

SECCIÓN 4 – ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

BARRERAS AUTOMÁTICAS FERNÁNDEZ – SANTIAGO DEL ESTERO

CONTENIDOS

1. MEMORIA DESCRIPTIVA E INFORMACIÓN RELEVANTE PARA COTIZAR.
2. CLÁUSULAS TÉCNICAS PARTICULARES.
3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.
4. ANEXOS.

1. MEMORIA DESCRIPTIVA E INFORMACIÓN RELEVANTE PARA COTIZAR.

La obra tiene como objeto la provisión, instalación y puesta en servicio de 3 (Tres) sistemas de barreras automáticas en pasos a nivel en el Municipio de Fernández, Provincia de Santiago del Estero comprendidos la traza del ferrocarril general Mitre.

En cada Paso a Nivel objeto de la presente obra debe instalarse un sistema de barreras automáticas que comprende:

- Mecanismos de barrera.
- Brazos de Barrera.
- Semáforos vehiculares
- Semáforos de aviso al conductor.
- Campanas electrónicas.
- Racks de lógica de control mediante enclavamiento de tecnología relevadores electromecánicos de características Vitales "Fail Safe" para uso ferroviario. Para la detección de trenes se deberá utilizar tecnología de circuitos de vía "Tipo C" de las mismas características de Vitales "Fail Safe" de comprobado uso Ferroviario. No existirá enclavamiento con el señalamiento existente.
- Siete (7) Circuitos de operación de los sistemas de barreras para los tres pasos a nivel. Tres (3) de estos circuitos serán circuitos de vía cortos (circuito isla).
- Dieciséis (16) juntas aisladas coladas, incluyendo la provisión de los kits adecuados para el tipo de riel según normas vigentes, soldaduras aluminotermias y cupones de riel de al menos 9 metros para cada una de las juntas aisladas. Ejecución e instalación de las mismas según normas.
- Reacondicionamiento de la cama de rieles existentes en caso que resulte necesario para garantizar la aislación entre rieles en los circuitos isla de los pasos a nivel.
- Señalización pasiva incluyendo la demarcación de la división central de calzada según norma.
- Zanjeo y Tendido de cables de energía, señalamiento y comando.
- Obra civil: construcción de bases de barrera, cámaras para alojar cables de señalamiento, cruces de vías y de calzada.
- Construcción de abrigos para alojar los racks de lógica de control.
- Defensas vehiculares y peatonales.
- Telealama.
- Tableros eléctricos de alimentación de energía primaria.
- Acometida eléctrica, se deberá tomar energía desde la toma existente en la estación ferroviaria y conducirla hasta cada uno de los pasos a nivel mediante cable subterráneo. Se deberá realizar las tramitaciones con el ente correspondiente para la ampliación de la capacidad de energía en caso de resultar necesario.
- Fuentes, transformadores y cargadores de baterías.
- Banco de baterías de reserva.
- Puesta a tierra.

Además el alcance de la obra comprende:

- Mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo (asistencia a las fallas) por parte de la Contratista de todas las instalaciones.
- Desmontaje de las instalaciones existentes.
- Repuestos.

- Todo otro suministro y/o prestación no expresamente indicados en estas especificaciones y/o documentación técnica entregada al Contratista por el Comitente y/o sus representantes que resulten necesarios para la correcta y completa ejecución de los trabajos, el adecuado funcionamiento de las instalaciones a proveer, el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de todas las instalaciones suministradas en concordancia con los requerimientos del Contrato, aun cuando en los citados documentos no se mencionen ni representen todos los detalles y elementos necesarios a tal efecto

El Comitente podrá reasignar las protecciones destinadas a un cruce, en función de sus necesidades operativas, a otro sector (aun cuando no figurara en el listado consignado en esta especificación) sin derecho a reclamo de sobrecostos o ampliación del plazo de obra por parte del Contratista. Los pasos a nivel a tratar son los siguientes:

	PASO A NIVEL	PROGRESIVA
1	Dorrego	968,499
2	Raúl Alfonsín (ex. Bs As)	967,775
3	Namuncurá	967,355

Actualmente circulan servicios de pasajeros y cargas todos traccionados.

En todo el sector existe una única vía con doble sentido de circulación (banalizada) y sin desvíos ni vías secundarias.

La vía se encuentra en buen estado conformada por durmientes de madera sobre balasto y riel largo soldado.

El pasos a nivel de Namuncurá posee cama de rieles en la calzada mientras que los pasos a nivel de Raúl Alfonsín y Dorrego está conformado por pavimento.

El paso a nivel de Namuncurá presenta una alcantarilla con estructura de hormigón y acero muy cercana a la calzada, la cual deberá ser salvada con la colocación de cañeros de hierro galvanizado correctamente amurado a la estructura, a los efectos del pasaje de los cableados.



Paso a nivel Namuncurá



Paso a nivel Raul Alfonsín



Paso a nivel Dorrego

2. CLAUSULAS TÉCNICAS PARTICULARES.

A. CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN.

A los efectos del proyecto de la lógica de operación de las barreras automáticas objeto del presente Pliego, se considera una velocidad máxima de circulación de 120 Km/h.

B. ANTECEDENTES. GARANTÍA Y CONTROL DE CALIDAD.

El Contratista deberá implementar los medios y estructuras necesarios para asegurar la Garantía y el Control de Calidad, a fin de responder a las exigencias formuladas por el Comitente en tal sentido.

C. LICENCIAS DE SOFTWARE.

El Oferente deberá considerar incluidas en el monto del Contrato todas las erogaciones que eventualmente correspondiera efectuar por licencias y derechos que afecten a los diseños, software, partes, piezas y elementos que integran el presente suministro.

Los equipos fabricados bajo licencia deberán ser certificados mediante una nota de la firma que concede la licencia, en la que conste que dichos equipos se encuentran bajo los acuerdos de las licencias correspondientes.

En el caso de licencias de software no suministrado en forma directa por el Contratista, éstas podrán ser adquiridas directamente a nombre del Comitente, quien autorizará al Contratista su utilización mientras dure la ejecución de la obra; o a nombre del Contratista, debiendo quedar expresamente establecido con el proveedor, que luego de la recepción provisoria del suministro, las licencias quedarán a nombre del Comitente, sin costo suplementario.

D. EQUIVALENCIA.

Para el caso de que estas especificaciones mencionen determinada marca, tipo o modelo precedido por el aditamento "tipo", o seguido por alguno de los aditamentos "o similar", "o equivalente", se aclara que la marca, tipo o modelo citados, lo son al sólo objeto de complementar la especificación en el sentido del nivel mínimo de calidad pretendida.

En estos casos, la determinación del carácter "equivalente" o "similar" queda reservada al exclusivo juicio de la Inspección de Obra.

E. EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD FERROVIARIA.

El Oferente deberá usar sistemas, lógica de control, mecanismos y elementos a proveer en el proyecto, que ya hayan sido montados sobre instalaciones de redes ferroviarias de transporte de pasajeros, nacionales o extranjeras, de magnitud y prestaciones iguales o mayores que la que es objeto de esta especificación. Asimismo deberá cumplir con los siguientes requerimientos en relación a dichos sistemas, mecanismos y elementos:

- Los elementos/equipamientos provistos en el proyecto serán del tipo fail – safe de probado uso ferroviario. En caso que aplique la clasificación SIL, la misma deberá cumplir el nivel 4. *El Oferente deberá referenciar en la oferta, las normas de aplicación que determinan dichas condiciones (fail-safe / SIL4), adjuntando la documentación técnica respaldatoria del fabricante donde se indique el cumplimiento de las mismas.*
- *El Oferente deberá detallar en la presentación de la oferta la tecnología a implementar para los mecanismos de barrera, lógica de control, circuitos de operación, sistema de monitoreo a distancia, campanas, fuentes, semáforos de aviso al conductor y semáforos vehiculares.*

- En caso de utilizar tecnología sin antecedentes en el País, el Oferente deberá presentar conjuntamente con la oferta, un compromiso por escrito en carácter de Declaración Jurada suscripta por el fabricante del sistema de barreras automáticas haciendo expresa referencia a las características y cumplimiento de las normas de dicho sistema, y donde el fabricante deberá constar expresamente que él mismo asumirá y tendrá bajo su responsabilidad la puesta en servicio y habilitación correspondiente del sistema.

De todos los ítems detallados en el presente punto, el Oferente deberá presentar declaración jurada dejando constancia de las especificaciones técnicas del sistema utilizado en su conjunto, sin perjuicio de las declaraciones juradas solicitadas en relación a los ítems precedentemente detallados de manera particular.

El Oferente deberá describir y precisar las características de funcionamiento de los elementos constitutivos de la instalación que propone.

A partir de la entrega de la oferta y antes de la firma del contrato, el Oferente deberá presentar a los representantes de la Inspección de Obra, ya sea en fábrica, en laboratorio o en una red ferroviaria en explotación, los principales equipamientos de la instalación ofrecida. En ningún caso se admitirá el empleo de prototipos o elementos que no hayan sido debidamente probados en el orden nacional o internacional.

F. RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA RESPECTO DE MATERIALES Y SUMINISTROS.

El Contratista será el responsable por la pérdida, robo, hurto o deterioro de los materiales, herramientas, equipos e instalaciones afectados a la obra, propios o ajenos, que estuvieran bajo su responsabilidad, cuidado o custodia, incluidos los producidos de obra, si los hubiere.

Asimismo, será el responsable de acondicionar los emplazamientos para el almacenamiento y la salvaguarda de los citados suministros, tanto en depósitos propios como del Comitente, si éste los hubiera provisto, adoptando las medidas necesarias para prevenir los efectos de la temperatura, humedad, vibraciones, interferencias electromagnéticas, polvo, depósitos metálicos, elementos contaminantes, corrosivos, insectos, roedores, etc. durante todo el período de la obra.

G. CONDICIONES AMBIENTALES.

El Contratista deberá asegurarse y será responsable de que el funcionamiento de todos sus equipos sea enteramente seguro y satisfactorio para las condiciones de trabajo imperantes en los emplazamientos a los cuales estuvieran destinados, aún si esas condiciones de trabajo no se encontraran especificadas en la presente.

En líneas generales tales condiciones se refieren a resistencia a los agentes contaminantes habitualmente presentes en la zona de vía y en los locales donde serán emplazados los equipos, temperatura, humedad, vibraciones causadas por el tráfico de trenes y vehículos de mantenimiento, e interferencias electromagnéticas por los equipamientos y sistemas actualmente en servicio.

Mínimamente, los equipos suministrados deberán soportar sin sufrir alteraciones de ninguna naturaleza las condiciones de temperatura y humedad que a continuación se especifican:

Lugar	Temperatura °C	Humedad %
Puesto Central de Control	de +10 a +40	de 40 a 90
Estación, Local técnico	de 0 a +50	de 10 a 100
Al aire libre	de -10 a +50	de 10 a 100

En el caso de los componentes diseminados en la zona de vías, éstos deberán tener una disipación térmica tal que les permita soportar un funcionamiento sin ventilación forzada ni climatización bajo las condiciones de temperatura y humedad imperantes en su lugar de emplazamiento.

Asimismo deberán contar con la adecuada protección mecánica IP, para evitar el ingreso a los alojamientos de los mismos de todo cuerpo extraño, polvo, depósitos metálicos, etc. y el adecuado acabado superficial que les permita soportar la acción de los rayos ultravioletas y de los agentes corrosivos habitualmente presentes en la zona de vías donde se llevarán a cabo los trabajos.

Deberán preverse, en acuerdo con la Inspección de Obra, todas las medidas necesarias para prevenir hechos de robo, hurto o vandalismo, implementando a tal fin las protecciones mecánicas o soluciones más apropiadas para cada caso.

El Contratista será responsable y tomará todas las medidas que resulten necesarias para que sus equipos no perturben ni sean perturbados por conducción, inducción o radiación producida por instalaciones del Comitente o de terceros, en particular:

- Las instalaciones de radiotelefonía.
- Las instalaciones de comunicaciones de cualquier naturaleza.
- Las instalaciones de seguridad.
- Las instalaciones cursantes o paralelas a la traza ferroviaria de comunicaciones, energía, fluidos, etc. del ferrocarril o de terceros debidamente autorizados, existentes al momento de elaboración de la oferta.

Deberá garantizar que tales interferencias no produzcan degradación de la funcionalidad de los equipos, y no sea afectada la seguridad, confiabilidad y desempeño del sistema. Los equipamientos susceptibles de sufrir interferencias electromagnéticas deberán proyectarse de manera tal de minimizar los efectos mencionados sin comprometer además de los aspectos funcionales, los ergonómicos, estéticos y de temperatura interna de utilización normal.

El Contratista tomará los recaudos necesarios para que sus equipamientos no sufran averías o anomalías de funcionamiento a raíz de cortes y/o restablecimientos intempestivos de la red

de suministro eléctrico. En particular, protegerá todos los circuitos contra sobrecorrientes y sobretensiones, cualquiera sea su origen.

El Contratista deberá considerar la proximidad de otros conductores eléctricos en la zona donde realizará los trabajos, entre ellos, de alta tensión, de televisión, de la señalización existente, de alimentaciones de baja tensión, de telefonía, fibra óptica, etc., así como también de cualquier otro tipo de conducciones de fluidos, tanto del Comitente como de terceros; maximizando las medidas de seguridad en relación con la protección de la integridad de los mismos durante el desarrollo de los trabajos.

Los cables destinados a transmitir bajos niveles de señal, tales como datos digitales, no deberán ser instalados en proximidades de equipos o conductores que involucren niveles elevados de señales interferentes, debiendo tomarse las precauciones necesarias en el caso de que tal circunstancia resulte inevitable.

En los casos en que fuera necesario, los conductores de señales que poseyeran un elevado nivel de energía que pudiera causar interferencia electromagnética sobre equipos propios o del Comitente, deberán ser alojados en ductos metálicos de alta permeabilidad magnética.

