



Área Servicios al Cliente

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DE UN ACUERDO MARCO PARA LA CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE ESPACIOS Y BIENES HISTÓRICOS DE METRO DE MADRID.

MARZO DE 2025

ÍNDICE

1. OBJETO.....	2
2. ALCANCE DE LOS SERVICIOS A PRESTAR	2
3. CONTRATOS BASADOS DEL ACUERDO MARCO	13
4. DOCUMENTACIÓN PARA PRESENTAR EN LA OFERTA TÉCNICA	13



1. OBJETO

El objeto del contrato es la selección de empresas especializadas en la restauración y conservación del patrimonio histórico a través de la firma de un Acuerdo Marco para la contratación de un servicio para la conservación y mantenimiento de los bienes y espacios históricos de Metro de Madrid recuperados para la difusión del valioso legado de la Compañía y abiertos al público como Museos. Los trabajos para contratar a través de contratos basados son los que se pudieran requerir a lo largo de la vigencia del contrato para el correcto estado de conservación de los espacios y bienes históricos de Metro de Madrid.

2. ALCANCE DE LOS SERVICIOS A PRESTAR

La Comunidad de Madrid y Metro de Madrid han venido recuperando una parte importante de su patrimonio en desuso, creando una suerte de “museo disperso” a través del cual difunde su historia y potencia el rol que Metro ha tenido y sigue teniendo en el desarrollo y prosperidad de la sociedad a la que sirve. A este legado se unen los restos arqueológicos que han ido aflorando con ocasión de las sucesivas obras de ampliación y mejora de Metro y que se han recuperado por la Comunidad de Madrid para conocimiento y disfrute del público en la red (restos arqueológicos de los Caños del Peral y los restos paleontológicos de Carpetana son sus máximos exponentes).

Patrimonio Histórico de Metro tiene como función investigar, recuperar, conservar y difundir su rico legado y dentro de estas competencias se requiere trabajos de conservación y restauración de todos los espacios museísticos actualmente abiertos al público y los que se pudieran abrir durante la vigencia del presente acuerdo marco y que son el objeto del presente contrato.

En la actualidad la oferta cultural de Metro de Madrid respecto a su patrimonio histórico abarca los siguientes espacios museísticos:

- Estación Histórica de Chamberí.
- Nave de Motores de Pacífico.
- Vestíbulo Histórico de Pacífico.
- Exposición permanente de Trenes Clásicos de Chamartín.
- Restos arqueológicos de Los Caños del Peral.



- Restos paleontológicos de Carpetana.

Igualmente entrarían dentro del alcance del acuerdo marco otros elementos históricos sitios en diferentes ubicaciones de la Red de Metro tales como:

- a. Coche Quevedo en Alto del Arenal.
- b. Tranvía 477 (Estación en Pilar Chamartín)
- c. Publicidad histórica (Estación de Sevilla y Estación de Bilbao)
- d. Otros bienes históricos de Metro de Madrid que pudieran requerir una intervención para su mantenimiento y/o conservación.

Espacio histórico actualmente en recuperación:

- Vestíbulo histórico de Ventas: actualmente se está trabajando en su recuperación, que una vez finalizada se incorporará al acuerdo marco para su conservación y mantenimiento.

Otros espacios históricos pendientes de recuperación, sin fecha prevista para la misma:

- Antiguo pasillo de Noviciado.
- Antiguo andén de estación de Goya.
- Cualquier otro espacio histórico susceptible de ser recuperado y/o conservado

TIPOLOGÍA DE TRABAJOS A ACOMETER:

A título de ejemplo se enumeran una serie de trabajos que podrían requerirse a través de los contratos basados del presente acuerdo marco, no tratándose de una relación limitativa:

- Limpieza de azulejería histórica, eliminación de depósitos carbonatados adheridos, eliminación de eflorescencias salinas.
- Retirada de reintegraciones deterioradas entre azulejos y aplicación de nuevo mortero de reintegración entre azulejos.
- Sustitución de azulejos deteriorados o perdidos por otros de similares características
- Reintegración cromática de azulejería policromada en paneles publicitarios u otros elementos decorativos históricos.
- Consolidación de grietas y fisuras.
- Tratamiento de enlucidos.
- Tratamiento de solados



- Restauración de elementos metálicos (eliminación de depósitos de corrosión, imprimación protectora y aplicación de esmalte).
- Retapizado de asientos del material móvil y resto de museos.
- Limpieza especializada de restos arqueológicos.
- Limpieza especializada de motores, maquinaria y herramientas históricas.
- Limpieza y reparación de vidrieras.
- Otros trabajos de mantenimiento, conservación y mejora en general en todos los espacios y objetos históricos.
- Trabajos de mantenimiento relativos a los medios técnicos de difusión del Patrimonio Histórico.

