

TRENES ARGENTINOS
OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL
ESTADO
LÍNEA ROCA

PLAN DE OBRAS – ANEXO XI.

OBRA: Nº 406 / COD. PLAN MR 25 MD

**ESTACIÓN PLAZA CONSTITUCIÓN: RENOVACIÓN DE
PARAGOLPES POR AMORTIGUADORES ELASTOMÉRICOS O
DE FRICCIÓN EN PLAYA OESTE DE DEPÓSITO COCHES
ELÉCTRICOS V1 Y V2**

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES

PLAN DE OBRAS – ANEXO XI.
OBRA:
Nº 406 / COD. PLAN MR 25 MD
ESTACIÓN PLAZA CONSTITUCIÓN: RENOVACIÓN DE
PARAGOLPES POR AMORTIGUADORES ELASTOMÉRICOS O
DE FRICCIÓN EN PLAYA OESTE DE DEPÓSITO COCHES
ELÉCTRICOS V1 Y V2
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES
ÍNDICE

1. OBJETO DE LA OBRA	4
2. CONTRATACIÓN	6
2.1- ALCANCES.....	6
2.2- PLAZO DE OBRA	7
2.3- PROGRAMACIÓN DE LOS TRABAJOS.....	7
2.4- VENTANAS DE TRABAJO.....	7
2.5- CORTE DE ENERGÍA DE CATENARIA, LÍNEAS DE FUERZA Y OTRAS	7
2.6- REPRESENTACIÓN DEL CONTRATISTA EN LA OBRA.....	8
3. INSPECCIÓN DE OBRA	8
4. CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA ACTUAL	8
5. MATERIALES	9
5.1- FIJACIONES ELÁSTICAS	9
5.2- DURMIENTES DE MADERA	9
5.3- RIELES	10
5.4- ECLISAS, BULONES Y ARANDELAS	10
5.5- PIEDRA PARTIDA	10
5.6- JUNTAS AISLADAS	10
5.7- LIGAS DE CONTINUIDAD	10
5.8- MATERIALES PARA DESAGÜES Y PLATAFORMA.....	11
6. MEJORAMIENTO DE VÍA.....	11
6.1- LIMPIEZA DE LA ZONA DE VÍA.....	11
6.2- DESARME DE LA VÍA	11
6.3- MATERIALES PRODUCIDOS.....	12
6.4- BALASTADO.....	12
6.5- INSTALACIÓN DE JUNTAS AISLADAS COLADAS	12

6.6-	NIVELACIÓN, ALINEACIÓN Y PERFILADO	13
6.7-	LIBERACIÓN DE TENSIONES Y REGULACIÓN DE LUCES	13
6.8-	COTAS DE REFERENCIA Y PUNTOS FIJOS	13
6.9-	RETIRO DE LA ZONA VÍA DE RIELES PRODUCIDOS	14
6.10-	LIGAS DE CONTINUIDAD	14
7.	COLOCACIÓN DE LOS PARAGOLPES	14
8.	APARATOS DE VÍA	15
9.	RECEPCIÓN PROVISORIA	15
10.	RECEPCIÓN DEFINITIVA	16

PLAN DE OBRAS – ANEXO XI.

OBRA:

Nº 406 / COD. PLAN MR 25 MD

ESTACIÓN PLAZA CONSTITUCIÓN: RENOVACIÓN DE PARAGOLPES POR AMORTIGUADORES ELASTOMÉRICOS O DE FRICCIÓN EN PLAYA OESTE DE DEPÓSITO COCHES ELÉCTRICOS V1 Y V2

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES

1. Objeto de la obra

Los trabajos a contratar incluirán las memorias y estudios de ingeniería necesarios, la provisión total de la mano de obra, la provisión total de los materiales **con excepción de las barras de riel y de los Paragolpes (PG)**, la provisión del total de las máquinas, equipos y vehículos, para la total realización de los trabajos de que se detallan en las presentes Especificaciones Técnicas Particulares, en los tramos que se detallan a continuación, considerando lo dicho en las Especificaciones Técnicas Generales y demás documentos de contratación.

