce km 1.2 RP50				Cruce km 2.9 carril Ponce de km 2.9 a km 4.4		Cruce km 4.4 Arturo Gonzales		Cruce Rodriguez Peña		Cruce Calle Belgrano c/acceso a RN7			
15)	Acceso propiedad privada		0.400 Feria Guaymallen		1.9 YPF		2.1 Cementerio		-		-		-		-		-	
16)	Sentido tránsito		2		2		2		2		2		2		2		2	
17)	Drenaje		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
18)	Interferencias						2 Postes alta tensión-Foto Munc. Guaymallén						Gasoducto Banquina Sur		Sigue Gasoducto		Sigue Gasoducto	
19)	Tipo de Falla																	
20)	Observaciones		0.7 cruce peaton 0.9 Rama Acc. RN 7		1.2 FOTO						Rehacer carpeta		4.4 foto rehacer carpeta		6.3 Cruce peaton			

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	ESTE	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALLE COLECTORA:					SUR

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 8,00 Progresiva final: 16,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: TIRASO-LAMADRID Ancho de calzada:
Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		8,00	9,00	9,00	10,00	10,00	11,00	11,00	12,00	12,00	13,00	13,00	14,00	14,00	15,00	15,00	16,00	
1)	Tipo de calzada	SLURRY-ME		SLURRY-ME		10.7: RIPIO 10.9: SLURRY-ME		IDEM ANTERIOR 11.3: RIPIO 11.7: C°A		SLURRY-ME		SLURRY-ME		SLURRY-ME		C°A-BE		
2)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
3)	Fisuración	m/m																
4)	Bacheo Sup	%																
5)	Bacheo Profundo	%																
6)	Bacheo Profundo H°	m2																
7)	Estado Borde Calzada		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
8)	Carril más deteriorado		-		-		-		-		-		-		-		-	
9)	Ancho de Calzada		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m	
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla																	
12)	Estado Banquina		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
13)	Cordon Cuneta		No		No		No		No		No		No		No		No	
14)	Tipo de Cruce						Cruce km 10.4 Nicolas Serpa - Ripio		Cruce km 11.2 Calle sin nombre - Don Bosco			Cruce km 13.8 Calle Los Baños		Cruce km 14.0 Calle Maza			Cruce km 15.1 Calle Cervantes	Cruce km 15.8 Calle Del Bajo
15)	Acceso propiedad privada		-		-		-		-		-		-		km 14.0 AXION		-	
16)	Sentido tránsito		2		2		2		2		2		2		2		2	
17)	Drenaje		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
18)	Interferencias																	
19)	Tipo de Falla																	
20)	Observaciones			Km 9.2: 3 FOTOS		Km 10.8: 2 FOTOS		Km 11.3: FOTO		Km 12.5: 2 FOTOS							Km 15.3: FOTO Km 15.8: La banana	

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	ESTE	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALLE COLECTORA:					SUR

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 16,00 Progresiva final: 24,50 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: TIRASO-LAMADRID Ancho de calzada:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final		
		16,00	17,00	17,00	18,00	18,00	19,00	19,00	20,00	20,00	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	24,00	24,50	
1)	Tipo de calzada	C°A - BE 16.8: RIPIO		RIPIO		RIPIO 18.5: SLURRY-ME		RIPIO 19.6: SLURRY-ME		RIPIO										SLURRY-RE	
2)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	
3)	Fisuración	m/m																			
4)	Bacheo Sup	%	5																		
5)	Bacheo Profundo	%																			
6)	Bacheo Profundo H°	m2																			
7)	Estado Borde Calzada		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		
8)	Carril más deteriorado		-		-		-		-		-		-		-		-		-		
9)	Ancho de Calzada		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		6.5m		
10)	Exudación																				
11)	Alcantarilla																				
12)	Estado Banquina		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		
13)	Cordon Cuneta		No		No		No		No		No		No		No		No		No		
14)	Tipo de Cruce		Calle Zeballos Cruce Peatonal Cruce km 16.7: A. Alvarez					Cruce km 19.2 Calle sin nombre				Cruce km 21.1 RP 33 - Las Margaritas			Cruce km 22.8 Calle San Pedro				Cruce km 24.8 Calle Lamadrid		
15)	Acceso propiedad privada		-		-		-		-		-		-		-		-		-		
16)	Sentido tránsito		2		2		2		2		2		2		2		2		2		
17)	Drenaje		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		
18)	Interferencias										CLOACA										
19)	Tipo de Falla																				
20)	Observaciones		Km 16.7: A. Alvarez Distinto Nivel FOTO		2 FOTOS		2 FOTOS		Km 19.2: 2 FOTOS		Km 20.7: 2 FOTOS									Cruce km 24.8 Calle Lamadrid 3 FOTOS	

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	SUR	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALLE COLECTORA:				NORTE	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 8,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: TIRASO-LAMADRID Ancho de calzada:
Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		0,00	1,00	1,00	2,00	2,00	3,00	3,00	4,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	7,00	7,00	8,00	
1)	Tipo de calzada	C°A - RE		C°A - RE		KM 2 C°A°- BE - KM 2.4 SLURRY-RE		SLURRY-RE - KM3.4 PM MALO		C°A - KM 4.8 RIPIO		RIPIO-ME - KM 5.8: PM		C°A° 1/2 CALZADA - PM 1/2 CALZADA		RIPIO-ME		
2)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
3)	Fisuración	m/m	5		10													
4)	Bacheo Sup	%																
5)	Bacheo Profundo	%																
6)	Bacheo Profundo H°	m2																
7)	Estado Borde Calzada		BUENO		BUENO		MALO		MALO		MALO		MALO		MALO		MALO	
8)	Carril más deteriorado		-		-		-		-		-		-		-		-	
9)	Ancho de Calzada		6.5 m		6.5 m		6.5 m		6.5 m		9 m		9 m		6.5 m		8 m	
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla																	
12)	Estado Banquina		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
13)	Cordon Cuneta		Si - Lado norte		Si - Lado norte													
14)	Tipo de Cruce				km 1.6 cruce Elpidio Gonzales		km 2.7 Carril Ponce - Ramas P°H°				km 4.2 Arturo Gonzales		km 5.6 Acceso a RN7 B° Piccione		km 7.7 -cruce RP 50			
15)	Acceso propiedad privada		-		-		-		-		-		-		-		-	
16)	Sentido tránsito		2		2		2		2		2		2		2		2	
17)	Drenaje		Regular		Regular		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
18)	Interferencias																	
19)	Tipo de Falla																	
20)	Observaciones		km 0.5 canal Pescara- km 0.6 Pasarela Peatonal		Zona Urbana		Zona Urbana		Zona Urbana				km 5.9 C°A°		2 Cruce peatonal - km 6.8			

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	ESTE	TRAMO:	Tirasso - Lamadrid
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALLE COLECTORA:				NORTE	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 7 Progresiva inicial: 16,00 Progresiva final: 25,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: TIRASO-LAMADRID Ancho de calzada:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		16,00	17,00	17,00	18,00	18,00	19,00	19,00	20,00	20,00	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	24,00	25,00
1)	Tipo de calzada	C°A°-BE		C°A°-RE - KM 17.2 RIPIO ME		RIPIO ME		RIPIO SIN LATERAL		SLURRY ME		RIPIO ME - SLURRY ME		SLURRY ME		RIPIO-ME		SLURRY ME		
2)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
3)	Fisuración	m/m			10															
4)	Bacheo Sup	%																		
5)	Bacheo Profundo	%																		
6)	Bacheo Profundo H°	m2																		
7)	Estado Borde Calzada		MALO																	
8)	Carril más deteriorado		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9)	Ancho de Calzada		10 m	10 m	8 m	6 m	6.5 m	6.5 m	6.5 m	8 m	6.5 m									
10)	Exudación												MALO							
11)	Alcantarilla																			
12)	Estado Banquina																			
13)	Cordon Cuneta		SI- 2 LADOS	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
14)	Tipo de Cruce		km 15 : Cruce peatonal - km 16.6 cruce A. Alvarez			km 18.4 cruce calle medina Canal entre A. Alvarez y Medina					km 21.5 cruce los Alamos- Ramas C°A°- BE				km 23.5 Calle San Pedro			km 25 cruce Calle Lamadrid		
15)	Acceso propiedad privada		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16)	Sentido tránsito		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
17)	Drenaje		Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo	Malo
18)	Interferencias																			
19)	Tipo de Falla																			
20)	Observaciones		Zona urbana km 16.6 Ramas ME									Los alamos (Norte) - RP 5 (sur)				Ramas: PM-RE			Fin del Tramo	

RUTA NACIONAL N°	7	ACCESO:	SUR	TRAMO:	Calle Azcuenaga- Calle J.J. Paso
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALLE COLECTORA:				ESTE	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 10,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: AZCUENAGA-JJ PASO Ancho de calzada:
Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		0,00	1,00	1,00	2,00	2,00	3,00	3,00	4,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	7,00	7,00	8,00	8,00	9,00	9,00	9,00	10,00
1)	Tipo de calzada	C°A - BE		RIPIO- ME		C°A - BE		RIPIO- ME		C°A - RE		C°A - BE		C°A - RE		C°A - RE		C°A - RE		C°A - RE		
2)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
3)	Fisuración	m/m									30				20						3	
4)	Bacheo Sup	%																				
5)	Bacheo Profundo	%																				
6)	Bacheo Profundo H°	m2																				
7)	Estado Borde Calzada																					
8)	Carril más deteriorado		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	
9)	Ancho de Calzada		7 m		7 m		7 m		7 m		7 m		7 m		7 m		7 m		7 m		7 m	
10)	Exudación																					
11)	Alcantarilla																					
12)	Estado Banquina		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
13)	Cordon Cuneta		No		No		No		No		No		No		No		No		No		No	
14)	Tipo de Cruce					Calle Suipacha	Cruce km 3.5 Calle Zapiola- ME	Cruce km 3.9 Calle Arao	Calle Bulnes	Calle Boedo							Calle Malabia				Calle J.J. Paso	
15)	Acceso propiedad privada		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	
16)	Sentido tránsito		2		2		2		2		2		2		2		2		2		2	
17)	Drenaje		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
18)	Interferencias										CLOACA											
19)	Tipo de Falla																					
20)	Observaciones		Rulo BE		Calle bajo nivel TN			Nudo Zapiola - Malo	Ramas: ME - Ripio ME		Ramas-BE		Ramas-BE								8,7 P° H° Palumbo	Fin Tramo

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	NORTE	TRAMO:	Rotonda del Avión - Aeropuerto El Plumerillo
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALLE COLECTORA:				ESTE	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 8,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: ROTONDA AVION-AEROPUERTO Ancho de calzada:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		0,00	1,00	1,00	2,00	2,00	3,00	3,00	4,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	7,00	7,00	8,00	
1)	Tipo de calzada	0.5 P°H° CALLE RECONQUISTA		C°A°-RE		P°H°-BE		P°H°-RE KM 3.5 P°A°-RE - KM4 CONTINUA ENRIPIADO		RIPIO-ME		C°A°-BC		C°A°		C°A°		
2)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
3)	Fisuración	m/m			20													
4)	Bacheo Sup	%							10									
5)	Bacheo Profundo	%																
6)	Bacheo Profundo H°	m2																
7)	Estado Borde Calzada																	
8)	Carril más deteriorado		-		-		-		-		-		-		-		-	
9)	Ancho de Calzada		6.7 m		6.7 m		6.7 m		6.7 m		6.7 m		6.7 m		6.7 m		6.7 m	
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla																	
12)	Estado Banquina		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
13)	Cordon Cuneta		SI															
14)	Tipo de Cruce				CALLE PESCADORES		CALLE PEDRO P. SEGURA		CALLE MANUEL A SAENZ		KM 4.3 ROTONDA GRAL PAZ		KM 5 ACCESO IV BRIGADA		CALLE CONSTITUCION		KM 7.5 CRUCE FFCC	
15)	Acceso propiedad privada		-		-		-		-		-		-		-		-	
16)	Sentido tránsito																	
17)	Drenaje										COLUMNA MEDIA TENSION							
18)	Interferencias																	
19)	Tipo de Falla																	
20)	Observaciones		FOTO USURPACIÓN ZONA DE CAMINOS		KM 1.9 ZANJON DE LOS CIRUELOS				HIPERCERÁMICO		NO DEFINIDA SU TRAZA FOTO DE CALLE INDEPENDENCIA A CALLE LIBERTAD				COLECTORA USURPADA		Fin del Tramo	

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	NORTE	TRAMO:	Rotonda del Avión - Aeropuerto El Plumerillo
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALLE COLECTORA:				OESTE	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 7,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: ROTONDA AVION-AEROPUERTO Ancho de calzada:
Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		0,00	1,00	1,00	2,00	2,00	3,00	3,00	4,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	7,00	
1)	Tipo de calzada	SUELO NATURAL		C°A°-RE		EN CONSTRUCCIÓN C°A°		C°A°-BE		C°H°		P°H°		P°H°-ME		
2)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
3)	Fisuración	m/m			20											
4)	Bacheo Sup	%						10		1		10				
5)	Bacheo Profundo	%														
6)	Bacheo Profundo H°	m2														
7)	Estado Borde Calzada															
8)	Carril más deteriorado		-		-		-		-		-		-		-	
9)	Ancho de Calzada															
10)	Exudación															
11)	Alcantarilla															
12)	Estado Banquina															
13)	Cordon Cuneta							BE AMBOS LADOS		CUNETA LADO OESTE						
14)	Tipo de Cruce			CALLE LIBERTAD		KM 2.8 CALLE INDEPENDENCIA		CALLE MONTEAGUDO		KM 4.5 M. SAENZ		P.P. SEGURA		LOS PESCADORES		
15)	Acceso propiedad privada		-		-		-		-		-		-		-	
16)	Sentido tránsito															
17)	Drenaje									COLUMNA MEDIA TENSION						
18)	Interferencias															
19)	Tipo de Falla															
20)	Observaciones		0.00 SIN COLECTORA - 0.100 INICIO COLERA			EN OBRA						KM 5.5 ZANJON DE LOS CIRUELOS		KM 7 FIN DE TRAMO		

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:	SUR	TRAMO:	Empalme RN N° 7 - Calle Azcuenaga (FFCC Gral San Martin)
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALLE COLECTORA:				OESTE	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 8,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: AZCUENAGA- EMPALME RN 7 Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		0,00	1,00	1,00	2,00	2,00	3,00	3,00	4,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	7,00	7,00	8,00	
1)	Tipo de calzada	RIPIO		P° H°- RIPIO		P° H°- RIPIO		P° H°- RIPIO		P° H°- RIPIO		P° H°- RIPIO		P° H°- RIPIO		P° H°- RIPIO		
2)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
3)	Fisuración	m/m	5								30				20			
4)	Bacheo Sup	%																
5)	Bacheo Profundo	%																
6)	Bacheo Profundo H°	m2																
7)	Estado Borde Calzada																	
8)	Carril más deteriorado		-		-		-		-		-		-		-		-	
9)	Ancho de Calzada				10 m													
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla																	
12)	Estado Banquina		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
13)	Cordon Cuneta		No		No		No		No		No		No		No		No	
14)	Tipo de Cruce																	Acceso RN7
15)	Acceso propiedad privada		-		-		-		-		-		-		-		-	
16)	Sentido tránsito		2		2		2		2		2		2		2		2	
17)	Drenaje		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo	
18)	Interferencias																	
19)	Tipo de Falla																	
20)	Observaciones		km 0.00 sin colectora - 0.5 cruce FFCC		Inicia Colectora		Acceso ilegal a RN 7								Acceso YPF		Acceso RN7	