ESPACIOS MUSEÍSTICOS:

1. ESTACIÓN MUSEO DE CHAMBERÍ

La Estación de Chamberí data del año 1919, siendo una de las nueve primeras estaciones del suburbano madrileño. La estación fue clausurada en 1966 ante la imposibilidad de ampliar sus andenes para permitir la circulación de nuevos trenes más largos. En 2008 se culminaron los trabajos de restauración integral de la estación histórica, de la mano de los arquitectos Pau Soler y Miguel Rodríguez, abriendo sus puertas al público como museo.

A pesar de la restauración integral de 2008, el carácter subterráneo de la estación de Chamberí, sumado a la ausencia de protección impermeabilizante en superficie, ha motivado la continuada aparición de filtraciones de agua pluvial percolada a través del terreno con abundantes compuestos salinos en suspensión (carbonatos, cloruros, sulfatos...). Estas afloraciones se manifiestan como alteraciones puntuales repartidas en función de la geometría constructiva de la Estación, afectando en mayor medida a las bóvedas del vestíbulo antiguo y a determinados puntos de los andenes, pasillos y pasarelas entre andenes.

Esta situación requiere de trabajos de mantenimiento de la estación histórica con carácter periódico (excepto en lo relativo a la bóveda alicatada del túnel que por ser zona de circulación de los trenes en servicio son ajenos al alcance de este acuerdo marco). Las actuaciones a acometer durante el presente contrato pretenden la corrección de las disfunciones en la superficie vista de los paramentos y bóvedas de la estación, para recuperar su imagen primigenia, paralizada en el tiempo, tras el cierre definitivo en mayo de 1966,



manteniendo así su carácter histórico.

En referencia a las disfunciones habituales en los paramentos y bóvedas alicatadas, éstas se localizan mayoritariamente en:

- Bóveda (exclusivamente en zona de andén y no en zona de circulación de trenes que queda excluida del alcance de este Acuerdo Marco) y paramentos del vestíbulo antiguo, que suele presentar filtraciones que afectan a los azulejos (blanco, de forma rectangular de 10x20 cm y con los cuatro lados biselados).
- Andén 1 y Andén 2. Normalmente se aprecian alteraciones y afloración de sales en los paneles cerámicos publicitarios
- Pasillos y pasarela. Normalmente, se aprecian alteraciones puntuales en la azulejería blanca con desprendimiento parcial del vidriado.
- En los paneles de pintura mural indicativos del trayecto aparecen filtraciones de humedad, manifestando manchas y pérdidas puntuales de mortero y policromía, impidiendo en algunos casos la correcta lectura de la tipografía existente.
- Los elementos metálicos normalmente presentan alteración y pérdida de esmalte en algunos rombos con el logotipo de Metro en ambos andenes. También presentan alteraciones las taquillas y tornos del vestíbulo antiguo, pintados en color verde oliva.
- En cuanto a los enlucidos pintados se distinguen dos tipos:
 - Enlucido en formación de franja de mortero pintada en color gris, situada en los paramentos de pasillos entre la azulejería de las bóvedas y los paneles verticales.
 - Enlucido en paneles de andenes, ausentes de decoración cerámica, pintados en color blanco.

En ambos casos se aprecian habitualmente filtraciones de agua que dan lugar a ampollas y deformaciones retenidas por la película de pintura. En algunos casos las deformaciones dan paso a roturas acompañadas de eflorescencias salinas, que interrumpen la continuidad del paño pintado en tonalidad gris o blanca.

- Los vidrios, localizados en las hornacinas y taquillas del vestíbulo antiguo y de la oficina del Jefe de Estación del andén.
- Los solados de losetas prefabricadas de cemento presentan afloración de sales.



2. VESTÍBULO HISTÓRICO DE PACÍFICO.

El Vestíbulo Histórico de Pacífico data del año 1923, año en que se inaugura la estación de la Línea 1 con ocasión de la prolongación de la línea de Atocha a Puente de Vallecas. El vestíbulo, obra de Antonio Palacios, prestó servicio hasta 1966 momento en que con motivo de las obras de ampliación de los andenes se abrieron nuevos vestíbulos en la estación de Pacífico, perdiendo el original su funcionalidad.