Cualquier tipo de blindaje que se realice a los fines de minimizar los efectos de las interferencias de toda índole no deberá disminuir el grado de aislamiento eléctrico del equipamiento.

Se advierte al Contratista acerca de lo siguiente:

- No existirá personal destacado por el Comitente para la limpieza de los locales técnicos o armarios durante la ejecución de los trabajos.
- La fricción de las ruedas de los vehículos sobre los rieles, genera polvo metálico que tiende a acumularse en los equipamientos situados a lo largo de la vía.

En tal sentido, el Contratista deberá adoptar las medidas necesarias para que éste y otro tipo de partículas no puedan afectar el normal funcionamiento de los equipamientos suministrados. Se advierte asimismo al Contratista acerca del hecho de que deberá tomar el mismo todas las medidas de prevención necesarias contra los parásitos, roedores, insectos, moho, etc., para proteger su material y el que el Comitente le hubiera entregado a los fines de la obra y debiera ser almacenado para ser utilizado con posterioridad.

H. REQUISITOS DEL MONTAJE.

El montaje de las instalaciones objeto de este documento y el desmontaje de las que serán desafectadas, deberá realizarse con los servicios ferroviarios plenamente operativos.

No deberán producirse interferencias con la arquitectura de las obras civiles existentes, salvo en aquellas cuya utilización hubiera sido debidamente autorizada por el Comitente.

El acabado de las instalaciones suministradas deberá estar arquitectónicamente en concordancia con los emplazamientos que le hubieran sido asignados cuando éstos se encontraran a la vista del público usuario del servicio.

Además de no afectar el normal desenvolvimiento del servicio comercial de pasajeros, las actividades de montaje y desmontaje no deberán tampoco condicionar ni entorpecer el flujo y rutina de los pasajeros en su desplazamiento por las instalaciones del Comitente.

I. EQUIPAMIENTOS EN CAMPO.

Cualquier equipamiento que deba ser instalado en la zona de vía deberá respetar los límites impuestos por las obras civiles existentes y el gálibo dinámico del tren.

Asimismo, el Contratista deberá tener especial cuidado de que los equipos por él instalados en la zona de vía no obstruyan ni dificulten la utilización de caminos, pasarelas de emergencia, guarda hombres y salidas y no interfieran con el normal flujo del personal de

mantenimiento en cumplimiento de sus funciones habituales, ni con el escurrimiento de aguas en la zona de vía.

En el caso de que fuera menester la instalación de equipos en andenes o pasillos destinados a la circulación de personas, además de los requisitos antedichos, deberá asegurarse la libre circulación de los pasajeros y un adecuado respeto del concepto arquitectónico de la instalación ferroviaria.

En todos los casos se preferirá que la menor cantidad posible de equipos se encuentre diseminada en campo, privilegiándose aquellas propuestas de instalación que concentren a éstos en los locales técnicos destinados a tal fin y en particular permitan mantener libres y expeditos los espacios destinados a los pasajeros y al personal ferroviario.

J. PUESTA EN SERVICIO.

Para realizar la puesta en servicio de las barreras automáticas se deberá contar con la aprobación de la Inspección de Obra. Una vez en servicio las barreras automáticas se realizará un monitoreo del funcionamiento de las mismas con personal del ferrocarril durante un período mínimo de 30 días corridos las 24 horas. De ser satisfactorio el funcionamiento de las mismas a consideración de la Inspección se procederá a retirar el personal, en caso contrario la Inspección de Obra determinará una extensión del tiempo de monitoreo.

El Oferente deberá contemplar en su oferta que a partir de la puesta en servicio del sistema de barreras automáticas deberá asistir al sitio en un lapso no mayor a 24 horas ante un reporte de funcionamiento anormal de las mismas. Esta notificación será realizada por el ferrocarril a un número de teléfono designado por el Oferente al cual podrán comunicarse las 24hs del día los 365 días del año. Una vez detectado el problema el mismo deberá solucionarlo a la brevedad a los fines de dejar operativas las barreras automáticas. Luego deberá enviar un informe a la Inspección de Obra detallando los motivos que dieron origen a tales eventos y especificando cuales fueron los trabajos realizados y/o equipos reemplazados. Esta metodología permanecerá vigente durante todo el período de garantía establecido en el PCP.

K. DESMONTAJE DE LAS INSTALACIONES EXISTENTES.

Todas las instalaciones de protección de pasos ferroviarios a nivel serán desmontadas completamente bajo la supervisión de la Inspección de Obra.

Todos los materiales resultantes serán considerados producidos de obra y como tales, serán puestos a disposición del Comitente.

Ningún elemento procedente del desmontaje de las instalaciones existentes podrá ser utilizado en las nuevas.

Hasta tanto no resulte visada la ingeniería específica para cada cruce, el Contratista no podrá desafectar las instalaciones existentes, debiendo coordinarse con la Inspección de Obra los trabajos de manera tal que la mayor cantidad posible de actividades relacionadas con la nueva instalación se lleve a cabo con la antigua funcionando, a los efectos de minimizar el período de cierre del paso a nivel.

3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

A. BRAZOS DE BARRERA.

Se instalará un brazo de barrera y un mecanismo por cada sentido de circulación, en esta obra se contemplan pasos a nivel de doble mano. Se ubicarán perpendiculares a la línea de cordón y a una distancia de 5 metros medidos en forma paralela desde el riel externo.

Los brazos deben cubrir, por lo menos, el 80% del sentido de circulación que protegen y sin dejar espacios de circulación mayor a 1,5 m. La longitud de los brazos medida desde el eje de giro hasta el extremo libre sobre calzada se normaliza en 5m; 6,5m; 8m; 9,5m y 11m.

Si el ancho de calzada con un mismo sentido de circulación excediera de 8 m, se deberán proveer brazos de barrera en ambos lados de la vía de circulación y por ende la duplicación de mecanismos de barrera. La separación entre extremos de barrera no será mayor de 1,50m. El ancho aparente del brazo será como mínimo de 10cm. El brazo de barrera no podrá tener elementos adicionales tales como mallas no metálicas suspendidas o apoyos articulados.

Considerando una velocidad del viento de 120 km/h y una temperatura ambiente entre -20 y +70 °C, la tangente al brazo en el extremo libre no deberá desviarse más de 5° respecto de la recta ideal.

El brazo de barrera será diseñado con la adecuada resistencia mecánica, pero no obstante, deberá romperse antes que resulte dañado el mecanismo de accionamiento si algún vehículo lo chocara o arrastrara. Se deberá especificar el tipo de material y su resistencia.

Para garantizar lo solicitado en el párrafo anterior, el Contratista tendrá a cargo la instalación de una porta brazo. El mismo deberá ser galvanizado por inmersión en caliente y pintado con 2 manos de pintura sintética color negro brillante.

La integridad del brazo será constantemente verificada mediante un detector adecuado de manera que ante una rotura del brazo se provoque un aviso de alerta de la anormalidad. El mismo estará vinculado al mecanismo mediante un conductor protegido por caño corrugado metálico de alta resistencia (revestido por PVC) y una bornera en el soporte, en el caso de que el cableado sea externo.

Los brazos de barrera deberán ser pintados en un todo de acuerdo con lo especificado en el Decreto 779/95. Los brazos de barrera se identificarán con franjas alternadas rojas y blancas, 0,40m a 0,50m de ancho, con una inclinación NE-DO de 45°. Las franjas rojas y blancas, en ambas caras de los brazos, deberán poseer bandas autoadhesivas de 5 cm de altura por 35 cm de largo aprox. cortado a 45° copiando el pintado de los brazos de alta reflexividad, según los valores determinados en las tablas II y III de la Norma IRAM 3952/84.

B. MECANISMOS PARA EL MOVIMIENTO DE LOS BRAZOS DE BARRERA.

Se instalará un mecanismo de barrera y un brazo de barrera por cada sentido de circulación para cada paso a nivel (salvo lo indicado en ancho de calzada de circulación mayores a 8 metros, se duplicara los elementos).

El mecanismo de accionamiento del brazo de barrera será electromecánico. Los mecanismos deberán ser provistos y abalados por una empresa de reconocido prestigio internacional ferroviario, la cual deberá poseer antecedentes de que se encuentren operativos actualmente en otros ferrocarriles.

No se aceptara el uso de mecanismos neumáticos ni hidráulicos, ni se admitirá mecanismo con transmisión a correa ni otros elementos que no hayan sido debidamente homologados.

El mecanismo deberá poseer un dispositivo de contrapeso regulable, para permitir el balance del sistema con cualquier largo de brazo.

El brazo de barrera en posición "abierto" estará vertical, admitiéndose como máximo una desviación de 5° respecto de aquella.

En posición "cerrado", el brazo se hallará horizontal, admitiéndose como máximo una desviación de 1° respecto de aquella, debiendo quedar a 100 cm ± 10 cm del nivel superior de la calzada o la indicación que realice la Inspección de Obra.

El mecanismo del brazo de barrera deberá ajustarse de modo que el mismo llegue de la posición vertical a la horizontal en un lapso compatible con las condiciones del cruce a fin de minimizar la cantidad de roturas de brazos por investimentos (no menor a 5 seg. ni superior a 10 seg.).

El mecanismo permitirá llevar el brazo de la posición horizontal a la vertical en el menor lapso posible.

Las verificaciones se efectuarán con el largo de barrera estipulado para el paso a nivel en particular.

El mecanismo del brazo de barrera dispondrá de un medio especial de retención para fijarlo en la posición "abierto", con la finalidad de reducir a un mínimo de consumo de energía eléctrica requerido para ello.

Si se interrumpiera la energía eléctrica normal y auxiliar, los brazos deberán adquirir la posición horizontal por acción de la gravedad, pudiendo como complemento iniciar la salida de la posición vertical mediante energía potencial acumulada.

Normalmente el sistema funcionará mediante energía eléctrica, pudiéndose levantar el brazo en forma manual frente a casos de emergencia. Cuando ocurra lo apuntado en el punto anterior, los circuitos de accionamiento deberán seguir actuando normalmente (o sea cuando se libera el brazo, este deberá tomar la posición horizontal si ello correspondiera).

Deberá proveerse la necesaria protección para evitar daños en el mecanismo, si el brazo de barrera fuera trabado por cualquier causa, tanto en el recorrido de ascenso como en el de descenso. Una vez desaparecida la causa que lo trabara, la reposición a su funcionamiento normal deberá ser automática.

El mecanismo y soporte del brazo podrán ser montados en el mástil del semáforo o en mástil independiente. Los mástiles y las fundaciones de los mismos se detallan en los ítems siguientes.

El mecanismo deberá estar ubicado en una caja estanca (IP54) provista de puerta u otro dispositivo, con cerradura con llave de seguridad o candado, que permita el fácil acceso para su mantenimiento o reparación.

La caja del mecanismo y el soporte del brazo deberán estar pintados con dos manos de convertidor de óxido de distintos colores y luego con dos manos de pintura negra brillante.

En el caso que la caja del mecanismo sea de aluminio, se deberá agregar una protección de barras de hierro para evitar su robo.

Las máquinas de accionamiento, siempre deberán instalarse en coincidencia con la línea de detención y en forma perpendicular a la calle. En caso en que esto no sea posible dado que se encuentra el actual mecanismo de barrera u otro obstáculo, se deberá prever el desmontaje y el retiro de la base de barrea actual o dicho obstáculo.

Se deberán entregar la totalidad de manuales originales de los accionamientos de barrera y, si fuese necesario, las correspondientes copias traducidas del mismo al castellano.

Una vez instalados los mecanismos, la señalización pasiva y activa (fonoluminosas) el Comitente podrá exigir (si fuese que no se haya finalizado la instalación de la lógica de control para el funcionamiento automático) el funcionamiento provisorio operando manualmente el nuevo accionamiento y fonoluminosas de la barrera, mediante la instalación de una llave eléctrica la cual se ubicará en la casilla del guardabarrera existente o cabina provisoria a instalar. Toda la provisión e instalación queda a cargo de la Contratista. El Contratista deberá garantizar la operación de modo fail safe.

