

 <b>Municipio de Tigre</b>	<b>Secretaría de Gobierno</b> Despacho General y Digesto  <b>RESOLUCIÓN 955/10</b>	<b>C7</b> CONVENIOS
---	---	------------------------

Copia para información pública. Válida para trámites sólo en caso de ser autenticada por la Dirección de Despacho General y Digesto

**TIGRE, 4 de mayo de 2010.-**

**VISTO:**

El convenio adjunto celebrado por el Departamento Ejecutivo, y,

**CONSIDERANDO:**

Que corresponde su registro conforme lo establece el Decreto 981/02.

Por ello, el Secretario de Gobierno en uso de facultades delegadas por Decreto 912/93

**R E S U E L V E**

**ARTICULO 1.-** Registrar el convenio celebrado el 17 de abril de 2010, cuyo original se incorpora como anexo de la presente, con el PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO BUENOS AIRES –PTUBA- y la empresa Trenes de Buenos Aires (T.B.A.), relacionado con el convenio del 16 de abril de 2009 con la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal e Inversión Pública y Servicios, que se integra al presente, destinado a la obra “cruce bajo vías del ferrocarril Mitre Ramal Victoria – Capilla del Señor, a la altura del kilómetro 36,700 en la intersección con la Avda. Henry Ford.

**ARTICULO 2.-** Dése a los Registros Municipales de Normas y de Contratos y Licitaciones. Notifíquese. Cúmplase.

RC899
BO.600
10-05-10

**Firmado:** Eduardo Cergnul, Secretario de Gobierno.

*Es impresión del original digitalizado conservado en archivo magnético en Despacho General y Digesto*

**RESOLUCIÓN N° 955/10**





*Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte*

## CONVENIO

En la ciudad de Buenos Aires a los 17 días del mes de abril de 2010, el **PROYECTO DE TRANSPORTE URBANO DE BUENOS AIRES**, representado en este acto por el Ing. Jorge De Beláustegui, con domicilio legal en Julio Argentino Roca 636, 9° piso, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en adelante "EL PTUBA", por una parte, y por la otra la MUNICIPALIDAD DE TIGRE (en adelante LA **MUNICIPALIDAD**), representada por el Sr. Intendente Don Sergio Massa, con domicilio en Avenida Cazón N° 1514 de Tigre, Provincia de Buenos Aires, y por la otra la Empresa TRENES DE BUENOS AIRES (T.B.A.) (en adelante "LA **CONCESIONARIA**"), representada por su Apoderado, D. Jorge ALVAREZ con domicilio en Avenida Ramos Mejía 1358 2° Piso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y en su conjunto denominadas "LAS PARTES" y

### CONSIDERANDO:

Que la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS y LA MUNICIPALIDAD suscribieron con fecha 16 de abril de 2009 un Convenio, cuya copia integra el presente como **Anexo III**, por el cual se determinaron los lineamientos fundamentales para la concreción del proyecto para la construcción del Cruce Bajo Vías del Ferrocarril Mitre Ramal Victoria – Capilla del Señor, a la altura del kilómetro 36,700 en la intersección con la Avenida Henry Ford en el Municipio de TIGRE, Provincia de BUENOS AIRES.

Que con fecha 31 de julio de 2009 se ha firmado el contrato con la Unión transitoria de Empresas compuesta por las Firms DYCASA SOCIEDAD ANÓNIMA Y FONTANA NICASTRO SOCIEDAD ANÓNIMA DE CONSTRUCCIONES, adjudicataria de la licitación aprobada por Resolución SECRETARÍA DE TRANSPORTE N° 400/09 (en adelante LA CONTRATISTA), con lo cual se encuentran dadas las condiciones para proceder a la ejecución del emprendimiento; cabe establecer que las atribuciones del mencionado contrato han sido delegadas por la Secretaría de Transporte en la Coordinación de EL PTUBA).

Que la Secretaría de Transporte ha contratado para ejercer la supervisión de la obra a las empresas consultoras CONSULBAIRES y PÓYRI (en adelante la supervisión).

Que EL PTUBA envió a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.), organismo descentralizado en la órbita de la Secretaría de Transporte y a la empresa Trenes de Buenos Aires Sociedad Anónima, el proyecto de la obra objeto de la licitación, el cual no verificó observaciones por parte de la concesionaria ferroviaria.

Que resulta necesario y oportuno establecer las responsabilidades, modalidad y condiciones que regirán durante la ejecución de las obras, y en ese marco las funciones, trabajos, facultades y obligaciones que le caben a cada parte interviniente.

Que a dichos fines, resulta adecuada la aplicación del régimen de responsabilidades y coparticipación de gastos previstos en el Decreto Nacional 747/88 y, en su parte pertinente, en el Pliego de Condiciones Particulares que rigió la Concesión de los Servicios Ferroviarios elaborado oportunamente por el Estado Nacional.

POR ELLO

Las partes ACUERDAN:



*Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte*

CLAUSULA PRIMERA: La empresa Contratista, para el inicio de la obra construcción del Cruce Bajo Vías del Ferrocarril Mitre Ramal Victoria – Capilla del Señor, a la altura del kilómetro 36,700 en la intersección con la Avenida Henry Ford en el Municipio de TIGRE, Provincia de BUENOS AIRES, ha presentado documentación técnica del Proyecto Ejecutivo de la misma, la cual sin perjuicio de lo establecido en la cláusula subsiguiente, resulta suficiente para dar inicio a las mismas.

CLAUSULA SEGUNDA: Dentro de los sesenta (60) días de suscripto el presente, el PTUBA entregará a LA CONCESIONARIA para que otorgue su conformidad, previamente al inicio de las tareas a desarrollar en la zona ferroviaria, la ingeniería de detalle y programación de su ejecución, las que también deberán ser aprobadas previamente por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.).

LA CONCESIONARIA dispondrá de quince días desde el momento que se le entregue la documentación para expedirse sobre la misma. En caso de silencio de su parte, se interpretará que la misma no ha merecido objeciones y por tanto ha sido aprobada.

CLAUSULA TERCERA: Una vez acaecida la condición establecida en la cláusula precedente, LA CONCESIONARIA cederá los derechos de uso y otorgará autorización a favor de PTUBA, para la Construcción del Cruce Bajo Vías del Ferrocarril Mitre Ramal Victoria – Capilla del Señor, en la intersección con la Avenida Henry Ford a la altura del km 36,700 en el Municipio de TIGRE, Provincia de BUENOS AIRES.

DEL TRANSITO VEHICULAR Y PEATONAL:

CLAUSULA CUARTA: Será responsabilidad de LA MUNICIPALIDAD, la organización del tránsito vehicular y peatonal de la zona de obra a afectar durante todo el plazo de la misma, proveyendo todos los recursos materiales y humanos necesarios para el cumplimiento de dicho fin, con excepción de la señalización que será provista por LA CONTRATISTA, de forma tal de garantizar el correcto y seguro desplazamiento de vehículos y peatones.

CLAUSULA QUINTA: LA MUNICIPALIDAD deberá facilitar el tránsito de los vehículos de LA CONTRATISTA en la zona de obra durante todo el plazo de ejecución de la misma, proveyendo asimismo la vigilancia necesaria a tal efecto.

DEL TRANSITO FERROVIARIO:

CLAUSULA SEXTA: El proyecto prevé trabajos en zona de vías cuya descripción y cronograma de ejecución –que forma parte del presente como **Anexo I** ya ha sido consensuada con LA CONCESIONARIA, se deja claramente establecido que será responsabilidad de LA CONTRATISTA la adopción de todas las medidas precautorias que correspondan para la ejecución de dichos eventos, tanto en lo referente a la provisión de la señalización como del personal necesario para su instalación y mantenimiento.

CLAUSULA SEPTIMA: Las partes establecen también que LA CONCESIONARIA no tendrá derecho a compensación alguna por la afectación de sus servicios (demoras, cancelaciones, suspensiones) durante la realización de las obras, siempre y cuando el servicio se afecte respetando exactamente los días y los lapsos de tiempo indicados precedentemente en esta cláusula.



*Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte*

Pero si el servicio fuera afectado en forma voluntaria o involuntaria sin autorización previa de LA CONCESIONARIA, LA SECRETARIA deberá resarcir a LA CONCESIONARIA:

- i. Liberando a la CONCESIONARIA de la imposición de cualquier multa que pudiere corresponder por afectación del servicio y/u oferta insuficiente como consecuencia de la ejecución de esta obra;
- y
- ii. Abonando a la CONCESIONARIA una suma igual a la que corresponde aplicar a la misma según las previsiones de la Addenda al Contrato de Concesión año 2001 (Grupo de Servicios 1-Anexo VIII/1S- puntos 2,3 y 4).

Esta multa será abonada a LA CONCESIONARIA dentro de los veinte (20) días corridos de notificada LA SECRETARIA.

Se considera "afectación", "anomalía" o "incumplimiento" la demora en la circulación de los trenes y toda otra alteración causada directa o indirectamente al normal funcionamiento del servicio de LA CONCESIONARIA. El retraso en la devolución de la vía por un lapso inferior a 15 minutos se considera un incumplimiento leve: si la demora fuera superior a 15 (quince) minutos e inferior a 30 (treinta) minutos se considerará afectación de gravedad intermedia; superados los 30 (treinta) minutos, la afectación será considerada grave.