RUTA NACIONAL N°	143	ACCESO:		TRAMO:	Paredes-Pareditas (Canal Toledano)
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 143 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 30,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: PAREDES-PAREditas Ancho de calzada:
Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		0,00	5,00	5,00	8,00	8,00	8,60	8,60	10,00	10,00	13,00	13,00	15,00	15,00	20,00	20,00	25,40	25,40	28,00	28,00	30,00	
1)	Ahuellamiento	Carril	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
	mm	10,5	25	15		38	-	-	-	-				50		50	10	18	50	40		
2)	Fisuración	m/m	80	80	80	80	50	50	50	50	50	50	30	30	30		15	15	25		70	80
3)	Bacheo Sup	%	10	10	25	25									10		5	5			30	30
4)	Bacheo Profundo	%																				
5)	Bacheo Profundo H°	m2																				
6)	Estado Banquina		RIPIO: ER		RIPIO: EM		RIPIO : EM		RIPIO :EM		RIPIO :EM		RIPIO :EM		RIPIO :EM		RIPIO :EM		RIPIO :EM		RIPIO :EM	
7)	Estado Borde Calzada		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
8)	Drenaje		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		MALO	
9)	Carril mas deteriorado		DESCENDENTE		DESCENDENTE																	
10)	Ancho de calzada		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m	
11)	Alcantarilla										km 10.2 PUENTE AGUADA											
12)	Tipo de Falla										FISURA EN EL EJE											
13)	Observaciones		FISURAS TRANSVERSALES		MUCHA FISURA TRANSVERSAL		ZONA URBANA LAS CARRETAS		ZONA URBANA		FIN ZONA URBANA										FOTOS BACHE - FISURA	

RUTA NACIONAL N°	143	ACCESO:		TRAMO:	Paredes-Pareditas (Canal Toledano)
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 143 Progresiva inicial: 35,00 Progresiva final: 69,50 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: PAREDES-PAREditas Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		35,00	47,00	47,00	50,40	50,40	52,00	52,00	57,00	57,00	58,00	58,00	60,00	60,00	62,00	62,00	65,50	65,50	67,00	67,00	69,50	
1)	Ahuellamiento	Carril	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
	mm	14	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	12	-	-	-	-	-	-	-
2)	Fisuración	m/m	30				40		30		20	15	15		20							
3)	Bacheo Sup	%	5				5		8		2											
4)	Bacheo Profundo	%																				
5)	Bacheo Profundo H°	m2																				
6)	Estado Banquina		RIPIO: ER		RIPIO: ER		RIPIO: ER															
7)	Estado Borde Calzada		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
8)	Drenaje		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		BUENO		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
9)	Carril mas deteriorado		DESCENDENTE		DESCENDENTE																	
10)	Ancho de calzada		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m		7.3 m	
11)	Alcantarilla																					
12)	Tipo de Falla																					
13)	Observaciones				SLURRY- FISURA TRANSV. CON ESCALONAMIENTO		51.9=KM578	C°A° FINO - KM 52.3 A° LAS PEÑAS		C°A° FINO						SLURRY 64.6 LAS TOSCAS		SLURRY - 70% PELADURAS		30% PELADURAS		

RUTA NACIONAL N°	143	ACCESO:		TRAMO:	Paredes-Pareditas (Canal Toledano)
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 143 Progresiva inicial: 69,50 Progresiva final: 96,80 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: PAREDES-PAREditas Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		69,50	71,00	75,00	77,00	77,00	77,60	80,00	81,00	81,00	86,00	86,00	87,00	90,00	94,90	94,90	96,40	96,40	96,40	96,80
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
			-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2)	Fisuración	m/m	50	25	15		10	20	15		30		40	10	5		3			
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina																			
7)	Estado Borde Calzada		BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO
8)	Drenaje		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
9)	Carril mas deteriorado		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10)	Exudación		7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m	7.3 m
11)	Alcantarilla																			
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		A° SILVA	KM 555			A° EL CHANCHO KM 550	SLURRY A° LA HEDIONDA								ARCO SAN RAFAEL	ROTONDA			

RUTA NACIONAL N°	143	ACCESO:		TRAMO:	Paredes-Pareditas (Canal Toledano)
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 143 Progresiva inicial: 96,80 Progresiva final: 106,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: PAREDES-PAREDITAS Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		96,80	98,00	98,00	99,00	99,00	99,70	99,70	102,90	102,90	104,00	104,00	106,00	
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
			-	-	-	-	-	-	-	-	12	10	-	-
2)	Fisuración	m/m			20		80	80	80		60		90	90
3)	Bacheo Sup	%												
4)	Bacheo Profundo	%												
5)	Bacheo Profundo H°	m2												
6)	Estado Banquina		REGULAR		MALO		MALO		MALO		MALO		MALO	
7)	Estado Borde Calzada		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
8)	Drenaje		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
9)	Carril mas deteriorado		-		-		-		-		-			
10)	Exudación		6.5 m		6.5 m		6.5 m		6.5 m		6.5 m		6.5 m	
11)	Alcantarilla													
12)	Tipo de Falla													
13)	Observaciones		SLURRY ZONA URBANA				DEFORMACIONES LONGITUDINAL		ROTURA TOTAL DE 20 M				CANAL: EL TOLEDANO FIN TRAMO	

RUTA NACIONAL N°	143	ACCESO:		TRAMO:	Paredes-Pareditas (Canal Toledano)
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 143 Progresiva inicial: 535,00 Progresiva final: 630,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
Tramo: PAREDES-PAREDITAS Ancho de calzada: Sección:

Kilómetro		Inicial		Final		Inicial		Final		Inicial		Final		Inicial		Final		Inicial		Final		Inicial		Final	
		535,00	545,00	545,00	555,00	555,00	565,00	565,00	575,00	575,00	585,00	585,00	595,00	595,00	605,00	605,00	615,00	615,00	625,00	625,00	629,00	629,00	629,00	630,00	
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC 11	DESC -	ASC -	DESC -	ASC -	DESC -	ASC -	DESC -	ASC 5	DESC 5	ASC 10	DESC 3	ASC 3	DESC -	ASC 2	DESC -	ASC -	DESC -	ASC 15	DESC 10	ASC 3	DESC 12	ASC 12
2)	Fisuración	m/m																							
3)	Bacheo Sup	%																							
4)	Bacheo Profundo	%																							
5)	Bacheo Profundo H°	m2																							
6)	Estado Banquina																								
7)	Estado Borde Calzada																								
8)	Drenaje																								
9)	Carril mas deteriorado																								
10)	Ancho de calzada																								
11)	Alcantarilla																								
12)	Tipo de Falla																								
13)	Observaciones		PELADURA FISURA TRANSVERSAL	PELADURA FISURA TRANSVERSAL		FOTO BACHE SLURRY		C°A° BACHE - FISURA			C°A° esp = 5 cm						KM 607: ME		RE						

SE MIDIO SOLAMENTE EL AHUELLAMIENTO CADA 10KM EN COINCIDENCIA CON EL POSTE KILOMÉTRICO

RUTA NACIONAL N°	143	ACCESO:		TRAMO:	Paredes-Pareditas (Canal Toledano)
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 143 Progresiva inicial: 535,00 Progresiva final: 630,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: PAREDES-PAREDITAS Ancho de calzada: Sección:

Kilómetro		Inicial		Final		Inicial		Final		Inicial		Final		Inicial		Final		Inicial		Final		Inicial		Final	
		535,00	545,00	545,00	555,00	555,00	565,00	565,00	575,00	575,00	585,00	585,00	595,00	595,00	605,00	605,00	615,00	615,00	625,00	625,00	629,00	629,00	629,00	630,00	
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	
			11	-	-	-	-	-	-	-	50	50	10	30	30	-	20	-	-	15	10	30	12	12	
2)	Fisuración	m/m																							
3)	Bacheo Sup	%																							
4)	Bacheo Profundo	%																							
5)	Bacheo Profundo H°	m2																							
6)	Estado Banquina																								
7)	Estado Borde Calzada																								
8)	Drenaje																								
9)	Carril mas deteriorado																								
10)	Ancho de calzada																								
11)	Alcantarilla																								
12)	Tipo de Falla																								
13)	Observaciones		PELADURA FISURA TRANSVERSAL	PELADURA FISURA TRANSVERSAL	FOTO BACHE SLURRY	C°A° BACHE - FISURA					C°A° esp = 5 cm					KM 607: ME		RE							

SE MIDIO SOLAMENTE EL AHUELLAMIENTO CADA 10KM EN COINCIDENCIA CON EL POSTE KILOMÉTRICO

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	Cruce RN N°7- Cruce RP 96- Rotonda La Tonada
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 18,00 Progresiva final: 27,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: Emp. RP 96-Emp. RN7 Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final		
		18,00	19,00	19,00	20,00	20,00	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00		
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC 31	DESC	ASC 35	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	
2)	Fisuración	m/m	30		30																
3)	Bacheo Sup	%																			
4)	Bacheo Profundo	%																			
5)	Bacheo Profundo H°	m2																			
6)	Estado Banquina		Ripio ER		PAV. EM		PAV. EM		PAV. EM		PAV. EM		PAV. EM		PAV. EM		PAV. EM		PAV. EM		
7)	Estado Borde Calzada		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR
8)	Drenaje		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR
9)	Carril mas deteriorado		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO
10)	Exudación		NO		NO		NO		NO		NO		NO		NO		NO		NO		NO
11)	Alcantarilla		ER		ER		ER		ER		ER		ER		ER		ER		ER		ER
12)	Tipo de Falla																				
13)	Observaciones						Falta banquina						km 23.9 Puente Chañares		Anchoris- Zona de canteras						
14)	Ancho calzada			7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m	
15)	Estructura Propuesta																				
				trocha lenta Fresado 5 cm - Trocha rápida fresado 3 cm											Fresado 10 cm y carpeta 10 cm			Fresado 3 cm Bacheo- Sellado carpeta 3cm			

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	Cruce RN N°7- Cruce RP 96- Rotonda La Tonada
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):				Progresivas Ascendentes	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 27,00 Progresiva final: 35,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: Emp. RP 96-Emp. RN7 Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		27,00	28,00	28,00	29,00	29,00	30,00	30,00	31,00	31,00	32,00	32,00	33,00	33,00	34,00	34,00	34,00	35,00
1)	Ahuellamiento	Carril	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
		mm			20						20			20				20
2)	Fisuración	m/m																20
3)	Bacheo Sup	%																
4)	Bacheo Profundo	%																
5)	Bacheo Profundo H°	m2																
6)	Estado Banquina		PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM	PAV. EM
7)	Estado Borde Calzada		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
8)	Drenaje		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
9)	Carril mas deteriorado		LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO
10)	Exudación		NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
11)	Alcantarilla		ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER
12)	Tipo de Falla																	
13)	Observaciones				km 29.5 Puente Los Pozos				Retorno									
14)	Ancho calzada		7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m
15)	Estructura Propuesta		Fresado 3cm - Bacheo-Sellado-Carpeta 3cm				Fresado 5 cm- Bacheo- Sellado carpeta C°A°M°				Fresado 3 cm - Bacheo-Sellado-Carpeta 3cm				Microaglomerado			

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	Cruce RN N°7- Cruce RP 96- Rotonda La Tonada
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):				Progresivas Ascendentes	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 35,00 Progresiva final: 44,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: Emp. RP 96-Emp. RN7 Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		35,00	36,00	36,00	37,00	37,00	38,00	38,00	39,00	39,00	40,00	40,00	41,00	41,00	42,00	42,00	43,00	43,00	44,00	
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
			20		20				23		24									
2)	Fisuración	m/m							10				20							
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB
7)	Estado Borde Calzada		BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO
8)	Drenaje		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
9)	Carril mas deteriorado		LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO
10)	Exudación		NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
11)	Alcantarilla		ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		Sin fisuras	km 36.7 Balanza			km 38.5 Puente "El Carrizal"	Cruce RP 16												
14)	Ancho calzada		7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m
15)	Estructura Propuesta		Fresado 3cm -Bacheo-Sellado-Carpeta C°A°M°																	

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	Cruce RN N°7- Cruce RP 96- Rotonda La Tonada
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):				Progresivas Ascendentes	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 44,00 Progresiva final: 52,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: Emp. RP 96-Emp. RN7 Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		44,00	45,00	45,00	46,00	46,00	47,00	47,00	48,00	48,00	49,00	49,00	50,00	50,00	51,00	51,00	52,00	
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
2)	Fisuración	m/m	10		45		20											
3)	Bacheo Sup	%	10		20		5											
4)	Bacheo Profundo	%																
5)	Bacheo Profundo H°	m2																
6)	Estado Banquina		PAV. ER		PAV. ER		PAV. ER		PAV. ER		PAV. ER		PAV. ER		PAV. ER		PAV. ER	
7)	Estado Borde Calzada		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO		BUENO	
8)	Drenaje		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
9)	Carril mas deteriorado		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO	
10)	Exudación																	
11)	Alcantarilla		ER		ER		ER		ER		ER		ER		ER		ER	
12)	Tipo de Falla																	
13)	Observaciones																	51.3 FIN TRAMO
14)	Ancho calzada		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m	
15)	Estructura Propuesta		Fresado 3cm-Bacheo-Sellado-Carpeta C°A°M°				Bacheo-Sellado + Microaglomerado											

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	Cruce RN N°7- Cruce RP 96- Rotonda La Tonada
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):				Progresivas Descendentes	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 0,00 Progresiva final: 9,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: Emp. RN7- Emp. RP96 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	1,00	1,00	2,00	2,00	3,00	3,00	4,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	7,00	7,00	8,00	8,00	9,00		
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	
			40				20														
2)	Fisuración	m/m	10		15		60														
3)	Bacheo Sup	%					5														
4)	Bacheo Profundo	%																			
5)	Bacheo Profundo H°	m2																			
6)	Estado Banquina		PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	PAV - BE	
7)	Estado Borde Calzada		BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	
8)	Drenaje		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	
9)	Carril mas deteriorado		LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	
10)	Exudación		NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	
11)	Alcantarilla		ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	
12)	Tipo de Falla																				
13)	Observaciones		Desprendimientos				Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	Fresado 3cm-Fisura longitudinal	
14)	Ancho calzada		7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	
15)	Estructura Propuesta								Fresado 3cm-Fisura longitudinal												

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	Cruce RN N°7- Cruce RP 96- Rotonda La Tonada
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):					Progresivas Descendentes

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 9,00 Progresiva final: 18,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: Emp. RN7- Emp. RP96 Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		9,00	10,00	10,00	11,00	11,00	12,00	12,00	13,00	13,00	14,00	14,00	15,00	15,00	16,00	16,00	17,00	17,00	18,00	
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
																	50			30
2)	Fisuración	m/m	40				10		5		50					80				
3)	Bacheo Sup	%														15				
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME	PAV. ME
7)	Estado Borde Calzada		BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO
8)	Drenaje		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
9)	Carril mas deteriorado		LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO
10)	Exudación		NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
11)	Alcantarilla		ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		km 9.3 peladuras	Fresado 3 cm - ambas manos						13.8 Fresado 5 cm	km 14.8 Puente "Tierras Blancas"	km 15.5 Salida cantera	Peladuras	Fresado 3 cm						
14)	Ancho calzada		7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m
15)	Estructura Propuesta		9,5km hasta 12km: Sellado fisuras-Bacheo superficial y Microaglomerado											Fresado 5 cm - Desprendimiento						Fisura Longitudinal

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	Cruce RN N°7- Cruce RP 96- Rotonda La Tonada
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):				Progresivas Descendentes	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 18,00 Progresiva final: 27,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: Emp. RN7- Emp. RP96 Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		18,00	19,00	19,00	20,00	20,00	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	26,00	27,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
			28				15										40			
2)	Fisuración	m/m	40		20		30			5										
3)	Bacheo Sup	%	10		5		10			15										
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		PAV. BE		PAV. BE		PAV. BE		PAV. BE		PAV. BE		PAV. BE		PAV. BE		PAV. BE		PAV. BE	
7)	Estado Borde Calzada		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE		BE	
8)	Drenaje		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR		REGULAR	
9)	Carril mas deteriorado		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO		LENTO	
10)	Exudación		NO		NO		NO		NO		NO		SI		SI		SI		SI	
11)	Alcantarilla		ER		ER		ER		ER		ER		ER		ER		ER		ER	
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		Fisura longitudinal		km 19.5 desprendimientos-fisura long.		Fisura longitudinal		km 21.8 puente "Los Pozos"								km 25.1 (km 3247) calzada BE			
14)	Ancho calzada		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m		7.30 m	
15)	Estructura Propuesta								Fisura longitudinal										Sin Fisura Longitudinal - Fresado 3 cm - Carpeta 3cm	

