

ORIGINAL

Las zanjas de descarga de estos pozos vertederos permitirán el regreso del agua excedente con valores inferiores a los límites máximos de partículas en suspensión establecidos por el pliego.

Las medidas de las zonas de depósito y de los estanques de sedimentación garantizarán la sedimentación de todas las partículas de material con diámetro mayor a 0,025 mm.

El material de refulado será depositado dentro de las contenciones técnicamente aptas, debidamente consolidadas y estables, ejecutadas de acuerdo con las reglas del arte y tomándose los recaudos necesarios para no interferir los desagües naturales o artificiales principales.

Se realizarán todos los controles y monitoreos de aguas efluentes en cantidad y especificación previstos por el Pliego.

3-5- Disposición de suelos provenientes de las excavaciones convencionales


De acuerdo a las pautas que rigen el Pliego, todas las obras que se realicen deberán tener como principal expectativa el incremento de las zonas a resguardo de las inundaciones para generar nuevas zonas productivas como prolongación de áreas no anegables.


Tal como se indicara anteriormente, el relleno será colocado sin solución de continuidad con terrenos que no se hayan anegado en junio de 2001 y, una vez compactados, deberán tener la misma cota que los terrenos linderos no inundados

A los efectos de lograr una mejor predisposición de los propietarios de los campos para que autoricen la ejecución de los trabajos en sus propiedades, se planteará como alternativa en la etapa de ingeniería de detalle del proyecto la alternativa de depositar una parte de los suelos de excavación ejecutados con equipos terrestres exclusivamente, dentro de las franjas delimitan las distancias mínimas de depósito en espesores de suelo no mayores a los 30 cm, observando siempre de conformar superficies con pendientes hacia el río que permitan el libre escurrimiento de las aguas de lluvia.

Ello permitiría rellenar zonas de bajos localizados que acumulan agua impidiendo el aprovechamiento productivo de los campos, sin afectar la conformación del valle de inundación prevista en el proyecto de obras del Río Salado.

Los materiales producto de las excavaciones serán empleados como suelo de relleno. Las operaciones de colocación, compactación y conformación de la superficie de los depósitos están consideradas en el ítem "Depósito de suelos excavados", según lo estipulado en el Artículo 8.


María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.


Ing. EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

La superficie del relleno colocado, en todos los casos y como se señalara antes, tendrá una cota mayor a la prevista como definitiva para el relleno del recinto. Este excedente de altura será para compensar descensos en el período de consolidación.

Una vez finalizadas las tareas de relleno, y como parte de las tareas correspondientes al ítem "Depósito de suelos excavados" se conformará el talud de los bordes del relleno con una pendiente de 1 en vertical y 10 en horizontal.

Para ello se utilizará suelos provenientes del excedente de suelo de sobre relleno. Esta etapa de terminación en cada recinto será hecha cuando ya que no se produzcan asentamientos en el relleno.

3-6- Metodología para destape de suelo vegetal

En aquellos casos que previo al relleno resultare necesario hacer un destape de suelo vegetal el mismo se hará (en función de los niveles de agua existentes) empleando alternativamente, topadoras, motoniveladoras o retroexcavadoras.

Seguidamente se establecerán sitios de acopio intermedio de dichos suelos y en los casos que así se determine (en caso de que el material de relleno resulte de baja calidad) serán empleados para capa de recubrimiento de modo tal de restituir a las zonas rellenas las capacidades y características biomecánicas originales, como se señalara al comienzo de la presente memoria en el PGA.

3.7- Conformación final de las superficies rellenas

Como establece el Pliego uno de objetivos de los rellenos es el de no anular totalmente las zonas más bajas que presentan agua en superficie en forma frecuente, sino el de elevar aquellos terrenos de cotas intermedias anegables solamente para las condiciones de crecidas que se presentaron durante los años 2001 y 2002.

Para la superficie de terminación y los niveles del relleno se tratará de que tengan características similares a las del terreno adyacente no inundado, identificándose con el mismo.

Se preverá la salida de los excedentes líquidos de los sectores de relleno y en todos los casos se respetarán las especificaciones del Pliego para su conformación, drenaje, estabilización, perfilado y terminación identificando los taludes de sus cierres a través de una pendiente 1V : 10 H con los sectores lindantes, es decir que el borde libre del relleno deberá tener una pendiente mínima de 1:10 desde el nivel superior del relleno hasta el terreno natural circundante.

María Victoria Gualtieri Barrella
Dra.

Ing EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

La superficie del relleno colocado tendrá una cota mayor a la prevista como definitiva para el relleno del recinto. Este excedente de altura será para compensar descensos en el período de consolidación.

3-8-Trabajos complementarios

Dentro de este grupo de tareas se comprenden todas las actividades secundarias necesarias para la normal operación y posterior terminación de las tareas principales de la obra.

Así se prevé el retiro de las sucesivas cañerías de refulado y sus obras de apoyo, los sistemas de anclaje para travesines que se hubieren ido implantando en función del avance de las dragas, el retiro de los diferentes sistemas de pozo vertedero y sistemas de descarga de los sucesivos recintos de refulado, las obras de toma a tierra para vinculación operativa de las cañerías flotantes y terrestres de refulado y la remoción de todas las obras temporarias que hubieren sido ejecutadas como parte de los trabajos principales.

4- COLOCACION DE ALAMBRADOS Y TRANQUERAS

De acuerdo con lo establecido por el Pliego los alambrados se colocarán a una distancia de 150 m del eje de la canalización (aproximadamente 60 m de su borde). Esto dará espacio suficiente para que, en previsión de que en el futuro se haga alguna ampliación del canal para llevarle su capacidad de evacuación sin desbordes hasta los 1.000 m³/s (ancho de fondo 200 m), quede espacio suficiente para la ampliación más dos zonas laterales de 35 m cada una.

La exacta posición de los alambrados, así como la resolución de distintas situaciones particulares se hará como parte de la Ingeniería de Detalle.

El alambrado a construir será de 7 hilos tipo Vialidad.

Estará compuesto por:

- a) Postes enteros largos de madera.
- b) Postes enteros cortos de madera.
- c) Varillas de madera.
- d) Alambre liso de acero ovalado cincado número 17/15 Calibre París.
- e) Alambre liso de acero zinc para atar.
- f) Torniquetes de hierro.

El Pliego prevé la colocación de nuevas tranqueras en el alambrado longitudinal de la obra (independientemente de los existentes), a razón de una por cada parcela (Partida).

La colocación exacta de cada tranquera será analizada durante la Ingeniería de

María Victoria Gualtieri Barrella
Presidente de SABAVISA S.A.

ING EDUARDO M. GODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

Detalle.

Las tranqueras a construir estarán constituidas por los siguientes elementos: postes de giro, hojas, postes de cierre y herrajes, de acuerdo a lo indicado en las presentes especificaciones y en el plano tipo.

Se utilizarán postes enteros largos, que llevarán en su extremo enterrado un crucero horizontal constituido por un poste de 0,70 m. de longitud como mínimo, colocado transversalmente a la línea de alambrado y vinculados con una atadura en cruz.

Todas las superficies de las piezas de hierro, excepto los bulones serán cubiertas con dos manos de pintura antióxido antes de ser empleadas en la construcción de las tranqueras.

5 - INTERFERENCIAS Y REMOCION DE SERVICIOS

Las obras de protección o reubicación en aquellos casos que resulten necesarias, están previstas y se consideran incluidas dentro del proyecto a ejecutar.

Una vez efectuado el correspondiente relevamiento previo para determinar la existencia de interferencias o tendido o instalaciones de servicios, se establecerán y desarrollarán en la etapa de Ingeniería de Detalle los procedimientos para su remoción y restitución fuera de la zona de obra.

A efectos de que una eventual demora en la obra contratada no resulte atribuible a la falta de diligencia en las gestiones tendientes a concretar la remoción de las instalaciones subterráneas o aéreas, que interfieran la ejecución de la obra, se procederá de la manera que se especifica en el Pliego de Especificaciones Legales Particulares.

Todas las tareas que sean necesarias para posibilitar la ejecución de una remoción, adecuación o protección necesaria y que soliciten los Entes respectivos, serán realizadas por el equipo profesional designado para atender las tareas de remociones, demoliciones, obras provisorias y desvíos, quienes la coordinarán y programarán su ejecución para el momento en que lo soliciten dichos Entes y/o la Inspección de Obra

6 - DEMOLICIONES:

Las demoliciones de todo tipo de estructura que hubiere que realizar durante el desarrollo de la obra serán ejecutadas según convenga en cada caso, atendiendo a la naturaleza del elemento en cuestión en cuanto a su calidad y a su posibilidad de reutilización.

Cuando se trate de estructuras de hormigón, mampostería, o cualquier otro material que al ser demolido solo pueda ser tratado como escombros la demolición se hará atendiendo al criterio de mayor economía pero tomando como principal

María Victoria Guaffieri Barreño
Presidente de SABAVISA S.A.