Si el servicio fuera afectado en más de tres (3) oportunidades por infracciones leves, o en más de dos (2) oportunidades con afectaciones intermedias, o si se produjera una afectación grave, LA SECRETARIA procederá a la suspensión de la obra durante el plazo que demande la regularización de la causa que dio origen al incumplimiento.

**DEL CONTROL DE LA OBRA:**

**CLAUSULA OCTAVA:** LA CONCESIONARIA dictará las disposiciones especiales que se observarán durante la construcción del cruce Bajo Nivel y obras complementarias, con el objeto de asegurar el normal funcionamiento de los trenes, debiendo las mismas ser fielmente acatadas por LA CONTRATISTA. A tal efecto se adjunta la normativa vigente de Higiene y Seguridad de TRENES DE BUENOS AIRES S.A. que forma parte del presente convenio en el **Anexo II.**

**CLAUSULA NOVENA:** La conformidad de los planos de obra por parte de LA CONCESIONARIA no significa la aprobación de los cálculos de estructuras, siendo LA CONTRATISTA que tendrá a cargo la realización de la obra, y el profesional encargado del proyecto, los únicos responsables por la resistencia, estabilidad y seguridad de las obras y de las estructuras provisionales para su realización. Sin perjuicio de lo antedicho, LA CONCESIONARIA podrá verificar, en coordinación con la Supervisión del PTUBA, la calidad de los materiales utilizados y la adecuación de la obra al proyecto presentado.

**CLAUSULA DECIMA:** Durante la ejecución de las obras dentro de la zona de vía, el PTUBA deberá exigir a LA CONTRATISTA la afectación de un agente de su personal o de su contratista a la tarea de advertir de la proximidad de los trenes al personal de la obra que se encuentre trabajando en dicha zona. En el supuesto de que, a criterio de LA CONCESIONARIA, fuese necesario imponer restricciones a la marcha y velocidad de los trenes, la misma dispondrá de personal de banderilleros especializados a costo y cargo de LA CONTRATISTA, para la prevención y seguridad de la marcha de los mismos.



Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte

"2010 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA REVOLUCIÓN DE MAYO"

CLAUSULA DECIMA PRIMERA: La ocupación parcial o total de vía, o cualquier otra obra que implique la afectación parcial o total de la circulación de trenes, deberá ser sometida, con una anticipación no inferior a (7) siete días hábiles, a consideración de LA CONCESIONARIA a fin de que se pronuncie al respecto. En dicho plazo LA CONCESIONARIA deberá expedirse acerca de la cuestión planteada y en caso de silencio de su parte se entenderá que no tiene objeciones que formular. Si existieran observaciones, el PTUBA deberá hacer cumplir a LA CONTRATISTA las directivas que a tal efecto imparta LA CONCESIONARIA, de modo tal de lograr la menor afectación posible del servicio ferroviario. En el supuesto caso que por razones operativas fuere necesario modificar las ocupaciones de vía previstas en el Anexo I, LA CONCESIONARIA y LA CONTRATISTA, con la conformidad del PTUBA, acordarán las modificaciones necesarias para minimizar el impacto sobre el servicio de los trenes.

CLAUSULA DECIMA SEGUNDA: La Jefatura de Obra del PTUBA, deberá, en lo que refiere a su labor en el área ferroviaria, cumplir las siguientes tareas:

Inspección, fiscalización y coordinación de los trabajos referidos a la seguridad ferroviaria, bajo la supervisión del personal de TBA asignado a la obra.

Tramitar administrativamente, en base a la programación semanal establecida ante TBA las ocupaciones de vía correspondientes a los trabajos a realizar en horario nocturno/diurno, para cada uno de los días de la semana.

Verificar que no se produzcan daños o alteraciones en las instalaciones ferroviarias que puedan perjudicar en lo inmediato o a futuro la normal prestación de los servicios.

Verificar que se coloquen los carteles de precaución necesarios, se cumplan las velocidades de vías establecidas y se efectúen las tareas de mantenimiento correspondientes a las instalaciones provisionales durante el desarrollo de la obra (puentes de servicio, calces de vía, ajuste de fijaciones, etc.).

Efectuar el control del cumplimiento de las normas de Higiene y Seguridad de TBA, obrante como Anexo II.

Las comunicaciones de obra entre la SUPERVISION y LA CONCESIONARIA se llevarán a cabo mediante dos (2) "Libros de Comunicaciones" foliados y por triplicado, debiendo permanecer cada uno de ellos en poder de la SUPERVISIÓN y de LA CONCESIONARIA respectivamente.

Independientemente de las funciones que ejerza la SUPERVISIÓN, LA CONCESIONARIA podrá nombrar personal técnico que tendrá a su cargo la inspección y coordinación de los trabajos en cuanto a seguridad ferroviaria se refiere, quien además de fiscalizar los mismos estará facultado para requerir al PTUBA la inmediata suspensión de las obras cuando las circunstancias lo impongan.

CLAUSULA DECIMA TERCERA: En caso que con motivo de las obras a realizar, fuera necesario retirar o modificar instalaciones de LA CONCESIONARIA o de otras empresas u organismos (edificios de señalamiento, vías, cables telefónicos, de electricidad, de vídeo), que se encontraran dentro de los espacios cuya tenencia corresponde a LA CONCESIONARIA, dichas instalaciones deberán ser reinstaladas y/o modificadas en el lugar que indique LA CONCESIONARIA. Las obras y demás trámites correspondientes a su traslado o modificación, serán por cuenta y costo de LA CONTRATISTA, y no implicarán la interrupción o suspensión de los servicios respectivos que brindan dichos terceros.



*Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte*

CLAUSULA DECIMA CUARTA: Una vez finalizadas las obras, LA CONTRATISTA retirará todas las instalaciones, equipos, materiales, tierra, sobrantes, etc., de la zona de obra, dejando las instalaciones ferroviarias de LA CONCESIONARIA a su entera satisfacción, en las mismas condiciones de conservación originales, todo ello a su exclusiva cuenta y cargo. La devolución de las instalaciones en las condiciones señaladas, deberá ser aprobada por el personal de inspección calificado por LA CONCESIONARIA.

CLAUSULA DECIMA QUINTA: Las construcciones, obras y servicios previstos en el Contrato suscripto entre el PTUBA y LA CONTRATISTA se realizarán exclusivamente con fondos provistos por el Estado Nacional y bajo su exclusiva responsabilidad.

DE LA RESPONSABILIDAD:

CLAUSULA DECIMA SEXTA: LA CONCESIONARIA quedará exenta y gozará de indemnidad respecto de eventuales reclamos del personal y de los contratistas y/o subcontratistas afectados a la obra objeto del presente, tanto los que tuvieran origen en accidentes de trabajo, sea que estos se canalicen por vía de la ley de accidentes de trabajo o por derecho común, como así también en la relación de trabajo o en cualquier otra causa vinculada con la obra a realizar.

CLAUSULA DECIMA SEPTIMA: Se deja expresamente establecido que LA CONCESIONARIA no asume ninguna responsabilidad con relación a los bienes utilizados en la ejecución de los trabajos ni al personal empleado en la ejecución de la obra. La participación del personal de LA CONCESIONARIA en la inspección y coordinación de la obra con respecto a todo ello que se vincula con la seguridad del servicio ferroviario de la obra, no implica la dirección del trabajo ni modifica ni limita las responsabilidades que pudieren emerger de los mismos.

CLAUSULA DECIMA OCTAVA: LA CONTRATISTA resulta responsable, en mérito a lo estipulado en el Contrato de obra, de todo daño o perjuicio que se produzca en ocasión o como consecuencia de la ejecución de los trabajos, al personal; a las instalaciones o bienes otorgados en concesión a LA CONCESIONARIA; a los bienes propios de LA CONCESIONARIA; a la persona o bienes de terceros; y la normal prestación del servicio ferroviario en todo aquello que no haya sido previsto.

CLAUSULA TECNICA ADICIONAL

CLAUSULA DECIMA NOVENA: El PTUBA se obliga expresamente a realizar ante la Autoridad de Aplicación Ferroviaria -COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (C.N.R.T.)- todas las presentaciones y/o tramitaciones adicionales que debieran formularse como consecuencia de las obras indicadas en el presente Convenio, respecto a la normal prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros a su cargo. La falta de autorización por parte de la Autoridad de Aplicación no generará responsabilidad alguna para LA CONCESIONARIA., siendo condición de la realización de la obra la aprobación de la misma por parte de la Autoridad de Aplicación.

DE LOS SEGUROS

CLAUSULA VIGESIMA: En conformidad con lo establecido en el pliego de condiciones generales de la obra, LA CONTRATISTA deberá contratar los seguros de responsabilidad civil por los daños que pudiera ocasionar a terceros en sus bienes y/o personas (coasegurando a LA



Ministerio de Planificación Federal,  
Innovación Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte

CONCESIONARIA) como consecuencia de la ejecución de la obra, y los seguros por accidentes de trabajo que, conforme la normativa vigente correspondan.

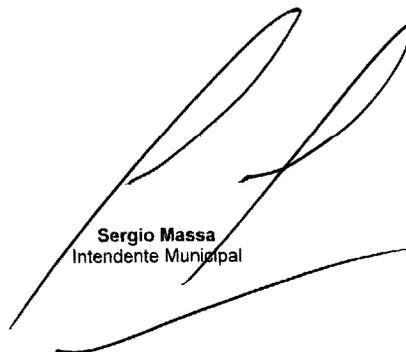
DE LOS DOMICILIOS Y JURISDICCION:

CLAUSULA VIGESIMA PRIMERA: Para todos los efectos judiciales y extra judiciales derivados del presente convenio, las partes se someten a la jurisdicción de los Tribunales Ordinarios de la Capital Federal con asiento en la Ciudad de Buenos Aires, constituyendo domicilio a tales fines en los mencionados en el encabezamiento del presente, en los que serán válidos todas las notificaciones mientras su modificación no sea informada al resto de las partes de manera fehaciente.