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	Cruce RN N°7- Cruce RP 96- Rotonda La Tonada
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):				Progresivas Descendentes	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 27,00 Progresiva final: 36,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: Emp. RN7- Emp. RP96 Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		27,00	28,00	28,00	29,00	29,00	30,00	30,00	31,00	31,00	32,00	32,00	33,00	33,00	34,00	34,00	34,00	35,00	35,00	36,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
				15													15			
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%																		
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB
7)	Estado Borde Calzada		BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO
8)	Drenaje		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
9)	Carril mas deteriorado		LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO
10)	Exudación		SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
11)	Alcantarilla		ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		km 27,2 Puente "Los Chañares"													km 34.2 (km 3238) Calzada BE				
14)	Ancho calzada		7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m
15)	Estructura Propuesta		Fresado carril lento 5cm y carril rápido 3cm + Carpeta C°A° en 5cm y 3 cm respectivamente																	

RUTA NACIONAL N°	40	ACCESO:		TRAMO:	Cruce RN N°7- Cruce RP 96- Rotonda La Tonada
RELEVAMIENTO DE ESTADO - CALZADA PRINCIPAL (ESTE,OESTE,NORTE, SUR):				Progresivas Descendentes	

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Ruta Nacional N°: 40 Progresiva inicial: 36,00 Progresiva final: 45,00 Evaluador: M.POMBO-R.SEGURO
 Tramo: Emp. RN7- Emp. RP96 Ancho de calzada:
 Sección:

Kilómetro		Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
		36,00	37,00	37,00	38,00	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	44,00	45,00
1)	Ahuellamiento	Carril mm	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC	ASC	DESC
																	20			
2)	Fisuración	m/m																		
3)	Bacheo Sup	%	5																	
4)	Bacheo Profundo	%																		
5)	Bacheo Profundo H°	m2																		
6)	Estado Banquina		PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB	PAV. EB
7)	Estado Borde Calzada		BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO	BUENO
8)	Drenaje		REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
9)	Carril mas deteriorado		LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO	LENTO
10)	Exudación		SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
11)	Alcantarilla		ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER	ER
12)	Tipo de Falla																			
13)	Observaciones		km 36.4 Puente "Tierras Blancas"									km 40.2 Cruz Negra								km 44.3 (km 3228) CENASA
14)	Ancho calzada		7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m	7.30 m
15)	Estructura Propuesta		Calzada BE- Sellado fisuras- Bacheo Superficial 5%- Microaglomerado										Fresado 3 cm carril Lento + Sellado fisura+ Bacheo superficial- Microaglomerado							

ÍNDICE

1) Ruta Nacional N° 7 – Acceso Este	2
1.1. Calzada Principal – Carril Norte (Ascendente).....	2
1.2. Calzada Principal – Carril Sur (Descendente).....	16
1.3. Calle Colectora Norte.....	27
1.4. Calle Colectora Sur.....	42
2) Ruta Nacional N° 40 – Acceso Sur- Juan José Paso- Azcuénaga.....	60
2.1. Calzada Principal – Carril Este (Ascendente)	60
2.2. Calzada Principal – Carril Oeste (Descendente).....	76
2.3. Calle Colectora Este	88
2.4. Calle Colectora Oeste	113
3) Ruta Nacional N° 40 – Acceso Norte	139
3.1. Calzada Principal – Carril Este (Ascendente)	139
3.2. Calzada Principal – Carril Oeste (Descendente).....	146
3.3. Calle Colectora Este	152
3.4. Calle Colectora Oeste	159
4) Ruta Nacional N° 40 – Azcuénaga – Cruce RN N° 7	168
4.1. Calzada Principal – Carril Este (Ascendente)	168
4.2. Calzada Principal – Carril Oeste (Descendente).....	182
4.3. Calle Colectora Este	192
4.4. Calle Colectora Oeste	202
5) Ruta Nacional N° 143 – Paredes – Pareditas - Canal Toledano	212
5.1. Ruta 143 – Carril Descendente.....	212
5.2. Ruta 143 – Carril Ascendente	232
6) Ruta Nacional N° 40 – Cruce RN N°7 – Cruce RP N° 96 – Rotonda La Tonada	241
6.1. Calzada Este (Ascendente)	241
6.2. Calzada Oeste (Descendente).....	249

1) Ruta Nacional N° 7 – Acceso Este

1.1. Calzada Principal – Carril Norte (Ascendente)



Fotografía 1. Inicio del tramo. Muestra el estado de la calzada y las banquetas.



Fotografía 2. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina.



Fotografía 3. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina.



Fotografía 4. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina.



Fotografía 5. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina. Cruce calle San Pedro.



Fotografía 6. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina. Cruce calle Las Margaritas – RP N° 33.



Fotografía 7. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina.



Fotografía 8. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina.



Fotografía 9. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina. Obsérvese el intento de cruce de un peatón.



Fotografía 10. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina.



Fotografía 11. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle San Pedro y calle Medina.



Fotografía 12. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Medina y calle Los Álamos.



Fotografía 13. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Medina y calle Los Álamos.



Fotografía 14. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Medina y calle Los Álamos.



Fotografía 15. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Medina y calle Los Álamos. – Zona de Juan L. Beltrán.



Fotografía 16. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Medina y calle Los Álamos. – Zona de Juan L. Beltrán.



Fotografía 17. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Medina y calle Los Álamos. – Zona de Juan L. Beltrán.



Fotografía 18. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Los Álamos y Calle Tirasso.



Fotografía 19. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Los Álamos y Calle Tirasso.



Fotografía 20. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Los Álamos y Calle Tirasso.



Fotografía 21. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Los Álamos y Calle Tirasso.



Fotografía 22. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Los Álamos y Calle Tirasso.



Fotografía 23. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Los Álamos y Calle Tirasso.



Fotografía 24. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Los Álamos y Calle Tirasso. Fin del tramo



Fotografía 25. Muestra el ahuellamiento entre calle San Pedro y Calle Tirasso.



Fotografía 26. Muestra el ahuellamiento entre calle San Pedro y Calle Tirasso.



Fotografía 27. Muestra el ahuellamiento entre calle San Pedro y Calle Tirasso.

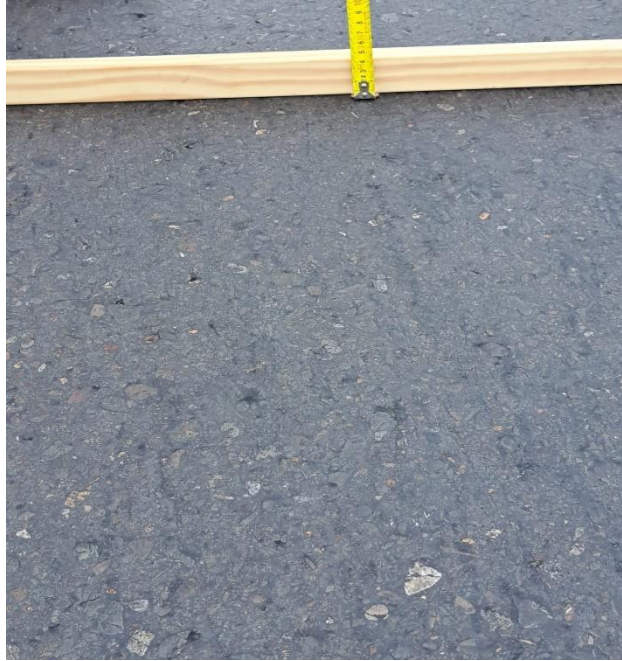
1.2. Calzada Principal – Carril Sur (Descendente)



Fotografía 1. Muestra el estado de la calzada en calle Tirasso. Inicio del tramo.



Fotografía 2. Muestra el ahuellamiento entre calle Tirasso y R:P: 50



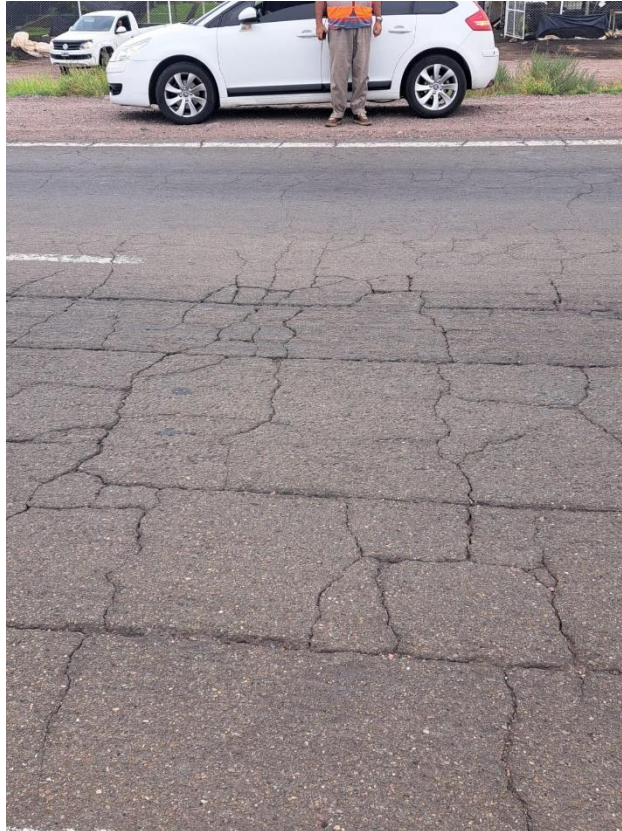
Fotografía 3. Muestra el ahuellamiento entre calle Tirasso y R. P. 50



Fotografía 4. Muestra el espesor de la carpeta entre calle Tirasso y R. P. 50



Fotografía 5. Muestra el espesor de la carpeta entre calle Tirasso y R. P. 50



Fotografía 6. Muestra el estado de la calzada en calle Tirasso.



Fotografía 7. Fotografía 6. Muestra el estado de la calzada en calle Tirasso.



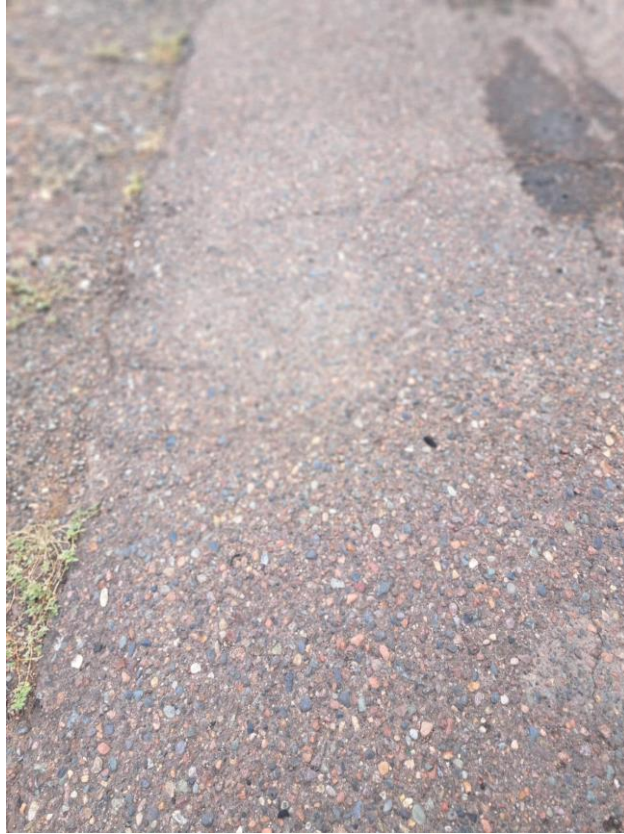
Fotografía 8. Muestra el ahuellamiento entre calle Tirasso y R. P. 50



Fotografía 9. Muestra el ahuellamiento entre calle Tirasso y R. P. 50



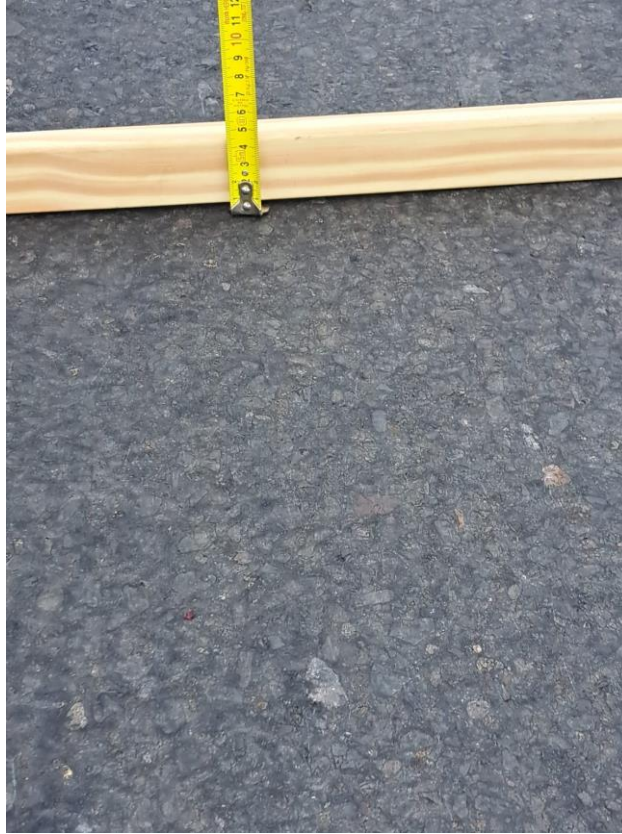
Fotografía 10. Muestra el ahuellamiento entre calle Tirasso y R. P. 50



Fotografía 11. Muestra el estado de la calzada entre R. P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 12. Muestra el ahuellamiento entre calle R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 13. Muestra el ahuellamiento entre calle R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 14. Muestra el estado de la calzada entre R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 15. Muestra el ahuellamiento entre calle R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 16. Muestra el ahuellamiento entre calle R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 17. Muestra el ahuellamiento entre calle R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 18. Muestra el ahuellamiento entre calle R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 19. Muestra el ahuellamiento entre calle R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 20. Muestra el ahuellamiento entre calle R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 21. Muestra el estado de la calzada entre R.P. 50 y calle Lamadrid.



Fotografía 22 . Muestra el estado de la calzada entre R. P. 50 y calle Lamadrid. Fin del tramo.

1.3. Calle Colectora Norte



Fotografía 1. Cruce con calle Tirasso – Inicio del tramo.



Fotografía 2. Muestra el espesor de la calzadas entre calle Tirazzo y R. P. 50



Fotografía 3. Muestra el estado de la calzada y la banquina entre calle Tirazzo y R. P. 50



Fotografía 4. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirazzo y R. P. 50



Fotografía 5. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirazzo y R. P. 50



Fotografía 6. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirazzo y R. P. 50.



Fotografía 7. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirazzo y R. P. 50.



Fotografía 8. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirazzo y R. P. 50. Cruce Elpidio Gonzalez.



Fotografía 9. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirazzo y R. P. 50



Fotografía 10. Muestra el cruce ferroviario entre calle Tirazzo y R. P. 50



Fotografía 11. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirazzo y R. P. 50



Fotografía 12. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirazzo y R. P. 50



Fotografía13. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 14. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 15. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 16. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 17. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 18. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 19. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 20. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 21. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 22. En este sector no hay calle colector. Se circula por una calle alternativa municipal.



Fotografía 23 En este sector no hay calle colectora. Se circula por la calle alternativa municipal de la fotografía.



Fotografía 24. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 25. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 26. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 27. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.



Fotografía 28. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.