Ing EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

recaudo las medidas de seguridad correspondientes y la menor interferencia con el medio ambiente.

Los materiales que no pudieren ser aprovechados (P. Ej.: para sub-base de calles de rodamiento, rellenos localizados etc.) serán retirados de la obra.

Los alambrados a ser retirados serán removidos una vez instalados los sustitutos correspondientes de modo de no causar perjuicios a los propietarios linderos.

Las estructuras sumergidas que queden comprendidas dentro de la zona de proyecto serán demolidas hasta 0,50 m por debajo de la cota de proyecto de excavación del río.

7.-LIMPIEZA DE OBRA

Una vez finalizados los trabajos se procederá a retirar de la obra todo elemento de deshecho o sobrantes no degradables y restituir a su condición original posibles afectaciones producto de los trabajos.

Se procederá a la remoción y retiro de las áreas que comprenden la obra de todos los elementos, residuos sueltos, acopios de suelo, etc., sean éstos de características vegetales, metálicos o de cualquier otra especie.

Con posterioridad, se trasladarán estos elementos fuera de la traza para su incineración o depósito en los lugares que indique y apruebe la Inspección de obra.

Serán removidos los terraplenes, caminos auxiliares provisionales, ataguías, caños, losas, drenes, y toda obra construída para permitir el acceso a las obras que actualmente se encuentran, en gran parte, anegadas por los desbordes del Río Salado y sus afluentes.

Una vez retirados los obradores y equipos se efectuará un relevamiento general de la traza para verificar que todos los sitios afectados por las obras se encuentren, a excepción de las obras solicitadas, restituidos a su condición original

Los residuos provenientes de estos trabajos serán depositados o trasladados al lugar que para tal fin disponga el comitente y recibirán el tratamiento previsto en la metodología y proyecto ambiental.

8- DESMOVILIZACION DE EQUIPOS

Comprende tanto la desmovilización de equipos terrestres como fluviales o flotantes.

Considerando que para la ejecución de las obras que nos ocupan hemos dispuesto generar tres frentes de trabajo la desafectación de equipos se realizará por cada frente de trabajo toda vez que la Inspección de obra otorgue la conformidad para desmovilizar los mismos.

Maria Victoria Auxiliar Barrena

Ing EDUARDO M FODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

Las dragas que operarán en cada uno de los tres frentes serán retirados en los varaderos que fueron construidos previamente para el lanzamiento al agua y luego de ser desarmadas serán transportadas a nuestras dársenas o depósitos.

El resto de equipos viales, tuberías flotantes y costeras, pontón grúa y demás accesorios serán desmovilizados vía terrestre por medio de camiones y carretones apropiados para cada elemento.

Para todos los frentes de trabajo se desmovilizarán las dragas de cada uno de ellos de igual manera que para el ingreso, es decir, por vía terrestre empleando carretones especiales.

El acondicionamiento para el retiro de estas dragas implica la construcción de varaderos en cada sector o frente de trabajo (al igual que al inicio de la obra, pudiéndose utilizar los del inicio en la medida que estén operativos o permanezcan en su emplazamiento) para poner en seco los cascos de las dragas, proceder al desarme de los pontones y casillaje que los componen, y mediante grúas de gran porte, proceder a la carga en los carretones previstos para su traslado.

El resto de equipos viales, tuberías flotantes y terrestres, pontones grúas, embarcaciones auxiliares y demás accesorios serán desmovilizados también por vía terrestre por medio de camiones y carretones dispuestos a tal fin.

9- RETIRO DE OBRADORES

Una vez finalizados los trabajos, origen de la presente Licitación, se procederá, previa aprobación de la Inspección de Obra, a desmontar el obrador principal y los obradores secundarios originados por la división de los trabajos en tres frentes.

Estas tareas implicarán restituir las zonas utilizadas para emplazar los edificios y dependencias del obrador a su condición original a satisfacción del Comitente, evitándose expresamente el abandono de desperdicios, equipos en desuso o estructuras auxiliares de obrador. (P.Ej.: fosas, tanques enterrados, postes, torres, antenas, etc.).

10 – DOCUMENTACION TÉCNICA CONFORME A LA OBRA EJECUTADA

Con no menos de 30 días de antelación respecto de la fecha de la Recepción Provisoria de las obras, el Contratista presentará a la Inspección dos (2) copias de la totalidad de la documentación técnica conforme a la obra ejecutada. La documentación técnica estará integrada por los planos, memorias y estudios del proyecto ejecutivo, los planos de Ingeniería de Detalle y la información topográfica y geotécnica completa.

María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.

Ing EDUARDO M. RODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

La documentación será ajustada y actualizada para que represente con fidelidad y exactitud la condición y forma final de la obra. El formato de esta documentación cumplirá con los mismos requisitos establecidos en el punto 2. □

De todos los planos conforme a obra el Contratista confeccionará 5 copias y un reproducible, debiendo hacer además una versión en CD.

11- PLAN DE TRABAJOS

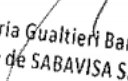
Respecto al plan de trabajos se adjunta diagrama de barras con indicación de los Recursos Físicos y Recursos Humanos que serán empleados para la ejecución de las obras de resultar adjudicatario de las mismas.


11-1- Cantidad de frentes de trabajo

La cantidad de frentes de trabajo se relaciona con la cantidad de equipos de dragado que seleccionamos como resultante de considerar una serie de condicionantes de índoles operativos entre los que podemos citar, como los más importantes, las limitaciones de calado (2 metros como máximo) impuestas por el Pliego de Bases y Condiciones y la imposibilidad de acceso fluvial al lugar de emplazamiento de las obras, circunstancia que obliga a utilizar equipos de dragado desmontables y transportables por vía terrestre.

Las consideraciones realizadas, y las que hemos detallado a lo largo de esta memoria, determinaron la utilización de cinco (5) Dragas estacionarias de succión a cortador desmontables en módulos y transportables en carretones especiales. Si bien se abrirán tres frentes de trabajo se dispondrá de un obrador central, que estará ubicado, por razones logísticas, en las cercanías de Gral Belgrano con acceso rápido a las RP N° 29 y 41 .

Debido a que las dragas operan las 24 horas del día y que se producen relevos de personal cada 8 y 12 horas y que alguno de estos relevos se producen en horas nocturnas, es que se evitará en lo posible la lejanía entre obrador y obra, considerando, que además, a lo largo de la traza no se contará con buenos caminos de uso permanente y cercanos al curso de agua, hemos dispuesto, en caso de resultar adjudicatarios de las obras, que, cada dos trenes de dragado, excepto los dos más cercanos al obrador central que serán atendidos por éste, se dispondrá de un obrador secundario cuyo fin primordial será alojar a los tripulantes de la draga y el personal que cumple tareas en tierra como encargados de sector, operadores de maquinas viales, personal de cañerías terrestres, de topografía , de control, etc.


María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.



Ing. EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

Es decir la obra dispondrá, en definitiva, de un obrador central y dos obradores secundarios. Esta disposición permitirá que cada obrador posea un radio de influencia de aproximadamente 20 kilómetros pero una distancia a cada equipo de la mitad de dicho valor.

Esta diagramación agilizará los desplazamientos en el entorno de las obras y permitirá que, como opción, el personal operativo afectado a los trabajos, disponga de más de una alternativa para trasladarse, una de ellas es utilizar el curso del río mediante el uso de embarcaciones , y otra es mediante vehículos de uso terrestre, dependiendo la opción, en cada caso, de que los niveles de agua permitan el calado de las embarcaciones en el primero o del estado de los caminos, como consecuencia por ejemplo de las lluvias, en el segundo.

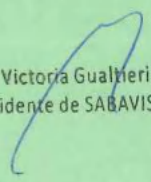

María Victoria Gualtieri Barreño
Presidente de SABAVISA S.A.



Ing. EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

Nómina del Personal Profesional y Organigrama Conforme Anexos XVI y XXIII


María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.


Ing. EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico

FOLIO
569

ORIGINAL

 SABAVISA S.A.

Licitación Pública Nacional: N° 03/2016

Objeto: "Ampliación de la Capacidad del Río Salado - Tramo IV - Etapa 1a - Subtramo A3"

Comitente: Secretaría de Obras Públicas del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

Oferente: Sabavisa S.A.

ANEXO XVI

Currículum Vitae del Personal Clave

1) Datos Personales y Tareas que Desempeñará:

Apellido y Nombre: Podavini Eduardo Mauricio

Nacionalidad: Argentino

DNI N°: 11.714.909

Lugar y Fecha de Nacimiento: Ciudad de Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires

Domicilio Particular: Calle 70 N° 775, Ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires

Teléfono: 0221-510804

Matrícula Profesional: N° 39.919

Tarea a Desempeñar: Representante Técnico

2) Datos de Capacitación

2.1) Títulos: Se Adjunta Currículum Vitae

2.2) Capacitación Técnica: Se Adjunta Currículum Vitae

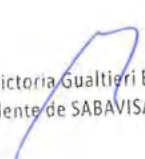
3) Antecedentes Laborales:

3.1) En Temas Afines a las Tareas Solicitadas: Se Adjunta Currículum Vitae

3.2) En Temas no Afines a las Tareas Solicitadas: Se Adjunta Currículum Vitae

4) Otras Referencias (que puedan resultar de interés): Se Adjunta Currículum Vitae

Buenos Aires, 06 de Febrero de 2017


María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.