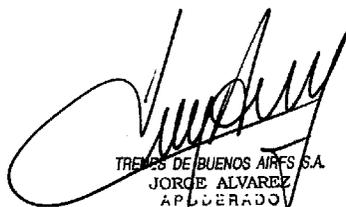
En prueba de conformidad se firman TRES (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en la Ciudad de Buenos Aires, a los 14 días del mes de abril de 2010.



JORGE DE BEAUFORT  
COORDINADOR GENERAL  
DEL PROYECTO TRANSPORTE URBANO  
DE BUENOS AIRES  
MUNICIPAL



Sergio Massa  
Intendente Municipal



TRENES DE BUENOS AIRES S.A.  
JORGE ALVAREZ  
APDOERADO

# TBA

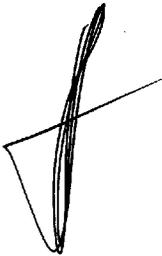
MEMORIA DESCRIPTIVA DE TRABAJOS EN VIAS

CRONOGRAMA DE TAREAS

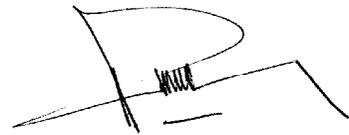
PLANO AX-20 TRABAJOS EN ZONA DE VIAS

PLANO AX-9 a DESVIO TRANSITO

14-04-10



Ing. Fernando Abel Gutierrez  
Representante Técnico  
(Mat. CPT Nº 15000 CIPBA Nº 45308)



Poyry Infra SA / Consulbaires SA  
ING. ALBERTO PERONA  
Jefe de Obra



**PASO BAJO NIVEL Av. Henry Ford  
LOCALIDAD DE RICARDO ROJAS - PDO. DE TIGRE****MEMORIA DESCRIPTIVA DE TRABAJOS EN VIAS****Introducción**

En función de la organización de la obra y de acuerdo al método constructivo de los puentes ferroviarios a ejecutar, los trabajos que se hace necesario realizar en zona ferroviaria, en coordinación con el concesionario, pueden sintetizarse en los siguientes ítems:

1. Construcción de un paso vehicular provisorio y nuevo paso peatonal
2. Ejecución de pilotes de estribo y para apoyo de puentes de servicio
3. Montaje de puentes de servicio para ejecución de cabezales de estribos ferroviarios
4. Montaje de los tableros ferroviarios.
5. Montaje de puentes canales.

Para todos los trabajos se deben precaucionar las vías a una velocidad de 12 Km/h, 72 horas antes de su inicio y hasta 72 hs después de completadas las tareas.

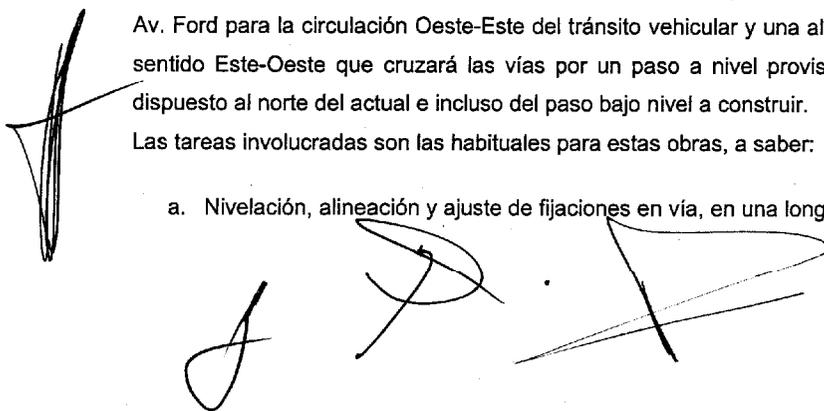
Estas tareas se han representado en el plano adjunto, denominado "AX-20 – Tareas en zona de vías", en su revisión del día 31-03-10.

**1. Construcción de un paso vehicular provisorio y nuevo paso peatonal**

No habiendo en las proximidades de la zona pasos vehiculares alternativos viables, durante el lapso de obra en el que es necesario, se desviará el tránsito a través de dos calzadas independientes, una al sur de la zona de obra que se corresponde con el carril sur de la actual Av. Ford para la circulación Oeste-Este del tránsito vehicular y una al norte para el tránsito en sentido Este-Oeste que cruzará las vías por un paso a nivel provisorio de un único carril, dispuesto al norte del actual e incluso del paso bajo nivel a construir.

Las tareas involucradas son las habituales para estas obras, a saber:

- a. Nivelación, alineación y ajuste de fijaciones en vía, en una longitud de 20 m.



- b. Colocación de cama de rieles de 10 m de longitud con tacos de protección en ambos extremos, tomados con tirafondos.
- c. Relleno con tierra seleccionada, compactada desde terraplén de vía hasta línea de terrenos ferroviarios.
- d. Formación de sub rasante con piedra balasto, nivelada y compactada en un espesor promedio de 0,20 m, en todo un ancho del paso.
- e. Colocación de capa de piedra partida 6 a 20 mm, compactada y rodillada, en un espesor promedio de 0,10 m.
- f. Riego de emulsión asfáltica EBM1 a razón de 2 lts por m<sup>2</sup>, dejando transcurrir 24 hs., para finalmente proceder a la colocación de concreto asfáltico cilindrado con rodillo de 500 kg, con un espesor de 0,08m antes de ser rodillado.
- g. Colocación de sistema de barreras automáticas y señalamiento, acorde a la normativa vigente.

Una vez concluida la obra de construcción del paso bajo nivel, se procederá a desarmar el paso a nivel provisorio completo, dejando el sector en idénticas condiciones previas a la obra.

Así mismo se construirá un paso peatonal, en la ubicación que el Concesionario y demás autoridades competentes dispongan, según las condiciones técnicas señaladas en el pliego licitatorio. Sobre este particular, La concesionaria señala su solicitud de estudiar a futuro un paso a distinto nivel, para seguridad de las personas.

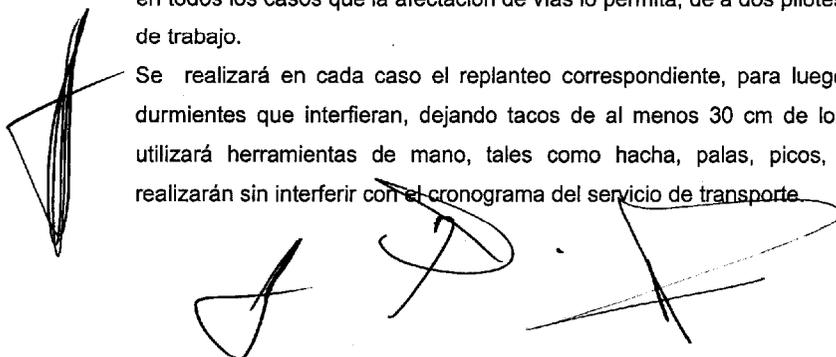
Se adjunta copia de los planos AX-09 a / b / c – Desvío de tránsito en su revisión del 25-03-10.

## **2. Ejecución de pilotes de estribo y para apoyo de puentes de servicio**

Se trata de un total de 32 pilotes, 16 de 0,60 m de diámetro para apoyo de los puentes de servicio, 12 de 1,00 m de diámetro y 4 de 0,80 m de diámetro correspondientes a los estribos de las vigas ferroviarias y vigas de coronamiento lindantes.

Se procederá de modo de ejecutar un pilote de 0,80 o de 1,00 m de diámetro por ventana y, en todos los casos que la afectación de vías lo permita, de a dos pilotes de 0,60 m por ventana de trabajo.

Se realizará en cada caso el replanteo correspondiente, para luego proceder a cortar los durmientes que interfieran, dejando tacos de al menos 30 cm de longitud en cada riel. Se utilizará herramientas de mano, tales como hacha, palas, picos, etc. Estas labores se realizarán sin interferir con el cronograma del servicio de transporte.



La perforación del pozo, colocación de armadura y colado del hormigón sí se realizará durante la ventana autorizada por el Concesionario ferroviario, requiriéndose para los pilotes de mayor diámetro de al menos 5 horas de interrupción del servicio, puesto que de acuerdo a los resultados de los estudio de suelos se trata de un terreno extremadamente duro. Se estima que, en algunos casos, con la misma duración de ventana se podrán ejecutar dos pilotes de 0,60 m de diámetro.

De esta manera se estima completar este ítem en 30 días de trabajo, con un equipo de perforación.

### **3. Montaje de puentes de servicio para ejecución de cabezales de estribos ferroviarios (1ro. y 2do. cortes programados)**

Una vez terminada la construcción de los pilotes correspondientes, se deben montar cuatro puentes de servicio, dos en cada vía, para la ejecución de las trincheras para la construcción de los cabezales de estribos ferroviarios. Podrá utilizarse el sistema de vinculación de rieles y durmientes; o puentes de grandes perfiles metálicos. Elegido el método se definirán con el Concesionario los tiempos de las ventanas de trabajo en la zona de vías.