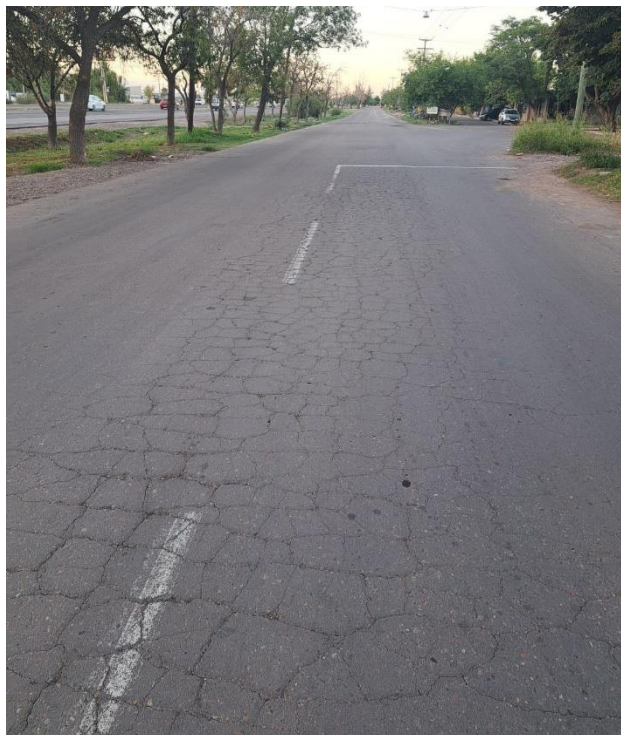


Fotografía 29. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Lamadrid.

1.4. Calle Colectora Sur



Fotografía 1. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 2. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 3. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 4. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 5. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 6. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 7. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 8. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 9. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.

Fotografía 1.



Fotografía 10. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 11. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 12. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 13. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 14. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 15. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 16. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso Nicola Serpa y calle Laprida.



F Fotografía 17. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 18. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Tirasso y calle Nicola Serpa.



Fotografía 19. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 20. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 21. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 22. Cruce calle Los Alamos. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 23. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 24. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 25. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 26. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 27. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 28. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida. Cruce calle Medina.



Fotografía 29. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 30. Cámara de cloaca en la calle colectora entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 31. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 32. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 33. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida. Cruce calle Las Margaritas.



Fotografía 34. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Nicola Serpa y calle Laprida.



Fotografía 35. Muestra el puente de calle Laprida. Fin del tramo.

2) Ruta Nacional N° 40 – Acceso Sur- Juan José Paso- Azcuénaga

2.1. Calzada Principal – Carril Este (Ascendente)



Fotografía 1. Calle Azcuénaga – Inicio del tramo.



Fotografía 2. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 3 Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 4. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz. Cruce calle Anchorena.



Fotografía 5. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 6. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 7. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 8. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 9. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 9. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 10. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 11. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 12. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 13. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 14. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 15. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 16. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 17. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 18. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 19. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 20. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 18 Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 21. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 22. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso



Fotografía 23. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 24. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 25. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 26. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 27. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 28. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y J.J. Paso.



Fotografía 29. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Arazo y J.J. Paso.



Fotografía 30. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Arazo y J.J. Paso. Cruce con calle J.J. Paso Fin del tramo.

2.2. Calzada Principal – Carril Oeste (Descendente)



Fotografía 1. Muestra el estado de la calzada en el cruce con J.J. Paso. Inicio del tramo.



Fotografía 2. Muestra el estado de la calzada entre J.J. Paso y calle Araoz.



Fotografía 3. Muestra el estado de la calzada entre J.J. Paso y calle Araoz.



Fotografía 4. Muestra el estado de la calzada entre J.J. Paso y calle Araoz.



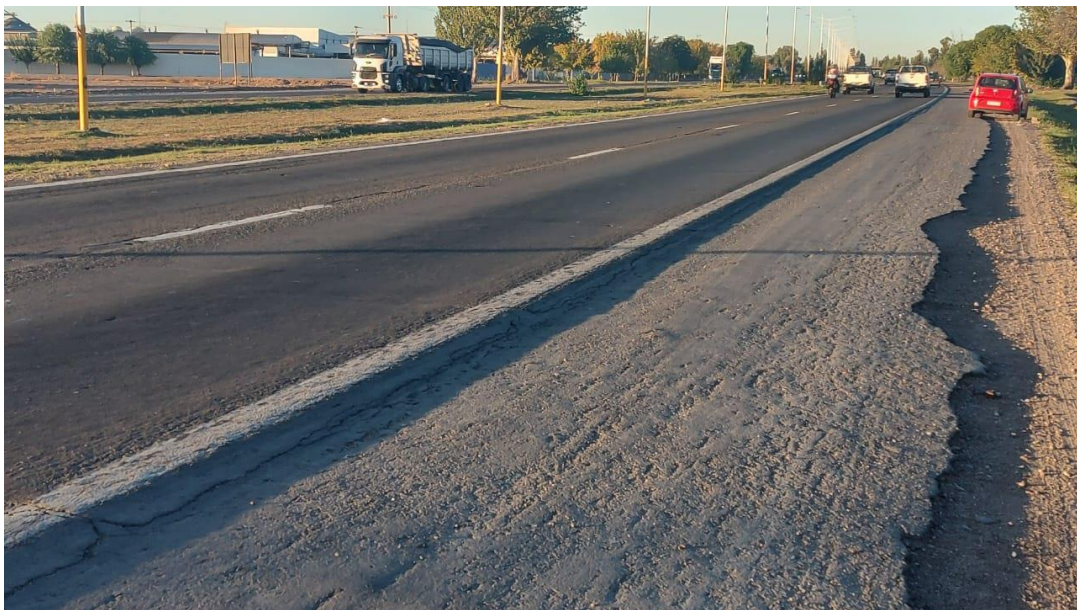
Fotografía 5. Muestra el estado de la calzada entre J.J. Paso y calle Araoz.



Fotografía 6. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre J.J. Paso y calle Araoz.



Fotografía 7. Muestra el estado de la calzada entre J.J. Paso y calle Araoz.



Fotografía 8. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre J.J. Paso y calle Araoz.



Fotografía 9. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre J.J. Paso y calle Araoz.



Fotografía 10. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre J.J. Paso y calle Araoz. Cruce con calle Boedo.



Fotografía 11. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre J.J. Paso y calle Araoz.



Fotografía 12. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre J.J. Paso y calle Araoz.



Fotografía 13. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre J.J. Paso y calle Araoz. Cruce con calle Castro Barros



Fotografía 14. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre J.J. Paso y calle Araoz. Cruce con calle Araoz.



Fotografía 15. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre calle Araoz y calle Azcuénaga.



Fotografía 16. Muestra el estado de la calzada entre calle Araoz y calle Azcuénaga.



Fotografía 17. Muestra el estado de la calzada entre calle Araoz y calle Azcuénaga.



Fotografía 18. Muestra el estado de la calzada entre calle Araoz y calle Azcuénaga.



Fotografía 19. Muestra el estado de la calzada entre calle Araoz y calle Azcuénaga.



Fotografía 20. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre calle Araoz y calle Azcuénaga.



Fotografía 21. Muestra el estado de la calzada entre calle Araoz y calle Azcuénaga.



Fotografía 22. Muestra el estado de la calzada y las banquetas entre calle Araoz y calle Azcuénaga.

14,22 cm



Fotografía 23. Muestra el estado de la calzada y la banquina externa entre calle Araoz y calle Azcuénaga.

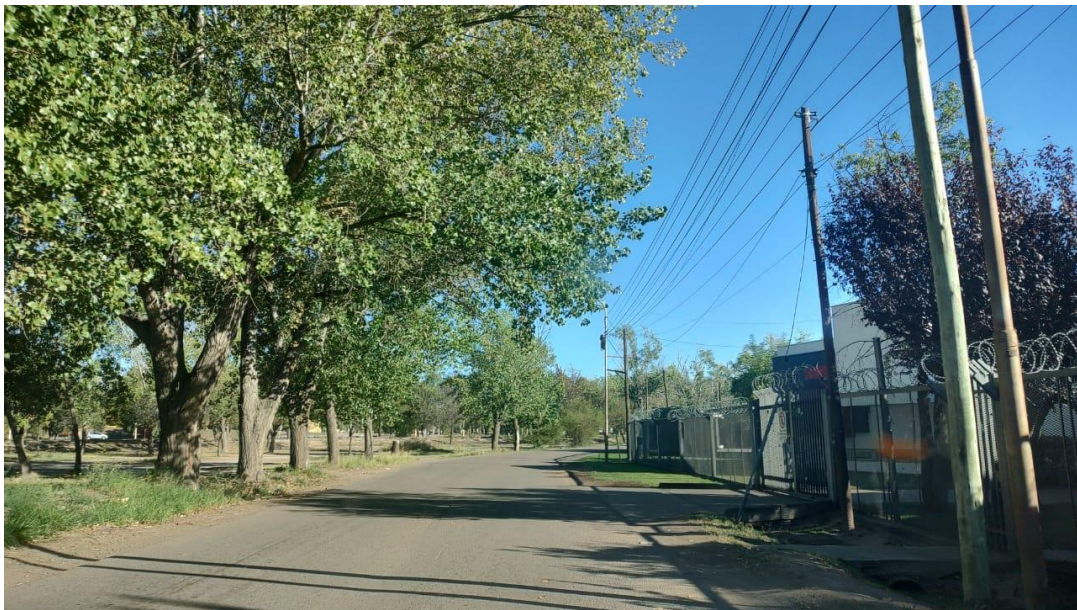


Fotografía 24. Muestra el estado de la calzada entre calle Araoz y calle Azcuénaga. Fin del tramo.

2.3. Calle Colectora Este



Fotografía 1. Muestra el estado de la calzada calle Azcuénaga. Inicio del tramo.



Fotografía 2. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 3. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 4. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 5. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 6. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 7. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 8. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 9. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 10. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz. Cruce con calle Anchorena.



Fotografía 11. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 12. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 13. Muestra el estado de la calzada entre calle Azcuénaga y calle Araoz.

Nótese un ingreso clandestino Pavimentado.



Fotografía 14. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 15. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 16. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 17. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 18. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 19. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 20. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz. Cruce con calle Zapiola.



Fotografía 20. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 20. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 20. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 21. Muestra el puente sobre calle Araoz.



Fotografía 22. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 23. Muestra el estado de la calzada entre Calle Azcuénaga y Calle Araoz.



Fotografía 24. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 25. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 26. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 27. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 28. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 29. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 30. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 31. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.

Cruce calle Bulnes.



Fotografía 32. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.

Acceso clandestino.



Fotografía 33. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.

Cruce con calle Castro Barros.



Fotografía 34. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 35. Cruce con calle Boedo.



Fotografía 36. Rotonda con calle Boedo.



Fotografía 37. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 38. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 39. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 39. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 39. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso. Cruce calle Malabia.



Fotografía 40. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 41. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 42. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 43. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 44. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.



Fotografía 45. Muestra el estado de la calzada entre Calle Araoz y calle J.J. Paso.

2.4. Calle Colectora Oeste



Fotografía 1. RN N 40 – J.J. paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente).
Inicio del tramo en J.J. Paso.



Fotografía 2. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente).
Vista de la calzada después de J.J. Paso.



Fotografía 3. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente).
Vista de la calzada y banquetas entre J.J. Paso y Boedo.



Fotografía 4. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente).
Otra vista de la calzada y banquetas después de J.J. Paso.



Fotografía 5. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente).
Vista de la calzada y banquetas después de J.J. Paso y próxima al cruce con
calle Malabia.



Fotografía 6. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente).
Otra vista de la calzada y banquetas después de J.J. Paso y próxima al cruce
con calle Malabia.



Fotografía 7. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente).
Vista de la calzada y banquetas en cruce con calle Malabia.



Fotografía 8. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente).
Vista de la calzada y banquetas después del cruce con calle Malabia



Fotografía 9. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente).
Otra vista de la calzada y banquetas después del cruce con calle Malabia



Fotografía 10. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente). Vista de la calzada y banquetas entre calle Malabia y calle
Boedo.



Fotografía 11. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquetas entre calle Malabia y calle Boedo.



Fotografía 12. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de la calzada y banquina antes del cruce con calle Boedo



Fotografía 13. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina antes del cruce con calle Boedo.



Fotografía 14. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de cruce con calle Boedo.



Fotografía 15. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Boedo.



Fotografía 16. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Boedo. Comienza ripio.



Fotografía 17. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada de ripio y banquina después del cruce con calle Boedo.



Fotografía 18. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de la calzada de ripio y banquina llegando al cruce con calle Castro Barros.



Fotografía 19. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de la calzada de ripio y banquina después del cruce con calle Castro Barros.



Fotografía 20. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de la calzada de ripio y banquina antes del cruce con calle Castro Barros.



Fotografía 21. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de la calzada de ripio y banquina y canal de riego.



Fotografía 22. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de la calzada de ripio y banquina después del cruce con calle Castro Barros.



Fotografía 23. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de la calzada y la banquina-cordón-cuneta después del cruce con calle Castro Barros.



Fotografía 24. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y la banquina-cordón-cuneta después del cruce con calle Castro Barros.



Fotografía 25. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Castro Barros.



Fotografía 26. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Castro Barros.



Fotografía 27. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina entre calle Castro Barros y calle Bulnes.



Fotografía 28. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Cruce con calle Bulnes.



Fotografía 29. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Muestra la calzada y banquina después del cruce con calle Bulnes.



Fotografía 30. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Muestra la calzada y banquina antes del cruce con calle Araoz.



Fotografía 31. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Muestra el cruce con calle Araoz.



Fotografía 32. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Muestra la calzada y banquina después del cruce con calle Araoz.



Fotografía 33. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Araoz.



Fotografía 34. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Araoz.



Fotografía 35. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Araoz.



Fotografía 36. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Araoz.



Fotografía 37. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Araoz.



Fotografía 38. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste (Descendente). Otra vista de la calzada y banquina después del cruce con calle Araoz.



Fotografía 39. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente).



Fotografía 40. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 41. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 42. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 43. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 44. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 45. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 46. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 47. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 48. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 49. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 50. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente)



Fotografía 51. RN N 40 – J.J. Paso-Azcuénaga- Colectora Oeste
(Descendente) Calle Azcuénaga. Fin del tramo.

3) Ruta Nacional N° 40 – Acceso Norte

3.1. Calzada Principal – Carril Este (Ascendente)



Fotografía 1. Inicio Calzada Principal – Ascendente – Rotonda del Avión



Fotografía 2 - Calzada Principal – Ascendente. Muestra el estado de la junta longitudinal y las reparaciones recientes a la calzada



Fotografía 3 - Calzada Principal – Ascendente. Muestra el estado de la junta longitudinal antes de la calle Los Pescadores.



Fotografía 4 - Calzada Principal – Ascendente. Muestra el estado de la junta longitudinal y las reparaciones recientes a la calzada



Fotografía 5 - Calzada Principal – Ascendente. Muestra el estado de la junta longitudinal y las reparaciones recientes a la calzada en el cruce con Manuel A, Sáenz



Fotografía 6. Calzada Principal Ascendente - Muestra el estado de las juntas en el cruce de Manuela A. Sáenz



Fotografía 7. Calzada Principal Ascendente - Muestra el estado de calzada y las juntas en la Rotonda de Gral. Paz



Fotografía 8. Calzada Principal Ascendente - Muestra las reparaciones en calzada y las juntas después de la Rotonda de Gral. Paz



Fotografía 9. Calzada Principal Ascendente - Muestra las reparaciones en calzada y las juntas después en la Rotonda de calle Gral. Paz.



Fotografía 10. Calzada Principal Ascendente - Muestra el estado de la calzada y las juntas en la Rotonda de calle Independencia.



Fotografía 11. Calzada Principal Ascendente - Muestra el estado de la calzada y las juntas después de la Rotonda de calle Independencia.



Fotografía 12. Calzada Principal Ascendente - Muestra el estado de la calzada y las juntas próximas al cruce con calle Libertad.