Ing. EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL



Licitación Pública Nacional: N° 03/2016

Objeto: "Ampliación de la Capacidad del Río Salado - Tramo IV - Etapa 1a - Subtramo A3"

Comitente: Secretaría de Obras Públicas del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

Oferente: Sabavisa S.A.

ANEXO XXIII

Carta Compromiso

Yo, Eduardo Mauricio Podavini, de profesión Ingeniero Civil, me comprometo a prestar servicios profesionales en la actividad de Representación Técnica, en la obra citada en la referencia, en caso de que sea adjudicada a la firma Sabavisa S.A.

Buenos Aires, 06 de Febrero de 2017

.....
Firma del Profesional


María Victoria Gualtieri Barreña
Directora
SABAVISA S.A.


Ing. EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

CURRICULUM VITAE

DE

EDUARDO MAURICIO PODAVINI

INDICE

A. - INFORMACION GENERAL

DATOS PERSONALES Y TÍTULOS PROFESIONALES

ANTECEDENTES PROFESIONALES EN CONTRATOS DE OBRAS DE DRAGADO

ANTECEDENTES DOCENTES Y CURSOS REALIZADOS

B. - PROYECTOS DE PUENTES Y VIADUCTOS

C. - REVISION DE PROYECTOS DE PUENTES Y VIADUCTOS

D. - PROYECTOS DE EDIFICIOS Y PLANTAS INDUSTRIALES

E. - PROYECTOS DE OBRAS DE INGENIERIA SANITARIA

F. - PROYECTOS DE REPARACIONES, REFUERZOS Y ESTUDIOS DE ESTRUCTURAS

G. - ASESORAMIENTO Y SUPERVISION EN LA CONSTRUCCION DE OBRAS

H. - PRUEBAS DE CARGAS DE ESTRUCTURAS

I. - DESARROLLO DE PROYECTOS EJECUTIVOS Y PROGRAMACION DE OBRA

J. - GERENCIAMIENTO DE CONTRATOS

María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.

Ing. EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



A.- INFORMACION GENERAL

ORIGINAL

DATOS PERSONALES

Apellido y Nombre: Podavini, Eduardo Mauricio
Lugar de Nacimiento: Mar del Plata - Prov. de Bs. As. - Argentina
Fecha de Nacimiento: 07 de Febrero de 1956
Estado Civil: Casado
Domicilio Legal: Calle 70 N° 775, La Plata, Prov. de Buenos Aires, Argentina
Teléfono: 0221-510804
Documento de Identidad: N° 11.714.909

TITULOS OBTENIDOS

Secundario: Bachiller, egresado del Colegio Nacional "Mariano Moreno", de la Ciudad de Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires. Año 1973.

Universitario: Ingeniero en Construcciones, egresado de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata, el día 27 de diciembre de 1978.

Ingeniero en Civil, egresado de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata, el día 29 de marzo de 1980.

INSCRIPCION PREVISIONAL Y EN CONSEJO PROFESIONAL

En la Caja de Previsión Social para Profesionales de la Ingeniería con el N° 25.138.

En el Colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, Matrícula N°39.919.

ANTECEDENTES PROFESIONALES EN OBRAS DE DRAGADO:

Representante Técnico de la Empresa SABAVISA S.A. en el Subcontrato de la Obra

Obra: Excavación por Dragado del Rio Salado. Etapa I.

Comitente: Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas.

Contratista: Dragados y Obras Portuarias S.A. - Pentamar S.A. - UTE.

Subcontratista: Sabavisa S.A.

Período de Ejecución: Octubre/2004 - Julio/2006

Volumen de Dragado Ejecutado: 5.094.419,67 Metros Cúbicos.

Representante Técnico de la Empresa SABAVISA S.A. en el Subcontrato de la Obra

Obra: Excavación por Dragado del Rio Salado. Etapa II.

Comitente: Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas.

Contratista: Dragados y Obras Portuarias S.A. - Pentamar S.A. - UTE.

Subcontratista: Sabavisa S.A.

Período de Ejecución: Diciembre/2005 - Junio/2009

Volumen de Dragado Ejecutado: 4.233.027,33 Metros Cúbicos.

Representante Técnico de la Unión Transitoria Contratista en el Contrato de la Obra

Obra: Adecuación de la Sección del Cauce del Rio Salado. Tercer Tramo. Sector III.

Contratista: CPC S.A. - Dragados y Obras Portuarias S.A. - Sabavisa S.A. - UTE.

Comitente: Secretaría de Obras Públicas de la Nación.

Período de Ejecución: Febrero/2011 - Febrero/2017

Volumen de Dragado Ejecutado: 21.874.633,94 Metros Cúbicos.

María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.

2

Ing EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

CARGOS DOCENTES DESEMPEÑADOS

Ayudante alumno "Ad-Honorem" en la Cátedra de Estática y Resistencia de Materiales I/II

CARGOS DOCENTES DESEMPEÑADOS

Ayudante alumno "Ad-Honorem" en la Cátedra de Estática y Resistencia de Materiales I y II, en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata (Prof. Ing. César J. Luisoni).

Desde el 07/03/77 hasta el 01/04/78.-

Ayudante alumno "Ad-Honorem" en la Cátedra de Teoría de las Estructuras, en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata (Prof. Ing. Carlos Verdi).
Año 1978 y 1979.-

Ayudante Diplomado Interino en la Cátedra de Estática y Resistencia de Materiales I y II, en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Cargo obtenido por Concurso de Antecedentes.

Desde el 01/07/79 hasta el 01/10/85.-

Ayudante Diplomado Interino en la Cátedra de Teoría de las Estructuras III, en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Cargo obtenido por Concurso de Antecedentes.

Desde el 15/10/79 hasta el 31/03/87.-

Jefe de Trabajos Prácticos Interino para desempeñarse en las Cátedras de Teoría de las Estructuras I, II y III, en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Cargo obtenido por Concurso de Antecedentes y Oposición.

Desde el 01/10/85 hasta el 01/10/86.-

Ayudante Diplomado Interino en la Cátedra de Estabilidad III, en la Facultad Regional La Plata de la Universidad Tecnológica Nacional.

Cargo obtenido por Concurso de Antecedentes.

Desde el 01/04/86 hasta el 01/08/87.-

Ayudante Diplomado Interino en la Cátedra de Construcciones (Puentes), en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Cargo obtenido por Concurso de Antecedentes.

Desde el 01/02/87 hasta el 31/10/90.-

Jefe de Trabajos Prácticos Ordinario para desempeñarse en las Cátedras de Teoría de las Estructuras III y IV, en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Cargo obtenido por Concurso de Antecedentes y Oposición.

Desde el 01/10/86 hasta el 15/09/94.-

Jefe de Trabajos Prácticos Interino en la Cátedra de Construcciones (Puentes), en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Cargo obtenido por Concurso de Antecedentes.

Desde el 01/11/90 hasta el 1/05/95.-

Profesor Adjunto Ordinario para desempeñarse en las Cátedras de Teoría de las Estructuras III y IV, en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Cargo obtenido por Concurso de Antecedentes y Oposición.

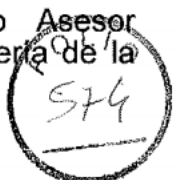
Desde el 15/09/94 hasta el 1/04/2004.-

OTROS CARGOS DESEMPEÑADOS EN EL AMBITO UNIVERSITARIO

Consejero, en representación de los auxiliares docentes, del Consejo Asesor Departamental del Departamento de Construcciones de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Años 1984 y 1985.-

María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVIS S.A.



ORIGINAL

Tesorero del Centro de Egresados de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata (CEFILP).
Desde el año 1985 hasta el año 1988.-

Consejero Superior, en representación de los graduados de la Facultad de Ingeniería, del Consejo Superior de la Universidad Nacional de La Plata.
Desde el 01/03/91.

PUBLICACIONES EN EL ÁMBITO UNIVERSITARIO

Resolución de estructuras hiperestáticas por el método de las fuerzas. En colaboración para la Cátedra. Impreso por el C.E.I.L.P. Año 1984.

Propuestas para el control de calidad de refuerzos estructurales realizados con formulaciones epoxi. Publicado en la revista "HORIMIGON" N°18 de la Asociación Argentina de Tecnología del Hormigón. En colaboración con el Ing. Victorio Hernández Balat. Año 1990.