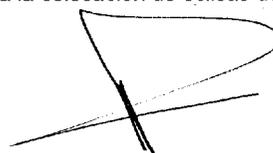
Para el caso de definirse los puentes de grandes perfiles metálicos, se procederá a montar los puentes de servicio de a una vía por vez, por lo que se prevé realizar dos cortes de hasta un máximo de 9 horas cada uno.

Sobre los mencionados pilotes se deben colocar estructuras portantes, constituidas por dos perfiles tipo Grey transversales a las vías y otros dos perfiles compuestos por un HEB 300 y dos IPN 300 atensorados y arriostrados entre sí, conformando los puentes de servicio longitudinales para apoyo de las vías.

#### **-Trabajos previos en vías (sin corte del servicio)**

Para poder cumplir con los tiempos de corte programados, se procederá a realizar trabajos en las vías desde una semana antes:

- Replanteo de la excavación
- Demolición de calzada en la zona de corte (8 m de largo por cada puente).
- Retiro del balasto hasta la cara inferior del durmiente.
- Arriostre de vías con tensores diagonales para evitar su deformación durante el retiro y re colocación de los tramos.
- Corte de los rieles y agujerado para la colocación de eclisas de 4 agujeros.



**-Trabajos durante el corte programado en ambas vías**

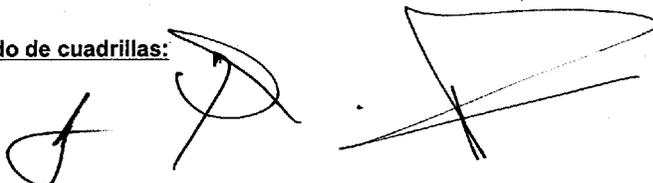
- Retiro de los tramos de vías con grúa de 40 tn, depositándolos en un área cercana y de modo que no representen una interferencia a los trabajos de excavación - Tiempo estimado 1 h.
- Excavación y retiro del material con retro excavadora y 2 camiones, y perfilado a mano para ubicar y despejar placas de apoyo - Tiempo estimado 3 hs.
- Montaje de las estructuras metálicas del puente de servicio con grúa de 40 tn - Tiempo 1 hs.
- Nivelación mediante suplementos de los apoyos y ejecución de soldaduras de topes sobre las pacas de apoyo - Tiempo 2 hs.
- Re colocación de los tramos de vías sobre los puentes de servicio - Tiempo 1 hora
- Fijación de los tramos de vías a los puentes de servicio, armado de juntas, alineación y nivelación - Tiempo 1 h.

Se realizará el mantenimiento de la fijación de durmientes a los perfiles Grey, la nivelación y alineación de las vías durante la semana siguiente.

**Listado de Equipos:**

- Retroexcavadora tipo Daewoo 220
- Compresor de aire P/5m3 Incluye 2 martillos rompe pavimentos.
- 2 Camiones volcadores de 7 m3 (cantidad mínima).
- Retropala John Deere
- Mini cargadora tipo Bocat C/martillo picador y pala
- Equipos de iluminación

• Equipos de vías		Cantidad
Tirafondeadora		1
Rodillos		5
• Herramientas de Mano		Cantidad
Palas		16
Picos		8
Barretas lisas		4
Llaves de vías		6
Gatos de 15 TN		4
Picos pisón		8

**Listado de cuadrillas:**


- Ingenieros a cargo del montaje: 2
- Capataces: 2
- Técnicos en seguridad e higiene: 1
- Cuadrilla: 15 Operarios
- Cuadrilla de topografía: 1 topógrafo
- Maquinistas de equipo de excavación: 3

#### **4. Montaje de los tableros ferroviarios (3ro. y 4to. cortes programados)**

Esta tarea también se realizará de a una vía por corte, acordándose los tiempos de las ventanas de trabajo en zona de vías con el Concesionario.

Se ha proyectado montar los tableros por el método de empuje lateral o translación de estructura sobre rieles y patines convenientemente dispuestos y dimensionados al efecto.

Los dos tableros para los puentes se habrán previamente construido uno a cada lado de las vías, y paralela a la traza de las mismas, suficientemente separada de estas, atendiendo criterios de seguridad del personal constructor y del servicio ferroviario.

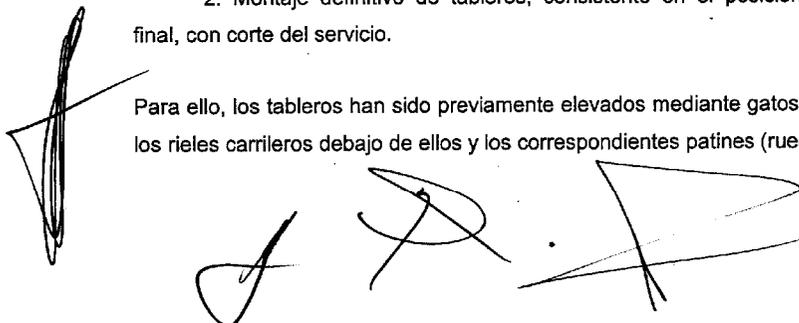
No obstante las estructuras deben estar suficientemente cercanas a su posición definitiva de manera de minimizar los tiempos de desplazamiento, que van asociados al tiempo de interrupción del servicio al momento de su montaje.

Con el propósito de minimizar el impacto que causa la obra con el servicio ferroviario se ha pensado un operativo desdoblado en dos fases.

1. Pre – posicionamiento: consistente en la aproximación de los tableros lo mas cerca posible de su posición definitiva, pero de forma tal de no afectar la circulación de las formaciones ferroviarias. Esta tarea comienza 48 hs antes del montaje definitivo.

2. Montaje definitivo de tableros, consistente en el posicionamiento planialtimétrico final, con corte del servicio.

Para ello, los tableros han sido previamente elevados mediante gatos hidráulicos para colocar los rieles carrileros debajo de ellos y los correspondientes patines (ruedas tipo "Panzer")

The image shows several handwritten signatures and scribbles in black ink. On the left, there is a large, vertical scribble. To its right, there are three distinct signatures: the first is a simple, stylized mark; the second is a more complex, cursive signature; and the third is a large, bold signature with a prominent horizontal stroke.

**-Trabajos previos**

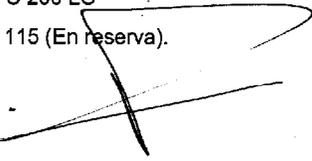
- Colocación del balasto a nivel, distribución y nivelación de durmientes en el interior de las vigas placa (3 días antes). Se completa el balasto hasta altura definida.
- Las vías nuevas estarán acopiadas al costado de las vías en el sector norte.
- Estarán acopiados los durmientes nuevos que no se colocaron en las vigas cercanos a la zona de vías.
- 72 hs antes del corte se cortarán las fijaciones de los durmientes sobre los puentes de servicio.
- Corte del riel: Se cortará con sensitiva en la posición dada por el Concesionario, 1 día antes y se lo fijara con muelas.

**-Trabajos durante el corte programado**

- Se inician las tareas sacando las fijaciones provisionarias realizadas con muelas de los extremos, los empalmes intermedios y las fijaciones de los durmientes.
- El retiro de los rieles se hará con una pala cargadora con retro, y el retiro de los durmientes a mano, acopiando del material fuera de zona de trabajo.
- Agujereado de los rieles para fijación con eclisas durante el periodo de montaje.
- Una vez colocadas las vigas del puente ferroviario y fijados los tapajuntas se procederá a terminar de nivelar el balasto en la zona de estribos, colocación de los durmientes faltantes y a colocar los rieles, estos se deslizarán sobre unos rodillos metálicos especialmente preparados para facilitar su corrimiento.
- Una vez que estén en su posición se fijan los rieles con una maquina abulonadora
- Se colocan las eclisas y se habilita la vía para la prueba de carga.

**Listado de Equipos:**

Para excavación y desmonte

- Retroexcavadora tipo Komatsu PC 200 LC
  - Retroexcavadora tipo Hydromac 115 (En reserva).
- 
- 
- 

- Compresor de aire P/5m3 Incluye 2 martillo rompe pavimentos.
- 5 Camiones volcadores de 7 m3 (cantidad mínima).

Para tareas varias y acopio de materiales a granel:

- Retropala tipo JCB 214.
- Retropala tipo Caterpillar 416 E.
- Dumper Volqueta mod. 175 RMS.
- Grupo generador Deutz de 40 KVA.

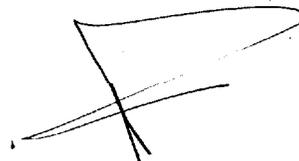
Para montaje de Vigas postesadas 200 TN C/U

- Rieles, rodillos Panzer, pilastras, gatos y central hidráulicos para empuje lateral
- Grúa de apoyo de capacidad máxima 40 tn.