- 1) Materialización en obra de los Puntos Fijos de referencia.
- 2) En las vías 1 y 2 de la playa oeste de depósito de coches eléctricos se realizarán las siguientes tareas:
 - a. Se mejorarán 36 metros de vía por vía, desde la punta de rieles actual (paragolpe) hacia el lado de los andenes de Plaza Constitución.
 - i. Se reutilizarán los rieles existentes es dicho sector.
 - ii. Se cambiaran la totalidad de los durmientes existentes por durmientes de madera dura (Quebracho Colorado) de escuadría 24 x 20 cm (vigas).
 - b. Se colocarán los dos rieles adicionales indicados por el fabricante del paragolpe, y adjunto a éstas ETP, en una longitud de 25 metros. Si bien el fabricante indica una longitud de 14m (Ver Plano 10-536-000), se modificará esta longitud por razones operativas.

- c. Se construirá el refuerzo con perfiles doble T indicado por el fabricante del paracolpe, y adjunto a éstas ETP en una longitud de 25 metros. Si bien el fabricante indica una longitud de 14m (Ver Plano 10-536-000), se modificará esta longitud por razones operativas.
 - d. Se colocarán los paracolpes de fricción conforme las instrucciones del fabricante.
 - e. Se realizará la prueba del mismo.
 - f. Se deberá recibir la aprobación del Comitente mediante un acta.
 - g. Se dejará la instalación apta para el servicio.
- 3) Los PG existentes deberán conservarse intactos tal y cual su estado actual.



Fotografía 1 Vista del sector de Paragolpes V1 y V2, donde deberán realizarse los trabajos

2. Contratación

El sistema de Contratación será el indicado en el pliego de condiciones particulares de contratación. Los precios cotizados deberán incluir el costo de todas las provisiones directas e indirectas, equipos, herramientas y la mano de obra necesaria, subcontratos de soldaduras, ensayos etc. En síntesis, todo lo necesario para efectuar los trabajos de acuerdo al alcance establecido en la presente documentación.

2.1- Alcances

El mejoramiento de las vías incluirá:

1. Durmientes de madera dura (quebracho colorado) de escuadría 24 x 20 cm con entalle correspondiente.
2. Fijaciones tipo Clip E o similares.
3. Reutilización de los rieles existentes.
4. La unión de las barras de riel por medio de:
 - a. Eclisas laminadas tipo barra de 6 agujeros.
 - b. Soldadura aluminotérmica.
5. La unión de la vía mejorada con los ADV, por medio de soldaduras de combinación o cupones de combinación.
6. La nivelación y alineación de las vías, distinguiendo: primer, segundo y tercer levante, y terminación mecanizada.
 - a. Cada levante deberá evidenciar el progreso de la alineación y de la nivelación tanto longitudinal como transversal.
7. La nivelación manual de los ADV existentes.
8. La liberación de tensiones (LDT) de las vías renovadas con Riel Largo Soldado (RLS)
9. La regulación de luces de los tramos de vía armada eclisada.
10. El compactado del balasto.
11. El perfilado del balasto, de acuerdo a la NTVO N°2, adoptando el perfil normal o reforzado según lo estipule la citada norma, para vías de categoría 1.
12. La realización de controles de obra (medición de cotas de nivel, alineación, etc. ya sea de la vía, drenes etc.), con la emisión de la documentación pertinente, necesarios para la obra y a solicitud de la inspección.

13. La realización de los **ensayos de ultrasonido de las soldaduras**.

14. La realización de los ensayos de las provisiones según lo estipulado por las normas de aplicación.

2.2- Plazo de obra

El plazo de obra total, incluyendo las provisiones, ingeniería y la ejecución total de la obra hasta la recepción, será de **tres (3) meses** corridos a contar de la firma del “Acta de inicio de obra”.