Dentro de sus actividades docentes ha publicado diverso material para los alumnos de las distintas cátedras que integra (apuntes de clase, ejercicios resueltos, guías de trabajos prácticos). En el último período (1989 a 1991), de acuerdo con la nueva metodología de la enseñanza implementada por el Ing. Carlos Verdi para las cátedras de Estructuras, ha participado en el desarrollo de programas de computación para el cálculo de estructuras que son utilizados por los alumnos, como son:

ANPOR : análisis de pórticos planos

ANEMP : análisis de emparrillados planos

NOLIPOR: análisis de pórticos en régimen no lineal

Análisis Plástico de Estructuras. Publicado por el CEILP, para la cátedra de Estructuras IV. En colaboración con el Ing. Carlos Verdi. Año 1991.-

CURSOS REALIZADOS, ASISTENCIA A CONFERENCIAS Y CONGRESOS

Curso de 8 jornadas sobre **Tecnología del Petróleo**. Organizado por la Caja de Previsión Social para Profesionales de la Ingeniería de la Prov. de Buenos Aires. Dictado por Profesionales de Yacimientos Petrolíferos Argentinos (Y.P.F.). Año 1978.

Curso sobre el método de los Elementos Finitos. Organizado por el Centro de Egresados de la Facultad de Ingeniería de la U.N.L.P. Dictado por el Ing. Ramón P. Gonzalez Saleme. Duración 36 horas. Año 1984.

Curso intensivo de actualización para ingenieros sobre Puentes. Organizado por la Dirección Nacional de Vialidad, con el auspicio de la Universidad Nacional de Córdoba y el Consejo Vial Federal. Dictado por diversos especialistas en el tema de Puentes en el Complejo Universitario "VAQUERIAS" de la Universidad Nacional de Córdoba. Duración 50 horas. Año 1984.

Curso de utilización del Leguaje STRUDL Orientado al Cálculo de Estructuras. Organizado por el CESPI de la U.N.L.P. Dictado por el Ing. Horacio Marmonti. Duración 24 horas. Año 1985.

Curso sobre Aspectos Constructivos de Obras de Hormigón Pretensado. Organizado por la Facultad de Ingeniería de la U.N.L.P. y la Regional La Plata de la U.T.N. Dictado por profesionales especialistas nombrados por la Asociación Argentina del Hormigón Pretensado. Duración 40 horas. Año 1986.

Curso sobre Estructuras de Cerámica Armada. Organizada por el Centro de Egresados de la Facultad de Ingeniería de la U.N.L.P. Dictada por el Ing. Eladio Dieste (Uruguay). Año 1986.

ORIGINAL

Conferencia sobre La Computación Aplicada al Proyecto y Cálculo de Estructuras. Organizada por el Centro de Egresados de la Facultad de Ingeniería de la U.N.L.P. Dictada por el Ing Ferrante. Año 1986.

Asistencia a las VII Jornadas Argentinas del Hormigón Pretensado. Organizadas por la Asociación Argentina del Hormigón Pretensado. Del 2 al 6 de Agosto de 1987.

Ciclo de Conferencias Técnicas organizadas por la U.N.L.P. sobre Evaluación de estructuras resistentes y Puentes de luces medias.

A cargo del Dr. Ing. Tivor Jábor, del Laboratorio V.U.I.S. (Instituto de investigaciones en Ingeniería Civil) de Checoeslovaquia. Del 11 al 14 de Noviembre de 1991.-

Seminario sobre Hormigones de Alta Resistencia. Organizado por la UNLP, CIC y LEMIT. Año 1991.-

ACTIVIDAD PRIVADA

Tareas varias de proyecto y cálculo de estructuras de Hormigón Armado en forma particular hasta Agosto de 1981.

Calculista de la Firma Somenson-Venier Ings.Asoc. desde el año 1978 hasta Agosto de 1981. Desde Agosto de 1981 hasta el año 1992 se desempeña como integrante de la citada Firma en carácter de socio, desarrollando tareas de proyecto y cálculo de estructuras en general (de hormigón armado, pretensado, mixtas y metálicas) y tareas de coordinación de grupos de trabajo para el desarrollo de proyectos de distinta envergadura.

Desarrollo de tareas de ingeniería en el campo de la tecnología estructural para la Firma Consultores Tecnología Estructural (CTE) desde el año 1978 hasta Noviembre de 1985. A partir de dicha fecha y hasta el año 1992, se desempeña como integrante de la citada Firma en carácter de socio, desarrollando similares tareas a anteriormente descriptas solo que referidas a la especialidad que encara esta Firma.-

Desde el año 1992 se incorpora a la Empresa Constructora Victorio Américo Gualtieri S.A.

Dentro de esta Empresa realiza las tareas de Gerente de Grandes Proyectos (año 1992 a 1995) y Gerente de Contratos y Concesiones (año 1995 a 2001).

Desde el año 2002 se desempeña como Gerente General de G.C.I.S.A. (Grupo Constructor Iberoamericano Sociedad Anónima).

B.- PROYECTOS DE PUENTES Y VIADUCTOS

Colaboración en el Proyecto y Cálculo de los siguientes puentes, pertenecientes a la obra: Intersección Rutas Nacionales N°2 y 215, Cruce de Etcheverry; Provincia de Buenos Aires.

ALTO NIVEL "A" DEL DISTRIBUIDOR: Luces: 16.00-24.00-24.00-16.00 m. (Total 80 m). Ancho de calzada: 8.80 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado. Pilares tipo pórticos transversales con 3 columnas de Ø = 0.80 m. Cabezal de 6 pilotes aligerado. Estribo abierto con bancada-cabezal unificado y 16 pilotes. Pilotes excavados de Ø 0,8 m.

ALTO NIVEL "B" DEL DISTRIBUIDOR: Luces: 16.00-24.00-24.00-16.00 m. (Total: 80.00 m.). Ancho de calzada: 11.30 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado. Pilares tipo pórticos transversales con 4 columnas de Ø = 0.80 m. Cabezal de 8 pilotes aligerado. Estribo abierto con bancada-cabezal unificado y 16 pilotes. Pilotes excavados de Ø 0.8 m. Comitente: Empresa BABIC S.A. en una licitación con la D.V.B.A.

Obra construida. Año: 1979.-

Colaboración en el Estudio, Proyecto y Cálculo de los siguientes puentes, ubicados en la Ruta Prov. N°72; Tramo: Sierra de la Ventana-Ruta Prov. N°51; Provincia de Buenos Aires.

María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.

Ing EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico

576

ORIGINAL

PUENTE SOBRE EL ARROYO SAN BERNARDO: Luces: 33.97-42.16-33.97 m. (Total: 110.10 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Pórtico continuo, sección cajón en hormigón postesado "in situ". Pilares mediante columna única circular de $\varnothing = 1.80$ m., cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 1.00$ m. Estribos abiertos con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 1$ m.

BAJO NIVEL VIAS DEL FERROCARRIL GENERAL ROCA, PUENTE FERROVIARIO: Luces: 13.60-17.40-13.60 m. (Total: 20.60 m.). Ancho de calzada: 3.50 m. Vigas en hormigón postesado "in situ", con tablero a media altura. Pilares tipo pantalla, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 1.20$ m. Estribos cerrados con pantalla, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 1,2$ m..

PUENTE SOBRE EL RIO SAUCE GRANDE: Luces: 33.97-42.16-33.97 m. (Total: 110.10 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Pórtico continuo, sección cajón en hormigón postesado "in situ". Pilares mediante columna única circular de $\varnothing = 1.80$ m., cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 1.00$ m. Estribo margen derecha: cerrado con pantalla, cabezal con 4 pilotes de $\varnothing = 1.00$ m. Estribo margen izquierda: cerrado con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 1$ m.

PUENTE SOBRE EL ARROYO SAN TEOFILLO: Luces: 15.00-20.00-15.00 m. (Total: 50.00 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Losa continua aligerada en hormigón armado. Pilares tipo pantalla, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m.

PUENTE SOBRE EL ARROYO EL TORO: Luces: 15.00-20.00-15.00 m. (Total: 50.00 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Losa continua aligerada en hormigón armado. Pilares tipo pantalla, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m.

PUENTE SOBRE EL ARROYO EL ZORRO: Luces: 15.00-20.00-15.00 m. (Total: 50.00 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Losa continua aligerada en hormigón armado. Pilares tipo pantalla, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m. Obra construida.

Comitente: Firma César J. Luisoni- Consulbaires para la D.V.B.A.

Año: 1980.-

Estudio, Proyecto, Cálculo y Pliego de Bases y Condiciones del siguiente puente, ubicado en la Ruta Provincial N°43; Tramo: Chos Malal-Andacollo; Provincia del Neuquén.

PUENTE SOBRE EL RIO CURI LEUVU EN CHOS MALAL: Luces: 6 tramos de 41.66 m. (Total: 249.96 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Viga cajón de una celda en hormigón postesado. Pilares tipo pantalla de ancho variable, cabezal de 6 pilotes excavados de $\varnothing = 1.00$ m. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes excavados de $\varnothing = 1.00$ m. Comitente: Direcc. Prov. Vialidad del Neuquén, por Concurso Nacional de Antecedentes.