• Equipos de vías	Cantidad
Tirafondeadora	2
Sensitiva	1
Agujereadora	1
• Herramienta de Mano	Cantidad
Palas	10
Picos	5
Barretas lisas	6
Llaves de vías	6
Gatos de 15 TN	4
Picos pisón	10

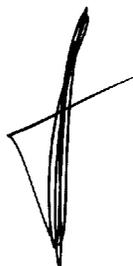
#### Listado de cuadrillas:

- Ingenieros a cargo del montaje: 2
- Capataces: 2
- Técnicos en seguridad e higiene: 2
- Cuadrilla ferroviaria: 16 Operarios; 2 Supervisores
- Cuadrilla de topografía: 1 topógrafo; 2 ayudantes
- Maquinistas de equipo de excavación: 5
- Cuadrilla de Montaje de puentes: 2 gruistas; 4 operarios de lingado; 1 supervisor.
- Cuadrilla de tareas generales, colocación tapa junta, y ayuda gremio: 16 operarios divididos en 2 turnos de 12 Hs.
- Servicios generales: 2 personas



**-Secuencia de tareas:**

1. Desarme de vías: una vez cortados los rieles en la posición indicada por el Concesionario, se procederá a levantar las vías, con una pala cargadora con retro, fuera de la zona de montaje, y luego se retirarán los durmientes para proceder a acopiarlos en un lugar adecuado.
2. Retiro de durmientes: una vez desarmado los rieles serán retirados y dispuestos fuera de la zona de montaje.
3. Desarme de puente de servicio y el retiro de los perfiles Grey con grúa y cargados a un carretón para traslado fuera de la zona de montaje.
4. Desmante: se procederá con la Retroexcavadora Komatsu PC 200, Teniendo la retroexcavadora Hydromac 115 en reserva.  
El volumen a desmontar es del orden de los 330 m<sup>3</sup> (20x11x1,50) en firme, con un volumen a transportar de 500 m<sup>3</sup> suelo, la maquina propuesta tiene un rendimiento de 150m<sup>3</sup>/h, pero los tiempos de esta tarea están determinados por el ciclo de los camiones de transporte, que si bien descargan en forma provisoria en un sector contiguo al obrador, estimamos un ciclo de 15 min. a razón de 8 m<sup>3</sup> el viaje con no mas de 4 camiones en movimiento simultaneo, esto arroja 62 viajes, 16 viajes c/camión que demandara 4 hs adoptándose 5 hs para esta tarea.
5. Colocación de apoyos de vigas carrileras con grúa.
6. Colocación de Neoprenos: A continuación se colocaran los apoyos de neopreno donde será apoyado el puente ferroviario.
7. Traslación del tablero Este hasta su posición planimétrica, y posterior descenso hasta su apoyo.
8. Traslación del tablero Oeste hasta su posición planimétrica, y posterior descenso hasta su apoyo.
9. Colocación de chapa cubre juntas,.
10. Retiro de las vigas carrileras con grúa
11. Colocación de balasto en zona posterior de estribos: Se tendrá acopiado balasto en las zonas cercanas a los estribos de acuerdo a lo indicado en los planos de montaje. Luego se lo distribuirá con 2 Retropala hasta llegar al nivel de apoyo de durmientes.
12. Armado de vías: una vez nivelado el balasto se colocaran los durmientes faltantes y se montaran las vías



13. Pruebas de carga: Consiste en solicitar a la estructura con los trenes de cargas especificados en el correspondiente protocolo realizado en base al Reglamento Ferroviario Argentino. Luego se confeccionara una tabla de deformaciones medidas para comparar con las teóricas.

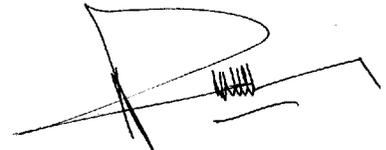
**5. Montaje de puentes canales.**

En este caso, los trabajos sólo consisten en posicionar los puentes canales Oeste y Este. Dicha labor no interfiere en modo alguno con el servicio, pero implica movimientos y operaciones con equipos de gran porte en proximidad de las vías.

No obstante, el posicionamiento de la grúa a utilizar no implica riesgos de importancia al servicio. El posicionamiento de cada estructura sobre sus apoyos puede realizarse en dos etapas, una de aproximación del elemento a su posición final, y la disposición definitiva sobre sus apoyos, por lo que se estima realizarlo en los tiempos disponibles entre los servicios de transporte.



Ing. Fernando Abel Gutiérrez  
Representante Técnico  
Mat. CPN 15859 CIPSA N° 45308



Proy Infra SA / Consultores SA  
ING. ALBERTO PERONA  
Jefe de Obra

**" Tránsito peatonal, inspección y trabajos a realizar en zona de vías" "**

**Alcance:**

**Transporte (Bases Operativas):** Incluye al personal Operativo y de Supervisión realizando tareas requeridas por su función específica (señaleros, operadores de estación, guardabarreras, guardas, conductores), o durante la intervención en accidentes e incidentes (coordinadores operativos).

**Infraestructura:** Incluye al personal de las áreas de *Vías, Obras Civiles, Señalamiento, Comunicaciones, Limpieza, Alimentación Eléctrica y Pre pago* que realiza las tareas de inspección y trabajos en zona de vías y el tránsito peatonal en zona de vías que requiera la realización de dichas tareas.

**Material rodante:** incluye a todo el personal de la especialidad que desarrolla tareas dentro de los establecimientos y todo aquel operario interviniente en la línea.

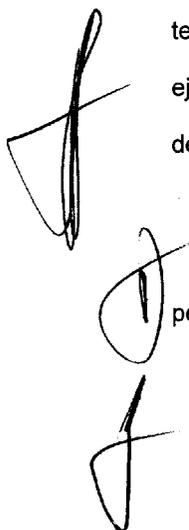
**Servicio de Seguridad:** incluye al personal que para cumplir su función debe caminar en zona de vías o ejecutar acciones sobre ella, como ser patrullajes, intervención en accidentes y acompañamiento durante evacuaciones de trenes.

**Contratistas y terceros con intervención en zona de vías y vías.**

**Consideraciones generales:**

La presente norma es de carácter general y establece los lineamientos básicos que debe observar el personal de TBA, de empresas contratistas, y de terceros cuando se encuentran transitando en zonas de vías, ya sea para la ejecución de la tarea propiamente dicha o para ingresar o salir del área de trabajo, destinados a preservar la seguridad de las personas.

Sin perjuicio de lo aquí establecido, se debe dar cumplimiento a todos los permisos previstos en el Reglamento Interno Técnico Operativo.



**" Tránsito peatonal, inspección y trabajos a realizar en zona de vías" "**

Esta Norma no restringe el dictado de otras normas, procedimientos seguros de trabajo y análisis seguro de trabajo (AST) de mayor especificidad para las respectivas tareas, las cuales complementarán el presente documento y bajo ninguna circunstancia lo dejarán sin efecto, ya sea en todo o en parte.

**Comprende :**

1. Recomendaciones generales.
2. Precauciones en zona de 3° riel.
3. Señalamiento personal, elementos de protección personal, y protección del lugar de trabajo.

**1. Recomendaciones generales:**

- 1.1. La circulación se hará siempre que sea posible en sentido opuesto a la del tren y en los casos que no fuese posible se verificará constantemente su acercamiento, estando permanentemente alerta.
- 1.2. Cuando existan senderos se utilizarán de modo preferencial, si no los hubiera se caminará sobre los durmientes y si no fuera posible sobre el balasto prestando atención a los desniveles e irregularidades.
- 1.3. Esta prohibido circular sobre los rieles y canales de señales.
- 1.4. Mientras circula no llevará puesta protección auditiva ni tapadas las orejas con abrigo. Está prohibido el uso de auriculares de cualquier tipo.
- 1.5. No esta permitido correr ni saltar a las vías desde plataformas o formaciones.

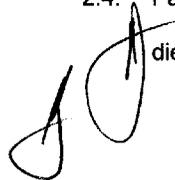


**" Tránsito peatonal, inspección y trabajos a realizar en zona de vías" "**

- 1.6. Cuando se aproxima un tren, quienquiera que sea que se encuentre dentro de las medidas del gálibo de tren rodante, deberá colocarse por fuera de la zona de vías. Antes de ingresar a puentes o túneles se debe verificar que no haya formaciones aproximándose a los mismos.
- 1.7. No retirar con la mano objetos que se encuentren entre rieles y agujas de cambios comandados a distancia, sin previamente haber coordinado el trabajo con el señalero que pudiere operar el cambio.
- 1.8. Para ingresar a zona de vías el personal deberá utilizar los elementos de protección personal y de señalización descriptos en el punto 3.

**2. Precauciones en zonas de 3° riel.**

- 2.1. Prevenir los riesgos de contactos accidentales. La tensión presente es de 800 V. corriente continua, por lo que se debe prestar atención a contactos por herramientas, materiales, equipos, partes desnudas del cuerpo (piernas y brazos).
- 2.2. Circular del lado opuesto al 3° riel prestando atención en cruces y zonas de cambio. Si hubiera vías sin electrificar, circular preferentemente por ellas.
- 2.3. No caminar por arriba del cobertor del 3° riel, ni apoyarse, ni sentarse sobre él.
- 2.4. Para operar sobre el mismo usar siempre herramientas aisladas y guantes dieléctricos en buenas condiciones.



**" Tránsito peatonal, inspección y trabajos a realizar en zona de vías" "**

- 2.5. Si es necesario ejecutar alguna tarea en su proximidad colocar la manta protectora.
- 2.6. Evitar el contacto con cualquier objeto metálico o conductor ajeno a la tarea (latas, alambres, cables, etc.) que se encuentre en las proximidades del 3° riel. De ser necesario retirarlo. Tener en cuenta no solo el riesgo de electrocución, sino también el arco eléctrico producto de él.