Se fija un plazo de sesenta (60) días desde la firma del acta de inicio de la obra, para la entrega de la ingeniería de obra. Pasado dicho plazo la ingeniería deberá estar aprobada para poder continuar con el avance de la obra.

2.3- Programación de los trabajos

La programación de los trabajos será responsabilidad del contratista, el cual deberá recibir la aprobación por parte de la Inspección de Obras.

La misma será indicada en un Cronograma de Avance de Obra y Certificación del tipo GANTT, indicando en el mismo la incidencia porcentual de cada rubro.

El Comitente será quien apruebe dicha programación y éste podrá solicitar al Contratista la alteración parcial de la misma, como así mismo el cambio del porcentual correspondiente a cada rubro para la certificación, sin variar el Plazo de Obra.

2.4- Ventanas de trabajo

La ventana de trabajo a otorgar consistirá en una ocupación permanente de vía, de una vía por vez. Cada una de estas ocupaciones será de 5 días corridos, debiendo dejar la vía expedita en dicho plazo.

En caso de ser necesario por razones operativas, podrán suspenderse y/o modificarse en su extensión las ocupaciones de vía mencionadas en los párrafos anteriores, compensando la diferencia con horas en ocupaciones a otorgarse durante los fines de semana.

2.5- Corte de energía de catenaria, líneas de fuerza y otras

El corte de energía de catenaria, de las líneas de fuerza u otras que dependan del ferrocarril, en caso de ser necesario, podrá efectuarse previa solicitud a la Inspección de obras, con una semana de anticipación. El corte de energía se efectuará en el horario que establezca el Control Central de Energía Eléctrica del ferrocarril, en horario nocturno de madrugada y con una duración inferior a la de la ventana otorgada.

Las tareas a efectuar bajo línea de catenaria energizada u otras líneas, deberán ser aprobadas por TRENES ARGENTINOS (entiéndase la propia inspección de obras así como las distintas áreas operativas).

2.6- Representación del Contratista en la obra

La representación del Contratista en la obra será mediante un Jefe de Obra, el cual tendrá sin excepción título de Ingeniero Civil, Agrimensor o Arquitecto con experiencia comprobable en obras de vía y matrícula al día.

El jefe de obra deberá presentarse en obra siempre que se estén ejecutando tareas en la obra y tener presencia permanente durante las jornadas de renovación de vías.

En caso que el jefe de obra no posea conocimientos de señalamiento, la empresa Contratista sumará a un especialista en señalamiento que trabajará con el jefe de obra, a los efectos de prever o subsanar cualquier inconveniente que pudiere surgir con los circuitos de vía de barrera automática o de señalamiento, o bien con los alambres o barras de señalamiento.

3. Inspección de obra

El seguimiento de la obra por parte de la inspección se realizará a través de los diversos inspectores designados.

Las comunicaciones serán a través de los libros de Órdenes de Servicio y Notas de Pedido.

4. Características de la vía actual

Las vías 1 y 2 de Playa Oeste de depósito de trenes eléctricos están constituidas por rieles perfil UIC 60, o BS R 100 o BS 100 FCS, fijaciones directas varias entre las que se encuentran tirafondos y clavos elásticos, durmientes de Q^o a razón de 1640 dtes/km y balasto de piedra.

Antes de comenzar los trabajos la contratista deberá efectuar y entregar a la inspección el proyecto de la obra, ajustado a lo especificado en la presente documentación.

Las vías deberán construirse con las siguientes características:

- Rieles: Se reutilizarán los existentes, conformando RLS donde sea posible.
- Juntas: las mismas serán constituidas mediante soldadura aluminotérmica de riel según ET FA 7001, y mediante eclisas tipo barra de seis (6) agujeros

según IRAM FA L 70 09.