Año: 1980.-

Proyecto, Cálculo y Pliego de Especificaciones Técnicas del siguiente puente, ubicado en la Ruta Provincial N°86; Tramo: Necochea-Juarez; Provincia de Buenos Aires.

PUENTE SOBRE EL RIO QUEQUEN GRANDE (PUENTE BLANCO): Debido a que el Río socavó por detrás de uno de los estribos del puente existente, se realizó la adaptación de este elemento para que funcione como un pilar y se agregaron nuevos tramos.

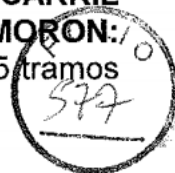
Luces: 2 tramos de 18.00 m. (Total: 36.00 m.). Ancho de calzada: 7.00 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado. Pilar tipo pantalla, cabezal de 4 pilotes excavados de $\varnothing = 0.80$ m. Estribos cerrados con pantalla, cabezal de 8 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m.

Comitente: Empresa ODISA S.A.C.C.I. Licitación de Proyecto y Construcción con la D.V.B.A.

Obra construida. Año: 1980.-

Estudio de Traza, Proyecto, Cálculo y Pliego de Especificaciones Técnicas de los siguientes viaductos urbanos, ubicados la zona oeste del Gran Buenos Aires.

VIADUCTO EN AVENIDA CAÑADA DE RUIZ SOBRE VIAS DEL FERROCARRIL D.F.SARMIENTO Y LAS CALLES BROWN Y SARMIENTO-PARTIDO DE MORON: Luces: 2 tramos de 21.30 m. + 8 tramos de 20.70 m. + 6 tramos de 21.00 m. + 5 tramos



ORIGINAL

de 21.30 + 1 tramo de 21.80 m. Rampas de Acceso: norte 108.66 m. y sur 94.42 m. (Total de la obra: 666.58 m.). Ancho de calzada: 10.50 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado, con tablero y tímpano incorporado a las vigas principales. Pilar tipo pórtico, compuesto por dintel con ménsulas y un par de pilotes excavados-columnas de $\varnothing = 1.00$ m. en general y de $\varnothing = 1.20$ m. los más altos. Las rampas de acceso fueron resueltas con una estructura de 4 celdas en hormigón armado, sin terraplenes, de modo de producir la menor carga posible sobre los conductos de entubamiento del arroyo Morón, subyacente a la traza. Tiempo de obra: 5 meses.

VIADUCTO EN AVENIDA DIAZ VELEZ SOBRE VIAS DEL FERROCARRIL D. F. SARMIENTO Y LAS AVENIDAS RIVADAVIA Y MAIPU DEL PARTIDO DE TRES DE FEBRERO:

Luces: 2 tramos de 18.99 m. + 16 tramos de 22.33 m. + 2 tramos de 22.38 m. Rampas de Acceso: sudeste 91.75 m. y noreste 99.14 m. (Total de la obra: 604.59 m.). Ancho de calzada: 8.58 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado, con tablero y tímpano incorporado a las vigas principales. Pilar tipo pórtico, compuesto por dintel con ménsulas y un par de pilotes excavados-columnas de $\varnothing = 0.80$ m. en general y de $\varnothing = 1.00$ m. los más altos. Las rampas de acceso fueron resueltas con una estructura de 3 celdas en hormigón armado, sin terraplenes. Tiempo de obra: 3.5 meses.

Comitente: Empresa IMPRESIT SIDECO. Licitación de Proyecto y Construcción con la D.V.B.A.

Obra construida. Año: 1980.-

Proyecto, Cálculo y Pliego de Especificaciones Técnicas de los siguientes puentes, ubicados en la Ruta Nacional N°3; Tramo: Acceso Norte Comodoro Rivadavia; Provincia del Chubut.

ALTONIVEL "A" DEL DISTRIBUIDOR SOBRE RUTA PROVINCIAL N°1: Luces: 2 tramos de 17.00 m. (Total: 34.00 m.). Ancho de calzada: 8.00 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado, con tablero y parte de los tímpanos extremos incorporados a las vigas principales. Pilares tipo pórtico con 2 columnas de $\varnothing = 0.80$ m. Estribos abiertos con contrafuertes. Fundaciones directas.

ALTONIVEL "B" DEL DISTRIBUIDOR SOBRE RUTA PROVINCIAL N°1: Luces: 2 tramos de 17.00 m. (Total: 34.00 m.). Ancho de calzada: 12.95 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado, con tablero y parte de los tímpanos extremos incorporados a las vigas principales. Pilares tipo pórtico con 3 columnas de $\varnothing = 0.80$ m. Estribos abiertos con contrafuertes. Fundaciones directas.

Comitente: Empresa VICENTE ROBLES S.A. Licitación de Proyecto y Construcción con la D.N.V.

Obra construida. Año: 1982.-

Estudio, Proyecto, Cálculo y Pliego de Bases y Condiciones de los siguientes puentes, ubicados en la Ruta Prov. N° 242; Tramo: Aguada Troncoso-Empalme Ruta Nacional N°40; Prov.de Río Negro.

PUENTE SOBRE EL RIO CHICO: Luces: 4 tramos de 22.50 m. (Total: 90.00 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado, con alternativa de vigas huecas de 3 celdas en hormigón postesado "in situ". Pilares mediante columna única circular de $\varnothing = 1.60$ m., con dintel de gran voladizo, cabezal de 5 pilotes excavados de $\varnothing 1.00$ m. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes excavados de $\varnothing 1.00$ m.

PUENTE SOBRE EL RIO ÑORQUINCO: Luces: 3 tramos de 22.50 m. (Total: 67.50 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado, con alternativa de vigas huecas de 3 celdas en hormigón postesado "in situ". Pilares mediante columna única circular de $\varnothing = 1.60$ m., con dintel de gran voladizo, cabezal de 5 pilotes excavados de $\varnothing 1$ m. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes excavados de $\varnothing 1$ m.

Comitente: Firma UNGARO-ALE ORTIZ Y ASOC. para la Dirección de Vialidad de Río Negro.

Año: 1983.-

María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.

Ing EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



Estudio, Proyecto, Cálculo y Pliego de Bases y Condiciones de los siguientes puentes, sobre distintos cursos de agua dentro del territorio de la Provincia del Neuquén.

PUENTE RIO MALLEO; RUTA COMP "F"; TR: JUNIN DE LOS ANDES-PASO TROMEN:

Luces: 3 tramos de 24.50 m. (Total: 72.50 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Viga prefabricadas en hormigón postesado. Pilares tipo pantalla, cabezal de 6 pilotes excavados de $\varnothing = 0.80$ m. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m.

PUENTE RIO PICUN LEUFU; RUTA PROV. N°46; TR: ZAPALA-ESPINAZO ZORRO:

Luces: 3 tramos de 17.64 m. (Total: 52.92 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Un par de vigas huecas en hormigón postesado "in situ", con postesado parcial. Pilares mediante pantalla separadas (1 por cada viga) y 1 pozo de fundación por cada pantalla de $\varnothing = 3.00$ m.. Estribos cerrados con contrafuertes, 2 pozos de fundación de $\varnothing = 3.00$ m.

PUENTE SOBRE EL ARROYO PICUN LEUFU; EN ZONA PARAJE LIMAY CENTRO:

Luces: 5 tramos de 20.00 m. (Total: 100.00 m.). Ancho de calzada: 3.80 m. Viga prefabricadas en hormigón postesado. Pilares tipo pantalla, cabezal de 4 pilotes excavados de $\varnothing = 0.90$ m. Estribos cerrados con contrafuertes, en margen izquierda con cabezal de 4 pilotes de $\varnothing = 0.90$ m. y en margen derecha con pozo de fundación de $\varnothing = 3.00$ m.

Comitente: Dirección Provincial de Vialidad del Neuquén, por adjudicación directa. Año: 1983.-

Estudio, Proyecto y Cálculo de la reconstrucción de los estribos de un puente ferroviario, ubicado en la Línea del F.C.D.F. Sarmiento; Tramo: Bragado-Olascoaga; Provincia de Buenos Aires.

PUENTE EN KM. 213,956: Luces: 2 tramos de 7.50 m. (Total: 15.00 m.). Vigas metálicas.

Estribos proyectados: mixtos de mampostería y hormigón armado. Fundaciones directas.

Comitente: Empresa BALPALA CONSTRUCCIONES S.A.

Obra construida. Año: 1983-

Estudio, Proyecto, Cálculo y Pliego de Bases y Condiciones del siguiente puente, ubicado en la Ruta Provincial N°4; Tramo: Loncopué-El Huecú; Provincia del Neuquén.

PUENTE SOBRE EL RIO PICHINCO: Luces: 1 tramo de 35.00 m. Ancho de calzada:

8.30 m. Puente viga de hormigón postesado "in situ", simplemente apoyado. Estribos cerrados con contrafuertes sobre sendos pozos de fundación de $\varnothing = 2.90$ m.

Comitente: Dirección Provincial de Vialidad del Neuquén, por adjudicación directa.