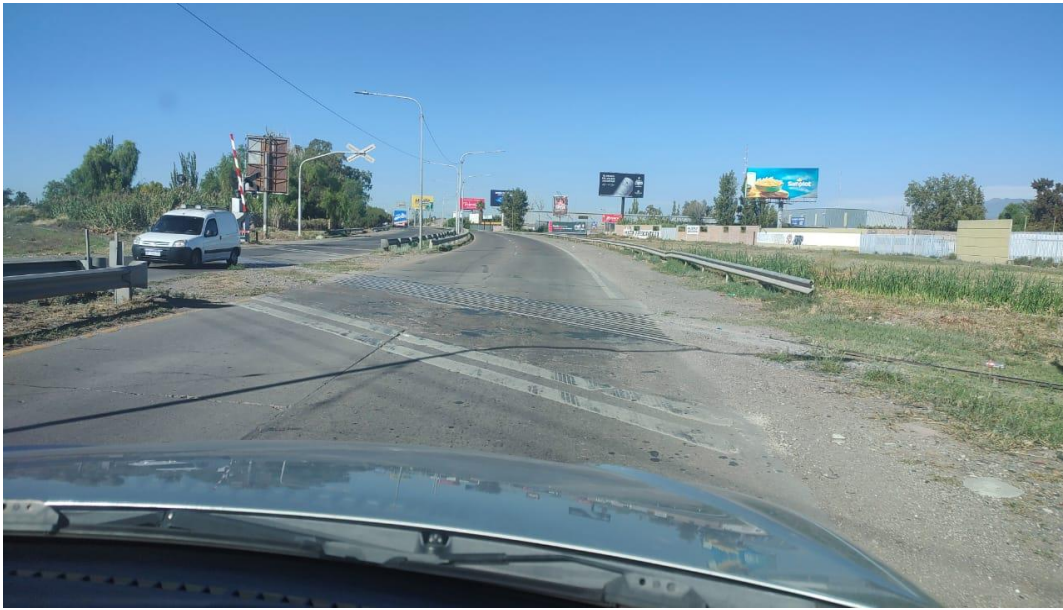


Fotografía 13. Calzada Principal Ascendente - Muestra el estado de la calzada y las juntas en el cruce con calle Libertad.



Fotografía 14. Calzada Principal Ascendente - Muestra el estado de la calzada y las juntas en el cruce con el FFCC. Fin del tramo.

3.2. Calzada Principal – Carril Oeste (Descendente)



Fotografía 1. Calzada Principal – Descendente. Muestra el inicio del tramo en el cruce con el FFCC.



Fotografía 2. Calzada Principal – Descendente. Muestra las reparaciones de la calzada y el estado de las juntas después del inicio del tramo.



Fotografía 3. Calzada Principal – Descendente. Muestra las reparaciones de la calzada y el estado de las juntas en la zona del cruce con calle Libertad.



Fotografía 4. Calzada Principal – Descendente. Muestra el estado de la calzada y de las juntas en la zona próxima al cruce con calle Libertad.



Fotografía 5. Calzada Principal – Descendente. Muestra fresado de la loza de hormigón y el estado de las juntas en cruce con calle Libertad.



Fotografía 6. Calzada Principal – Descendente. Muestra el estado de las juntas en la zona próxima al cruce con la calle Independencia.



Fotografía 7. Calzada Principal – Descendente. Muestra las reparaciones efectuadas en la calzada y el estado de las juntas próximas al cruce con Rotonda de la calle Manuel A Sáez.



Fotografía 8. Calzada Principal – Descendente. Muestra el estado de las juntas en el cruce con la calle Pedro P. Segura.



Fotografía 9. Calzada Principal – Descendente. Muestra el estado de las juntas en el cruce con la calle Los Pescadores.



Fotografía 10. Calzada Principal – Descendente. Muestra el estado de las juntas en la zona próxima a la Rotonda del Avión.



Fotografía 11. Calzada Principal – Descendente. Muestra las reparaciones efectuadas en la calzada y el estado de las juntas en la Rotonda del Avión. Fin del tramo.

3.3. Calle Colectora Este



Fotografía 1: Vista de la zona usurpada después de la rotonda del Avión.



Fotografía 2. Vista del tipo y estado de la calzada entre la rotonda del Avión y calle Los Pescadores.



Fotografía 3. Vista del tipo y estado de la calzada entre la rotonda del Avión y calle Los Pescadores



Fotografía 4. Vista del tipo y estado de la calzada entre la rotonda del Avión y calle Los Pescadores



Fotografía 5. Vista del tipo y estado de la calzada entre la rotonda del Avi3 y calle Los Pescadores



Fotografía 6. Vista del tipo y estado de la calzada entre la rotonda del Avi3 y calle Los Pescadores



Fotografía 7. Vista del tipo y estado de la calzada entre Pedro P. Segura y Manuel A. Sáenz



Fotografía 8. Vista del tipo y estado de la calzada entre Manuel A. Sáenz y Rotonda Gral. Paz



Fotografía 9. Vista del tipo y estado de la calzada entre Rotonda Gral. Paz e Independencia – Sin definir la colectora.



Fotografía 10. Vista del tipo y estado de la calzada entre Independencia y Libertad.



Fotografía 11. Vista del tipo y estado de la calzada entre Libertad y Constitución.



Fotografía 12 Vista del tipo y estado de la calzada entre Libertad y Constitución.



Fotografía 13. Vista del tipo y estado de la calzada entre Libertad y Constitución.



Fotografía 14. Vista del tipo y estado de la calzada entre Constitución y las vías de FFCC. Fin del tramo.

3.4. Calle Colectora Oeste



Figura 1. Vista del tipo y estado de la calzada entre Rotonda del Avión y calle Los Pescadores.



Figura 2. Vista del tipo y estado de la calzada entre Rotonda del Avión y calle Los Pescadores.



Figura 3. Vista del tipo y estado de la calzada entre Rotonda del Avión y calle Los Pescadores.



Figura 4. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Los Pescadores y Pedro P. Segura.



Figura 5. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Los Pescadores y Pedro P. Segura.



Figura 6. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Los Pescadores y Pedro P. Segura.

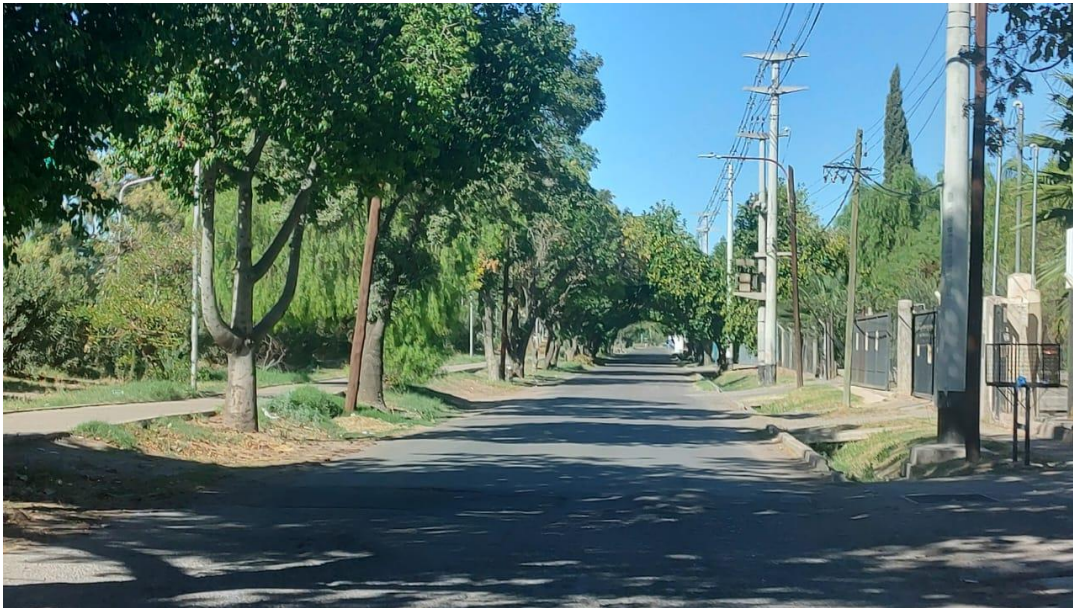


Figura 7. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Pedro P. Segura y Manuel A. Sáenz.



Figura 8. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Pedro P. Segura y Manuel A. Sáenz.



Figura 9. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Pedro P. Segura y Manuel A. Sáenz.



Figura 10. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Manuel A. Sáenz y Gral. Paz



Figura 11. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle General Paz e Independencia.

Figura 1:



Figura 12. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Gral. Paz e Independencia.



Figura 13. Vista del tipo y estado de la calzada en el cruce con Av. Independencia.



Figura 14. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Constitución y Libertad.



Figura 15. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Constitución y Libertad.



Figura 16. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Constitución y Libertad.



Figura 17. Vista del tipo y estado de la calzada entre calle Constitución y Libertad.

4) Ruta Nacional N° 40 – Azcuénaga – Cruce RN N° 7

4.1. Calzada Principal – Carril Este (Ascendente)



Fotografía 1: Muestra el estado de la calzada comienzo del tramo Intersección

Ruta 7.



Fotografía 2: Muestra el estado de la calzada comienzo del tramo Intersección

Ruta 7.



Fotografía 3: Muestra el estado de la calzada comienzo del tramo Intersección Ruta 7.



Fotografía 4: Muestra el estado de la calzada, ahuellamiento, tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 5: Muestra el estado de la calzada, ahuellamiento, las banquetas, en el tramo Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 6: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Ruta 7, Azcuénaga.



Fotografía 7: Muestra de la deformación de la calzada. Tramo Intersección
Ruta 7, Azcuénaga.



Fotografía 8: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección
Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 9: Muestra el estado de la calzada, banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 10: Muestra el estado de la calzada. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 11: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 12: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 13: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 14: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 15: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 16: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 17: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 18: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 19: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 20: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 21: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 22: Muestra el estado de la calzada y banquetas, sobre puente Río Mendoza- Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 23: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 24: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 25: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 26: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga.



Fotografía 27: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Ruta 7 y Azcuénaga. FIN DEL TRAMO.

4.2. Calzada Principal – Carril Oeste (Descendente)



Fotografía 1: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga Ruta 7. COMIENZO DEL TRAMO.



Fotografía 2: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7.



Fotografía 3: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7.



Fotografía 4: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7.



Fotografía 5: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 6: Muestra el estado de la calzada SOBRE Puente Rio Mendoza. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 7: Muestra el estado de la calzada SOBRE Puente Rio Mendoza.
Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 8: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección
Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 9: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 10: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Zona Puente Quintana. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 11: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 12: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 13: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 14: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 15: Muestra el estado de la calzada, fisuras ahuellamientos y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía16: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 17: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 18: Muestra el estado de la calzada y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 19: Muestra el estado de la calzada, rama de subida a Ruta 7 y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7



Fotografía 20: Muestra el estado de la calzada, puente de Ruta 7 y banquetas. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7. FIN DEL TRAMO.

4.3. Calle Colectora Este



Fotografía 1: Muestra el estado de la calzada, rama de salida Ruta 7. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 2: Muestra el estado de la calzada enripiada, rama de salida Ruta 7. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este



Fotografía 3: Muestra el estado de la calzada enripiada, rama de salida Ruta 7.
Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este



Fotografía 4: Muestra el estado de la calzada, rama de entrada Estacio de
Servicio. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 5: Muestra el estado de la calzada, rama de entrada Estacio de Servicio. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 6: Muestra el estado de la calzada, rama de entrada Estacio de Servicio. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 7: Muestra el estado de la calzada, rama de salida Estacio de Servicio. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 8: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 9: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 10: Muestra el estado de la calzada pavimentada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 11: Muestra el estado de la calzada pavimentada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 12: Muestra el estado de la calzada pavimentada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 13: Muestra el estado de la calzada intersección Olavarría. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 14: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía 15 Muestra el estado de la calzada intersección Quintana. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía16: Muestra el estado de la calzada, rama salida calle Quintana. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía17: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía18: Muestra el estado de la calzada enripiada. Rama entrada Ruta 40. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



Fotografía19: Muestra el estado de la calzada enripiada. Rama entrada Ruta 40
Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Este.



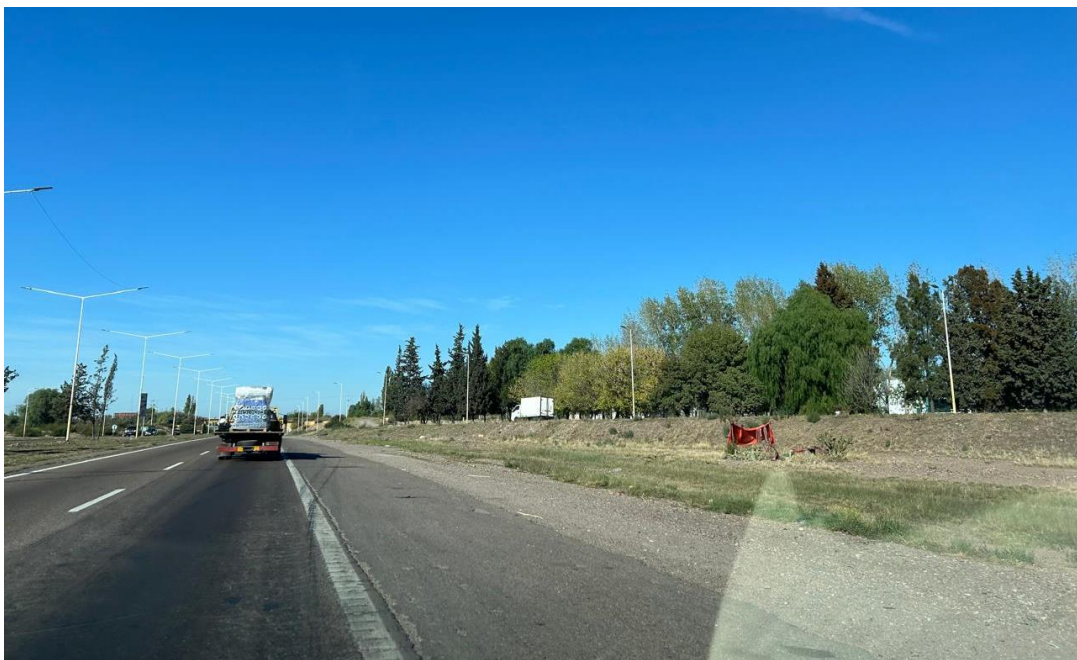
Fotografía 20: Muestra el estado de la calzada enripiada. Rama entrada Ruta
40. Bajada al Rio Mendoza. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora
Este.

FIN DEL TRAMO

4.4. Calle Colectora Oeste



Fotografía 1: Muestra el estado de la calzada, rama salida Azcuénaga. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 2: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 3: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 4: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 5: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 6: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 7: Muestra el estado de la calzada. Rama acceso intersección Calle Quintana Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 8: Muestra el estado de la calzada enripiada. Rama salida Calle Quintana. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 9: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 10: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 11: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 12: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía13: Muestra el estado de la calzada Rama acceso intersección Olavarria. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 14: Muestra el estado de la calzada. Rama egreso intersección calle Olavarría Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 15: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 16: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 17: Muestra el estado de la calzada enripiada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 18: Muestra el estado de la calzada ingreso Estación de Servicio. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 19: Muestra el estado de la calzada pavimentada. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.



Fotografía 20: Muestra el estado de la calzada enripiada. Empalme a Ruta 7. Tramo Intersección Azcuénaga, Ruta 7, colectora Oeste.

FIN DEL TRAMO

5) Ruta Nacional N° 143 – Paredes – Pareditas - Canal Toledano

5.1. Ruta 143 – Carril Descendente



Fotografía 1. Muestra el estado de la calzada y la banquina al inicio del tramo.



Fotografía 2. Otra vista del estado de la calzada y la banquina al inicio del tramo.



Fotografía 3. Vista del estado de la calzada y el ahuellamiento al inicio del tramo.



Fotografía 4. Vista del estado de la calzada y el ahuellamiento medido antes de Las Carretas.



Fotografía 5. Vista del estado de la calzada. Muestra fisura transversal en la zona de Carretas.