**3. Señalamiento personal, elementos de protección personal y protección del lugar de trabajo**

**3.1. Señalamiento personal.**

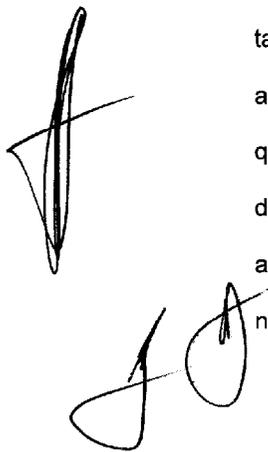
- 3.1.1 Diurno: Bandolera o chaleco reflectivo.
- 3.1.2 Nocturno: Agregar baliza personal destellante.

**3.2. Elementos de protección personal**

- 3.2.1. Casco, botines de seguridad, y los elementos necesarios para realizar las distintas tareas, según grilla de asignación de EPP.

**3.3. Protección del lugar de trabajo**

- 3.3.1. En horarios nocturnos o sin luz natural se deberá colocar una baliza destellante con luz amarilla a la izquierda de la vía en el sentido de circulación de los trenes, y a 200 metros del lugar de trabajo de forma tal que pueda ser observada por los conductores de trenes que se aproximen al mismo. La baliza destellando tendrá el mismo significado que el tablero de precaución amarillo y negro. En el caso de tareas en donde se encuentren trabajando una pareja, una terna y/o un solo agente, se deberá cumplir con lo descrito en el punto 3.3.6 de esta norma.



**" Tránsito peatonal, inspección y trabajos a realizar en zona de vías" "**

3.3.2. En horarios diurnos o con luz natural se deberá proteger el lugar de trabajo según el RITO, colocando tableros de precaución, tableros de reducción de velocidad y/u otros elementos acordes a las tareas que se lleven a cabo, a los permisos solicitados o a emergencias que puedan surgir. En el caso de tareas en donde se encuentren trabajando una pareja, una terna y/o un solo agente, se deberá cumplir con lo descrito en el punto 3.3.6 de esta norma.

3.3.3. En casos especiales donde el jefe del área considerase necesario, se designará una persona para que cumpla el rol de pitero o banderillero, el cual no cumplirá otra función que la de dar aviso al resto del personal sobre la aproximación de trenes.

3.3.4. El personal que ingrese a zona de vías, sin importar la cantidad en que lo haga, requerirá de Control Trenes la autorización para transitar y trabajar en la zona, la cual deberá especificarse mediante la identificación del sitio exacto y los límites del área a proteger. Control Trenes otorgará dicha autorización salvo que lo impidan razones reglamentarias o de emergencia operativa. Control Trenes informará al personal de conducción la presencia en el sector del personal mencionado, según el art. 459 del RITO.

3.3.5. Se requerirá de Control Trenes autorización para transitar y trabajar en la zona, la cual deberá especificarse mediante la identificación del sitio exacto y los límites del área a proteger toda vez que personal de TBA, Contratistas o Terceros necesiten transitar o



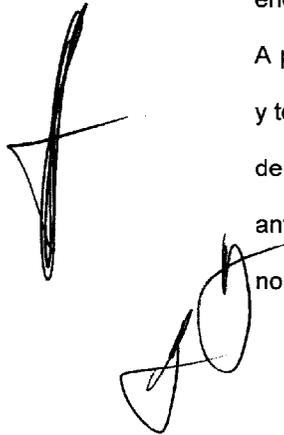
**" Tránsito peatonal, inspección y trabajos a realizar en zona de vías" "**

trabajar en zona de vías, conjuntamente con el requerimiento de protección adicional que necesiten, antes de las 16 horas del día anterior, para que se tomen los recaudos pertinentes y se cursen los avisos que correspondan. Control Trenes otorgará dicha autorización salvo que lo impidan razones reglamentarias o de emergencia operativa y previa autorización del sector de la Empresa relacionado con dicho personal.

**3.3.6.** Cuando las tareas en zona de vías, sean llevadas a cabo por parejas y/o ternas, el encargado de verificar la protección de la zona de trabajo, el uso de EPP y de señalamiento personal será el agente (de Infraestructura, material rodante, tráfico, contratistas y terceros) de mayor categoría del grupo de trabajo.

En caso de ser una sola persona en zona de vías, ésta deberá velar por su propia seguridad con atención a la circulación de los trenes y a la energía, de acuerdo con los riesgos propios del oficio.

A partir del 01/04/04 todos los servicios de Infraestructura, contratistas y terceros deberán notificar el plan de trabajo programado al PCT antes de la 16 horas del día anterior. Sólo quedan excluidas de este plazo de antelación, aquellas tareas eventuales que pudiesen surgir, las cuales no obstante deberán preacordarse con el PCT.



**Norma Operativa N° 7**

**Normas de Higiene y Seguridad para Contratistas**

1. *Alcance: Esta norma operativa comprende:*

- 1.1. Obligaciones del Contratista
- 1.2. Permisos de trabajo
- 1.3. Pautas generales
- 1.4. Prohibiciones expresas
- 1.5. Situaciones de incumplimiento

2. *Incluye:*

- Ley Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo N° 19.587 y Decreto Reglamentario 351/79.
- Decreto 1338/96
- Decreto 911/96 Higiene y Seguridad para la Industria de la Cosntrucción
- Ley Nacional de accidentes de Trabajo N° 24.028
- Resoluciones del Ministerio de Trabajo N° 1069/91 de Salud y Seguridad en la Construcción y 693/92 de Transporte de Carga y Público de pasajeros.
- Reglamento Interno Técnico Operativo (R.I.T.O.) de FF.CC.
- Resoluciones ST N° 233 y SST N° 270, Reglamento Transporte de Materiales Peligrosos.
- Ley Nacional de Riesgos de Trabajo. N° 24.557 y Decreto 170/96
- Toda otra legislación y/o modificatorias que corresponda en la materia.

3. *Consideraciones generales*

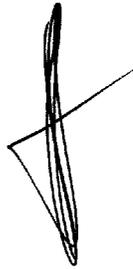
Esta Norma deberá formar parte de los contratos a celebrarse entre T.B.A S.A. y sus respectivos contratistas a efectos de extender a éstos, la política de Higiene y Seguridad interna de la Empresa y obtener por parte de ellas un satisfactorio cumplimiento de la Legislación.

T.B.A S.A. establece como objetivo el desarrollar, todas las actividades laborales con adecuadas condiciones de Higiene y Seguridad, para brindar la protección adecuada y necesaria a los trabajadores, a las instalaciones, equipos y al público usuario.

1.1. *Obligaciones del Contratista.*

Será obligación del Contratista cumplimentar los siguientes requisitos, para el desarrollo de sus tareas:

- 1.1.1. Efectuar el reconocimiento del lugar y conformar el acta previa con los riesgos generales y particulares de la obra.
- 1.1.2. Informar rápidamente al representante de T.B.A. S.A. acerca de cualquier trabajo que pueda ocasionar algún riesgo y cuya solución no esté a su alcance.
- 1.1.3. Designar un responsable habilitado del Servicio de Higiene y Seguridad del Trabajo de acuerdo con el capítulo 3 del Decreto Reglamentario 351/79 y su modificatoria Decreto 1338/96. Quien deberá cumplir con lo exigido por la legislación en vigencia.
- 1.1.4. Denunciar al Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social de la Nación (SRT), los accidentes y enfermedades profesionales que correspondan.
- 1.1.5. Registrar y archivar comprobantes de entrega de los elementos de protección personal con acuse de recibo por parte del destinatario y especificación del elemento entregado.
- 1.1.6. Facilitar las inspecciones que realice el personal de T.B.A. S.A..
- 1.1.7. Corregir las condiciones inseguras que sean detectadas durante el desarrollo de las tareas.
- 1.1.8. Antes de comenzar la obra el contratista deberá presentar con 48 hs. de antelación el plantel del personal de obra (profesionales, técnicos, administrativos y obreros).
- 1.1.9. T.B.A. S.A. instruirá al personal de la empresa contratista en materia de seguridad, para trabajos en vía (banderilleros), debiendo el contratista proveer los elementos necesarios (banderines rojos, de precaución y verdes, etc.)
- 1.1.10. El profesional responsable del servicio de Higiene y Seguridad debe presentar antes de iniciar los trabajos (Para empresas del grupo 1) :
  - Medidas de Seguridad General/ Programa de Seguridad
  - Equipamiento básico de seguridad.
  - Medidas para el control de riesgos especiales.
  - Deberá acompañar al personal de T.B.A. S.A., para la inspección de: máquinas, herramientas y vehículos a emplearse en la obra.

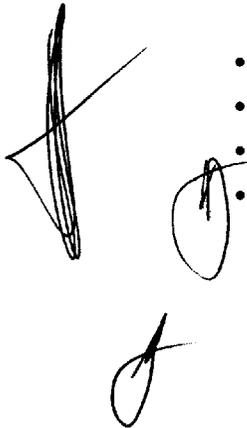


- 1.1.11. Proveer y mantener en buenas condiciones los extintores de incendio del tipo y calidad apropiados, no debiendo utilizarse los mismos para fines que no sean extinguir incendios.
- 1.1.12. Inscripción de la empresa en regimen de auto-seguro o afiliación a la ART según ley 24.557.
- 1.1.13. Seguro de daños a terceros o instalaciones de T.B.A. S.A. y de responsabilidad civil por accidentes.
- 1.1.14. Auditoría de pago de todos los aportes de ley al personal y de los seguros (Administración y Finanzas).
- 1.1.15. Recibo bajo firma de las normas y recomendaciones de seguridad.
- 1.1.16. Seguro de vida obligatorio.