Año: 1984.-

Estudio, Proyecto, Cálculo y Especificaciones Técnicas del siguiente puente, ubicado en la Ruta Nacional N°231; Tramo: Empalme Ruta Nac. N°237-Lago Espejo; Provincia del Neuquén.

PUENTE SOBRE EL RIO CORRENTOSO: Luces: 41.43-60.00-41.43 m. (Total: 142.86

m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Una parte de la superestructura es una viga hueca de tres celdas "in situ" de hormigón postesado (27.14 m.). Los tramos se completan con vigas prefabricadas de hormigón postesado de 27.86 m. para el tramo extremo y 32.86 m. para el tramo central. Los pilares, de aproximadamente 32.00 m. de altura, son de hormigón armado con secciones huecas en forma de "Y". La fundación es directa, mediante zapatas cuadradas de 12.50 m. de lado, apoyadas en ripio confinado mediante cilindros de hormigón de $\varnothing = 18.00$ m. Estribos cerrados con contrafuertes y fundación directa a media ladera.

El aspecto estético de esta obra fue cuidadosamente estudiado, dada la importancia turística del lugar de emplazamiento. Se halla enclavado sobre un profundo cañadón que vincula los Lagos Nahuel Huapí y Correntoso, en la "Ruta de los Siete Lagos".

Comitente: Empresas CONEVAL SACICIF, BABIC SACI Y CODI SA, en una Licitación de Proyecto y Construcción con la D.N.V. Obra construida. Año: 1985.-

Estudio, Proyecto, Cálculo y Pliego de Bases y Condiciones de las siguientes pasarelas peatonales, ubicados sobre el Zanjón Zapala en la Ciudad de Cutral-Có; Provincia del Neuquén.

PASARELA N°1, PASARELA N°2, PASARELA N°3: Cada puente consta de:
Luces: 3 tramos de 17.45 m. (Total: 52.35 m.). Ancho de calzada: 2.00 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado. Pilares tipo pantalla, cabezal de 6 pilotes prefabricados preexcavados. Estribos cerrados fundados con pilotes prefabricados preexcavados. Accesos mediante escaleras y rampas con fundación directa.
Comitente: Dirección Provincial de Vialidad del Neuquén, por adjudicación directa.
Año: 1985.-

Proyecto y Cálculo del siguiente puente, ubicado en la Ruta Complementaria "X"; en Puesto Paja; Provincia del Neuquén.

MODIFICACION DEL PUENTE SOBRE EL RIO MALLEO:
Luces: 3 tramos de 24.50 m. (Total: 73.50 m.). Ancho de calzada: 3.70 m. Vigas metálicas de alma llena, simplemente apoyadas. Tablero de madera. Categoría A-25. La infraestructura es la proyectada originalmente para el puente de hormigón postesado.
Comitente: Dirección Provincial de Vialidad del Neuquén, por adjudicación directa. Año: 1985.-

Estudio, Proyecto, Cálculo y Pliego de Bases y Condiciones de los siguientes puentes, ubicados en la Ruta Nacional N°11.

PUENTE N°4 S/RIO LOS AMORES. TRAMO RECONQUISTA-LIMITE CON CHACO:
Luces: 1 tramo de 27.00 m. Ancho de calzada: 8.30 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m.

PUENTES N°5 S/RIO LOS AMORES. TRAMO RECONQUISTA-LIMITE CON CHACO:
Luces: 1 tramo de 27.00 m. Ancho de calzada: 8.30 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 0.80$ m.

PUENTE S/RIO CORTAPICK. TRAMO LIMITE CON CHACO-ARROYO EL PUCU:
Luces: 4 tramos de 20.00 m. Ancho de calzada: 8.30 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado. Pilares tipo pórticos transversales con dintel apoyado sobre dos pilotes-columna de $\varnothing = 1.30$ m. Estribos cerrados con contrafuertes, cabezal de 6 pilotes de $\varnothing = 1.00$ m.

Comitente: Dirección Nacional de Vialidad a través de un Concurso Nacional de Antecedentes.
Obra Construida. Año: 1987.-

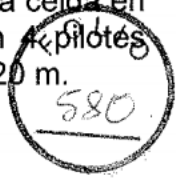
Estudio, Proyecto, Cálculo y Especificaciones Técnicas para la reparación integral del siguiente puente, ubicado en la Ruta Nacional N°9; Provincia de Santiago del Estero.

PUENTE SOBRE EL RIO SALADILLO: Luces: 3 tramo de 13.00 m. Ancho de calzada: 8.30 m. Viga continua de hormigón armado. Se rediseñaron los estribos de modo de transformarlos en pilares. Se agregó un tramo a cada lado de modo de aumentar la sección de escurrimiento. El nuevo tramo fue resuelto con una losa simplemente apoyada en hormigón armado que a su vez sirve de losa de acceso ya que en un extremo esta apoyada en gaviones.

Comitente: Firma INCOCIV S.R.L. en un contrato de Inspección con la D.N.V.
Obra Construida. Año: 1988.-

Estudio, Proyecto, Cálculo y Pliego de Bases y Condiciones de los siguientes puentes, ubicados en la Ruta Nac. N°22; Tramo: Neuquén-Cipolletti; Provincia de Río Negro.

PUENTE SOBRE EL RIO NEUQUEN: Luces: 9 tramos de 51.60 m. (Total: 464.40 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Viga continua cada tres tramos, sección cajón de una celda en hormigón postesado. Pilares de sección circular hueca de $\varnothing = 4.20$ m. con 4 pilotes excavados de $\varnothing = 1.40$ m. Estribos cerrados con 6 pilotes excavados de $\varnothing = 1.20$ m.



PUENTE SOBRE ARROYO LOS MILICOS: Luces: 1 tramo de 16.94 m. Ancho de calzada: 8.30 m. Losa aligerada en hormigón postesado. Estribos cerrados con 4 pilotes excavados de Ø = 0.80 m.

Comitente: Dirección Nacional de Vialidad a través de un Concurso Nacional de Antecedentes.

Año: 1989.-

Proyecto y Cálculo de los siguientes puentes, ubicados en la Ruta Nac. N°168; Tramo: Santa Fé-La Guardia; Provincia de Santa Fé.

PUENTE EN PROGRESIVA 1600: Luces: 8 tramos de 30.00 m. (Total: 240.00 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado. Pilares tipo pórticos transversales con 2 pilotes-columnas excavados de Ø 1,5 m. Estribos existentes.

PUENTE EN PROGRESIVA 2696: Luces: 10 tramos de 31.00 m. (Total: 310.00 m.). Ancho de calzada: 8.30 m. Vigas prefabricadas en hormigón postesado. Pilares tipo pórticos transversales con 2 pilotes-columnas excavados de Ø 1,5 m. Estribos existentes.

Comitente: Firma INCOCIV S.R.L. para la D.N.V.

Obra Construida. Año: 1989.-

Estudio, Proyecto y Cálculo de los siguientes puentes, ubicados en la Avenida Lamadrid; Tramo: Camino Gral. Belgrano-Avda. Calchaquí; Provincia de Buenos Aires.

PUENTE SOBRE ARROYO LAS PIEDRAS: Luces: 3 tramos de 8.70 m. (Total: 26.10 m.). Ancho de calzada: 15.00 m. Losa continua aporticada en hormigón armado. Pilares tipo pantalla con fundación directa mediante zapatas. Estribos cerrados con fundación directa mediante zapatas.

PUENTE SOBRE ARROYO SAN FRANCISCO: Luces: 3 tramos de 8.70 m. (Total: 26.10 m.). Ancho de calzada: 15.00 m. Losa continua aporticada en hormigón armado. Pilares tipo pantalla con fundación directa mediante zapatas. Estribos cerrados con fundación directa mediante zapatas.

Comitente: Municipalidad de Quilmes.

Año: 1989.

C.- REVISION DE PROYECTOS DE PUENTES Y VIADUCTOS

Colaboración en la Revisión de los Proyectos de los siguientes puentes, pertenecientes a la Obra: Ruta Provincial N°4; Tramo: Lavallol-La Tablada. Pcia. de Buenos Aires.

ALTO NIVEL SOBRE VIAS DEL FERROCARRIL ROCA.

PUENTE SOBRE EL RIO MATANZA.

BAJO NIVEL EN AUTOPISTA RICCHIERI.

PUENTE RAMA ESTE-SUR DEL DISTRIBUIDOR RICCHIERI.

ENSANCHES DE LOS PUENTES SOBRE EL RIO MATANZA, RIO SANTA CATALINA, CANAL RECTIFICADOR DEL RIO MATANZA Y VIADUCTO S/RAMALES DEL FERROCARRIL GENERAL BELGRANO.

Comitente: Dirección de Vialidad de la Pcia. de Buenos Aires.

Obras construidas. Año 1979.-

Colaboración en la Revisión y Actualización de los Proyectos de los siguientes puentes, pertenecientes a la Obra: Autopista Ruta Nacional N°9; Tramo: El Tala-San Nicolás. Pcia. de Buenos Aires.