Fotografía 6. Estado de la calzada. Muestra la fisuración, que se repite en toda la traza.



Fotografía 7. Estado de la calzada. Muestra la fisuración y bacheo, que se repite en toda la traza.



Fotografía 8. Muestra el espesor de la carpeta de rodamiento.



Fotografía 9. Muestra el ahuellamiento de la calzada después de Las Carretas



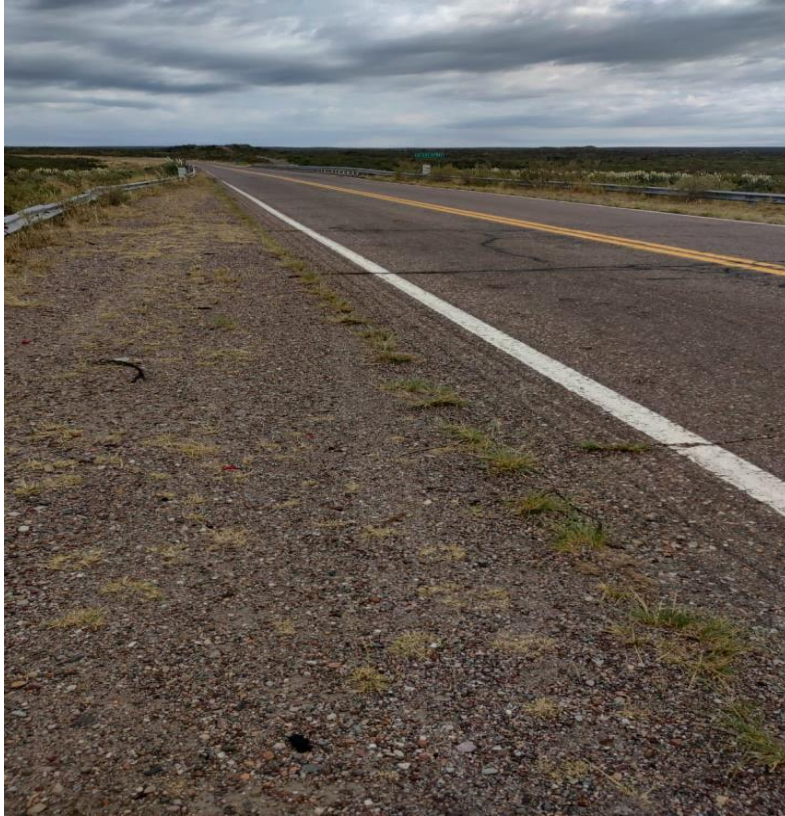
Fotografía 10. Muestra la fisuración de la calzada después de Las Carretas



Fotografía 11. Muestra el ahuellamiento de la calzada antes del Arrollo Las Peñas



Fotografía 12. Muestra desprendimiento y bacheo de la calzada antes del Arrollo Las Peñas



Fotografía 13. Muestra la fisuración de la calzada y la banquina en el Arrollo Las Peñas



Fotografía 14. Muestra la fisuración de la calzada después del Arrollo Las Peñas



Fotografía 15. Otra vista de la fisuración de la calzada antes del Arrollo La Tosca



Fotografía 16. Muestra la fisuración de la calzada y el ahuellamiento antes del Arrollo La Tosca



Fotografía 17. Muestra el slurry sobre la calzada antes del Arrollo Silva



Fotografía 18. Muestra la fisura transversal en la calzada en la zona del Arrollo Silva



Fotografía 19. Muestra la fisuración y escalonamiento de la calzada después del Arrollo Silva.



Fotografía 20. Muestra desprendimientos en la calzada después del Arrollo Silva



Fotografía 21. Muestra el ahuellamiento de la calzada antes del Arrollo El Chancho



Fotografía 22. Otra vista del ahuellamiento de la calzada antes del Arrollo El Chancho



Fotografía 23 - Muestra el ahuellamiento de la calzada después del Arrollo El Chancho



Fotografía 24. Muestra desprendimientos de la calzada antes del Arrollo El Chancho



Fotografía 25. Muestra el estado de la Calzada y la banquina en el puente del Arrollo El Chancho



Fotografía 26. Muestra desprendimientos de la calzada después del Arrollo El Chancho



Fotografía 27. Muestra el bacheo de la Calzada en el puente del Arrollo La Hedionda



Fotografía 28. Otra vista del bacheo de la Calzada en el puente del Arrollo La Hedionda



Fotografía 29. Muestra el desprendimiento en la Calzada después del Arrollo La Hedionda.



Fotografía 30. Muestra el espesor del slurry en la zona del puente del Arrollo La Hedionda.



Fotografía 31. Muestra el estado de las banquetas antes de Las Paredes



Fotografía 32 - Muestra el ahuellamiento de la calzada antes de Las Paredes



Fotografía 33 - Muestra el ahuellamiento de la calzada en Las Paredes



Fotografía 34 - Muestra las fisuras en la calzada y la banquina entre Las Paredes y el canal El Toledano.



Fotografía 35- Muestra las fisuras en la calzada y la banquina entre Las Paredes y el canal El Toledano.



Fotografía 36. Muestra la gran deformación de la calzada entre Las Paredes y el canal El Toledano.



Fotografía 37. Otra vista de la gran deformación de la calzada entre Las Paredes y el canal El Toledano.



Fotografía 38. Otra vista de la gran deformación de la calzada entre Las Paredes y el canal El Toledano.



Fotografía 39. Detalle de la gran deformación de la calzada entre Las Paredes y el canal El Toledano.



Figura 1: Captura de pantalla con la ubicación de los puentes sobre los Arroyos secos Las Peñas – La Tosca – Silva – El Chanco y La Hedionda.

5.2. Ruta 143 – Carril Ascendente



Fotografía 1. Muestra el estado de la banquina en el inicio del tramo en el poste kilométrico 535.



Fotografía 2. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 545.



Fotografía 3. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 555.



Fotografía 4. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 565.



Fotografía 5. Muestra el estado de la calzada en kilómetro 565.



Fotografía 6. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 575.



Fotografía 7. Muestra desprendimientos en la calzada en kilómetro 580.



Fotografía 8. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 585.



Fotografía 9. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 595.



Fotografía 10. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 605.



Fotografía 11. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 615.



Fotografía 12. Muestra el poste kilométrico 615.



Fotografía 13. Muestra el estado de la calzada en el kilómetro 620.



Fotografía 14. Muestra el estado de la calzada en la zona de Las Carretas.



Fotografía 15. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 625.



Fotografía 16. Muestra el ahuellamiento en kilómetro 635.



Fotografía 17. Muestra fisuras y la banquina en kilómetro 628. Fin del tramo.

6) Ruta Nacional N° 40 – Cruce RN N°7 – Cruce RP N° 96 – Rotonda La Tonada

6.1. Calzada Este (Ascendente)



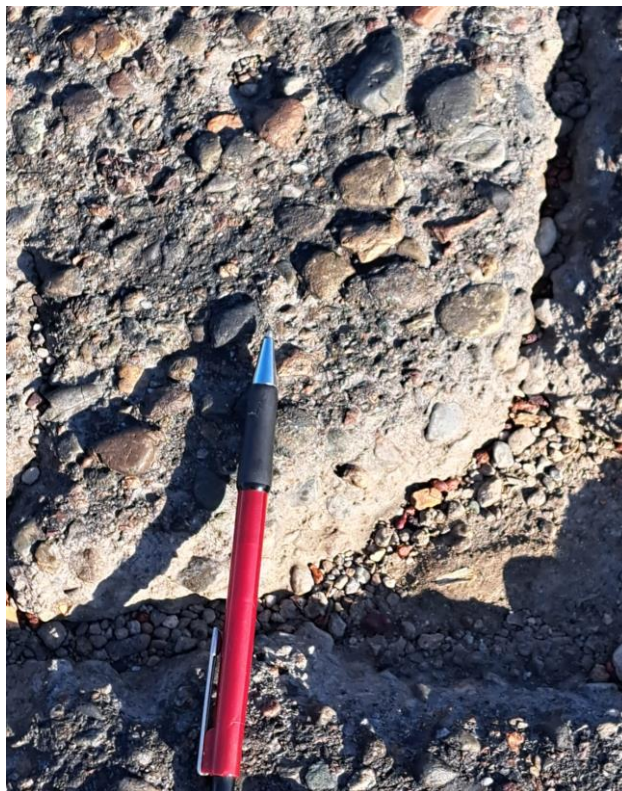
Fotografía 1. Muestra el ahuellamiento en la zona de la Rotonda de La Tonada.



Fotografía 2. Muestra la fisuración y desprendimiento entre la Rotonda de La Tonada y Zapata.



Fotografía 3. Otra vista de la fisuración y desprendimiento entre la Rotonda de La Tonada y Zapata.



Fotografía 4. Otra vista de la fisuración y desprendimiento entre la Rotonda de La Tonada y Zapata.



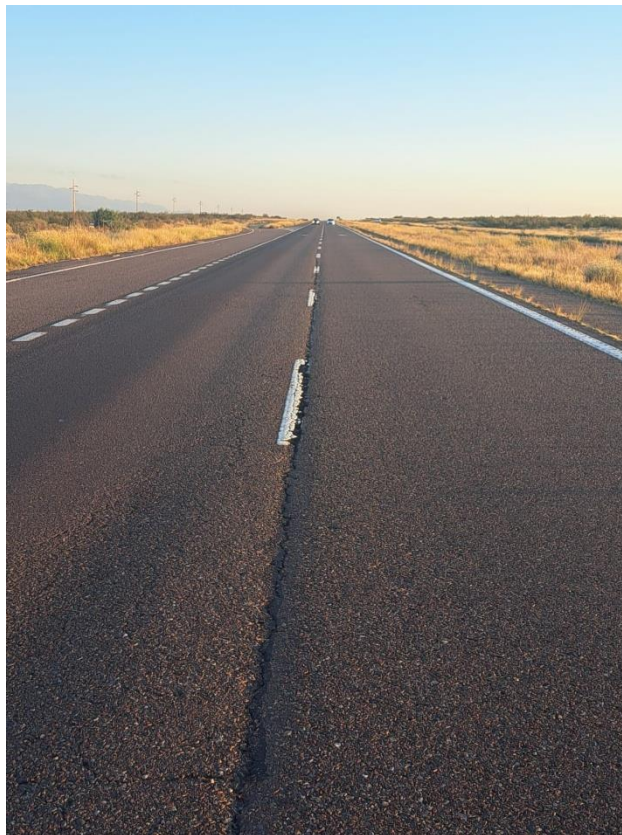
Fotografía5. Muestra el ahuellamiento en la zona de Zapata.



Fotografía 6. Muestra el estado de calzada y la banquina externa entre Zapata y la Cruz Negra



Fotografía 7. Muestra el estado de calzada y la banquina interna entre Zapata y la Cruz Negra



Fotografía 8. Muestra el estado de calzada, ambas banquetas y la fisura longitudinal entre Zapata y la Cruz Negra.



Fotografía 8. Muestra el ahuellamiento en la zona entre la Cruz Negra y el Arroyo Los Pozos – Zona de canteras.



Fotografía 9. Muestra el ahuellamiento en la zona entre la Cruz Negra y el Arroyo Los Pozos – Zona de canteras.



Fotografía 10. Muestra el ahuellamiento en la zona entre la Cruz Negra y el Arroyo Los Pozos – Zona de canteras.



Fotografía 11. Muestra el ahuellamiento en la zona entre El Arrollo Carrizal y el cruce con la RN N° 7 – Fin del tramo.



Fotografía 11. Muestra el ahuellamiento en la zona entre El Arrollo Carrizal y el cruce con la RN N° 7 – Fin del tramo



Fotografía 12. Muestra el ahuellamiento en la zona entre El Arrollo Carrizal y el cruce con la RN N° 7 – Fin del tramo



Fotografía 13. Muestra el ahuellamiento en la zona entre El Arrollo Carrizal y el cruce con la RN N° 7 – Fin del tramo

6.2. Calzada Oeste (Descendente)



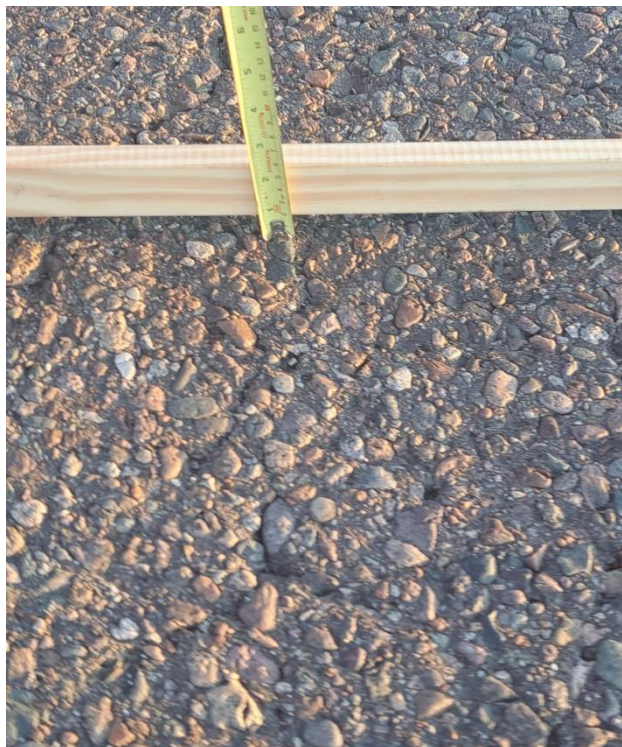
Fotografía 1. Muestra el ahuellamiento en el cruce con la RN N° 7 – Inicio del tramo.



Fotografía 2. Muestra el ahuellamiento y la fisuración en la zona entre la RN N° 7 y el Arrollo Carrizal.



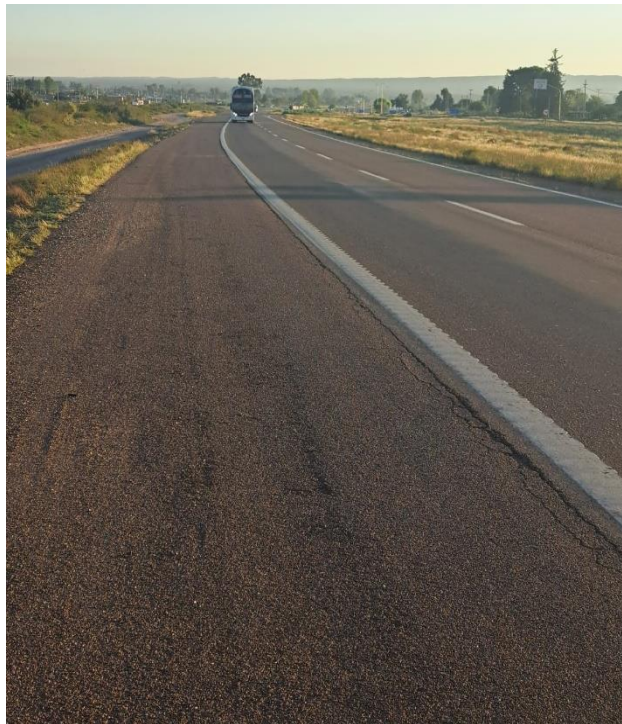
Fotografía 3. Muestra la fisuración en la zona entre la RN N° 7 y el Arrollo Carrizal.



Fotografía 4. Muestra la textura superficial en la zona entre la RN N° 7 y el Arrollo Carrizal.



Fotografía 5. Muestra el ahuellamiento en la zona entre la RN N° 7 y el Arrollo Carrizal.



Fotografía 6. Muestra la banquina externa en la zona entre la RN N° 7 y el Arrollo Carrizal.



Fotografía 7. Muestra la fisura longitudinal en la zona entre la RN N° 7 y el Arrollo Carrizal.



Fotografía 8. Muestra el ahuellamiento en la zona entre la RN N° 7 y el Arrollo Carrizal.



Fotografía 9. Muestra la banquina interna en el kilómetro 3247.