1.2. *Permiso de Trabajo*

El contratista deberá solicitar los siguientes permisos de trabajos para la ejecución de las tareas:

- Previo al inicio de las jornadas.
- Para uso de llama abierta.
- Para corte y/o reposición de energía eléctrica.
- Para el depósito y/o transporte de sustancias combustibles, explosivas, tóxicas y/o peligrosas.
- Para trabajar en zonas de vía con circulación de trenes.
- Para clausurar aceras, veredas, pasos a nivel, etc.
- Para ocupar sectores de T.B.A. S.A., ajenos a la obra.
- Para aberturas o cierres de válvulas.

Handwritten signatures and initials in black ink, including a large stylized signature, a circular mark, and a smaller signature.

1.3. *Pautas Generales*

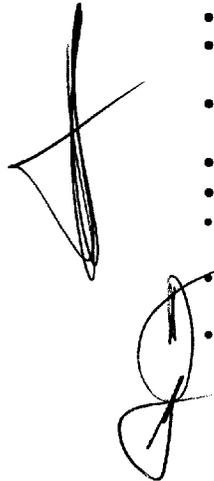
El contratista deberá aplicarla en sus tareas, pero además será de su responsabilidad, determinar las particularidades necesarias, para los casos no contemplados con las presentes:

- Elementos de protección personal.
- Orden y limpieza.
- Riesgos de trabajo.
- Protección de máquinas.
- Trabajos con equipo de oxicorte y soldadura eléctrica.
- Uso de artefactos con llama abierta.
- Consultar al supervisor de T.B.A. S.A. antes del comienzo de cada tarea que pueda ofrecer dificultades y obtener por escrito su aprobación.
- Informar al supervisor de T.B.A. S.A. acerca de cualquier método de trabajo o situación que ocasione algún riesgo y cuya solución no este a su alcance.
- Instalar carteles y señalización de seguridad.
- Instruir a todo el personal acerca de la interpretación de carteles y de toda señal que exista en la obra o en las instalaciones de la empresa.

1.4. *Prohibiciones Expresas*

Queda prohibido:

- Introducir bebidas alcohólicas o drogas de adicción a la empresa o ingresar en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas de adicción
- Conducir vehículos a velocidades superiores a las autorizadas.
- El transporte del personal en vehículos de obra no aptos.
- El uso de equipos de T.B.A. S.A. sin la debida autorización.
- Permanecer en lugares ajenos a la obra.
- Dejar materiales, herramientas, equipos u otros elementos abandonados, obstruyendo calzadas, veredas, pasos a nivel, plataformas, etc.
- Almacenar materiales peligrosos, inflamables, tóxicos, explosivos, combustibles, sin la autorización del representante de T.B.A. S.A.
- Usar líquidos inflamables para limpieza, salvo expresa autorización.
- Usar aire comprimido u oxígeno para limpieza corporal.
- Eliminar desechos o efluentes que se generen durante la ejecución de los trabajos, sin cumplimentar la legislación vigente.
- Efectuar excavaciones sin consultar planos de instalaciones enterradas o sin la correspondiente autorización escrita.
- Ubicarse debajo de cargas suspendidas.



1.5. *Situaciones de incumplimiento*

Cuando el Contratista incurra en el incumplimiento de las obligaciones de la presente norma, y de acuerdo a la gravedad de la misma será pasible de:

1.5.1. Llamadas de atención por faltas leves como ser: falta de orden y limpieza, deficiente entrega de elementos de protección personal, falta de señalamiento.

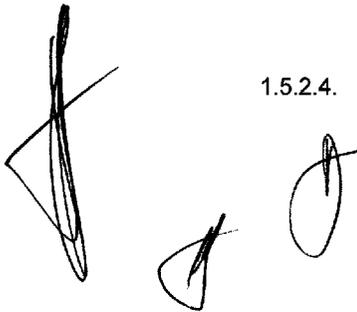
1.5.2. Sanciones.

1.5.2.1. Por acumulación de tres llamadas de atención en 7 días, retención del 10% de la facturación hasta efectuar las correcciones.

1.5.2.2. Por incumplimientos severos como ser: falta de permiso de trabajo, aberturas y cierres de válvulas sin permiso, uso de equipos de T.B.A., retención del 10% de la facturación, hasta 15 días después de haber normalizado la obra.

1.5.2.3. Por reiteración de dos incumplimientos severos o más, retención del 30% de la facturación por 30 días luego de normalizada la obra.

1.5.2.4. Por reiteraciones de incumplimientos severos y la no realización de obras para normalizarlos. Suspensión preventiva de las obras y de acuerdo al grado de la misma rescisión del contrato.

Handwritten signatures and initials in black ink, including a large stylized signature on the left and several smaller initials or marks to its right.

**ANEXO - Norma Operativa N° 7**

**Clasificación de los contratos según magnitud presupuestaria y cantidad de personas.**

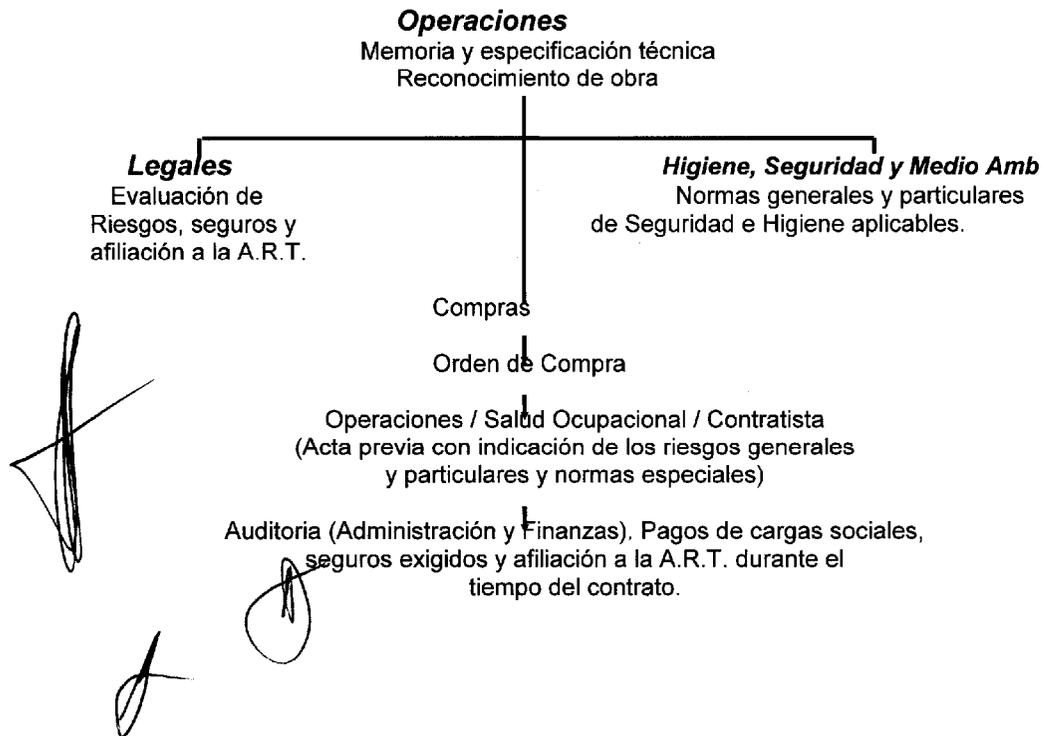
**Grupo 1:** Empresas para trabajos de gran magnitud presupuestaria, de más de 30 operarios en obra y/o alto riesgo (contratos mayores).

**Grupo 2:** Empresas para trabajos de mediana magnitud presupuestaria, entre 10 a 30 operarios en obra y riesgos corrientes (contratos medianos).

**Grupo 3:** Empresas para trabajos de baja magnitud presupuestaria, hasta 10 operarios en obra y riesgos corrientes (contratos menores).

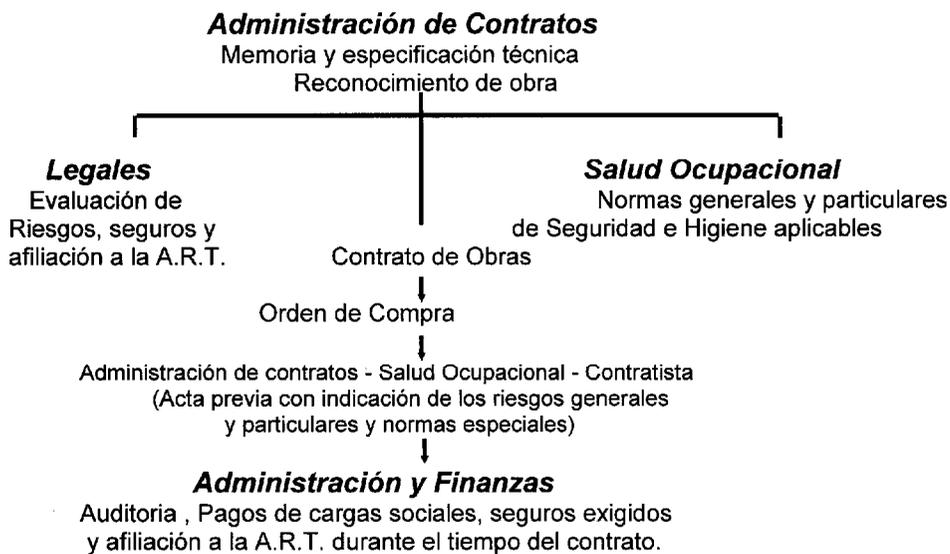
**Circuito A**

Para trabajos solicitados por la Gerencia Operaciones.