- Juntas aisladas: las mismas serán del tipo Junta Aislada Coladas, y estarán compuestas por eclisas de seis (6) agujeros.
- Durmientes: los mismos serán de madera dura (quebracho colorado) de escuadría 24 x 20 cm según ET FA 7025 con una distribución de 1.640 dtes/km.
- Fijaciones elásticas: tipo Clip E o similar.
- Balasto de piedra partida: Se dejará el balasto de piedra partida Grado A - 1 existente en la actualidad. Se deberá conformar el perfil según lo que rige en la NTVO N° 2.

5. Materiales

El movimiento y manipuleo de los materiales estará a cargo del contratista, correspondiéndole también la descarga y el acopio de los mismos, ya sea que los materiales fueran provistos por el Comitente o por la Contratista.

Se entiende por manipuleo, a las operaciones de carga y descarga, movimiento, corrimientos, distribución, apilado, etc., que sea necesario realizar, tanto con los materiales a emplear en la obra como con los que se produzcan en la misma.

Todos los materiales serán provistos en un todo de acuerdo a las especificaciones FA – IRAM vigentes y/o las CEN u otras que se indiquen.

El Oferente, proveerá todos los materiales nuevos necesarios para la ejecución de los trabajos que se contratan y que a continuación se detallan de manera aproximada.

Estos deben ser de la mejor calidad, y deben cumplir con todas las garantías de seguridad.

5.1- Fijaciones elásticas

Considerar la provisión de fijaciones acordes para ser colocados en presencia de juntas armadas aisladas o en juntas armadas de dispositivo de dilatación o en tramo de vía eclisada.

5.2- Durmientes de madera

Se proveerá la cantidad necesaria de durmientes nuevos de Quebracho Colorado de 0,20 x 0,24 x 2,70 m, según Especificación FA 7025. Los durmientes a proveer vendrán entallados y cepillados en los casos en que corresponda.

5.3- Rieles

Se reutilizarán los rieles existentes. Los ensayos, traslados etc. correrán a cuenta del contratista.

5.4- Eclisas, bulones y arandelas

Se proveerán pares de eclisas tipo barra de 6 agujeros para riel UIC 54.

Se proveerán Bulones cabeza diamante, cuello circular, con tuerca hexagonal de 20 x 132 mm, y arandelas doblemente elásticas, de acuerdo a lo especificado en las normas de FA y de acuerdo con las especificaciones IRAM-FA.

Se proveerán arandelas tipo Grower, las que responderán a la Norma IRAM FA L 7008, acero templado y revenido, para uso ferroviario. Serán elásticas tipo Grower de 22 x 46 x 12 x 6 mm, especificación F A 7008 Plano GVO 511.

Serán provistos en cantidad necesaria.

5.5- Piedra partida

Se dejará la piedra de graduación A-1 existente. No obstante, en todos los casos, deberá realizarse el perfilado necesario para cumplir con el perfil transversal estipulado en la Norma Técnica de Vía y Obra N°2.

5.6- Juntas aisladas

Se proveerán de Juntas Aisladas Coladas (JAC), Especificación FA 7068 y conjuntos de Juntas Aisladas Armadas (JAA) para riel 54 E1, las cuales respetarán las Normas vigentes de Ferrocarriles Argentinos.

Se contempla la provisión de las eclisas cepilladas, la provisión de todos los elementos aisladores (bujes, placas entre alma y eclisa, poste y placas entre eclisa y chapas), y de los elementos metálicos (chapas perforadas y bulones).

El Oferente deberá disponer de todas las herramientas necesarias para el correcto armado de las mismas.

Las juntas reemplazarán a las existentes.

5.7- Ligas de continuidad

Se proveerán pares de Ligas de Continuidad para garantizar las corrientes de retorno, aún en las vías no electrificadas, en los tramos eclisados de vía renovada.

Las ligas de continuidad estarán conformadas por dos cables de acero galvanizado flexible de 35 mm² c/u, las que serán tomadas al riel con soldadura cuproaluminotérmica, a proveer y realizar por el Oferente.