PUENTE BAJO NIVEL EN PROGRESIVA 405,34.

PUENTE BAJO NIVEL EN PROGRESIVA 4164,85.

PUENTE SOBRE EL ARROYO LAPRIDA.

PUENTE SOBRE EL ARROYO LAS HERMANAS.

PUENTE BAJO NIVEL EN PROGRESIVA 13232,49.

PUENTE BAJO NIVEL EN PROGRESIVA 20881,67.

PUENTE BAJO NIVEL EN PROGRESIVA 26828,96.

Ing. EDUARDO M. TODAVINI
Representante Técnico



ORIGINAL

PUENTE SOBRE EL RIO RAMALLO.
ALTO NIVEL EN PROGRESIVA 35347,05.

Comitente: Ungaro-Alé Ortíz Ingenieros Consultores, en un contrato con la D.N.V.
Obras construidas. Año 1983.-

Revisión del Proyecto de ensanche de los siguientes puentes, pertenecientes a la Obra:
Ruta Nacional N°34; Tramo: Arroyo Naranjo-Acceso a Palomitas. Provincia de Salta.

PUENTE SOBRE EL RIO CONCHAS.
PUENTE SOBRE EL RIO PIEDRAS.
PUENTE SOBRE EL RIO BLANCO.

Comitente: SAIER Consultora de Ingeniería, en un contrato con la Dirección Nacional de Vialidad.

Obras construidas. Año 1984.-

Revisión del Proyecto de las siguientes pasarelas peatonales colgantes sobre distintos cursos de agua de la Provincia del Neuquén

PASARELA PEATONAL S/EL ARROYO PICUN LEUFU, EN PARAJE JARAMILLO.

Tramo central 120 m.

PASARELA PEATONAL S/EL ARROYO PICUN LEUFU, EN PARAJE EL SAUCE.

Tramo central 120 m.

PASARELA PEATONAL S/EL ARROYO PICUN LEUFU, EN PARAJE LOS MOLLES.

Tramo central 80 m.

PASARELA PEATONAL S/EL RIO NEUQUEN, EN PARAJE INVERNADA VIEJA.

Tramo central 120 m.

Comitente: Dirección de Vialidad de la Provincia del Neuquén. Año 1987.

D.- PROYECTOS DE EDIFICIOS Y PLANTAS INDUSTRIALES

Colaboración en el cálculo de la estructura de hormigón armado del Edificio de 15 pisos, ubicado en la Calle Rivadavia N°3540, Capital Federal.

Estructura convencional de vigas, losas y columnas en los pisos altos. En las cocheras se utilizó entresijos sin vigas por problemas de altura restringida. Superficie cubierta: 4250 m².

Comitente: Consorcio propietario. Obra construida. Año 1978.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado de un edificio de 10 pisos en la ciudad de San Clemente del Tuyú.

Estructura convencional de vigas, losas y columnas. La fundación es una platea que sirve a su vez de piso de cocheras. Superficie cubierta: 2500 m².

Comitente: Arquitecto Calegari. Obra construida. Año 1979.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado de un edificio de 2 pisos en la localidad de Tolosa.

Estructura convencional de vigas, losas y columnas. Fundación directa mediante zapatas aisladas. Superficie cubierta: 430 m².

Comitente: Empresa VAWA. Obra construida. Año 1979.-

Proyecto, cálculo, planos de detalle y especificaciones técnicas de la estructura de hormigón armado del Edificio para el Centro de Educación Física N° 2 de la Ciudad de La Plata.

La estructura cubre una planta rectangular de 72.00 x 35.00 m. La cubierta es de hormigón armado, a 10 m. de altura, sostenida por pórticos jabalconados de 39 m. de luz entre articulaciones. Fundación directa con bases inclinadas de acuerdo con las columnas del pórtico. Superficie cubierta: 2520 m².

Comitente: Municipalidad de La Plata. Año 1980.-

María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.

Ing EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico

FOLIO
582

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado de un edificio de 20 pisos en la ciudad de La Plata, calle 4 entre 43 y 44.

Estructura convencional de vigas, losas y columnas. Cocheras subterráneas hasta cota -14,00 m. Fundación directa mediante zapatas aisladas. Superficie cubierta: 6500 m².

Comitente: Empresa MIRENDA HNOS. Año 1980.-

Proyecto, cálculo y planos de detalles constructivos de las estructuras de hormigón armado, para las fundaciones de la ampliación de la planta de Butano-Propano de la Petroquímica General Mosconi, Ensenada, Provincia de Buenos Aires. Se proyectaron las fundaciones de torres de 38.00 m. de altura y depósitos de 1200 tn, con pilotes hincados.

Comitente: Consultora Mc Kee del Plata. Obra construida. Año 1980.

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado para la vivienda del Citarrelli en La Plata, Provincia de Buenos Aires.

La estructura es del tipo convencional de vigas y losas. Como característica particular no existen columnas intermedias en la planta de modo de instalar un taller metalúrgico en la planta baja. Fundación directa con zapatas aisladas. Superficie cubierta: 340 m².

Comitente: Arq. Smuckler. Obra construida. Año 1982.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado de un hotel de 4 plantas en la ciudad de Carhué, Provincia de Buenos Aires.

Estructura convencional de vigas, losas y columnas. Superficie cubierta: 1300 m².

Comitente: Ing. Jorge Fasolo. Obra construida. Año 1982.-

Proyecto, cálculo y planos de detalles constructivos de las estructuras de hormigón armado de un complejo de viviendas en la calle Germán Vega entre Avellaneda y Urquiza de la Localidad de Bragado, Provincia de Buenos Aires.

Todos los edificios se hallan implantados en 2 manzanas. Cada manzana cuenta con 4 edificios, identificados como A,B,C, y D. La estructura es del tipo convencional de vigas, losas y columnas. Los edificios "A" son de 3 plantas, los "B" de 5 plantas, los "C" de 7 plantas y los "D" de 10 plantas. Fundaciones con pilotes hincados de 10.00 m. de longitud. Superficie cubierta: 12000 m².

Comitente: Empresa Jorge E. Rodriguez. Obra construida. Año 1983.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado para la Escuela N° 20 de la Localidad de Lanús, Provincia de Buenos Aires.

Estructura convencional de vigas, losas y columnas. Estructuras plegadas en las cubiertas del primer piso y escaleras autoportantes en voladizo. Sup. cubierta: 2100 m².

Obra construida. Año 1983.-

Proyecto, cálculo y planos de detalles constructivos de galpones metálicos para ser emplazados en la Petroquímica General Mosconi, Ensenada, Provincia de Buenos Aires.

La estructura debía ser totalmente desarmable, con luces libres de 9.50 m. Se utilizaron pórticos simples y múltiples de 3 tramos, armados con perfiles metálicos comerciales. Sup. cubierta: 760 m².

Comitente: Empresa PLAKA S.A. Obra construida. Año 1983.-

Proyecto, cálculo y planos de detalles constructivos de las estructuras de hormigón armado del nuevo edificio para el Aero Club de la Plata, Provincia de Buenos Aires.

La estructura es del tipo convencional de vigas, losas y columnas. Como detalle saliente posee un techo en forma piramidal de 12.00 m. de lado, apoyado en el perímetro de su base sobre bandas discontinuas de neopreno. Fundaciones con pilotes hincados. Superficie cubierta: 380 m².

Comitente: Aero Club La Plata. Obra construida. Año 1983.-

Proyecto, cálculo y planos de detalles constructivos de las estructuras de hormigón armado del edificio del Centro Educativo Complementario N°1, Bolivar, Provincia de Buenos Aires.

La estructura es del tipo convencional de vigas, losas y columnas. Fundación directa sobre vigas continuas de fundación. Superficie cubierta: 1500 m².

Comitente: Empresas CODI S.A. y CYLP S.C.A. Obra construida. Año 1984.-

Proyecto y cálculo de las estructuras de hormigón armado del Nuevo Rectorado y Facultades de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora, Provincia de Buenos Aires.

Las estructuras proyectadas fueron: Pórticos de Entrada, Cabinas de Control de Accesos, Cercos Perimetrales, Pérgolas de la calle Peatonal y Fuentes de hormigón armado.

Comitente: Boedo-Moscardi-Nigoul-Prieto-Zoppi Arqs Asociados. Año 1984.-

Proyecto, cálculo y planos de detalles constructivos de las estructuras de hormigón armado, madera y acero destinada a la vivienda del Dr. Campodónico en la localidad de Villa Elisa, Provincia de Buenos Aires.

La estructura es del tipo convencional de vigas, losas y columnas. Fundación directa con zapatas aisladas. Superficie cubierta: 400 m². Comitente: Arq. Ortale. Obra construida. Año 1985.-

Proyecto, cálculo, planos de detalles y pliego de bases y condiciones de las estructuras de hormigón armado del edificio de la Estación Terminal de Omnibus del Centro de Deportes Invernales Chapelco, Provincia del Neuquén.