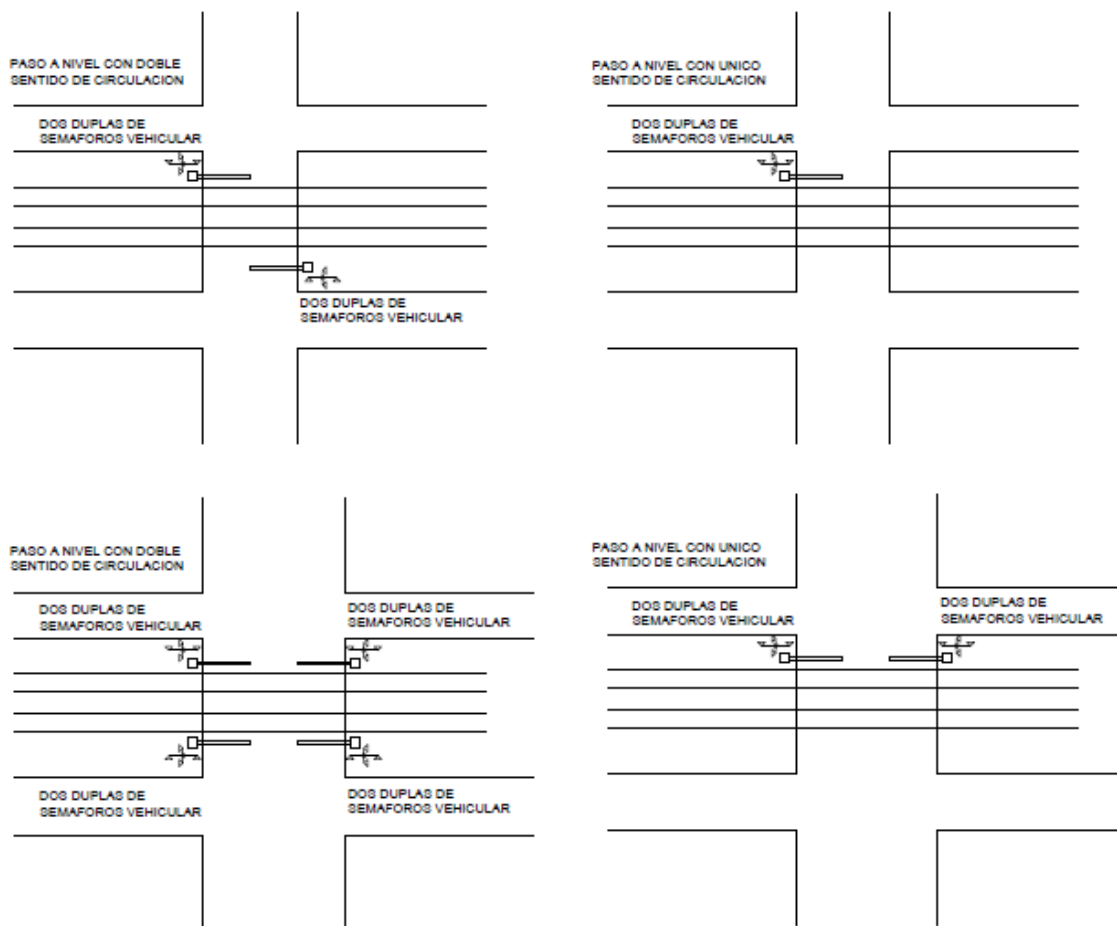
El Oferente deberá detallar en la presentación de la oferta la tecnología a implementar para los mecanismos de barrera.

C. SEMÁFOROS

Los semáforos se colocarán con anticipación al cruce y sobre la derecha del camino de manera que el eje del mástil se encuentre a 1,30m de la línea que limita la calzada o borde del camino. En caso de que el sentido de la calzada se proteja con dos mecanismos de barrera tendrá semáforos vehiculares en ambos mástiles.

Cada semáforo estará compuesto por dos unidades luminosas como mínimo cada uno.

En el caso que a los pasos a nivel se acceda además por calles paralelas a las vías, se pondrá una segunda dupla luminosa en cada mástil, a fin que ambos accesos tengan bien visible una dupla de unidades luminosas y entregadas a la dirección del tráfico vehicular, según el siguiente esquema:



El criterio de duplicación de duplas de semáforos se utilizará cuando se presentan calles paralelas a la vías a una distancia menor a 30 metros de del riel exterior o la existencia de otras arterias.

Cada dupla emitirá de 40 a 60 destellos por minuto. Los destellos se emitirán alternadamente en cada unidad de la dupla de manera que no se produzcan intervalos de sombra en el juego. En cada unidad el intervalo de sombra será igual al de luz.

Cada semáforo contará con una placa electrónica destellante independiente, no aceptándose el uso en serie de los semáforos.

En las unidades luminosas se ajustarán a la norma FAT 10.002.

La totalidad del semáforo debe ser metálico, incluido herrajes y soportes del mismo.

La unidad luminosa estará provista de una pantalla circular que asegure la visión de la indicación luminosa mediante el ocultamiento del entorno del lente, de 500mm de diámetro, capaz de soportar vientos de hasta 120km/h sin deformarse permanentemente.

La lente de la unidad luminosa estará protegida con una visera semi abierta de 30cm de longitud y cubriendo un ángulo de 180° a 210° con el propósito de que contribuya a asegurar óptimas condiciones de visibilidad.

Adicionalmente, la unidad contará con una lente anti vandálica de policarbonato transparente con tratamiento que la proteja de los rayos U.V.

El acceso a la unidad luminosa estará protegido con tornillo o llave de seguridad o candado.

Las unidades luminosas deberán estar montadas de manera que los centros de las lentes queden distantes aproximadamente a 75cm entre sí y simétricas con respecto al mástil, y que la horizontal imaginaria que las une quede aproximadamente a 2,40m sobre el nivel del borde de la calzada o acera.

El soporte que se utilice para fijar las unidades luminosas al mástil permitirá la orientación de las mismas mediante herramientas (no a mano) y deberá asegurar su posición con vientos de hasta 120 Km/h.

Todos los elementos del semáforo deberán estar pintados con dos manos de convertidor de óxido de distintos colores y luego con dos manos de pintura negra color brillante.

Los semáforos viales podrán sincronizarse con las barreras para lo cual el Contratista junto con el Comitente convendrá lo que corresponda con la autoridad vial competente.

Los mástiles y las fundaciones de los mismos se detallan en el presente documento.

El Oferente deberá detallar en la presentación de la oferta la tecnología a implementar para los semáforos vehiculares.

D. CAMPANAS.

Se instalarán dos campanas, una por cada lado del paso a nivel, independientemente si la circulación vehicular es doble mano o mano única. Las campanas a utilizar deberán ser de probado uso ferroviario nacional o internacional y que mediante principios electrónicos ofrezcan la facilidad de simular el sonido de una campana.

La intensidad sonora emitida deberá ser de 95 dB, medida a 1m de distancia. Para dicha medición se requerirá un ambiente semejante al descrito en la norma IRAM 4071 (CDU 534.6), párrafos G.11 al G.16. Se empleará un medidor de nivel sonoro que satisfaga la norma IRAM 4074 (CDU 621.396.82). La medición se realizará con la presencia de la Inspección de Obra, los equipos de medición estarán a cargo del Contratista.

La intensidad sonora deberá ser disminuida hasta los 60 dB en forma automática cuando el o los brazos tomen la posición horizontal. Sin embargo el nivel de 95 dB deberá ser restituido si se produjera la rotura de algún brazo.

El tono de la señal sonora se ajustará a alguna de las frecuencias de la quinta octava, según norma IRAM 4036, tabla II (preferentemente "sol").

La campana será de estructura metálica y estará diseñada de manera que asegure protección mecánica de sus componentes ante vandalismos y sea estanca para mantener la eficiencia del circuito eléctrico en su uso a la intemperie.

La campana podrá fijarse al mástil o como remate del mismo. Los mástiles y las fundaciones de los mismos se detallan en el presente pliego.

Cada campana contará con una placa electrónica independiente, no aceptándose el uso en serie de las campanas.

El Oferente deberá detallar en la presentación de la oferta la tecnología a implementar para las campanas.

E. MÁSTILES SOPORTE DE SEMÁFOROS.

El mástil soporte estará destinado a sustentar en ese orden, las unidades luminosas, la cruz de San Andrés y la campana de alarma. También podrá utilizarse para sustentar el mecanismo de accionamiento del brazo de barrera. El eje de simetría vertical quedara a 1,30 m del borde del cordón (lado opuesto a la calzada).

Deberán ser hechos de un tubo de acero galvanizados por inmersión en caliente de tipo pesado libre de imperfecciones, con diámetro mínimo exterior de 5" y 2,50m de alto sobre el nivel del borde de calzada o acera.

No se aceptarán elementos adicionales para su sustentación tales como riendas, puntales, etc.

Deberán estar rematados en su parte superior con una pieza que impida la entrada de agua o por el soporte de campana de alarma, siempre que éste cumpla con idéntica condición de cierre.

El mástil deberá estar pintado con dos manos de pintura negra brillante.

El mástil podrá utilizarse para alojar conductores eléctricos y podrá poseer una caja de conexiones (se denominará JB) con los terminales de luces y campanas (no cables de comando de los mecanismos) estanca y con cerradura para llave de seguridad y candado.

Las borneras deberán ser de bronce niquelado, correctamente identificados. Las borneras deben ser aprobadas por la Inspección de Obra. De tratarse de bornes de tornillos, serán de rosca métrica M6 como el resto de la instalación.

El diseño del Mástil deberá responder al plano SÑ.00002.0 (ver Sección 4. Anexos. Anexo I - Planos).

Se adjunta Plano esquemático para un paso a nivel tipo de doble mano SÑ.00003.0 con la ubicación de cámaras de H°A°, accionamiento y cruces bajo vías y las distancias mínimas respecto de vía, calzada, etc. (ver Sección 4. Anexos. Anexo I - Planos).

Tanto el mástil como todas las piezas que requieran tratamiento superficial se pedirá el certificado correspondiente y la presencia por parte de la Inspección de Obra en fábrica de dicho ensayo.

F. BASE DE MÁSTIL.

La base de los mástiles deberá ser de hormigón armado con una estructura independiente de ángulos de hierro y varillas roscadas como elemento de fijación del mástil.

Esta estructura quedará dentro del hormigón. El diseño deberá responder al plano SÑ.00001.0 (ver Sección 4. Anexos. Anexo I - Planos).

Deberá tener en cuenta para el cálculo el peso del accionamiento y componentes y la estabilidad respecto al vuelco frente a la acción de vientos, de 120 Km/h establecido en el CIRSOC y verificado por Sulzberger.

Aplica la mencionada base para la señal de testigo del funcionamiento de las barreras, mecanismos de barrera, fonoluminosas, etc.

G. JUNTAS AISLADAS.

Se deberán instalar todas las juntas aisladas coladas para delimitar los circuitos de vía de operación de los pasos a nivel. En etapa de pre-proyecto se estima la utilización de dieciséis (16) juntas aisladas coladas.

Las mismas deberán ser del tipo Coladas compatibles con el tipo de riel largo soldado existente en el sector.

En la obra se deben contemplar los Kits de Juntas Aisladas Coladas y Kits de Soldadura Aluminotermica provistos por reconocido fabricante homologado para el tipo de riel existente, cupones de riel de al menos 9 metros para la ejecución de cada junta aislada (la longitud de cada cupón dependerá de la ubicación de las juntas aisladas en relación a la enrielladura existente de modo de respetar las distancias mínimas entre soldaduras y juntas aisladas)

La ejecución de las juntas y soldaduras se deberá realizar respetando las normas y recomendaciones del fabricante.

H. LIGAS DE CONTINUIDAD

En caso de encontrarse en el sector de los circuitos de vía alguna junta eclisada, se deberá asegurar la continuidad eléctrica en la misma mediante la colocación de al menos dos ligas de continuidad conformadas por alambre de hierro galvanizado de 5mm dispuesto bajo cada eclisa y asegurado al riel mediante la utilización de pernos cobreados adecuados.

I. ACOMETIDA A RIEL.

Las acometidas de los circuitos de vía y diodos al riel se efectuará de modo que los cables no sean visibles, pudiendo realizarse mediante pernos cónicos roscados a colocar en el patín del riel y acometiendo los cables con terminales ojal adecuado por el lado inferior.

J. DEFENSAS.

Cada mecanismo de accionamiento y los demás elementos del mástil (semáforo, cruz de San Andrés, etc.) de las barreras automáticas como los semáforos de los anuncios de los pasos peatonales deberán estar protegidos por dos defensas:

A. VEHICULAR:

Aplica a toda instalación en cercanías al tránsito vehicular, que pudieran recibir impacto de algún vehículo.

Deberán ser construidas con rieles o perfiles de acero (en este caso se deberá presentar cálculo de resistencia), que resulte adecuada para soportar el impacto de un vehículo automotor pesado a 10 km/h.

Los rieles o perfiles deberán tener perforaciones en su alma de diámetro no menor a 20 mm dispuestos no menos de 2 por tramo, para permitir el drenaje del agua acumulada de lluvia.

El diseño deberá permitir el libre movimiento del brazo ante rotación accidental del accionamiento.

Las defensas se identificarán con franjas alternadas rojas y blancas, de 30cm de ancho, con una inclinación NE-SO de 45°.

Los soportes se pintarán con dos manos de color blanco.

Previo a la aplicación de la pintura de los colores establecidos, todas las partes de las defensas habrán recibido dos manos de convertidor de óxido de distinto color.

Los rieles que cumplan como columnas de la estructura contarán con una fundación de 50 x 50 x 80 cm de hormigón, el riel quedará embutido en el hormigón en los primeros 50 cm de la mencionada fundación desde el nivel del terreno.

La defensa tendrá una altura de 60 cm desde el nivel del terreno y estará a una distancia de 60 cm del extremo externo del cordón de la calzada.

Deberá tener un perfil "C" de dimensiones adecuadas en la zona trasera de la defensa, y vinculada mecánicamente mediante bulones a la estructura, el objetivo es poder retirar dicho perfil y realizar tareas de mantenimiento en el mecanismo de barrera.

Salvo lo indicado anteriormente para la parte trasera, la totalidad de la defensa deberá estar soldada no admitiéndose vinculaciones mecánicas a fin de garantizar una resistencia en la zona de impacto.

El diseño deberá adaptarse al plano: SÑ.00007.0 (ver Sección 4. Anexos. Anexo I - Planos).

B. PEATONAL:

Aplica a toda instalación en cercanías al tránsito peatonal. Construida con las mismas características que los laberintos peatonales.

En los mecanismos de barrera, la defensa deberá proteger al peatón del movimiento de este y a su vez evitar el ingreso de dichos peatones a la zona del mecanismo.

K. LABERINTOS PEATONALES.

En aquellos casos en que deba instalarse mecanismos, semáforos, anuncios, etc. y existan interferencias por laberintos existentes, los mismos deberán ser modificados/ reubicados a fin de respetar las distancias reglamentarias y de acuerdo a la disposición de los equipamientos que indique la Inspección de Obra. Aplica la modificaciones necesarias a la acera peatonal (en zona de vía o zona municipal) en función los cambios anteriores.

En caso de no existir laberintos peatonales, los mismos deberán ser construidos en conjunto con las respectivas sendas peatonales de acuerdo a las especificaciones detalladas en los planos anexos.