5.8- Materiales para desagües y plataforma

El Oferente proveerá las cámaras, bocas a 45°, caños de PVC u hormigón armado, caños ranurados y materiales de construcción necesarios (cal, cemento etc.) para la construcción de las obras de desagüe que se detallan en estas especificaciones, y para las obras asociadas que sean necesarias.

6. Mejoramiento de vía

Se realizará el mejoramiento de 36 metros de cada vía conforme lo indicado en los siguientes puntos:

- Para el mejoramiento, se contempla la utilización de durmientes de madera dura (Quebracho colocado) de escuadría 24x20 cm con fijaciones elásticas tipo clip E o similares, debiendo entallarse de la manera correspondiente para las fijaciones utilizadas. Se deberá cambiar la totalidad de los durmientes.
- El balasto a utilizar será el existente, de piedra partida grado A-1. Se deberá perfilar de modo de cumplir el perfil establecido en la NTVO N°2.
- Se reutilizarán los rieles existentes en la vía actual.

6.1- Limpieza de la zona de vía

Se comenzará realizando la limpieza de toda la zona de vía, retirando del ámbito de la zona ferroviaria a las ramas, basura general, orgánica o inorgánica, que se halle en la misma, y clasificando y devolviendo al ferrocarril, a todo objeto metálico perteneciente a la infraestructura o superestructura de vías, o al material rodante. Queda absolutamente prohibida la incineración de cualquier tipo de residuo.

Los residuos que deban ser retirados de la zona ferroviaria, serán colocados en bolsas plásticas tipo consorcio, las que serán provistas por el Oferente en la cantidad que sea necesaria.

La limpieza de la zona ferroviaria debe ser mantenida por el Oferente durante todo el tiempo que dure la obra, aún cuando se trate de residuos arrojados desde las formaciones, luego de la limpieza inicial.

6.2- Desarme de la vía

Para proceder al desarme de la vía, se realizará primeramente la lubricación de las fijaciones de juntas con una mezcla a base de gasoil y aceite, para evitar la rotura de los bulones.

Se desarmará y removerá la vía en forma completa, removiéndose las eclisas y bulones, tirafondos de fijación, rieles y anclas, durmientes y cualquier otro elemento

asociado.

Los materiales retirados y producidos, serán trasladados al sector de acopio, en el obrador.

El material chico, tendrá que clasificarse y almacenarse de manera adecuada.

Se clasificarán a los durmientes, separando a aquellos durmientes que sean aptos para ser reutilizados.

6.3- Materiales Producidos

Los durmientes, rieles y fijaciones producidas, serán entregados al Comitente en el depósito a indicar por la Inspección de Obras, lugar en el que el Oferente apilará los durmientes y demás materiales según las normas vigentes.

6.4- Balastado

En caso que el balasto existente sea insuficiente, se deberá proveer la cantidad suficiente de piedra balasto grado A-1 de modo de cumplir con la cota de proyecto y el perfil tipo de obra.

La piedra deberá perfilarse según la NTVO N° 2, pero enrasándose el nivel superior del balasto, en todo el ancho de la vía renovada, con el plano superior de los durmientes.

6.5- Instalación de Juntas Aisladas Coladas

Se reemplazarán a las juntas aisladas existentes, utilizadas para el señalamiento ferroviario.

Además se colocarán juntas aisladas coladas entre el riel de 25m correspondiente al paracolpe elastomérico y la continuación de la vía a mejorar.

Para la fabricación de las mismas, se utilizarán los mismos rieles a emplear en la renovación. Las JAC se armarán con cupones de riel de 4,50 metros, conformando cupones aislados de 9,00 metros de longitud.

Las JAC respetarán las Normas Técnicas de FA y se ajustaran a lo establecido por el fabricante.