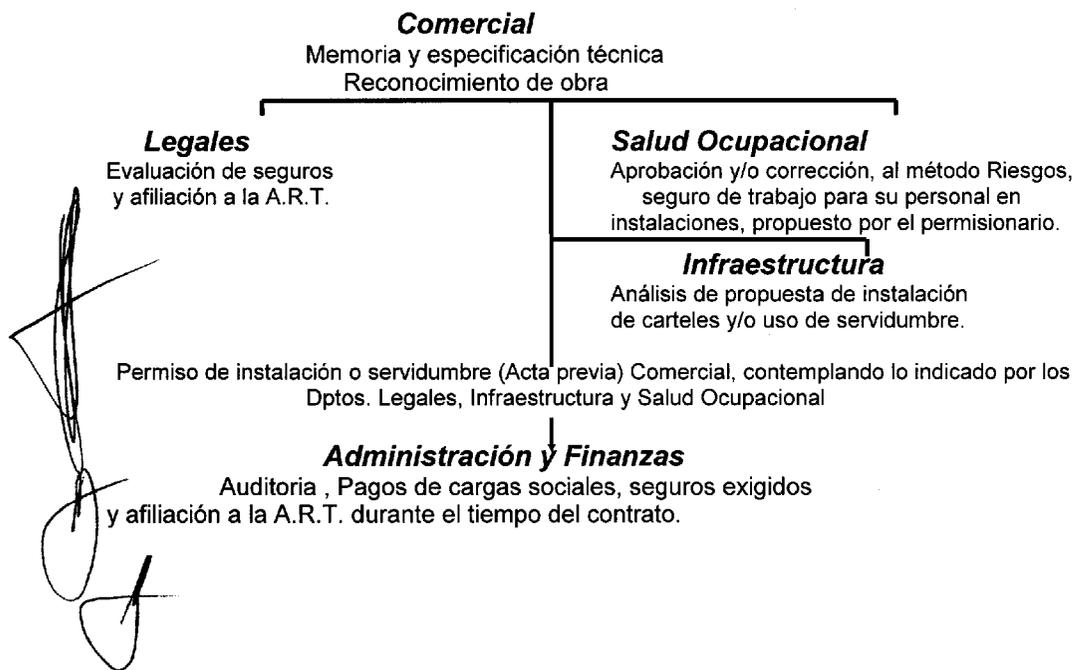
**Circuito B**

Para trabajos contratados por la Gerencia de Administración de Contratos.



**Circuito C**

Para instalación de carteles de propaganda y contratos de servidumbre.





Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte

## CONVENIO

En la ciudad de Buenos Aires a los dieciséis días del mes de abril del año dos mil nueve, reunidos en representación, por una parte, de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, en adelante la SECRETARÍA, el señor Secretario de Transporte, Ing. Ricardo Raúl JAIME , con domicilio en Hipólito Yrigoyen 250, Buenos Aires, y por la otra, de la MUNICIPALIDAD DE TIGRE (Provincia de Buenos Aires) en adelante el MUNICIPIO, el Sr. Intendente Don Julio Zamora, con domicilio en Avenida Cazón 1514 de la localidad de Tigre, con el objeto de fijar las bases para la Elaboración de Proyecto Ejecutivo y Construcción de un cruce bajo vías del Ferrocarril Línea General Mitre (concesión TBA) en la intersección con la Avenida Henry Ford en el Municipio de Tigre" .

## CONSIDERANDO:

Que el Gobierno Nacional tiene otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) el Préstamo Número 7442-AR, con el objeto de realizar el Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires, el cual incluye, como Subproyecto de Seguridad Vial, la conversión de pasos a nivel de vías ferroviarias, en pasos sobre o bajo nivel mediante la construcción de puentes o túneles.

Que la SECRETARÍA, de conformidad con las previsiones contenidas en el mencionado Préstamo, tendrá a su cargo la ejecución del Proyecto citado.

Que el MUNICIPIO ha presentado ante la SECRETARÍA los anteproyectos de pasos de la vía férrea mencionados en el preámbulo del presente convenio, los cuales analizados técnica y económicamente, resultan viables y por

Dr. Julio Cesar Zamora  
INTENDENTE MUNICIPAL



Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte

lo tanto han sido preseleccionados para su oportuna inclusión en el programa de Subproyectos de Seguridad Vial contemplado en el Convenio de Préstamo.

Que a los fines de ejecutar los Subproyectos de Seguridad vial de que se trata, y antes de comenzar las correspondientes obras civiles se ha realizado una Consulta Comunitaria a fin de recoger opiniones con respecto a las características del proyecto y se ha efectuado un Estudio de Impacto Ambiental con el objeto de eliminar o mitigar los posibles impactos negativos que presenta el anteproyecto, previéndose la posibilidad de incluir una compensación a las partes que se vean afectadas adversamente por las obras, con ajuste a las normas establecidas en la Carta Social y Ambiental del Banco Mundial.

Que realizada ya la Licitación Pública Internacional n° 7-PTUBA a los fines de contratar la ejecución de la obra, resulta celebrar entre las partes un convenio legalmente vinculante en el que se definan los derechos y obligaciones de cada parte con respecto a las obras civiles necesarias para la realización del respectivo paso.

Por ello,

LAS PARTES ACUERDAN:

ARTÍCULO 1°: La ubicación y características de los pasos bajo nivel, vehicular y peatonales que oportunamente se describieran en los anteproyectos preparados por el MUNICIPIO serán parte integrante del Proyecto Ejecutivo Definitivo que deberá elaborar la empresa que resulta contratista de la obra. A dichos fines la SECRETARÍA suministrará una copia de dicho proyecto al MUNICIPIO, el cual, en el plazo de QUINCE (15) días corridos procederá a efectuar sus observaciones o comunicar su conformidad.

Dr. Julio Cesar Zamora  
INTENDENTE MUNICIPAL



Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte

Las observaciones recibidas serán comunicadas al contratista para que proceda a ajustar el proyecto.

ARTÍCULO 2º: El MUNICIPIO, en caso que las obras necesiten de la relocalización de negocios o viviendas, y/o restrinjan la accesibilidad a viviendas o locales existentes, en un todo de conformidad con lo establecido en el Contrato de Préstamo y la Carta Social y Ambiental a la que se hace referencia en el preámbulo del presente procederá a:

- i) compensar a la parte afectada
- ii) depositar, de no lograrse acuerdo, una suma adecuada en una cuenta a la cual la parte afectada tendrá acceso cuando la controversia sea resuelta, por negociación o por vía judicial.

ARTÍCULO 3º: El MUNICIPIO implementará un programa de reordenamiento del tránsito acorde a los requerimientos del nuevo paso a desnivel. La SECRETARÍA ejecutará los estudios de tránsito necesarios, mientras que el MUNICIPIO aportará con personal para el relevamiento de información y/o los datos que solicite la SECRETARÍA

ARTÍCULO 4º.- Estarán a cargo del MUNICIPIO las gestiones conducentes a la liberación total y afectación plena a las obras de los terrenos del dominio municipal, provincial o privado necesarios para su realización. Estarán a cargo de la SECRETARÍA las gestiones con el mismo fin respecto de los terrenos del dominio del Estado Nacional afectados o no a las concesiones ferroviarias.

ARTÍCULO 5º: El MUNICIPIO tendrá, en su ámbito territorial, a su cargo la planificación y realización de los desvíos necesarios del tránsito vial y la provisión sin cargo de energía eléctrica para la iluminación provisoria de dichos desvíos. Asimismo deberán colaborar con el contratista en la realización de las gestiones necesarias ante las empresas de servicios públicos para la remoción de instalaciones que obstaculicen la ejecución de los trabajos proyectados.

Dr. Julio Cesar Zamora  
INTENDENTE MUNICIPAL



*Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transportes*

ARTÍCULO 6°: La SECRETARÍA tendrá a su cargo la inspección de los trabajos, la aprobación y pago de los certificados de obra, y la recepción de las obras una vez finalizadas. El MUNICIPIO podrá designar un representante cada uno ante la Inspección de las obras con facultad de realizar observaciones respecto de su ejecución o avance, de lo cual la Inspección tomará debida nota.

ARTÍCULO 7°: Finalizadas las obras y recibidas por la SECRETARÍA, ésta procederá a transferirlas al MUNICIPIO, el cual tomará a su cargo el mantenimiento de calzadas, aceras, rampas, barandas, sistemas de iluminación y bombeo, señalamiento horizontal y vertical, estructuras y, en general, su mantenimiento integral y limpieza periódica.

ARTÍCULO 8°: El MUNICIPIO declara conocer y aceptar sin reservas que una vez habilitadas las obras la SECRETARÍA procederá a autorizar la clausura del paso vial a nivel ubicado en Avenida Henry Ford y cruce del Ferrocarril Línea General Mitre.

ARTÍCULO 9°: Para todos los efectos legales derivados de la ejecución del presente las partes se someten a la jurisdicción de la Justicia Federal con asiento en la Ciudad de Buenos Aires.

En prueba de conformidad se firman dos (2) ejemplares de un mismo tenor y a un sólo efecto en el lugar y fecha consignados en el preámbulo del presente.

Dr. Julio Cesar Zamora  
INTENDENTE MUNICIPAL



This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.