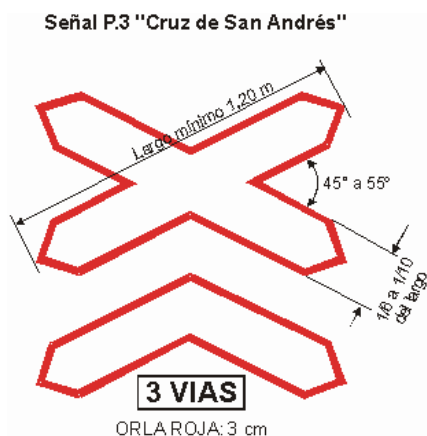
L. INSTALACIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL PARA PAN RURALES.

Sólo se exigirá en caminos pavimentados, se instalará:

- a) Separador de tránsito (Señal H.14 del Anexo L del Decreto N° 779/95): Sera exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449), pero podría extenderse la exigencia hasta los 75 metros (art. 8.2.15 de las normas SETOP N° 7/81). En los casos en que no pudiera colocarse en toda la extensión señalada deberá hacerse en todo el largo posible y, de haber bocacalles, podrá interrumpirse en la longitud necesaria. (Señal H.14). Se deberá presentar a la inspección de obra la ingeniería correspondiente para su evaluación.
- b) Línea de detención (Señal H.4 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a 6 metros del primer riel como mínimo (art. 8.2.16 de las normas SETOP N° 7/81) aunque, en vista de las dificultades interpretativas que plantea el Anexo L del Decreto N° 779/95, puede admitirse hasta 5 metros. (Señal H.4). Se deberá presentar a la inspección de obra la ingeniería correspondiente para su evaluación.
- c) Cruz de San Andrés horizontal (Señal H.13 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a no menos de 120 metros del cruce. (Señal H.13). Se deberá presentar a la inspección de obra la ingeniería correspondiente para su evaluación.

M. INSTALACIÓN DE SEÑALIZACIÓN VERTICAL PARA PAN RURALES.

- a) Cruz de San Andrés vertical (Señal P.3 del Anexo L del Decreto N° 779/95): por cada mecanismo de barrera se instalará una cruz de San Andrés. La cruz de San Andrés deberá construirse en un todo de acuerdo con lo especificado en el Decreto. Se instalará a la altura de la línea de detención, a no menos de 6 metros del primer riel.



Las placas que se utilicen estarán adecuadamente protegidas contra la corrosión y de espesor necesario para resistir vientos de hasta 120 Km/h, sin deformación permanente.

La condición de resistencia mecánica podrá satisfacerse mediante nervaduras en la o las caras posteriores, pero no se admitirá que la cara frontal presente irregularidades o imperfecciones, debiendo ser plana.

El color debe ser de fondo blanco con un borde rojo de 30mm de ancho.

Las zonas rojas y blancas deberán ser de alta reflectividad, según los valores determinados en las tablas II y III de la Norma IRAM 3852/84.

La retroreflexión de la luz incidente deberá obtenerse mediante una lámina resistente a la intemperie firmemente adherida.

La parte posterior de la cruz de San Andrés y sus elementos de fijación se pintarán del mismo color que el mástil soporte.

El dispositivo de fijación no permitirá alterar la posición de la señal sin el empleo de herramientas.

El eje de simetría horizontal deberá quedar como mínimo a 2,60 m sobre el nivel del borde de calzada o acera. El eje de simetría vertical quedará a 1,30 m del borde de calzada. Se deberá presentar a la inspección de obra la ingeniería correspondiente para su evaluación.

- b) Aviso de cruce ferroviario con panel de prevención (Señal P.1 con señal P.2 del Anexo L del Decreto. N° 779/95): por cada paso a nivel se instalará a 100 y 300 metros antes del cruce y en todos los accesos a él. Se deberá presentar a la inspección de obra la ingeniería correspondiente para su evaluación.
- c) Limitación de velocidad (Señal R.15 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a 60 metros (30 km/h) (y también a 120 metros (40 km/h) y 300 metros (60 km/h) para caminos pavimentados) antes de la línea de detención (art. 8.7.2., diversos incisos, de las normas SETOP N° 7/81). Se deberá presentar a la inspección de obra la ingeniería correspondiente para su evaluación.

- d) Prohibición de estacionar (Señal R.8 del Anexo L del Decreto N° 779/95): exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención. Se deberá presentar a la inspección de obra la ingeniería correspondiente para su evaluación.

N. CABLES.

En etapa de pre-proyecto se estima la necesidad de instalación de los siguientes cableados exteriores del tipo subterráneo:

- Alimentación de energía primaria desde la estación hasta cada uno de los abrigos de los tres pasos a nivel, de al menos 1x4x10 mm²
- Troncal con información de circuitos de vía compartidos entre los pasos a nivel tendido entre los tres abrigos de al menos 2x12x2.5 mm²
- Acometidas de circuitos de vía a riel de al menos 2x1x10 mm²
- Energía, comando e indicación de barreras y fono-luminosos de al menos 1x4x10 mm² y 1x19x2.5mm²
- Comando para señales de aviso al maquinista de al menos 1x7x2.5 mm²

El Contratista proveerá e instalará todos los cables nuevos de conductores eléctricos necesarios (señalamiento, comando y energía) para la puesta en servicio del objetivo de la presente obra. No se podrán reutilizar cables existentes.

Serán responsabilidad del Contratista los siguientes trabajos y suministros relacionados con la red de cables de conductores eléctricos:

- Suministro de mano de obra, ayuda de gremios, materiales, herramientas, equipos, medios de movilidad, transporte y puesta en servicio, necesarios para la correcta y completa ejecución del tendido subterráneo de la red de cables de señalamiento en zona de vías y las correspondientes instalaciones internas de cada equipo, abrigos, sala, etc. que forma parte de la presente especificación.
- Cálculos para la determinación de la sección de cables.
- Terminación y conexión completa de cables en los abrigos o armarios.
- Identificación de cables y conductores.
- La carga, descarga, almacenamiento, custodia y transporte de las bobinas de un lugar de depósito al lugar de colocación, estarán a cargo del Contratista.

Todos los materiales que componen los cables y sus accesorios, así como los métodos de fabricación y de utilización deberán responder a las especificaciones eléctricas y mecánicas de las siguientes normas:

- Las normas IRAM correspondientes.
 - Para secciones de 1,0; 1,5; 2,5 y 4,0 mm² : IRAM 2268
 - Para secciones mayores a 4,0 mm² : IRAM 2178
- Las normas y recomendaciones internacionales en vigencia en las redes de ferrocarriles de transporte público.

- Las normas y recomendaciones de aplicación a los sistemas de transporte público de ferrocarril del país de origen del suministro, a condición de que esas prescripciones no estén en contradicción con las de las presentes especificaciones.

La Flexibilidad mínima del alma será según lo establecido en norma IRAM 2022, clase 2 y clase 5, para distribución de energía y comando respectivamente.

El Oferente deberá contemplar en su oferta el costo de la realización de los ensayos "de tipo" definidos en estas normas para la totalidad del lote fabricar, certificados por el IRAM, INTI, una Universidad Nacional con laboratorios propios, o un instituto equivalente del país de origen de los cables donde se realicen los ensayos. Tales ensayos deberán ser presenciados por los representantes de la Inspección de Obra.

Finalizado su instalación deberán repartirse los ensayos de continuidad y aislación a fin de corroborar que el cable no ha sufrido daños durante el tendido.

Cualquier apartamiento respecto a estas especificaciones deberá ser claramente mencionado en la oferta.

La totalidad de los cables deberán contar con protección contra el ataque de roedores y ser ignífugos.

El Contratista tiene la responsabilidad de determinar el trazado final y disposición de las rutas de cables y los diferentes cableados en los locales técnicos, abrigos, armarios, etc., incluyendo los emplazamientos de los elementos de fijación y demás accesorios, en función de las características del suelo, del trazado de la vía, las obras de arte, los pasos a nivel viales, interferencias con conducciones de cualquier naturaleza, tanto del ferrocarril como de terceros, particularidades de los locales existentes y a construir y de cualquier otro dato que influya en su colocación.

Todos los emplazamientos, trazados, métodos de fijación, elementos de soporte y accesorios, empalmes e insumos varios propuestos por el Contratista estarán sometidos a la aprobación previa de la Inspección de Obra.

Antes de la realización de la red subterránea de cables y los tendidos en los locales técnicos, el Contratista entregará, en TRES (3) ejemplares a la Inspección de Obra, y someterá a su aprobación la ingeniería de montaje de los cables, que mínimamente consistirá de lo siguiente:

- Cálculos para la determinación de la sección de los cables.
- El trazado de la ruta de cables (planimetría)
- El trazado de los cables representados con su código de identificación en los locales técnicos.
- El programa de instalación que propone (cableado subterráneo y cableado en salas por separado).
- Plan de cables.
- Sistema de identificación de cables.
- Propuesta de amojonamiento.

Luego de aprobado por la Inspección de Obra el programa de colocación propuesto por el Contratista, éste podrá dar inicio a la ejecución del mismo respetando las prescripciones de la presente especificación y todas las observaciones que hubieran sido emitidas por el Comitente.

No se aceptarán empalmes de cables, salvo aquellos en los cuales sea inevitable debido al largo de bobina. Sin embargo, de ser necesaria la realización de empalmes por razones técnicas o de cumplimiento de normas constructivas de los fabricantes, sólo se admitirá uno

por tramo, el cual será efectuado bajo la supervisión del Inspector de Obra. Se utilizarán conjuntos con moldes transparentes que permitan la visualización de las conexiones y su correcta disposición previa al vertido de la resina epoxi.

A los fines de su instalación sobre las tiras de terminales, los conductores deberán ser rematados mediante terminales (tipo ojal) de bronce niquelado preaislado idéntico, tales que no permitan el aflojamiento de los cables como consecuencia de las vibraciones producidas por el paso de los trenes. Los bornes serán de bronce niquelado del tipo mono borne.

Asimismo cada cables y todos los conductores de los mismos, que ingresen o egresen de equipos en campo, cajas de acometidas, racks, abrigos, sala de enclavamiento, etc., serán identificados a través de un sistema de números o letras según corresponda, de material legible y resistente mediante identificador grabado en relieve (para los cables) y para los conductores mediante tubos porta dígitos plásticos de acuerdo con la identificación consignada en los planos de las instalaciones. Además, todas las borneras se identificarán según los planos de proyecto visados.

Los grupos de conductores serán acondicionados y mallados conservando la estética propia de los tableros eléctricos, disponiéndose separadores para cada manga y efectuándose su sujeción mediante el uso de abrazaderas o precintos plásticos adecuados.

Tendido de cableado subterráneo: A los fines de esta especificación se entiende por tendido subterráneo de cables, al efectuado en zanja en la zona de vías, así como también los cruces bajo vías y calzada en pasos a nivel, incluyendo además esta definición los casos particulares de los caminos de cables en caños camisa amurados en obras de arte y otras instalaciones.

No se podrán utilizar instalaciones existentes del ferrocarril para el tendido de cables.

No se podrá realizar ningún tendido de los cables antes de que la Inspección de Obra haya verificado y aceptado las rutas respectivas o los caminos de cables para el caso de los locales técnicos.

El tendido de los cables se hará con el mayor cuidado, bajo el control y la vigilancia de la Inspección de Obra. En todos los casos, el Contratista será responsable de las averías que pudiera ocasionar a los cables durante los trabajos de tendido.

El tendido de los cables se hará a mano; el cable reposará en rodillos y el esfuerzo de tendido se repartirá a lo largo del cable sobre el mayor número de puntos posible. Esos rodillos deberán girar fácilmente, estar en buen estado y no presentar asperezas susceptibles de dañar la vaina exterior del cable.

La colocación de un tramo de cable será realizada por un equipo de trabajo suficientemente numeroso. Si el Contratista dispusiera de un número insuficiente de hombres, la Inspección de Obra podrá suspender el trabajo de colocación sin que el Contratista pueda reclamar ninguna indemnización o mayores costos.

En caso de presencia de tercer riel, y siendo el tendido próximo a este los trabajos serán realizados en horario nocturno.

A los efectos de establecer la traza definitiva, se efectuarán sondeos cada 20 metros para verificar la ausencia de interferencias, determinándose de esa manera el eje de la zanja.

Dicho zanjeo será de sección rectangular, tendrá una **profundidad mínima de 0,80 m para cables de señalamiento** con respecto al nivel del terreno resultante de los trabajos de limpieza y emparejado previo, y un ancho mínimo de 0,30 m.

El Contratista efectuará la excavación extremando los recaudos para evitar que la tierra removida se mezcle con el balasto produciendo su colmatación.

Si por eventualidades de esta labor se produjera el derramamiento de tierra en la zona de vías, el Contratista deberá arbitrar los medios necesarios para la limpieza y depuración del balasto afectado. El sitio de trabajo deberá ser señalizado con cintas, vallas y/o carteles que cumplan con las normas de seguridad vigentes, teniendo en cuenta tanto el sector de zanjeo como el de depósito transitorio del producido.

Sobre el fondo de la zanja, una vez perfilada y desprovista de cascotes, tierra suelta, etc., se colocarán en el piso de ésta tacos de madera de 10 cm x 10 cm con una longitud inferior al ancho de la zanja, dispuestos estos cada 2 (dos) metros uno del otro. Sobre estos tacos se instalarán los cables (conductores eléctricos para señalamiento).

Dispuestos los cables (conductores eléctricos para señalamiento) sobre los tacos de madera, éstos se cubrirán (la totalidad de la traza) con una capa de 0,10 m de Hormigón elaborado H13. Una vez que transcurra el tiempo de fraguado del hormigón se procederá a cubrir con tierra compactada hasta -40 cm del nivel de terreno, donde se deberá colocar una cinta de identificación de los cables instalados.