En 2008 el vestíbulo fue objeto de una restauración integral, no obstante, periódicamente presenta unas patologías similares a la Estación Histórica de Chamberí por estar ambos espacios históricos bajo rasante y sufrir las filtraciones de agua que dañan sus elementos originales como los azulejos biselados, los elementos decorativos como cordones cobrizos, etc. que requieren labores de limpieza, adhesión, reposición, etc...

3. NAVE DE MOTORES DE PACÍFICO:

Construcción industrial edificada entre los años 1922 y 1923, obra de Antonio Palacios y que cuenta con tres enormes motores diésel, que, junto a alternadores, transformadores, etc. sirvieron en su día para generar y transformar la energía con la que funcionaban los trenes. En los años cincuenta dejó de funcionar. La Nave fue objeto de restauración integral en 2008, de la mano del arquitecto Carlos Puente, en estos trabajos, por una parte, se procedió con la rehabilitación constructiva del edificio industrial y, por otra parte, se llevó a cabo la restauración de la maquinaria, respetando su imagen original.

Periódicamente es necesario realizar labores de limpieza y mantenimiento de la maquinaria industrial y herramientas en desuso y, por otra parte, hacer labores de restauración, entre otros, de las zonas del solado, azulejos, cuadro de mando, etc. que pueden ir presentando deterioro.

4. LOS CAÑOS DEL PERAL:

Con ocasión de las obras de mejora de las instalaciones de la estación de Ópera que comenzaron en 2006, se acometió la recuperación y puesta en valor del yacimiento arqueológico de Los Caños del Peral. Los trabajos finalizaron en 2011 y corrieron a cargo del director de la excavación y del proyecto de musealización, Eduardo Penedo Cobo con la colaboración de los arquitectos Vicente Patón Jiménez y Alberto Tellería Bartolomé para el diseño del mencionado proyecto.



Fueron musealizados parte de la fuente de Los Caños del Peral, fechada entre finales del siglo XVI e inicios del siglo XVII; parte del trazado del Acueducto de Amaniel construido en los albores del siglo XVI, y la Alcantarilla del Arenal que desde el siglo XVI canalizaba las aguas del arroyo del Arenal.

Los restos arqueológicos requieren limpieza periódica especializada y restauración puntual de alguno de los elementos que puedan sufrir deterioro.

5. EXPOSICIÓN PERMANENTE DE TRENES CLÁSICOS DE CHAMARTÍN:

La estación de Metro de Chamartín acoge una exposición de trenes clásicos del suburbano madrileño que fueron totalmente restaurados en 2019 con ocasión de la celebración del Centenario de la Compañía. Se trata de 12 coches que permiten hacer un recorrido por los principales hitos en cuanto a material móvil, desde sus orígenes hasta los años 60. Junto a los trenes se exhiben 100 elementos propios del suburbano.

Tanto el material móvil como los elementos exhibidos del suburbano y resto de exposición requieren trabajo de limpieza periódica especializada y restauración puntual de alguno de los elementos que puedan sufrir deterioro (luminaria, asientos, mandos, solado, cristales, etc.).

6. VITRINAS DE LA ESTACIÓN DE CARPETANA.

La estación de Carpetana pertenece a la ampliación suroeste de la línea 6, entre las estaciones de Oporto y Laguna.

En 2008, durante los trabajos de accesibilidad y modernización de la estación, se descubrieron restos paleontológicos en ella. Las sistemáticas excavaciones realizadas permitieron recuperar más de 10.000 restos fósiles de animales que vivieron en Carpetana hace 14 millones de años, en el Mioceno Medio.

A lo largo de la estación se pueden ver reproducciones de diversos animales de la referida etapa, junto a un mural explicativo de la fauna prehistórica documentada en el lugar y de las labores arqueológicas llevadas a cabo.

Se requieren trabajos de limpieza especializada y mantenimiento porque periódicamente se aprecia una película de suciedad, que se asienta sobre la totalidad de los objetos, paneles explicativos y estructuras de armazón.

La vitrina periódicamente presenta una película de micropartículas de hollín, que



ennegrece las reproducciones, impidiendo su correcta visión. Esta suciedad se incrusta en el relieve superficial de las reproducciones y se extiende por el resto de los elementos contenidos en su interior.