Los aisladores de las juntas, deberán mantener las propiedades aislantes durante toda su vida útil, soportar variaciones de temperatura entre los - 10 y 70 °C, y ser aptas para soportar una carga máxima por eje de 22 tn, con una frecuencia de 90.000 tn/día.

6.6- Nivelación, alineación y perfilado

Se apisonará, nivelará y alineará la vía con equipo mecánico automático pesado, dejando la vía librada al uso, dentro de las tolerancias especificadas para la recepción provisoria.

La repasada final y nivelación complementaria, se realizará con un levante máximo de 2 cm. El ripado máximo será de 2 cm en recta y de 3 cm en curva.

Se apisonará, alineará y compactarán banquetas con equipos mecánicos pesados, se reajustarán y regulará el balasto mediante el uso de la distribidora y perfiladora de balasto hasta lograr el perfil transversal indicando en Norma Técnica de Vía N° 2. Se incluye la terminación de rampas definitivas de acuerdo a instrucciones de la inspección.

Al terminar los levantes de vía, se dejará perfectamente despejado el sitio, retirando todo material sobrante y cuidando la no obstrucción de cunetas y desagües, corriendo por cuenta del Oferente todos los trabajos citados.

6.7- Liberación de tensiones y regulación de luces

En los RLS, se procederá a efectuar la liberación y homogenización de tensiones en un todo de acuerdo a lo establecido en la NTVO N° 9 de FA.

En los sectores donde la conformación de la vía será eclisada, se realizará la regulación de luces, procediendo para ello según lo establecido por la respectiva Norma Técnica de Ferrocarriles Argentinos.

La temperatura de los rieles se medirá mediante termómetros de contacto aptos para su fin y el mantenimiento de las luces necesarias se realizará mediante la inserción de chapas calibradas de distintos espesores que la Oferente tendrá en cantidad suficiente y debidamente seleccionadas.

No se permitirá la utilización de cuñas o golpear con cupones de rieles, sólo se tirarán los rieles a mano, o se emplearán los equipos que autorice la Inspección de Obras.

En los rieles eclisados, se debe garantizar la continuidad de la corriente de retorno, a través de las ligas de continuidad necesarias, según se aclaró en los puntos respectivos a reemplazo corrido de rieles y despunte y corrimiento de rieles.

6.8- Cotas de referencia y Puntos Fijos

El proyecto se efectuará tomando como puntos fijos las cotas de nivel de los andenes existentes, de los pasos a nivel (PAN) existentes y la cota de los puentes existentes.

Para el desarrollo de la obra y su control, deberán materializarse en obra los Puntos Fijos de referencia. Los mismos deberán ubicarse dentro de la zona de vía.

Cada punto fijo se identificará con referencias físicas, como ser una placa de bronce o acero con un pedestal para colocar una mira o regla de nivelación. Llevarán identificación en referencia al punto fijo que representa y llevará escrita su cota de referencia. En caso de no existir instalación fija que permita el adosado de la placa identificadora, la contratista procederá a materializar un mojón de hormigón sobre el que fijará la placa identificadora del punto fijo. El mojón tendrá que tener medio metro de altura sobre el nivel de suelo del lugar en que se fije, y dimensión mínima de cualquier arista de 30 cm. Se presentará memoria de ingeniería del mojón la cual deberá estar aprobada por la inspección.

6.9- Retiro de la zona vía de rieles producidos

Al finalizar las tareas que involucren a la enrielladura, se deberá retirar de la zona vía la totalidad de los rieles, sean producidos de obra o preexistentes, de la manera que el Oferente junto a la Inspección de Obra consideren más conveniente a fin de no entorpecer la marcha de los trabajos ni la circulación de los trenes.

Estos rieles se depositarán adecuadamente apilados en lugar a determinar por la Inspección.

El Oferente proporcionará para este trabajo las chatas playas, la tracción y el personal para coordinar los trabajos.

6.10- Ligas de continuidad

Se proveerán y colocarán pares de Ligas de Continuidad para garantizar las corrientes de retorno, en los tramos eclisados de vía renovada.