Por último se procederá al relleno de la zanja con tierra, realizando 2 capas sucesivas de 20 cm de espesor, cada una de ellas apisonada antes de pasar a la siguiente, dejándose al final de esta tarea una convexidad sobresaliente del nivel circundante del terreno para su asentamiento natural.

Se cuidará de efectuar la tapada definitiva de manera tal de que no queden en el terreno montículos ni acumulaciones de tierra u otros materiales, debiendo quedar la zona de trabajo limpia y enrasada al final de esta operación de manera tal de proveer un correcto drenaje de las aguas.

La Inspección de Obra evaluará y eventualmente aprobará otros medios y métodos constructivos que produzcan el mismo resultado final para estos trabajos.

Se adjunta plano de procedimiento del zanjeo SÑ.00020.0 (ver Sección 4. Anexos. Anexo I - Planos).

Se establece una sección mínima para cables de señalamiento y comando de 2,5 mm². Dichos cables y los de energía deberán contar con el cálculo de sección correspondiente.

Radio de curvatura para cables de señalamiento: El radio mínimo de curvatura a ejecutar con los cables de señalamiento para su instalación será: $R = 8 \times (D + d)$ siendo D el diámetro exterior del cable y del diámetro de un conductor.

Se indicará la traza de los cables mediante mojones de H°A°, en los lugares donde se ubiquen los empalmes y en los cruces de vía/ calzada en ambas puntas. En el caso de trazas de línea recta estarán a una distancia no mayor a 50 (cincuenta) metros y se emplazarán en los lugares exactos donde se produzcan quiebres de la línea de traza. Los mojones tendrán forma piramidal en su base para evitar el vandalismo y sus inscripciones se realizaran en relieve del hormigón.

En la base de los abrigos se dejará una reserva de 2 a 3 m de cada tipo de cable que ingrese a ellos, disponiéndosela de acuerdo con las instrucciones que al respecto emita la Inspección de Obra. El Contratista colocará los cables en forma ordenada y evitará en particular los cruces a fin de facilitar emprendimientos posteriores.

Concluidos los trabajos de conexionado y prueba de la nueva instalación, los ingresos de cables deberán ser rellenados poliuretano expandido u otra masa aislante de similares características.

Borneras: En todos los casos los conductores de los cables de interconexión (entre abrigos, mecanismos, cajas de conexión, semáforos, etc.), llegarán a tableros de conexiones con bornes de bronce niquelado, correctamente identificados. Las borneras deben ser aprobadas por la Inspección de Obra. De tratarse de bornes de tornillos, serán de rosca métrica M6 como el resto de la instalación.

O. SEÑAL DE AVISO AL CONDUCTOR DEL ESTADO DE BARRERAS AUTOMÁTICAS.

Los semáforos de aviso al conductor utilizarán matrices de LED en todos sus aspectos.

Se instalarán una por sentido de circulación a 10 metros antes del paso a nivel. Las señales se fijarán de tal manera que no invadan el galíbo dinámico de ninguno de los vehículos que circulen por las vías, debiendo asegurarse que el centro de la lente más baja de la señal no quede por debajo de los 4 metros medidos sobre el nivel superior del hongo del riel.

Las señales deberán instalarse de modo homogéneo; es decir, siempre a la misma altura respecto del hongo del riel y a la izquierda del sentido de marcha del tren.

Contarán con cuerpo y herrajes anti vandálicos montado sobre un poste de hormigón armado. Sobre este último también se montará la escalera, plataforma y baranda de seguridad. El mástil se montará sobre una base de H⁰A⁰.

La totalidad de las lentes deberán contar adicionalmente con una lente de protección contra vandalismo de policarbonato.

En caso que por alguna particularidad de la traza, no fuera posible verse esta señal deberá instalarse una segunda señal repetidora cuya forma será a la imagen anterior pero con un cartel indicador con la letra "R".

Características

Los semáforos tendrán una unidad luminosa para cada color de indicación a emitir, dichas unidades serán ordenadas de manera que una vez instaladas en el semáforo, los centros geométricos de las mismas correspondan a una sola vertical.

La unidad luminosa solo emitirá indicación en la cara frontal. Las ópticas deberán contar con la posibilidad de direccionar su enfoque y su respectivo haz de luminoso.

Serán protegidas por viseras adecuadas que contribuyan a mejorar la visibilidad. La unidad luminosa será provista de una pantalla que asegure la visión de la instalación mediante el ocultamiento del entorno del/ los lentes exteriores.

Las unidades se ordenarán, de arriba hacia abajo, Azul – Rojo,

Los aspectos cromáticos se ajustarán a lo estipulado en Norma IRAM 10107 en lo referente a coloración.

Para el aspecto Azul, longitud de onda entre 455 nm y 475 nm y para el aspecto Rojo según normas actuales.

Los lentes de color de las señales serán inalterables, no admitiéndose lentes pintadas, debiendo preverse asimismo la posibilidad de regular la luminosidad de cada luminaria desde la cabina o cuarto de bloqueo.

En día de sol brillante, la indicación luminosa será clara y de fácil distinción para una persona de vista normal a 1000 m como mínimo.

Carcasa

La carcasa o caja de los semáforos será robusta y metálica. Tendrá una puerta trasera con cierre en dos puntos y candado, con bisagras formando parte del mismo cuerpo y tapa, con perno de bronce.

Cada color estará colocado en un compartimento diferente. Todas las piezas que integren un conjunto serán intercambiables con sus similares.

La unidad tendrá un grado de protección IP 65 por certificado de fabricación. Serán resistentes a los choques y vibraciones y resistentes a los elementos corrosivos habitualmente presentes en la zona de vía y las corrientes parásitas.

El contraluz será de chapa de espesor en calibre 12 BWG. Soportado sobre el cuerpo principal en al menos seis puntos y en cuatro puntos en flecha diagonal al cuerpo.

Asimismo se preverá lo necesario para evitar la condensación de humedad en su interior.

Toda la señal será pintada con 2 (dos) manos de anti óxido al cromato de cinc (no convertidor de óxido) más 2 (dos) manos de pintura sintética de base de resina alquídica color negro mate en la cara frontal y color blanco de lado posterior. Estas pinturas serán de uso marino.

Todas las pantallas para ocultamiento del entorno de los lentes exteriores, lo mismo que las viseras para mejorar la visibilidad de aquellos, serán pintadas en color negro mate.

Todo otro elemento metálico, que además de los ya citados aparezca en el frente de una unidad luminosa, será pintado en color negro mate. El cuerpo del semáforo tendrá su frente de color negro mate y la cara posterior será de color blanco brillante.

Soportes y herrajes

La señal deberá ser fijada a un poste de hormigón armado mediante elementos de sujeción que aseguren que la posición elegida y no permitan cambios debidos a la presión de los vientos, golpes, deslizamientos o vibraciones.

Los dispositivos mencionados permitirán la orientación de la señal en sentido horizontal (aprox. 80°) y vertical (aprox. 8°).

El soporte inferior será hueco para permitir el pasaje del cableado, al mismo tiempo permitirá la regulación del enfoque. No se permitirá usar caños corrugados ni cualquier tipo de vinculación externa para el pasaje de cables, solamente los cables podrán acometerse por el soporte inferior.

Éste permitirá una fijación a la columna de hormigón en toda la superficie de apoyo, para lo cual su forma adoptará el desarrollo de la columna cónica.

El superior permitirá, además del soporte del cuerpo, de la regulación en altura y el enfoque de la unidad luminosa.

La fijación de los soportes a la columna será a través de herrajes roscados con rosca no inferior a 19 mm. Estos herrajes serán galvanizados por inmersión en caliente.

Estará fijado con arandela plana de espesor 4 mm, galvanizada; tuerca alta de la misma o superior dureza que los herrajes, galvanizadas; arandela grower galvanizada y contratuerca similar a la anterior. El montaje se hará en el orden descripto.

Identificación

Deberán contar con una clara identificación visible de la nomenclatura del semáforo. La identificación de las señales quedará definida por el Comitente.

Mástiles de Hormigón Armado

Las señales serán fijadas a un poste de hormigón armado con fundación de hormigón armado apropiada para los esfuerzos a los que estará sometida. Ninguno de los componentes del semáforo o el mismo completo (incluido poste y base de H°A°), sufrirán deformaciones permanentes con vientos de hasta 180 Km/h.

Deberá tener en cuenta para el cálculo de la base de hormigón armado el peso del semáforo, escalera, plataforma, el peso de dos personas y la estabilidad respecto al vuelco frente a la acción de vientos, de 180 Km /h establecido en el CIRSOC y verificado por Sulzberger.

Los mástiles estarán dotados de sus correspondientes canales interiores para el pasaje de los cables desde la base/ fundación hasta el soporte inferior.

Los dispositivos de fijación asegurarán la adecuada permanencia de los componentes en la posición elegida en el mástil, de manera que no cambie por el efecto del viento, eventuales

golpes, deslizamientos o vibraciones. Sin embargo, estos dispositivos no permitirán alterar la posición de los elementos sin el empleo de herramientas.

Los mástiles tendrán una longitud tal que asegure que el centro de la lente de la señal inferior quede a 4 m. sobre el nivel superior del hongo del riel. (Se deberá tener en cuenta que algunas señales se montarán sobre terraplén y otros a nivel de tierra natural).

Plataforma y escalera para mantenimiento.

Incluye instalación de escalera, para ser posible acceder a la puerta del semáforo, y de una plataforma para facilitar la labor de mantenimiento de los operarios, con su respectiva baranda de protección "guarda hombre".

El acceso al semáforo se realizará por una escalera metálica tipo marinera y una base de descanso con baranda en altura para facilitar el mantenimiento y el cambio de las matrices de LEDs, de ser necesario. Todo el conjunto deberá ser galvanizado en caliente y se pondrá a tierra a través de un cable de cobre soldado a su estructura.

La escalera nunca quedara orientada hacia la vía para el ingreso a la plataforma.

Cableado.

En los semáforos no se admitirán conductores eléctricos en intemperie aunque las condiciones de aislación propias los hicieran adecuados para ello, ni en tubos rígidos o flexibles. Los cables deberán ingresar desde la base de hormigón armado por el poste de hormigón armado hacia el cabezal del semáforo, por medio de la pipeta o soporte inferior, no admitiéndose cañerías adicionales para su vinculación.

El cableado interno deberá realizarse con conductores normalizados acordes con las intensidades de corriente que fueran a manejarse; no permitiéndose el empleo de terminales de conexión que por sus características puedan desprenderse a causa de las vibraciones originadas por el paso de los trenes. Se utilizarán borneras monoborne y conductores con terminales de bronce niquelados.

La totalidad de los conductores deberán estar identificados en ambas puntas mediante un sistema legible y resistente.

Especificaciones técnicas de las matrices de LED's

Las ópticas de matrices de LEDs deberán cumplir con las siguientes condiciones:

- Cada unidad luminosa estará protegida contra sobretensiones, sobrecorrientes, corrientes parasitas, transitorias de todo tipo, internas y externas, en la entrada, salida y fuente de alimentación principal.
- Las unidades luminosas a LEDs no tendrán parpadeos, en ningún porcentaje y en ningún momento, cuando el voltaje de operación se encuentre entre 0 volts y el voltaje de entrada de rango máximo. Tampoco sufrirán parpadeos, en ningún porcentaje y en ningún momento, como respuesta a los chequeos de señales efectuados por sistemas basados en microprocesadores, sí éste fuera el caso, tanto en condiciones normales como de falla.
- Las unidades luminosas a LEDs generarán una salida de intensidad luminosa especificada durante toda su vida útil y rango de operatividad. Deberán poseer un diagnostico de falla, emitiendo una alarma en caso de falla de más de un 50% de los LED o por sustracción de la misma.
- El fabricante suministrará una tabla fotométrica de intensidad luminosa versus la propagación vertical y horizontal de los equipos suministrados.
- Las unidades luminosas a LEDs no serán afectadas por el acoplamiento inductivo desde cableados adyacente.

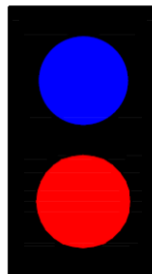
- Se detectará la emisión de indicación en las señales a LEDs, comprobando que el cableado está intacto hasta la cabeza de la señal y que los LEDs están emitiendo luz suficiente.
- Los módulos de LEDs deberán estar protegidos adicionalmente por un protector de policarbonato convexo e inalterable a la radiación UV. a colocarse por delante de la lente de la matriz de LEDs.
- Resistencia a impactos IR3
- Construido en policarbonato 243 de alta dureza, enclaustrado IP 65.
- Servicio Larga Vida, 5 años de garantía del fabricante. Sobre la unidad de LED.
- Distancia de visualización intermedia ó larga, según el caso. Intermedia 1200-1500 metros, larga 2.5 Kilómetros. No se aceptará los de uso suburbano de 600m.
- Resistencia a vibraciones.
- Las matrices de LEDs deberán ser específicamente para uso ferroviario presentando la documentación respaldatoria correspondiente.

Pautas Operativas:

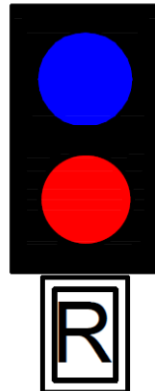
La información para su operación vendrá directamente de la lógica de control del o de los abrigos principales.

Será constituido por una señal de dos aspectos (Azul - Rojo), se instalará uno para cada sentido de circulación y orientados debidamente hacia los trenes, a una distancia no mayor a 10 metros del extremo de la calzada o el peatonal según corresponda.

La señal deberá ser perfectamente visible, como mínimo, desde 1000 metros antes del paso a nivel.