Los vidrios de protección presentan igualmente periódicamente suciedad por su cara interior y exterior, así como los paneles divulgativos y la estructura de armazón.

7. OTROS ELEMENTOS HISTÓRICOS UBICADOS EN DISTINTOS PUNTOS DE LA RED:

- a. Coche Quevedo en Alto del Arenal.
- b. Tranvía 477
- c. Publicidad (Estación de Sevilla y Estación de Bilbao)
- d. Etc...

8. OTRO ESPACIO HISTÓRICO ACTUALMENTE EN RECUPERACIÓN:

Vestíbulo histórico de Ventas: actualmente se está trabajando en su recuperación, que una vez finalizada se incorporará al acuerdo marco para su conservación y mantenimiento.

9. MAQUETAS HISTÓRICAS Y OTRAS MAQUETAS QUE REPRODUCEN ELEMENTOS HISTÓRICOS TALES COMO TRENES CLÁSICOS, TEMPLETES, etc.

GESTIÓN DE RESIDUOS

La recogida, separación y transporte de todos los residuos procedentes de trabajos realizados deben ser retirados de las instalaciones de Metro de Madrid.

Todos estos productos o residuos serán primeramente identificados para que, en el marco de buenas prácticas medioambientales y la normativa que en cada momento este en vigor durante la duración del contrato, se realice su recuperación o reutilización siendo esta actividad prioritaria, mediante la valorización de los mismos.

El contratista queda obligado a conocer y aplicar en cada momento las medidas necesarias para cumplir con los requisitos legales vigentes en materia medioambiental, en todas las actividades realizadas dentro de las instalaciones de Metro de Madrid, que se derivan del cumplimiento de los compromisos adquiridos a través de la ejecución del contrato. Sera responsabilidad del contratista, la subsanación de los efectos negativos del



impacto medioambiental que se produzcan en las instalaciones de Metro de Madrid, con independencia de la observación o no de los requisitos legales al respecto.

El contratista entregará a Metro de Madrid copia de la documentación que sea requerida por la Consejería de Medioambiente de la Comunidad de Madrid, para el cumplimiento de la legislación medioambiental vigente en cada momento.

Los trabajos para realizar serán los siguientes:

- Carga, transporte y gestión de escombros de construcción en vertedero para residuos inertes.
- Carga, transporte y gestión de escombros de construcción en vertedero para residuos caracterizados como no peligrosos y no inertes de acuerdo a la legislación vigente.
- Carga, transporte y gestión de escombros de construcción en vertedero para residuos caracterizados como peligrosos de acuerdo a la legislación vigente.
- Carga, transporte y gestión de escombros de construcción en vertedero para residuos con amianto de acuerdo con la legislación vigente. Incluye, acopio, almacenaje en contenedor u otro sistema equivalente, incluido el servicio de entrega, alquiler, tasas por ocupación de vía pública y p.p. de costes indirectos, incluidos los medios auxiliares de señalización. Incluye también la carga, por medios manuales o mecánicos, sobre camión, así como el transporte del mismo a vertedero o gestor autorizado para este tipo de residuos. Incluyendo tasa de gestión de residuos en el vertedero correspondiente de acuerdo a la legislación vigente.
- Carga, por medios manuales o mecánicos, de chatarra férrea sobre camión, i/ transporte desde recinto de Metro a gestor de residuos autorizado.
- Carga, por medios manuales o mecánicos, de semicambio o cruzamiento sobre camión, i/ transporte desde recinto de Metro a gestor de residuos autorizado.



- Carga, por medios manuales o mecánicos, de traviesas de madera sobre camión, i/ paletizado y transporte y gestión desde recinto de Metro a gestor de residuos autorizado.

Durante la ejecución del contrato se tendrá que cumplir Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

CONTENIDO DE LOS TRABAJOS DE LOS CONTRATOS BASADOS

El contenido técnico concreto de los trabajos se definirá en la solicitud de oferta de cada uno de los contratos específicos basados en el Acuerdo Marco.

NORMATIVA DE REFERENCIA -

Los trabajos objeto del presente contrato se llevarán a efecto mediante la plena observancia y cumplimiento de todas las disposiciones jurídicas vigentes, actuales y futuras, que afecten a los trabajos descritos en presente Pliego, ya se trate de normas, reglamentaciones, ordenanzas, Instrucciones o cualquier otro rango, y tanto tengan carácter o ámbito europeo, nacional, autonómico o local. Entre tales disposiciones, y a título de relación no exhaustiva, se destaca la necesidad de dar cumplimiento a todas las normas jurídicas vigentes relativas a las siguientes actividades: Estructuras (edificación, acero, fábrica y hormigón), Instalaciones (agua, electricidad y protección contra incendios), Seguridad y Salud en las obras de construcción (genéricas y específicas para amianto), Medio Ambiente, barreras arquitectónicas, Instrucciones y pliegos de recepción, andamios.