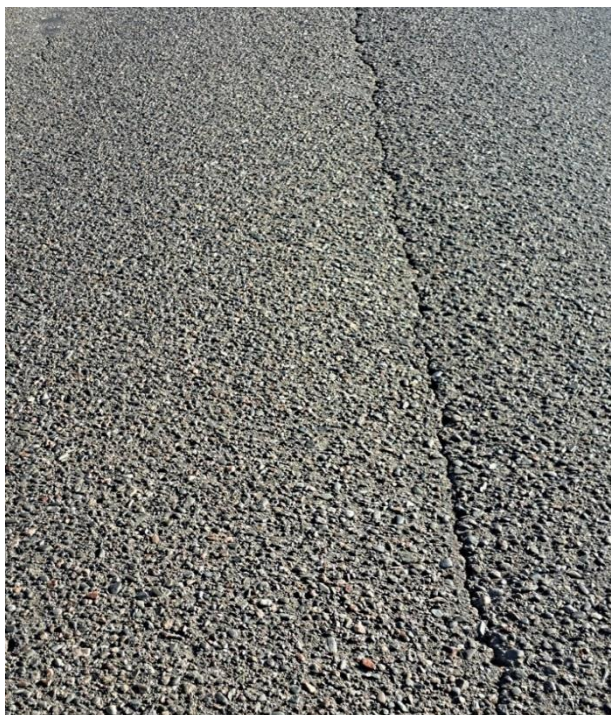
Fotografía 10. Muestra el ahuellamiento en la zona entre el Arrollo Carrizal y la zona de Anchoris.



Fotografía 11. Muestra el ahuellamiento en la zona entre la RN N° 7 y el Arrollo Carrizal.



Fotografía 12. Muestra la banquina externa en la zona de Anchoris.



Fotografía 13. Muestra la fisura longitudinal en la zona entre la RN N° 7 y el Arrollo Carrizal.



Fotografía 10. Muestra el ahuellamiento en la zona entre Arrollo Los Pozos y La Cruz Negra – Zona de Canteras.



Fotografía 11. Muestra el ahuellamiento en la zona entre Arrollo Los Pozos y La Cruz Negra – Zona de Canteras.



Fotografía 12. Muestra el ahuellamiento en la zona entre Arrollo Los Pozos y La Cruz Negra – Zona de Canteras.



Fotografía 13. Muestra el ahuellamiento en la zona entre Arrollo La Cruz Negra y Zapata.



Fotografía 14. Muestra el ahuellamiento en la zona entre Zapata y la Rotonda de La Tonada. Fin del tramo.



Fotografía 15. Muestra el ahuellamiento en la zona entre Zapata y la Rotonda de La Tonada. Fin del tramo.

OBRA: RUTA NACIONAL N°7 (ACCESO ESTE)
 TRAMO: TIRASSO - LAMADRID
 TIPO DE OBRA: CALZADA PPAL Y COLECTORAS
 Mes de referencia: Marzo 2025

DÓLAR	1200
-------	------

PRESUPUESTO					
CALZADA PRINCIPAL - 23km					
ITEM N°	DESIGNACIÓN	unidad	cantidad	precio unitario	PARCIAL
1	Banquina	m3	27600	\$ 39.500,00	\$ 1.090.200.000,00
2	Fresado en 0,05m	m2	335800	\$ 7.000,00	\$ 2.350.600.000,00
3	Carpeta C°A° - M° - Riego de liga incluido	m2	336000	\$ 37.000,00	\$ 12.432.000.000,00
4	Bacheo y Sellado	m2	16800	\$ 25.000,00	\$ 420.000.000,00
5	Señalización	m2	13800	\$ 30.000,00	\$ 414.000.000,00
SUBTOTAL 1				\$	\$ 16.706.800.000,00
				USD	\$ 13.922.333,33
COLECTORA SUR - 23km					
1	Demolición Pavimento existente	m2	91000	\$ 5.500,00	\$ 500.500.000,00
2	Preparacion subrasante	m2	91000	\$ 22.500,00	\$ 2.047.500.000,00
3	Base estabilizada	m3	18200	\$ 27.000,00	\$ 491.400.000,00
4	Riego de Imprimación	m2	91000	\$ 3.000,00	\$ 273.000.000,00
5	Carpeta C°A° convencional e = 0,05m	m2	91000	\$ 37.000,00	\$ 3.367.000.000,00
6	Micro C° A° e = 3 cm incluido Riego de liga	m2	26000	\$ 15.750,00	\$ 409.500.000,00
7	Preparacion subrasante s/calle de ripio	m2	32500	\$ 22.500,00	\$ 731.250.000,00
8	Base estabilizada	m3	6500	\$ 27.000,00	\$ 175.500.000,00
9	Riego de Imprimación	m2	32500	\$ 3.000,00	\$ 97.500.000,00
10	Carpeta C° A° e = 0,05 m Asfalto Convencional	m2	32500	\$ 27.000,00	\$ 877.500.000,00
11	Banquina - LADO NORTE	m3	3450	\$ 39.500,00	\$ 136.275.000,00
12	Banquina Cordon Cuneta - LADO SUR	m	21000	\$ 54.000,00	\$ 1.134.000.000,00
13	Señalización Eje	m2	2300	\$ 30.000,00	\$ 69.000.000,00
SUBTOTAL 2				\$	\$ 10.309.925.000,00
				USD	\$ 8.591.604,17
COLECTORA NORTE - 23km					
1	Preparación subrasante s/calle ripio	m2	58500	\$ 22.500,00	\$ 1.316.250.000,00
2	Base estabilizada	m3	11700	\$ 27.000,00	\$ 315.900.000,00
3	Riego de Imprimación	m2	58500	\$ 3.000,00	\$ 175.500.000,00
4	Carpeta C°A° convencional e = 0,05m	m2	58500	\$ 37.000,00	\$ 2.164.500.000,00
5	Banquina - LADO SUR	m3	3300	\$ 54.000,00	\$ 178.200.000,00
6	Banquina Cordon Cuneta	m	20000	\$ 54.000,00	\$ 1.080.000.000,00
7	Fresado s/C°A° existente e = 0,05m	m2	2925	\$ 7.000,00	\$ 20.475.000,00
8	Carpeta C°A° convencional e = 0,05m	m2	58500	\$ 27.000,00	\$ 1.579.500.000,00
9	Señalización	m2	2300	\$ 30.000,00	\$ 69.000.000,00
SUBTOTAL 3				\$	\$ 6.899.325.000,00
				USD	\$ 5.749.437,50
TOTAL				\$	\$ 33.916.050.000,00
				USD	\$ 28.263.375,00

OBRA: RUTA NACIONAL N°40 (ACCESO SUR)
 TRAMO: CALLE AZCUÉNAGA - CALLE J.J. PASO
 TIPO DE OBRA: CALZADA PPAL, 3° TROCHA E INTERCAMBIADORES
 Mes de referencia: Marzo 2025

DÓLAR	1200
-------	------

PRESUPUESTO					
CALZADA PRINCIPAL					
ITEM N°	DESIGNACIÓN	unidad	cantidad	precio unitario	PARCIAL
1	Fresado en 0,05m	m2	124100	\$ 7.000,00	\$ 868.700.000,00
2	Bacheo	m2	12410	\$ 25.000,00	\$ 310.250.000,00
3	Carpeta C°A° - M° - Incluido Riego de liga e = 0,05m	m2	124100	\$ 37.000,00	\$ 4.591.700.000,00
4	Banquinas	m3	5100	\$ 39.500,00	\$ 201.450.000,00
5	Señalización	m2	5100	\$ 30.000,00	\$ 153.000.000,00
SUBTOTAL 1				\$	\$ 6.125.100.000,00
				USD	\$ 5.104.250,00
3° TROCHA					
1	Desbosque - Limpieza del terreno			-	-
1.1	Limpieza del terreno	Ha	10,5	\$ 8.250.000,00	\$ 86.625.000,00
1.2	Eradicación forestales	arboles	660	\$ 693.000,00	\$ 457.380.000,00
1.3	Forestación	arboles	1500	\$ 24.750,00	\$ 37.125.000,00
2	Excavación - Movimiento de Suelo	m3	45917	\$ 17.325,00	\$ 795.512.025,00
3	Terraplén	m3	15000	\$ 19.588,50	\$ 293.827.500,00
4	Subbase Granular	m3	19125	\$ 22.500,00	\$ 430.312.500,00
5	Base Granular e = 0,12m	m3	15096	\$ 27.000,00	\$ 407.592.000,00
6	Base negra e = 0,05 m Asfalto Convencional	m2	124950	\$ 20.000,00	\$ 2.499.000.000,00
7	Carpeta 0,05m Asfalto Modificado	m2	124100	\$ 37.000,00	\$ 4.591.700.000,00
SUBTOTAL 2				\$	\$ 9.599.074.025,00
				USD	\$ 7.999.228,35
INTERCAMBIADORES					
NOTA	Malabia - Castro Barros - Bulnes - Zapiola - Anchorena Trehol : Araoz - Azcuenaga				
1	Terraplén	m3	170000	\$ 19.588,50	\$ 3.330.045.000,00
2	Excavación	m3	70000	\$ 17.325,00	\$ 1.212.750.000,00
3	Subbase Granular	m3	15000	\$ 22.500,00	\$ 337.500.000,00
4	Base Granular	m3	40000	\$ 27.000,00	\$ 1.080.000.000,00
5	Base negra e = 0,05 m	m2	270000	\$ 20.000,00	\$ 5.400.000.000,00
6	Carpeta asfáltica (e = 0,05m)	m2	270000	\$ 27.000,00	\$ 7.290.000.000,00
SUBTOTAL 3				\$	\$ 18.650.295.000,00
				USD	\$ 15.541.912,50
COLECTORA ESTE					
1	Preparación de la subrasante - zona ripio	m2	22750	\$ 22.500,00	\$ 511.875.000,00
2	Terraplén granular	m3	2010	\$ 19.588,50	\$ 39.372.885,00
3	Base Granular	m3	4550	\$ 27.000,00	\$ 122.850.000,00
4	Carpeta C°A° convencional e = 0,05m	m2	22750	\$ 27.000,00	\$ 614.250.000,00
5	Fresado en 0,03m	m2	26000	\$ 5.000,00	\$ 130.000.000,00
6	Micro C°A° e = 0,03 incluido riego de liga	m2	26000	\$ 15.750,00	\$ 409.500.000,00
7	Banquina - Cordón - Cuneta	m2	8000	\$ 54.000,00	\$ 432.000.000,00
8	Banquina de 1 m de ancho	m3	800	\$ 18.000,00	\$ 14.400.000,00
9	Señalización	m2	400	\$ 30.000,00	\$ 12.000.000,00
SUBTOTAL 4				\$	\$ 2.286.247.885,00
				USD	\$ 1.905.206,57
COLECTORA OESTE					
1	Preparación de la subrasante - zona ripio	m2	6500	\$ 22.500,00	\$ 146.250.000,00
2	Base estabilizada e = 0,20m	m3	1300	\$ 27.000,00	\$ 35.100.000,00
3	Riego de Imprimación	m2	6500	\$ 3.000,00	\$ 19.500.000,00
4	Carpeta C°A° convencional e = 0,05m	m2	6500	\$ 20.000,00	\$ 130.000.000,00
5	Fresado en 0,03m (Paso - Malabia)	m2	6500	\$ 5.000,00	\$ 32.500.000,00
6	Micro C°A° e = 0,03 incluido riego de liga	m2	6500	\$ 15.750,00	\$ 102.375.000,00
7	Banquina - Cordón - Cuneta LADO ESTE	m	4000	\$ 54.000,00	\$ 216.000.000,00
8	Banquina de 1 m de ancho	m3	600	\$ 18.000,00	\$ 10.800.000,00
9	Señalización	m2	413	\$ 30.000,00	\$ 12.375.000,00
SUBTOTAL 5				\$	\$ 704.900.000,00
				USD	\$ 587.416,67
PUENTES					
1	Ampliación Puentes	-	-	-	-
1.1	Bulnes - Anchorena - Azcuenaga	-	-	-	\$ 1.368.000.000,00
2	Construcción	-	-	-	-
2.1	Castro Barros - Zapiola	-	-	-	\$ 1.621.200.000,00
SUBTOTAL 6				\$	\$ 2.989.200.000,00
				USD	\$ 2.491.000,00
DEFENSAS METÁLICAS					
1	Defensas metálicas	m	30000	\$ 66.000,00	\$ 1.980.000.000,00
SUBTOTAL 7				\$	\$ 1.980.000.000,00
				USD	\$ 1.650.000,00
RAMAS - RULOS - PUENTES					
1	Excavación			-	-
	Calles transversales - Ramos y Rulos	m3	69400	\$ 17.325,00	\$ 1.202.355.000,00
2	Movimiento de Suelo - Terraplén			-	-
2.1	Puentes transversales - Ampliación - Ramos y Rulos	m3	154000	\$ 19.588,50	\$ 3.016.629.000,00
3	Subbase Granular			-	-
3.1	Calles transversales - Ramos y Rulos	m3	14500	\$ 22.500,00	\$ 326.250.000,00
4	Base granular			-	-
4.1	Calles transversales - Ramos y Rulos	m3	32000	\$ 27.000,00	\$ 864.000.000,00
5	Imprimación			-	-
5.1	Calles transversales - Ramos, Rulos y tercera trocha	m2	347800	\$ 3.000,00	\$ 1.043.400.000,00
6	C°A°M° e = 0,05m	m2	222000	\$ 27.000,00	\$ 5.994.000.000,00
7	Banquinas 1,5m	m3	9600	\$ 18.000,00	\$ 172.800.000,00
SUBTOTAL 8				\$	\$ 12.619.434.000,00
				USD	\$ 10.516.195,00
DESAGÜES Y DRENAJES					
1	Hormigón tipo H21	m3	875	\$ 247.028,57	\$ 144.100.000,00
2	Hormigón tipo H13	m3	6200	\$ 198.266,13	\$ 819.500.000,00
3	Acero p/ armadura ADN 420 (cortado, doblado y colocado)	-	-	-	\$ 851.400.000,00
4	Provisión y colocación de caños de Hormigón φ 0,80m	-	-	-	\$ 70.950.000,00
5	Provisión y colocación de rejillas de limpieza	-	-	-	\$ 23.100.000,00
6	Excavación p/ fundaciones	-	-	-	\$ 1.790.250.000,00
7	Cordon de caño galvanizado	-	-	-	\$ 69.300.000,00
SUBTOTAL 9				\$	\$ 3.768.600.000,00
				USD	\$ 3.140.500,00
OTROS					
1	Señalización vertical	unidad		\$ 306.945.200,00	\$ 306.945.200,00
2	Traslado de Servicios	unidad		\$ 268.600.000,00	\$ 268.600.000,00
3	Iluminación	unidad		\$ 232.900.000,00	\$ 232.900.000,00
SUBTOTAL 10				\$	\$ 808.445.200,00
				USD	\$ 673.704,33
TOTAL				\$	\$ 59.531.296.110,00
				USD	\$ 49.609.413,43

OBRA: RUTA NACIONAL N°40 (ACCESO NORTE)
 TRAMO: ROTONDA DEL AVIÓN - ACCESO AL AEROPUERTO "EL PLUMERILLO"
 TIPO DE OBRA: CALZADA PPAL Y COLECTORAS
 Mes de referencia: Marzo 2025