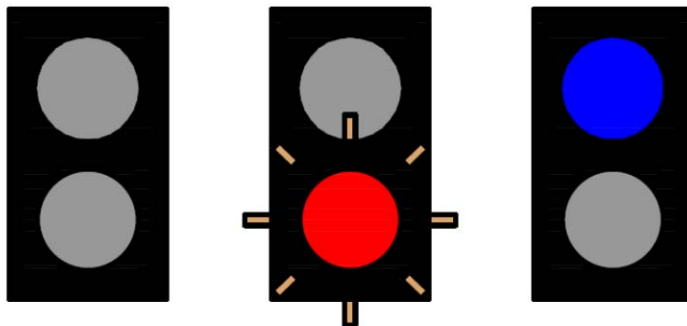


En caso que por alguna particularidad de la traza, no fuera posible verse esta señal deberá instalarse una segunda señal repetidora cuya forma será a la imagen anterior pero con un cartel indicador con la letra "R". La letra R tenga reflectividad (no debe encandilar al iluminarlo).



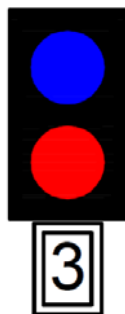
Aspectos de Señales testigo de estado de barrera para el aviso al conductor del tren (sistemas de barreras automáticas):

1. **Azul y Rojo Apagado:** Circuitos de operación y/o aproximación libres.
2. **Rojo Titilando:** Circuitos de operación y/o aproximación ocupados. Brazo de barrera entre 85° - 5° y señales activas de fonoluminosas encendidas. Este estado dará información al conductor de que:
 - a. El sistema de barreras automáticas está iniciando el ciclo de protección. (Previo al paso del "Tableros de proximidad a testigo de P. A N.").
 - b. El sistema de barreras automáticas está funcionando incorrectamente. (Traspuesto el "Tablero de proximidad a testigo de P. A N.").
 - i. Los brazos de barreras han sido rotos, trabados, etc.
 - ii. El sistema de fonoluminosas no funciona correctamente.
 - iii. El sistema de barreras automáticas se está operando manualmente).
3. **Azul Fijo:** Circuitos de operación y/o aproximación ocupados. Brazo de barrera entre 5° a 0° (posición horizontal) y señales activas de fonoluminosas encendidas. Esto dará información al conductor de que el paso a nivel está protegido con los brazos de barreras en posición horizontal y las fonoluminosas activadas.



En caso de pasos a nivel consecutivos se colocará un cartel indicador que corresponde al número de pasos a nivel a cruzar. Esto se empleará para zonas de alta densidad de cruces o

en aquellos que por su proximidad o modo de operación las señales fonoluminosas y barreras operen en forma simultánea.



Complementariamente se emplazarán "Tableros de proximidad a testigo de P. A N." Ver imagen siguiente.

En el punto donde se encuentre este tablero el Conductor deberá apreciar la luz azul fija del o de los P. A N. próximos, indicándole que el o los P. A N. se encuentran protegidos.

En caso de encontrarse la luz roja intermitente en este punto, indicará al conductor que existe una anomalía en el funcionamiento de las barreras automáticas.



Para la lógica se emplearán los contactos de motor de barrera, que aseguran la información acerca de la posición de los brazos.

En casos excepcionales y cuando se requiera operar la barrera automática de forma manual, existirá un medio voluntario externo al abrigo próximo al paso a nivel.

En caso de operarse manualmente el sistema, existirá un tablero con dos llaves eléctricas, una para conmutar entre operación manual y automática y otra para activar el descenso de brazos de barrera con la activación de fonoluminosas o para activar el ascenso de los brazos de barreras y el cese de fonoluminosas.

MANUAL

AUTOMÁTICA

ASCENSO
DE BRAZOS

DESCENSO
DE BRAZOS



En este caso las Señales testigo de estado de barrera para el aviso al conductor del tren permanecerán en Rojo Titilando (único estado).

El medio de operación voluntario estará en una caja estanca robusta (metálica y antivandálica) con cerradura de seguridad o candado, para que el personal de mantenimiento u otro autorizado pueda hacer funcionar la barrera según necesidad.

El Oferente deberá detallar en la presentación de la oferta la tecnología a implementar para el sistema de semáforos de aviso al conductor.

P. LÓGICA DE CONTROL Y CIRCUITOS DE OPERACION

La provisión de los materiales para la lógica de control y los circuitos de operación de las barreras automáticas deberá ser de una empresa de reconocido prestigio internacional la cual deberá poseer antecedentes en la ejecución de sistemas de señalamiento de igual o mayor envergadura al presente que se encuentren operativos actualmente en otros ferrocarriles.

El sistema integral de barreras automáticas deberá cumplir con las siguientes premisas:

- ***Lógica de control con tecnología de enclavamiento de seguridad intrínseca para uso ferroviario, FAIL SAFE. Se deberán utilizar tecnología de circuitos de vía tipo C para la detección de trenes.***
- ***Los circuitos de vía podrán ser compartidos entre los pasos a nivel en los cuales se solapan los sectores de detección. Se admitirá la temporización necesaria de los circuitos de vía compartidos para ajustar los tiempos de operación en cada paso a nivel. Esta temporización se deberá realizar en todos los casos mediante elementos y diseño VITAL "FAIL SAFE"***
- ***La velocidad máxima de circulación de los trenes es 120 Km/h.***
- ***Se deberán contemplar la totalidad de las vías operativas que converjan al paso a nivel.***
- ***No se vinculará con el señalamiento existente.***
- ***El equipamiento en vía para el sensado de vehículos ferroviarios deberá contar con protecciones anti vandálicas. El contratista deberá presentar la ingeniería correspondiente para la evaluación por parte de la inspección de obra.***
- ***Previo a la ejecución de los trabajos y dentro de los 45 días de firmada el acta de inicio, el contratista deberá presentar a la Inspección de Obra para su visado la documentación referente al proyecto de ingeniería de lógica de control de la obra firmada por su representante técnico.***

El Oferente deberá detallar en la presentación de la oferta la tecnología a implementar para la lógica de control y los circuitos de operación; y las normas de aplicación que determinan la clasificación FAIL SAFE, adjuntando la documentación técnica respaldatoria del fabricante donde se indique el cumplimiento de las mismas.

Para las cajas de conexionado u otros componentes diseminados en la zona de vías, éstos deberán operar en forma óptima bajo las condiciones de temperatura y humedad imperantes en su lugar de emplazamiento. Asimismo deberán contar con la adecuada protección IP 65 y el adecuado acabado superficial que les permita soportar la acción de los rayos ultravioletas y de los agentes corrosivos habitualmente presentes en la zona de vías donde se llevarán a cabo los trabajos.

Deberán preverse una base de hormigón (enterrado en un 60% de su estructura y con nivel superior de la base a 20 cm del nivel del terreno natural) con acometida de cables inferior y

contar con un cerramiento vinculado a la base (con puerta de acceso superior) de malla Shullman pesada galvanizada en caliente de chapa de acero; y todas las medidas necesarias para prevenir hechos de robo, hurto o vandalismo.

Q. PAUTAS OPERATIVAS

Las siguientes pautas de operación son preliminares y a modo representativo, no siendo las definitivas, debiendo el contratista realizar la ingeniería contemplando la totalidad del señalamiento y de las rutas involucradas. Dicha ingeniería deberá ser visada por la inspección de obra.

Cada vía contará con tres (3) circuitos de vía, dos de accionamiento que se extenderán a cada lado del paso a nivel la longitud necesaria para protegerlo de formaciones que circulen a una velocidad máxima de 120 km/h y un circuito isla que cubra el sector de calzada.

La lógica de control se encargará de accionar el paso a nivel en el sentido de circulación del tren e inhibir el accionamiento por el circuito en el sentido contrario de modo que las barreras se levanten cuando el tren libere el circuito isla de la calzada del paso a nivel en ambos sentidos.

En consideración que la inhibición de un circuito es una operación inherentemente insegura, la misma deberá estar restringida por un temporizado, mediante el cual se asegure que las barreras bajen en caso de quedar ocupado por más de un tiempo determinado cualquiera de los circuitos de vía inhibidos.

Este sistema de protección temporizada debe ser también de seguridad intrínseca Fail Safe.

R. CONTROLADORES LOGICOS PROGRAMABLES (PLC).

La lógica de control electromecánica deberá ser de características FAIL SAFE Vital para enclavamientos de seguridad Ferroviaria y responder a las recomendaciones y normas AREMA/AAR.

S. RACKS PARA LOGICA DE CONTROL.

Los equipamientos instalados en armarios o racks estarán compuestos por un conjunto de módulos cuyas características respondan a la normativa ferroviaria internacional.

Cada módulo estará conformado por un chasis capaz de albergar un cierto número de unidades enchufables. Estas unidades enchufables comprenderán los circuitos impresos, y otros componentes electrónicos o electromecánicos. Serán guiados para su introducción en los respectivos chasis y atornillados a los bordes de éste.

Los sistemas serán proyectados con un 20% de capacidad libre para ser utilizada ante futuras ampliaciones.

Un esquema plastificado se pegará a la puerta, del lado interno de cada armario. Este esquema deberá presentar la organización general de los equipamientos incluidos en el armario, y en particular, deberán figurar en él todos los órganos de entrada/ salida, tomas, fusibles, órganos de control, puntos de prueba, puntos de medición, etc.

Los armarios y racks, deberán poseer los elementos necesarios para su adecuada fijación y nivelación al piso y estar concebidos adecuadamente para absorber y resistir las vibraciones mecánicas originadas por el paso de los trenes.

Deberán contar con tomas eléctricas adecuadamente protegidos para ser utilizadas en las tareas de mantenimiento.

Los armarios, racks, cajas, equipos de vía, etc. serán sometidos a un tratamiento completo acorde con las condiciones ambientales en las cuales serán instalados, con el fin de darles un acabado adecuado, incluyendo, desengrase, tratamiento anticorrosivo y varias capas de pintura, de corresponder con cocido al horno. Estos tratamientos deberán estar

completamente terminados en fábrica antes de transportar los equipamientos a su lugar de emplazamiento.

Además deberán quedar libres de cualquier arista aguda o rebaba que pudieran provocar heridas o accidentes.

Luego de su instalación definitiva, los equipamientos que hubieran sufrido algún deterioro en su pintura, tratamiento anticorrosivo o de protección deberán retocarse minuciosamente, a los fines de que el tratamiento que hubieran recibido no pierda su efecto.

T. ALIMENTACIÓN ELECTRICA PRINCIPAL.

La alimentación de energía se realizará desde la toma existente en la estación ferroviaria, para lo cual se deberá ampliar o disponer un nuevo tablero de distribución con las protecciones correspondientes a la nueva instalación y las características de mecánicas y de protección adecuadas al tipo de instalación.

El Contratista deberá solicitar a la compañía la ampliación del suministro de la toma existente en caso de resultar necesario.

Será su responsabilidad la realización de todas las gestiones pertinentes para obtenerla y de proveer la totalidad de los equipamientos/trabajos (postación, tendido, construcción de pilar) requeridos por la empresa prestadora.

El Contratista deberá prever todos los gastos emergentes de la instalación, conforme a la normativa vigente.

La ubicación de los cables con respecto a las vías será convenida con la Inspección de Obra, previa presentación de la ingeniería correspondiente.

Cada abrigo contará con las protecciones eléctricas de entrada de alimentación, tomacorrientes e iluminación en un tablero único para las mismas, no pudiendo estar en el bastidor de la lógica de control.

La alimentación de los mecanismos de barrera, unidades luminosas, campanas y lógica de control podrá ser de 12, 24 ó 36 V de corriente continua.

En caso de que se interrumpa el suministro de energía primaria deberá conmutarse inmediatamente a los bancos de batería de reserva, mantenidas a plena carga por un adecuado sistema rectificador cargador, sin alteración de funcionamiento del paso a nivel. Las fuentes cargadoras de baterías y transformadores deberán ser robustas de uso exclusivo ferroviario. Su capacidad será tal que permita garantizar la alimentación de los equipos y a la vez la carga rápida de las baterías.

Los accionamientos deberán poseer alimentación y protecciones distintas a la alimentación de las campanas y luces y lógicas de control, de manera que cuando se clausure el paso a nivel por renovación de calzada, etc., pueda anularse la alimentación de los accionamientos y sigan funcionando las indicaciones fonoluminosas.

El Oferente deberá detallar en la presentación de la oferta las fuentes y cargadores de baterías a utilizar.

Las distintas entradas y salidas de las fuentes, transformadores y rectificador cargador de baterías estarán protegidas por fusibles de "acción lenta". Cada una de las entradas y salidas poseerá un dispositivo de corte manual, fácilmente accesible al personal de mantenimiento, que permita aislar cada subconjunto (transformadores, estabilizador si lo hubiere, rectificador - cargador, baterías, etc.). Las baterías estarán protegidas por un dispositivo automático de corte en carga apenas la tensión de las mismas descienda por debajo del límite de descarga.

U. ALIMENTACION ELECTRICA SECUNDARIA – BATERIAS.

La capacidad de las baterías deberá ser tal que permita asegurar el funcionamiento del paso a nivel durante 6 horas, considerando la mayor frecuencia de trenes en el sector, para un estado del banco de baterías al 75 % de la plena carga.

Se instalarán baterías para el abrigo principal. Las baterías irán colocadas en un sector independiente al de los equipos de la lógica de control, para que los posibles gases no produzcan ningún daño.

Las baterías deberán ser selladas, libres de mantenimiento. En funcionamiento normal se utilizarán a flote y estarán conectadas al cargador. Se encontrarán montadas sobre bancos construidos de material no corrosible.

Deberán presentar las siguientes características:

- Tensión nominal: 12, 24 V C.C. u otro valor estandarizado.
- Ciclo de cargas y de descargas: 1500 mínimo.
- Duración garantizada: 3 años mínimos a 25° C de temperatura.