Las ligas de continuidad estarán conformadas por dos cables de acero galvanizado flexible de 35 mm² c/u, las que serán tomadas al riel con soldadura cuproaluminotérmica o eléctrica, a proveer y realizar por el Oferente.

Se colocarán dos ligas por cada junta de riel, soldadas en el lateral exterior del hongo o en el alma del riel del lado interior a la vía, o en lugar a indicar por la Inspección de Obras.

7. Colocación de los paragolpes

Los paragolpes se colocarán según las instrucciones del fabricante.

Deberán colocarse dos (2) rieles auxiliares en la entretrocha de la vía, distanciados entre sí 1146mm. Éstos serán rieles de perfil 54 E1, calidad R 260 y dispondrán de las mismas fijaciones que los demás rieles.

Debajo de los rieles de corrida se colocarán perfiles IPN300, según se aprecia en plano 10-536-000.

8. Aparatos de vía

Se nivelará longitudinal y transversalmente la totalidad de los ADV tratados en la obra.

Deberán alinearse y nivelarse con equipos vibradores manuales en toda su longitud (rama recta y desviada) de conformidad con el trabajo de nivelación – alineación del resto de la vía.

El acompañamiento de la rama desviada hasta lograr una adecuada identificación con el resto de la vía, se realizará mediante una rampa no mayor al 2 por mil.

No se prevé el cambio de durmientes, ni fijaciones. Si se prevé el aporte de piedra para las tareas de nivelación, y la lubricación a los fines de verificar el correcto funcionamiento luego de la nivelación.

9. Recepción Provisoria

Para la Recepción Provisoria rige lo establecido en las “Normas Técnicas para Renovación y Mejoramiento de Vías”, con las siguientes aclaraciones:

La Recepción Provisoria no se efectuará, hasta tanto los trabajos de vía estén completamente terminados a entera satisfacción de la Inspección y los materiales recuperados o sobrantes hayan sido entregados al Comitente.

La Recepción Provisoria será efectuada después de haber examinado y verificado en el lugar, que se hayan respetado y cumplido las exigencias requeridas por el Comitente referentes al trazado geométrico y estabilización de la vía.

En caso de que alguna de las comprobaciones efectuadas se encuentre fuera de la tolerancia admitida, no se realizará la Recepción Provisoria solicitada, dejando constancia, de los motivos de tal determinación.

El Oferente deberá efectuar todas las correcciones indispensables antes de solicitar una nueva Recepción Provisoria, estando la Inspección facultada para realizar, en este segundo pedido de recepción, todas las comprobaciones que resulten necesarias.

Si nuevamente se comprueban defectos no se concretará la recepción, dejando debida constancia. El Comitente podrá entonces disponer las medidas necesarias

para regularizar las obras motivo del rechazo, quedando a cargo del Oferente todos los gastos que ello demande.

Se efectuará la RECEPCIÓN PROVISORIA en las condiciones antedichas aunque no se hubieren entregado los rieles.

10. Recepción definitiva

Una vez cumplido un Plazo de Garantía de doce (12) meses a partir de la firma del “Acta de Recepción Provisoria”, la Inspección de Obra, conjuntamente con el Oferente previamente citado, procederán a efectuar todas las verificaciones indispensables para asegurar que los trabajos puedan ser recibidos definitivamente.

Para la Recepción Definitiva valen todas las condiciones y normas establecidas para la Recepción Provisoria.

El Personal y elementos de medición y verificación necesarios para efectuar las comprobaciones, serán cedidos sin cargo por el Oferente, tanto para la Recepción Provisoria como para la Definitiva.

Si las verificaciones son correctas se procederá a labrar el “Acta de Recepción Definitiva”, que será firmada por ambas partes.

En caso contrario se obrará en la forma que lo dispuesto para la Recepción Provisoria.

FINAL DEL DOCUMENTO