La estructura fue resuelta con un emparrillado plano ortogonal, con dimensiones de 78.00 x 23.00 m. Voladizos de 5.55 m. Luces entre columnas 11.00 m. Fundaciones directas en roca mediante zapatas aisladas. Muros de contención de 9.00 m. de altura resueltos con una estructura plegada. La cubierta, a su vez, puede ser utilizada como terraza para actos cívicos y fiestas invernales. Fuerte incidencia de cargas de muchedumbre, nieve y efectos sísmicos. Superficie cubierta: 1830 m².

Comitente: Ungaro-Alé Ortiz y Asociados. Año 1985.-

Proyecto y cálculo de las estructuras de hormigón armado de 2 edificios en la Ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires.

La estructura es del tipo convencional de vigas, losas y columnas. Fundación directa con bases aisladas. El edificio de 28 e/65 y 66 consta de 1 subsuelo y 8 plantas, mientras que el de 19 esq. 61 tiene 1 subsuelo y 10 plantas. Superficie cubierta: 3000 m².

Comitente: Arqs. Irurieta y Zanettini. Año 1987.-

Proyecto, cálculo y planos de detalle de la estructura de hormigón armado del Edificio CLERYSA de la Localidad de Carhué.

Edificio de 3 plantas para viviendas y galería comercial. Estructura tradicional de vigas, losas y columnas. Fundaciones con pilotes hincados prefabricados. Superficie cubierta 1200 m².

Comitente: Ing. Jorge Fasolo. Obra Construida. Año 1991.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado para una vivienda en la Ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires.

La estructura es del tipo convencional de vigas, losas y columnas. Fundación directa con vigas de fundación contínuas. Superficie cubierta: 280 m².

Comitente: Arq. Prieto. Obra construida. Año 1991.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado para la nueva Estación Terminal de Omnibus de la Ciudad de SantaTeresita, Provincia de Buenos Aires.

ORIGINAL

La estructura se desarrolla en dos niveles y es del tipo convencional de vigas, losas y columnas. Es de destacar un voladizo importante sobre los andenes de ascenso de pasajeros. Fundación directa con zapatas individuales. Superficie cubierta: 3500 m².
Comitente: Arqs. Miguéle-Sapag-Busso Obra construida. Año 1992.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado del Edificio Horizontales I en la Ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires.

La estructura es del tipo convencional de vigas, losas y columnas. Fundación indirecta con pozos de fundación de aproximadamente 6 m. El edificio cuenta con 12 niveles en altura, entepiso con cocheras, planta baja y un subsuelo para cocheras. Superficie cubierta: 4800 m².

Comitente: Consorcio Propietario del Edificio. Obra construida. Año 1992.-

E.- PROYECTOS DE OBRAS DE INGENIERIA SANITARIA

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado de un tanque elevado para el abastecimiento de agua potable de la Localidad de Juan B. Alberdi, Provincia de Buenos Aires.

Se trata de un tanque copa de 150 m³ de capacidad. Fundación directa.

Comitente: S.P.A.R. Obra construida. Año 1980.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado de un tanque elevado para el abastecimiento de agua potable de la Localidad de Juan B. Alberdi, Provincia de Buenos Aires.

Se trata de un tanque copa de 100 m³ de capacidad. Fundación directa.

Comitente: Municipalidad de J.B. Alberdi. Obra construida. Año 1980.-

Proyecto, cálculo y planos de detalles constructivos de dos decantadores Clarifloc de 600 m³ cada uno para la planta de tratamiento para la provisión de agua potable de la Ciudad de Trelew. Fundaciones con pilotes hincados.

Comitente: Empresa ROMA CONSTRUCCIONES. Obra construida. Año 1981.-

Proyecto, cálculo y planos de detalles constructivos de un tanque elevado y cisterna de bombeo en la Localidad de 25 de Mayo, Provincia de Buenos Aires.

El tanque tiene una capacidad de 60 m³ y la cisterna de 140 m³. Las condiciones del proyecto impedían enterrar la cisterna por debajo de los 3 m., por ello se optó por hacerla concéntrica con el tanque. Diámetro de la cisterna: 10 m. Altura del tanque: 23.3 m. por encima del terreno natural.

Comitente: Empresa JORGE E. RODRIGUEZ. Obra construida. Año 1983.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado para un par de tanques gemelos, elevados, para la provisión de agua potable del Complejo Nuevo Rectorado y Facultades de la Universidad de Lomas de Zamora, Provincia de Buenos Aires.

Se trata de dos tanques cilíndricos de 110 m³ de capacidad cada uno. Altura total sobre el terreno: 27.5 m. Fundación directa.

Comitente: Boedo-Moscardi-Nigoul-Prieto-Zoppi Arqs. Asociados. Obra construida. Año 1984.-

Proyecto y cálculo de la estructura de hormigón armado para la compuerta de regulación del nuevo canal aliviador de la Laguna Alsina, en la Provincia de Buenos Aires.

Se trata de una compuerta de 8 vanos con un puente vehicular de categoría A-30. Fundación directa.

Comitente: Empresa VICTORIO A. GUALTIERI. Año 1986.-

María Victoria Gualtieri Barreña
Presidente de SABAVISA S.A.

Ing. EDUARDO M. PODAVINI
Representante Técnico



Proyecto de la estructura de la Nueva Obra de toma de agua potable de la Ciudad de Viedma, sobre el Río Negro.

La Obra consiste en un viaducto de Acceso a la casa de bombas y cámara de rejás. El viaducto tiene 5 tramos, simplemente apoyados, de 10 m. de luz cada uno. Se utilizó la viga mixta con perfiles doble "T" y losas de hormigón armado prefabricado para la calzada. Para la cámara de rejás se utilizaron perfiles comerciales. Las fundaciones son indirectas con pilotes-columna excavados de $O = 0.60$ m..

Comitente: Empresa COTRAVI. Obra construida. Año 1988.-

F.- PROYECTO DE REPARACIONES, REFUERZOS Y ESTUDIOS DE ESTRUCTURAS

Alcantarilla en Ruta Provincial N°36. Provincia. de Buenos Aires.

Planteo del Problema: los valores de resistencia arrojados por las probetas moldeadas con el hormigón de obra fueron inferiores a los requeridos por el Pliego de la Obra.

Estudios Realizados: se hicieron 41 determinaciones del hormigón de las caras interiores de los muros de la alcantarilla, utilizando el Ensayo (no destructivo) de las Presiones Localizadas.

Solución: informe con resultados de los ensayos y el procesamiento estadístico de los mismos. Se definieron las medidas a adoptar para asegurar la durabilidad al hormigón de este elemento.

Comitente: Empresa BABIC SACI. Obra habilitada. Año 1979.-

Alcantarillas en la Avenida Circunvalación a la Ciudad de Necochea. Progresivas 3300,00 y 4600,00. Provincia de Buenos Aires.

Planteo del Problema: los resultados de ensayo de las probetas moldeadas con el hormigón de obra fueron inferiores a los requeridos por el Pliego de la Obra.

Estudios Realizados: se determinaron 36 valores de la resistencia del hormigón de las caras interiores de los muros de cada una de las alcantarillas, utilizando el Ensayo (no destructivo) de las Presiones Localizadas.

Solución: con los valores de resistencia obtenidos se procedió a la verificación de ambos elementos y en función de las seguridades obtenidas se realizaron especificaciones para el refuerzo de cada una de ellas y para el tratamiento de las superficies expuestas del hormigón de modo de asegurar una adecuada durabilidad.

Comitente: Empresa BURGWARDT SACI. Obra habilitada. Año 1979.-

Alcantarillas ubicadas en la Ruta Pergamino-Salto. Pcia. de Bs. As.

Planteo del Problema: seis alcantarillas presentaron bajas resistencias de hormigón en ensayos realizados sobre probetas cilíndricas moldeadas en obra.

Estudios Realizados: se hicieron determinaciones de la resistencia del hormigón de cada una de esas alcantarillas mediante la aplicación del Ensayo de las Presiones Localizadas.

Solución: con los valores de resistencia obtenidos, se procedió a la verificación de los distintos elementos cuestionados para, una vez hallados los valores de seguridad, proceder a la especificación de los refuerzos.

Comitente: Empresa BALPALA SACIFI. Obra habilitada. Año 1979.-

Edificio de la Caja de Previsión para Abogados de la Provincia de Buenos Aires. Calle 13 entre 48 y 49. La Plata. Pcia. Buenos Aires.

Planteo del Problema: se solicitó determinar el estado de la estructura de hormigón armado del edificio afectada por un incendio de magnitud que produjo importantes daños en todas sus plantas.

Estudios Realizados: se realizó una prolija auscultación de toda la estructura para determinar las zonas afectadas. Paralelamente se hicieron ensayos tendientes a determinar la influencia del fuego sobre armaduras y hormigón expuesto. Con los valores de resistencia obtenidos a través de Ensayo de las Presiones Localizadas, se procedió a