El sistema de telealarma operara con una alimentación secundaria de reserva independiente (batería y cargador) a la utilizada para el funcionamiento del sistema de barreras automáticas, de modo tal que ante la interrupción de la energía primaria y el agotamiento de las baterías (para lógica de control y mecanismos) el sistema siga reportando las correspondientes fallas que apliquen.

V. PUESTA A TIERRA.

Se efectuarán trabajos de puesta a tierra de acuerdo a la normativa vigente, para proteger los siguientes equipos:

- a) Lógica de control.
 - b) Tablero eléctricos
 - c) Mástiles y accionamientos.
 - e) Abrigo principal y remotos/ auxiliares (incluye puerta, cerramientos, partes metálicas).
- Todas las puertas de los armarios y todas las tapas deberán conectarse al chasis mediante una trenza de masa.

Se deberán realizar ensayos en campo en presencia de la Inspección de Obra con equipamiento y su correspondiente certificación de calibración en vigencia. Luego se entregarán los informes en papel con los datos obtenidos expedidos por un profesional matriculado en la especialidad.

El color convencional de los cables mismos será verde/ amarillo.

Las puestas a tierra se llevarán a cabo empleando jabalinas de acero- cobre del tipo Copperweld para hincado en terreno. El diámetro mínimo a emplear será de 5/8" y el largo mínimo de 1,5 m. En la parte superior se construirá una cámara de inspección con tapa y marco de hierro fundido de 0,25 m de lado, o se empleará la caja de fundición reglamentaria. La vinculación entre el cable y la jabalina se realizará empleando un morseto adecuado al diámetro de jabalina. La sección del conductor será de 35 mm² mínima desde la jabalina hasta el borne o barra de puesta a tierra de tablero o estructura a la cual se vincule. El valor de resistencia de puesta a tierra se verificará antes de vincular el conductor, realizando la medición correspondiente mediante el empleo de un telurímetro (certificado por laboratorio). El valor para dar por satisfactoria la misma será igual o menor a 5 Ohm. El conductor de puesta a tierra será único para ramales o circuitos que pasen por la misma caja de paso.

W. ABRIGOS.

Se deberán construir un abrigo principal por cada paso a nivel. Los mismos serán anti vandálicos, construidos totalmente en hormigón armado para alojar la lógica de control del sistema de control de barreras automáticas. Si así lo requiriera el proyecto, deberán construirse abrigos remotos al paso a nivel.

Tendrán las siguientes características:

- Se situarán de manera que con todas sus puertas abiertas, ningún punto de ellos invada el perfil mínimo de obra, y que no entorpezcan la visibilidad de los trenes.
- Calidad mínima de hormigón (para todo el abrigo): H21 y serán armados con hierro de dureza natural de sección de acuerdo a cálculo estructural. La fortaleza de la construcción deberá ser tal que garantice que no se produzcan grietas ni desprendimientos por efecto de las vibraciones de los trenes.
- Sus dimensiones internas serán tales que permitan el holgado alojamiento de los equipos necesarios y contemplar los racks, tableros y equipos a trasladar a futuro del señalamiento existente.
- Tabiques o paredes: será de un espesor mínimo de 10 cm de hormigón armado con armadura de doble malla mínima de \varnothing 8 de 15 cm x 15 cm con sus correspondientes separadores. Tanto los refuerzos que vincularan los tabiques con las losas superiores e inferiores, como refuerzos vinculados a la instalación de la puerta serán con un hierro de sección \varnothing 10 como mínimo.
- Losa o platea Inferior: Los abrigos se ubicarán sobre una plataforma de hormigón armado. Se preverá una vereda a la losa de 1 m² por cada puerta que posea el abrigo. La losa será de un espesor mínimo de 20 cm de hormigón armado H21 con armadura de doble malla de \varnothing 8 de 15 cm x 15 cm con sus correspondientes separadores. La malla estará vinculada a vigas de encadenado, a los tabiques, paredes, pilotines o fundaciones y a las columnas del cerramiento perimetral. La cota de piso terminado estará como mínimo 15 cm de altura de la parte superior del hongo del riel. Tendrá una terminación de carpeta con tratamiento superficial antideslizante y una pendiente natural del 1 % hacia la tierra. La losa interna al abrigo deberá tener una altura mayor a la vereda a fin de evitar filtraciones de líquidos. La cantidad y profundidad de fundaciones o pilotines de hormigón armado serán de acuerdo al cálculo estructural y del estudio de suelos correspondiente. Sin embargo se establece una profundidad mínima de 80 cm desde la cara inferior de la platea.

En el caso de encontrarse con alguna interferencia como zanjas pluviales abiertas deberán entubarse con caños de cemento como diámetro mínimo 60 cm y se completará con tosca seleccionada para nivelar el área de la obra. Se deberá construir los cabezales de H^ºA^º correspondiente a cada punta de caño.

Si se apoyaran sobre el terreno natural: La preparación del terreno para la ejecución de la losa de piso, tendrá que desmontar los primeros 40 cm de tierra superficial y se reemplazará con tosca limpia que será apisonada en dos capas de 20 cm con pisón mecánico.

En el caso que por las características del terreno en terraplén se deberán hincar como fundación columnas aisladas y losa de H^ºA^º H21. Dejando la situación real del sitio en las mismas condiciones a las encontradas. Tendrá una escalera desde el terreno existente hasta la vereda y contará con baranda de protección de ambos lados.

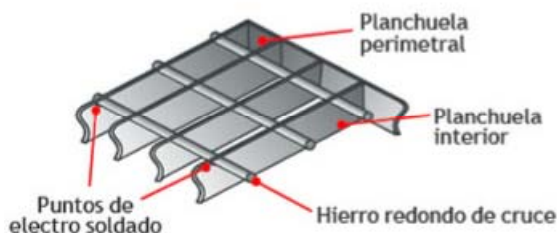
- En cualquiera de los casos que debiera realizarse una contención de tierra o material se deberá construir un muro de sostenimiento de H^ºA^º H21 desde el pie del talud hasta el nivel de la base. La profundidad de fundación del muro mencionado surgirá del cálculo efectuado por el Contratista.
- La estructura de elevación será de columnas, vigas y losa de H^ºA^ºH21 llenados in situ y el Contratista deberá presentar la dosificación comprobable para llegar a la resistencia solicitada.
- Losa Superior: Deberá asegurarse el trabajo de mantenimiento o reparación bajo lluvia, prolongando el techo del abrigo cubriendo la platea inferior en el sector de la/las puertas incluida la vereda (alero de 0,7 m). Tendrá una terminación con pendiente

natural y evitará filtraciones por agua. La losa se vinculará tanto a los tabiques o paredes como a las columnas del cerramiento perimetral.

- La aireación cruzada para ambos deberá ser la adecuada al correcto funcionamiento de los equipos que contenga y con protección contra el ingreso de insectos. La misma deberá ser realizada con perfiles y planchuela de hierro soldadas. Y con anclajes al tabique. Debe ser anti vandálica.
- En el sector donde se encuentre la/las puertas del abrigo se instalará un cerco de protección de 2.50 m de altura (entre vereda y alero) construido en reja electro soldada fabricada con chapa de acero al carbono a fin de proteger la puerta de acceso al abrigo. La reja se conforma por un entramado metálico compuesto por planchuelas de 25 mm ó 32 mm de altura x 2 a 3 mm de espesor, cada 25 a 50 mm, y por hierros redondos de cruce de 4,2 mm de diámetro, cada 50 a 100 mm, enmarcado con planchuela de 25,4 mm ó 32 mm de altura x 3,17 mm de espesor, soldada en puntos de unión. Con proceso de galvanizado por inmersión en caliente, según norma ASTM A 123, que evita su oxidación.

Las columnas serán de tubo estructural de 100 x 100 de 2 mm de espesor y estará vinculada a la losa superior; además serán parte del encadenado de la plataforma o losa inferior. Interiormente serán rellenos en su totalidad con hormigón 1:3:3 de piedra de granulometría fina. Las columnas deberán ser galvanizadas en caliente.

Llevará una puerta del mismo material con 3 bisagras especiales reforzadas (no estándar) y además contará con 3 pernos soldados en la puerta del lado de las bisagras que se incrustarán en el marco, a fin de evitar actos vandálicos cuando violenten las bisagras. La cerradura de seguridad deberá tener la misma combinación que las de la puerta del abrigo y tendrá ojales para candados (igual combinación del candado de la puerta del abrigo) con proceso de galvanizado por inmersión en caliente que evita su oxidación.



Se acepta como alternativa utilizar malla Shullman pesada galvanizada en caliente de chapa de acero. Los paneles están conformados por un entramado de planchuelas de 25 mm de altura y 2 mm de espesor, cada 60 mm y por hierros redondo de cruce de 6 mm de diámetro, cada 130 mm. Con planchuela perimetral de 25,4 mm de altura x 3,17 mm de espesor, soldada en cada punto de unión para lograr mayor resistencia.

- Los abrigos deberán poseer un circuito de iluminación interior para permitir las tareas necesarias sin la presencia de luz natural (contará con una iluminación independiente en cada cara del rack), y un circuito TUE con tres tomas, dos de 10 amp y otro de 20 amp. de una potencia mínima de 1kVA en total, debidamente protegidos con interruptores térmicos y diferenciales en tablero eléctrico separado y correspondiente según normas. El tablero contará con PAT según normas. La iluminación sólo podrá permanecer encendida con las puertas de los abrigos abiertas (se deberán utilizar sensores mecánicos límite de carrera apto para intemperie).
- Puertas de abrigos: serán metálicas de doble contacto, a prueba de vandalismos, construidas en chapa (ambas caras) AWG Nro14 e inyectadas con poliuretano expandido, con cierre mediante candado (ojales soldados tanto a la puerta como al

marco) y 3 cerraduras de seguridad en 3 puntos (todas de igual combinación y se deberá entregar 3 juegos por abrigos de llaves). Deberá contar con bisagras especiales reforzadas (no estándar), de capacidad de acuerdo al peso total de la puerta y deberá estar soldada para evitar su violación. Además contará con 3 pernos soldados en la puerta del lado de las bisagras que se incrustarán en el marco, a fin de evitar actos vandálicos cuando violenten las bisagras. Se terminarán con 3 manos de pintura anti óxido y 3 manos de esmalte sintético brillante de pintura "gris 1" de la norma IRAM 1054. Ninguna de las aberturas de los abrigos permitirá la entrada de insectos y líquidos. Deberán poseer ojales para la colocación de candados.

- Las acometidas de cables al abrigo se realizarán mediante una fosa de Hormigón Armado, donde los cables ingresarán del exterior mediante caños de PVC reforzados de diámetro de 4" (se deberá tener en cuenta la cantidad de cables de acometida a los abrigos existentes más una reserva del 30%). En los casos que este quedara expuesto a la vista se cubrirá con Hormigón Armado para evitar su vandalismo.
- Las baterías irán colocadas en un armario independiente al de los equipos de la lógica de control, para que los posibles gases no produzcan ningún daño. Este armario será construido al igual que el que aloja la lógica de control de hormigón armado con puerta anti vandálica (Chapa AWG 14), cerradura y candado.
- Previo a la ejecución de los trabajos, el CONTRATISTA deberá presentar a la Inspección de Obra para su visado la documentación referente al proyecto de ingeniería básica y de detalles de la obra firmada por su representante técnico profesional con matrícula habilitante. Sólo se dará comienzo a los trabajos una vez que la documentación técnica presentada sea visada por la Inspección de Obra. Documentación a presentar para la evaluación y visado del proyecto de abrigos en cada paso a nivel:
 - a. Fundaciones.
 - b. Planimetría en planta y corte
 - c. Estudio de suelos en cada caso en partícula.
 - d. Planos de arquitectura de abrigos.
 - e. Planos de instalación eléctrica y planos eléctricos.
 - f. Memoria de cálculo de la estructura de hormigón armado
 - g. Planos de encofrados, armaduras y doblados de hierros.
 - h. Planos de puertas.
 - i. Memoria de cálculo estructural de abrigos
 - j. Planos de cerramiento perimetral de abrigos
 - k. Planos de abrigos remotos o auxiliares si existieran.
 - l. Estructuras de soporte de racks.
- Para la elaboración del proyecto se seguirán los lineamientos indicados en el presente pliego así como las indicaciones emanadas de la Inspección de Obra.
- Todas las piezas que requieran tratamiento superficial se pedirá el certificado correspondiente y la presencia por parte de la Inspección de Obra en fábrica de dicho ensayo.
- Los abrigos remotos o auxiliares (que pudieran surgir del proyecto) contarán con iguales características constructivas que los abrigos anteriormente descritos (anti vandálicos con losas y tabiques de hormigón armado, con aireación cruzada, puertas anti vandálicas idénticas al abrigo principal, iluminación, cerramiento perimetral, baterías en armario separado, etc.)
- Se podrá presentar opciones de construcción de armado íntegramente en H°A° in situ o prefabricado.
- De proponer el Contratista otras alternativas a las enunciadas en este ítem, las mismas deberán ser evaluadas y aprobadas previamente por la Inspección de Obra, y

para ser consideradas deberán haber sido expresadas y cotizadas como alternativas en la presentación de la Oferta, o no representar un sobre costo respecto de la cotización original efectuada por el Oferente en su propuesta.

X. CRUCES DE VIA Y CALZADA.

La totalidad de los **cruces bajo vías y/o calzada vehicular o peatonal** a realizar a lo largo de toda la traza de cables de la presente obra se realizarán en forma ortogonal mediante el uso de caños de PVC reforzado (espesor mayor o igual a 5,2 mm) de 4" como mínimo.

Para su instalación, los tubos se dispondrán mediante el uso de tunelera (no se acepta el uso de zanjeo a cielo abierto para la disposición de los tubos), como mínimo a 1,20 m por debajo del plano inferior de los durmientes (en caso de cruce bajo vías) o de la calzada de circulación (en caso de cruce bajo calzada), pudiendo efectuarse adaptaciones en función de las singularidades que pudieran encontrarse, siempre y cuando se cuente con la pertinente autorización de la Inspección de Obra.