DÓLAR	1200
-------	------

PRESUPUESTO					
CALZADA PRINCIPAL - 7,6 km					
ITEM N°	DESIGNACIÓN	unidad	cantidad	precio unitario	PARCIAL
1	Limpieza y sellado de juntas longitudinales y transv.	m	20000	\$ 4.500,00	\$ 90.000.000,00
2	Bacheo	m2	2000	\$ 175.000,00	\$ 350.000.000,00
3	Banquina	m3	1500	\$ 12.000,00	\$ 18.000.000,00
4	Señalización horizontal			-	-
4.1	Eje	m2	3000	\$ 46.000,00	\$ 138.000.000,00
4.2	Senda peatonal	m2	260	\$ 46.000,00	\$ 11.960.000,00
SUBTOTAL 1				\$	\$ 607.960.000,00
				USD	\$ 506.633,33
COLECTORA ESTE - 6,7 km					
NOTA	Prog 0,00 a 0,500 usurpada Prog 6,5 a 7,6 usurpada sin colectoras				
1	Demolición Pavimento existente	m2	6500	\$ 11.000,00	\$ 71.500.000,00
2	Preparacion subrasante	m2	26650	\$ 15.000,00	\$ 399.750.000,00
3	Base estabilizada e = 0,20 m	m2	26650	\$ 27.000,00	\$ 719.550.000,00
4	Riego de Imprimación	m2	26650	\$ 2.000,00	\$ 53.300.000,00
5	Carpeta C°A° convencional e = 0,05m	m2	26650	\$ 20.000,00	\$ 533.000.000,00
6	Fresado s/C°A° existente e = 0,05m	m2	13000	\$ 7.000,00	\$ 91.000.000,00
7	Carpeta C°A° convencional	m2	13000	\$ 20.000,00	\$ 260.000.000,00
8	Señalización Eje	m2	600	\$ 30.000,00	\$ 18.000.000,00
SUBTOTAL 2				\$	\$ 2.146.100.000,00
				USD	\$ 1.788.416,67
COLECTORA OESTE - 23km					
NOTA	Prog 0,00 a FFCC: 1000 m sin colectoras $\Delta Le = 6,7 m$				
1	Preparación subrasante	m2	13000	\$ 15.000,00	\$ 195.000.000,00
2	Base estabilizada e = 0,20 m	m3	2600	\$ 27.000,00	\$ 70.200.000,00
3	Riego de Imprimación	m2	13000	\$ 2.000,00	\$ 26.000.000,00
4	Carpeta C°A° convencional	m2	13000	\$ 27.000,00	\$ 351.000.000,00
5	Fresado en 0,05m	m2	24050	\$ 7.000,00	\$ 168.350.000,00
6	Carpeta C°A° convencional	m2	24050	\$ 27.000,00	\$ 649.350.000,00
7	Señalización Eje	m2	670	\$ 30.000,00	\$ 20.100.000,00
8	Banquina Cordon	m3	4000	\$ 12.000,00	\$ 48.000.000,00
SUBTOTAL 3				\$	\$ 1.528.000.000,00
				USD	\$ 1.273.333,33
TOTAL				\$	\$ 4.282.060.000,00
				USD	\$ 3.568.383,33

OBRA: RUTA NACIONAL N°40 (ACCESO SUR)
 TRAMO: EMPALME RUTA NACIONAL N°7 - CALLE AZCUÉNAGA (FFCC GRAL SAN MARTÍN)
 TIPO DE OBRA: COLECTORA ESTE
 Mes de referencia: Marzo 2025

DÓLAR	1200
-------	------

PRESUPUESTO					
CALZADA PRINCIPAL - 8 km					
ITEM N°	DESIGNACIÓN	unidad	cantidad	precio unitario	PARCIAL
1	Banquinas	m2	9600	\$ 39.500,00	\$ 379.200.000,00
2	Fresado e = 0,05m	m2	5840	\$ 7.000,00	\$ 40.880.000,00
3	Carpeta C°A° M° - incluido riego de liga	m2	116800	\$ 37.000,00	\$ 4.321.600.000,00
4	Bacheo y sellado	m2	11680	\$ 25.000,00	\$ 292.000.000,00
5	Señalización	m2	4000	\$ 30.000,00	\$ 120.000.000,00
SUBTOTAL 1				\$	\$ 5.153.680.000,00
				USD	\$ 4.294.733,33
COLECTORA ESTE					
1	Preparacion de la Subrasante - zona ripio	m2	26000	\$ 22.500,00	\$ 585.000.000,00
2	Base estabilizada e = 0,20 m	m3	5200	\$ 27.000,00	\$ 140.400.000,00
3	Riego de Imprimación	m2	26000	\$ 3.000,00	\$ 78.000.000,00
4	Carpeta C°A° convencional e = 0,05 m	m2	26000	\$ 27.000,00	\$ 702.000.000,00
5	Fresado e = 0,03m (zona YPF- km 1 al km 2)	m2	6500	\$ 5.000,00	\$ 32.500.000,00
6	Micro C°A° e = 0,03 m incluido riefo de liga	m2	6500	\$ 15.750,00	\$ 102.375.000,00
7	Banquina - Cordon - Cuneta - LADO ESTE	m	5000	\$ 54.000,00	\$ 270.000.000,00
8	Banquina de 1m de ancho	m3	500	\$ 18.000,00	\$ 9.000.000,00
9	Señalización	m2	250	\$ 30.000,00	\$ 7.500.000,00
SUBTOTAL 2				\$	\$ 1.926.775.000,00
				USD	\$ 1.605.645,83
COLECTORA OESTE					
1	Preparacion de la Subrasante - zona ripio	m2	45500	\$ 22.500,00	\$ 1.023.750.000,00
2	Base estabilizada e = 0,10 m	m2	45500	\$ 27.000,00	\$ 1.228.500.000,00
3	Riego de Imprimación	m2	45500	\$ 3.000,00	\$ 136.500.000,00
4	Carpeta C°A° convencional e = 0,05 m	m2	45500	\$ 27.000,00	\$ 1.228.500.000,00
5	Banquina - Cordon - Cuneta	m	8000	\$ 54.000,00	\$ 432.000.000,00
6	Banquina de 1m de ancho	m3	800	\$ 18.000,00	\$ 14.400.000,00
7	Señalización	m2	400	\$ 30.000,00	\$ 12.000.000,00
SUBTOTAL 3				\$	\$ 4.075.650.000,00
				USD	\$ 3.396.375,00
TOTAL				\$	\$ 11.156.105.000,00
				USD	\$ 9.296.754,17

OBRA: RUTA NACIONAL N°143
 TRAMO: PAREDES-PAREditas (CANAL EL TOLEDANO)
 TIPO DE OBRA: CALZADA PPAL
 Mes de referencia: Marzo 2025

DÓLAR	1200
-------	------

PRESUPUESTO					
RUTA NACIONAL 143 - 94,4 km					
ITEM N°	DESIGNACIÓN	unidad	cantidad	precio unitario	PARCIAL
1	Fresado en 0,05m	m2	703720	\$ 8.000,00	\$ 5.629.760.000,00
2	Bacheo y Sellado	m2	84446	\$ 25.000,00	\$ 2.111.160.000,00
3	Carpeta C°A° - M° - e = 0,05m	m2	703720	\$ 37.000,00	\$ 26.037.640.000,00
4	Banquina	m3	57840	\$ 39.500,00	\$ 2.284.680.000,00
5	Señalización				-
5.1	Borde - Blancas	m2	19280	\$ 30.000,00	\$ 578.400.000,00
5.2	Eje - Amarillas	m2	6000	\$ 30.000,00	\$ 180.000.000,00
5.3	Eje - Blancas	m2	3320	\$ 30.000,00	\$ 99.600.000,00
SUBTOTAL 1				\$	\$ 36.921.240.000,00
				USD	\$ 30.767.700,00
PAREditas - CANAL "EL TOLEDANO" - 9,6 km					
1	Fresado en 0,05m	m2	3120	\$ 8.000,00	\$ 24.960.000,00
2	Bacheo y Sellado	m2	7488	\$ 25.000,00	\$ 187.200.000,00
3	Carpeta C°A° - M° - e = 0,05m	m2	62400	\$ 37.000,00	\$ 2.308.800.000,00
4	Banquina	m3	5760	\$ 39.500,00	\$ 227.520.000,00
5	Señalización				-
5.1	Borde - Blancas	m2	1920	\$ 30.000,00	\$ 57.600.000,00
5.2	Eje - Amarillas	m2	480	\$ 30.000,00	\$ 14.400.000,00
5.3	Eje - Blancas	m2	240	\$ 30.000,00	\$ 7.200.000,00
SUBTOTAL 2				\$	\$ 2.827.680.000,00
				USD	\$ 2.356.400,00
TOTAL				\$	\$ 39.748.920.000,00
				USD	\$ 33.124.100,00

OBRA: RUTA NACIONAL N°40
 TRAMO: EMPALME RUTA PROVINCIAL N°96-EMPALME RUTA NACIONAL N°7
 TIPO DE OBRA: CALZADA PPAL
 Mes de referencia: Marzo 2025

DÓLAR	1200
-------	------

PRESUPUESTO					
CARRIL ASCENDENTE					
ITEM N°	DESIGNACIÓN	unidad	cantidad	precio unitario	PARCIAL
1	Fresado 7,30 m				
1.1	3 cm	m2	248200	\$ 5.000,00	\$ 1.241.000.000,00
1.2	5 cm	m2	116800	\$ 7.000,00	\$ 817.600.000,00
1.3	10 cm	m2	14600	\$ 14.000,00	\$ 204.400.000,00
2	Bacheo y Sellado	m2	38000	\$ 25.000,00	\$ 950.000.000,00
3	Carpeta C°A° - M° incluido riego de liga e = 0,05m				
3.1	3 cm	m2	248200	\$ 22.200,00	\$ 5.510.040.000,00
3.2	5 cm	m2	116800	\$ 37.000,00	\$ 4.321.600.000,00
3.3	10 cm	m2	14600	\$ 74.000,00	\$ 1.080.400.000,00
4	Señalización horizontal	m2	13000	\$ 30.000,00	\$ 390.000.000,00
5	Señalización vertical	unidad			\$ 115.000.000,00
6	Juntas Puentes	m	102,20	\$ 19.000,00	\$ 1.941.800,00
7	Base estabilizada p/banquina e=0,10m	m3	18720	\$ 39.500,00	\$ 739.440.000,00
8	Carpeta p/banquina C°A° Convencional e=0,03m	m3	187200	\$ 15.750,00	\$ 2.948.400.000,00
SUBTOTAL 1				\$	\$ 18.319.821.800,00
				USD	\$ 15.266.518,17
CARRIL DESCENDENTE					
1	Fresado 7,30 m				
1.1	3 cm	m2	273750	\$ 5.000,00	\$ 1.368.750.000,00
1.2	5 cm	m2	7300	\$ 7.000,00	\$ 51.100.000,00
2	Fresado 3,65 m				
2.1	3 cm	m2	25550	\$ 5.000,00	\$ 127.750.000,00
2.2	5 cm	m2	3650	\$ 7.000,00	\$ 25.550.000,00
3	Bacheo y Sellado	m2	37960	\$ 25.000,00	\$ 949.000.000,00
4	Carpeta C°A° - M° incluido riego de liga				
4.1	7,30 m de ancho				
a)	3 cm	m2	273750	\$ 22.200,00	\$ 6.077.250.000,00
b)	5 cm	m2	7300	\$ 37.000,00	\$ 270.100.000,00
4.2	3,65 m de ancho				
a)	3 cm	m2	25550	\$ 22.200,00	\$ 567.210.000,00
b)	5 cm	m2	3650	\$ 37.000,00	\$ 135.050.000,00
5	Señalización horizontal	m2	13000	\$ 30.000,00	\$ 390.000.000,00
6	Señalización vertical	unidad			\$ 115.000.000,00
7	Juntas Puentes	m	102	\$ 19.000,00	\$ 1.941.800,00
8	Base estabilizada	m3	27000	\$ 39.500,00	\$ 1.066.500.000,00
9	Carpeta p/banquina C°A° Convencional e=0,03m	m2	27000	\$ 15.750,00	\$ 425.250.000,00
SUBTOTAL 2				\$	\$ 11.570.451.800,00
				USD	\$ 9.642.043,17
TOTAL				\$	\$ 29.890.273.600,00
				USD	\$ 24.908.561,33

ANEXO A - RESUMEN GENERAL DE COSTOS

TRAMO	ESTRUCTURA	COSTO EN PESOS	COSTO EN DOLARES	OBSERVACIONES
Ruta Nacional N° 40, Tramo: Calle Azcuénaga – Calle J.J. Paso (Acceso Sur).	CALZADA PRINCIPAL	\$ 6.125.100.000,00	\$ 5.104.250,00	
	TERCERA TROCHA	\$ 9.599.074.025,00	\$ 7.999.228,35	
	INTERCAMBIADORES	\$ 18.650.295.000,00	\$ 15.541.912,50	
	COLECTORA ESTE	\$ 2.286.247.885,00	\$ 1.905.206,57	
	COLECTORA OESTE	\$ 704.900.000,00	\$ 587.416,67	
	PUENTES	\$ 2.989.200.000,00	\$ 2.491.000,00	
	DEFENSAS METÁLICAS	\$ 1.980.000.000,00	\$ 1.650.000,00	
	RAMAS - RULOS - CALLE TRANSVERSALES	\$ 12.619.434.000,00	\$ 10.516.195,00	
	DESAGUES Y DRENAJES	\$ 3.768.600.000,00	\$ 3.140.500,00	
OTROS	\$ 808.445.200,00	\$ 673.704,33		
TOTAL	\$ 59.531.296.110,00	\$ 49.609.413,43		
Ruta Nacional N° 40, Tramo: Calle Azcuénaga – Empalme con Ruta Nacional N° 7	CALZADA PRINCIPAL	\$ 5.153.680.000,00	\$ 4.294.733,33	
	COLECTORA ESTE	\$ 1.926.775.000,00	\$ 1.605.645,83	
	COLECTORA OESTE	\$ 4.075.650.000,00	\$ 3.396.375,00	
TOTAL	\$ 11.156.105.000,00	\$ 9.296.754,17		
Ruta Nacional N° 7, Tramo: Palmira – Nudo Vial (Acceso Este).	CALZADA PRINCIPAL	\$ 16.706.800.000,00	\$ 13.922.333,33	
	COLECTORA SUR	\$ 10.309.925.000,00	\$ 8.591.604,17	
	COLECTORA NORTE	\$ 6.899.325.000,00	\$ 5.749.437,50	
TOTAL	\$ 33.916.050.000,00	\$ 28.263.375,00		
Ruta Nacional N° 40, Tramo: Rotonda del Avión – Acceso al Aeropuerto El Plumerillo (Acceso Norte).	CALZADA PRINCIPAL	\$ 607.960.000,00	\$ 506.633,33	COLECTORA ESTE USURPADA DE PROGRESIVA 0,00 A 0,500 Y DE 6,50 A 7,60
	COLECTORA ESTE	\$ 2.146.100.000,00	\$ 1.788.416,67	
	COLECTORA OESTE	\$ 1.788.416,67	\$ 1.273.333,33	
TOTAL	\$ 2.755.848.416,67	\$ 3.568.383,33		
Ruta Nacional N° 143, Tramo: Paredes Pareditas (Canal El Toledano)– San Rafael.	CALZADA PRINCIPAL 1	\$ 36.921.240.000,00	\$ 30.767.700,00	
	CALZADA PRINCIPAL 2	\$ 2.827.680.000,00	\$ 2.356.400,00	
	TOTAL	\$ 39.748.920.000,00	\$ 33.124.100,00	
Ruta Nacional N° 40 (Acceso a Lavalle), Tramo: Aeropuerto El Plumerillo-Cruce Ruta Provincial N° 34	OBRA FALTANTE 45% EXPROPIACIONES, ETC.	\$ 22.484.362.990,00	\$ 18.736.969,16	OBRA NEUTRALIZADA DESDE EL 1/11/24, HASTA 01/05/25
		\$ 14.649.991.115,56	\$ 12.208.325,93	
	TOTAL	\$ 37.134.354.105,56	\$ 30.945.295,09	
Ruta Nacional N° 40, Tramo: Empalme Ruta Nacional N° 7-Empalme Ruta Provincial N° 96 (Rotonda de La Tonada)	CARRIL ASCENDENTE	\$ 18.319.821.800,00	\$ 15.266.518,17	
	CARRIL DESCENDENTE	\$ 11.570.451.800,00	\$ 9.642.043,17	
	TOTAL	\$ 29.890.273.600,00	\$ 24.908.561,33	
TOTAL GENERAL	\$ 214.132.847.232,23	\$ 179.715.882,35		