Se colocarán tantos caños como sea necesario para permitir disponer en los mismos de un espacio libre no inferior al 40 % de la sección útil total. Además se deberá dejar 1 caño vacante por cada cruce de vía o calzada para futuras instalaciones.

Dichos caños serán prolongados como mínimo 2,50 m a cada lado del borde de la calzada, senda peatonal o del riel externo (según corresponda) y serán rematados en ambos extremos por cámaras de hormigón que respondan a las características constructivas y de instalación enunciadas en el párrafo correspondiente de estas especificaciones; en el interior de las mismas se producirá una reserva de cables de aproximadamente 3 a 4 metros.

Todas las cabezas de caños camisa deberán sellarse con espuma poliuretánica para impedir que se aloje agua dentro de ellos.

En las **zanjas o alcantarillas** que colecten aguas en zona de vías y que deban ser superadas por el tendido del cableado, se apelará también a la solución de utilizar conducciones realizadas mediante tubos de PVC reforzado (espesor igual a 5,2 mm) de 4" embebidos en una viga de H[°]A[°] y cuyas puntas sean enterradas a una profundidad que será especificada por la Inspección de Obra. Se colocarán tantos caños como sea necesario para permitir disponer en los mismos de un espacio libre no inferior al 40 % de la sección útil total.

Tratándose de **obras de arte**, los tubos serán de Hierro Galvanizado de 4" y amurados a su estructura con grapería cuya cantidad, modo de fijación y características constructivas deberán ser aprobados en forma previa a su instalación por la Inspección de Obra. Se colocarán tantos caños como sea necesario para permitir disponer en los mismos de un espacio libre no inferior al 40 % de la sección útil total.

Dichos caños serán prolongados como mínimo 2,50 m a cada lado y serán rematados en ambos extremos por cámaras de hormigón que respondan a las características constructivas y de instalación enunciadas en el párrafo correspondiente de estas especificaciones.

Se adjunta SÑ.00005.1 de Cruce de vía y cruce de calzada (ver Sección 4. Anexos. Anexo I - Planos).

Se adjunta plano esquemático para un paso a nivel tipo de doble mano SÑ.00003.0 con la ubicación de cámaras de H[°]A[°], accionamiento y cruces bajo vías y las distancias mínimas respecto de vía, calzada, etc. (ver Sección 4. Anexos. Anexo I - Planos).

Y. CAMARAS PARA CABLES DE SEÑALAMIENTO.

Las cámaras a utilizarse en toda la obra serán de Hormigón H17, con dosificación in situ 1:2:3, armado de cómo mínimo hierro del 6 de dureza natural cada 15 cm en ambas direcciones y atados con alambre de fardo. La armadura tendrá continuidad en base y tabiques. La cámara será hormigonada de una sola vez, base y tabiques y estará asentada en una cama de 15 cm de leca para mejorar el drenaje de las mismas.

Las dimensiones mínimas interiores son de 0,90 m x 0,90 m x 1,40 m de profundidad con un espesor de losa - tabique de 12 cm.

No se aceptarán cámaras de menores dimensiones.

La materialización de las tapas de 7 cm de espesor tendrá las mismas características que las descritas para las cámaras y llevarán manijas laterales (de acero inoxidable o de hierro galvanizado) incorporadas previas al hormigonado para su izamiento, de forma tal de garantizar la estanqueidad de la misma.

Los cables provenientes a las cámaras estarán vinculados con caños de PVC reforzado de 4” de diámetro (cañería aprobada para agua corriente espesor igual a 5,2 mm) amurados a los tabiques de la misma.

El fondo de la cámara tendrá piedra partida para permitir el drenaje natural del agua de lluvia. En el apoyo de la tapa con los tabiques se colocará una junta de cordón embreado para mejorar la estanqueidad de la cámara. Este estará fijado por forma al tabique.

Todas las cámaras que comprenda la obra deberán ajustarse a las características indicadas.

El diseño se deberá ajustar al Plano SÑ.00006.1 Cámaras de Señalamiento 90 x 90 x 140 con las características constructivas de la cámara (ver Sección 4. Anexos. Anexo I - Planos).

Z. SECTORES DE DETECCIÓN.

Se define como *“sector de detección”* a él o los **circuitos de operación** asignados a la obtención de información para el accionamiento de los elementos de señalización del paso a nivel

El *“sector de detección”* estará compuesto por dos partes: *el “sector de aproximación”* y el *“sector de operación”*.

El *“sector de aproximación”* podrá estar formado por uno o más **circuitos de operación**, exclusivamente destinados a “aproximación”. Se entiende que en vía única, no requerirán la instalación del mencionado sector.

DEBIDO A QUE SE TRATA DE VÍA ÚNICA BANALIZADA NO SE DISPONDRÁ DE SECTOR DE APROXIMACIÓN.

Largo del sector de operación:

El sector de operación deberá poseer un largo equivalente para calles de mano única o de doble sentido de circulación:

$$\begin{aligned} & \text{Tiempo de fonoluminosa} \\ & \quad + \\ & \text{Tiempo de bajada de los brazos} \\ & \quad + \\ & \text{Tiempo de despejamiento} \end{aligned}$$

Largo del sector de aproximación:

El sector de aproximación deberá poseer un largo equivalente al tiempo de ascenso del o de los brazos, más el tiempo de espera para reiniciar el ciclo de protección:

$$\begin{aligned} & \text{Tiempo de subida de los brazos} \\ & \quad + \\ & \text{Tiempo de espera por aproximación} \end{aligned}$$

Largo del sector de detección:

Es igual a la suma de los largos de sector de aproximación y de operación.

La libranza se ubicará a una distancia de entre 3m y 6m del borde exterior de la calzada o pasillo peatonal.

Velocidad de los trenes: Como principio general los largos de los sectores se deben calcular de modo que se cumplan los tiempos establecidos para el caso que circule el tren más rápido. Se establece una velocidad máxima de circulación de 120 Km/h.

AA. TIEMPOS DE OPERACIÓN.

El sistema deberá optimizar los tiempos de bajada de la barrera en función de la velocidad real de las formaciones que circulen sobre los circuitos de operación del sistema.

Cuando un tren ingresa al "sector de operación", inmediatamente comenzarán a emitirse las señales acústicas y luminosas.

Se establecen los siguientes tiempos:

- Tiempo de fonoluminosa: 7 segundos
- Tiempo de bajada de los brazos: Compatible con las condiciones del cruce a fin de minimizar la cantidad de roturas. No menor a 5 segundos ni superior a 10 segundos. Para los cálculos se tomarán la peor condición 10 segundos.
- Tiempo de despeje (Tiempo que transcurre desde que bajaron los brazos hasta que llega el tren): Según se desprende de la Tabla 1 de las Normas SETOP 7/81

Dc < 5m	T despeje = 12 segundos
5m < dc < 10m	T despeje = 14 segundos
10m < dc < 15m	T despeje = 16 segundos

Donde Dc es la separación entre rieles extremos.
- Tiempo de subida de los brazos: El mínimo que permita el mecanismo.
- Tiempo de espera por aproximación (Tiempo mínimo que debe transcurrir desde que llegan los brazos a la posición vertical hasta que se reinicia el ciclo de anuncio): 5 segundos.

El o los brazos de barrera permanecerán en la posición horizontal y se continuarán emitiendo las señales acústicas y luminosas hasta que el tren haya atravesado por completo el paso a nivel.

Inmediatamente que el tren haya atravesado por completo el paso a nivel se iniciará el ascenso del o de los brazos de barreras, cesando la emisión de señales fonoluminosas.

Cuando un tren haya pasado completo, no se iniciará el ascenso del brazo de barrera si hubiera otro tren en el "sector de aproximación".

BB. SISTEMA DE ALARMAS.

Para la indicación a distancia de alarmas se ha optado por el sistema de comunicación monitoreada a distancia, donde se tiene en tiempo real el evento de alarma de las instalaciones del paso a nivel, cumpliendo con todos los requisitos del Pliego.

Las anomalías que se produjeran en los elementos del paso a nivel, serán indicadas en forma remota a terminales programables.

El alcance de la obra incluye la provisión, instalación y puesta en servicio de un sistema de Módulos de telealarmas en cada paso a nivel.

El Módulo de tele alarma de cada paso a nivel reportara los estados y alarmas a través de Fibra Óptica y/o GSM. El modulo deberá estar configurado para reporte por GSM (datos por GPRS, mensaje de voz y SMS a números telefónicos asignados por la inspección de obra) y preparado para la utilización a futuro a través de Fibra Óptica.

El modulo será robusto y rackeables y en su parte frontal indicara mediante luces si una alarma esta activada o no, a si mismo deberá contar con la leyenda impresa de cada una de las alarmas y el estado normal del contacto a fin de facilitar el mantenimiento.

La alimentación eléctrica del equipo será independiente a la alimentación de la lógica de control del PaN y contará con una alimentación secundaria con autonomía de 10 hs como mínimo.

Como mínimo se indicaran las siguientes anomalías:

- a) Brazo de barrera roto.
- b) Falla de Semáforo (incluye vandalismo).
- c) Falla de Semáforo de aviso al conductor (incluye vandalismo).
- d) Falla de campana (incluye vandalismo).
- e) Abrigo principal abierto (detección de la totalidad de las puertas incluida puertas de baterías).
- f) Abrigo remoto abierto (detección de la totalidad de las puertas si existiera).
- g) Brazo de barrera vertical u oblicuo (90° a 5°) con circuito de operación ocupado.
- h) Brazo de barrera horizontal (0°) con circuito de operación vía libre.
- i) Circuito de operación ocupado por más de 10 minutos.

Con respecto al suministro de energía se indicarán los siguientes estados:

- j) Falta de energía de la fuente primaria en abrigo principal.
- k) Falta de energía de la fuente primaria en abrigo remoto si existiera.
- l) Agotamiento de las baterías que alimenta la lógica de control, esta indicación debe reportarse independientemente de que si se está alimentando en ese momento con la fuente primaria.

La nómina definitiva de eventos a señalar y su presentación a los operadores será definida durante la etapa de ingeniería de la obra de acuerdo con la Inspección de Obra.

El equipo de tele alarma deberá contar con entradas vacantes para el reporte de estados futuros. Se establece una reserva no menor a 2 entradas.

El Oferente deberá detallar en la presentación de la oferta la tecnología a implementar para el sistema de monitoreo a distancia.

CC. REPUESTOS.

El material de repuesto forma parte de este suministro, así como todo el material de repuesto suplementario que el Contratista, en base a su experiencia, estime necesario para asegurar un buen funcionamiento del conjunto de la instalación, para que los criterios de calidad y los tiempos máximos de reparación impuestos puedan ser respetados.

La lista y cantidades de materiales de repuesto establecidos por el Contratista deberán ser justificados a través de una memoria de cálculo que considere los valores de confiabilidad, cantidad de equipos instalados y sus plazos de reparación o fabricación/ importación, respetando como mínimo los porcentajes y cantidades detallados en el presente pliego. Sin embargo se define cantidades mínimas a proveer de determinados repuestos.

Todo el material de repuesto deberá estar en condiciones de funcionamiento inmediato.

Todos los aparatos de repuesto y los lotes de piezas de repuesto estarán protegidos, embalados y etiquetados cuidadosamente. En particular, todos los equipos y componentes sensibles a la humedad o a las descargas de electricidad estática deberán estar protegidos por un embalaje estanco y antiestático.

Todos los materiales adquiridos que perdieran su aptitud de funcionamiento dentro o fuera del período de garantía por su inadecuado embalaje, deberán ser sustituidos sin cargo por el Contratista.

Todos los materiales de repuesto adquiridos deberán poseer idénticas características y calidad que los originales a los que sustituyeran, debiendo ser perfectamente intercambiables sin necesidad de ajustes o adaptaciones.

La totalidad de las provisiones en concepto de repuesto deberán ser entregadas en los depósitos que defina la Inspección de Obra indefectiblemente 1 mes antes de realizar la puesta en servicio parcial y/o total de la obra.

Toda la documentación técnica (en castellano) y los planos de los materiales de repuesto deberán entregarse a la Inspección previamente, a fin de realizar el ingreso de los mismos a los almacenes que designe la de Obra.

Estos equipos no podrán ser utilizados para el reemplazo de equipos en falla durante el período de garantía.

A continuación se detallan cantidades a proveer de algunos de los repuestos:

- 1 (UNA) Fuente y cargador de baterías (accesorios y componente incluidos).
- 1 (UNA) Controlador (Lógica de Control) (accesorios y componente incluidos).
- 2 (DOS) Circuitos de operación (accesorios y componente incluidos).
- 1 (UNA) máquina de barrera (accesorios y componente incluidos).
- 1 (UNA) módulo de tele alarma (accesorios y componente incluidos).
- 2 (DOS) campanas electrónicas (accesorios y componente incluidos).
- 2 (DOS) módulo de LED del semáforo vehicular.
- 2 (DOS) módulos de LED del semáforo al conductor.

4. ANEXOS.

ANEXO I – PLANOS

SÑ.00001.0 - BASE PARA MASTIL DE BARRERA.

SÑ.00002.0 - MASTIL DE BARRERA.

SÑ.00003.0 - UBICACIÓN DE CÁMARAS DE H°A° ACCIONAMIENTOS Y CRUCES BAJO VÍAS.

SÑ.00020.0 - ZANJEO Y TENDIDO DE CABLES DE SEÑALAMIENTO

SÑ.00005.1 - CRUCES DE VIA Y CALZADA.

SÑ.00006.1 - CAMARAS DE H°A° PARA CABLES DE SEÑALAMIENTO.

SÑ.00007.0 - DEFENSA VEHICULAR.