Asimismo, se cumplirá con toda la normativa vigente en Metro de Madrid, S.A.:

- Normativa de circulación de Metro de Madrid, S.A.
- Plan de emergencia de Metro de Madrid, S.A.
- Resto de Normativa interna vigente en Metro de Madrid, S.A.

ASPECTOS PARA TENER EN CUENTA PARA LOS CONTRATOS BASADOS DEL ACUERDO MARCO

Los contratistas firmantes del Acuerdo Marco, presentarán en el plazo conferido al efecto su oferta económica, para cada trabajo solicitado, con arreglo a las prescripciones específicas que consten en la solicitud y teniendo en cuenta lo previsto en los siguientes apartados:



- **Suministros para los trabajos**

Las obras derivadas del Acuerdo Marco precisarán de materiales y suministros que deberán ser aportados por la empresa contratista como parte del alcance de los trabajos. Este punto se especificará, y en su caso se cuantificará y valorará, en la licitación específica para cada contrato basado.

- **Maquinaria ligera y medios auxiliares**

Los trabajos para realizar con los contratos basados del Acuerdo Marco pueden precisar de la utilización de maquinaria ligera y/o medios auxiliares tipo andamio, iluminación de obra, cableado, protección de solados y paramentos, etc.

Metro de Madrid no permitirá el uso de ninguna herramienta de combustión si no es previa autorización.

- **Medios humanos para los trabajos requeridos:**

Los contratos Basados del Acuerdo Marco precisarán de distintos perfiles profesionales. Este punto se especificará en la licitación específica para cada contrato basado.

PERFILES SUSCEPTIBLES DE INCLUSIÓN EN LOS CONTRATOS BASADOS: El adjudicatario del contrato basado deberá contar con una capacidad productiva y operativa que garantice el nivel de especialización requerido para cada tipología de actuaciones y metodologías o tecnologías ofertadas, lo que supone el necesario mantenimiento del conocimiento requerido a lo largo de la duración del Acuerdo Marco, tanto del conocimiento acreditado inicialmente, como del adquirido durante la ejecución de los trabajos. En concreto, para desempeñar los trabajos objeto del Acuerdo Marco, el adjudicatario deberá disponer de un Equipo de Trabajo y de la Infraestructura Técnica necesaria.

El Equipo de Trabajo estará formado por un conjunto perfiles, que cubrirán las tipologías de actuaciones y tecnologías alcance del Contrato Basado correspondiente. Debido a que estas actuaciones y metodologías o tecnologías pueden variar a lo largo de la duración del Acuerdo Marco, no es posible determinar con exactitud la relación de perfiles especializados que les darían cobertura. Por lo tanto, dicha relación de perfiles especializados, que podrían ser requeridos y se presenta a continuación, es orientativa y no exhaustiva. Además, se han asimilado los perfiles especializados a su correspondiente perfil generalista para permitir una gestión más simplificada. Si fuera necesaria la incorporación de alguna tipología de actuación o tecnológica, adicional a las contempladas anteriormente en este

pliego, y requiriera, a su vez, la inclusión de un perfil especializado que le dé cobertura, Metro de Madrid determinará a qué perfil generalista se asimila. Los requisitos mínimos de titulación académica, formación adicional y experiencia profesional que deben cumplir los perfiles a incorporar se detallan a continuación:

- **Requisitos y Cualificación de los Perfiles:**

- **Medios personales:**

1. Un (1) Director de Proyecto con alguna de las siguientes **titulaciones**:
 - Grado en Arquitectura según el Marco Español de Cualificación para la Educación Superior (MECES) o equivalente.
 - Licenciatura en Bellas Artes con especialidad en Conservación-Restauración de Bienes Culturales.
 - Titulación de Restauración expedida por las Escuelas Superiores de Conservación y Restauración de Bienes Culturales.
 - Grado en Conservación y Restauración de Bienes Culturales en según el Marco Español de Cualificación para la Educación Superior (MECES).Con **Experiencia mínima** de tres (3) años, dentro de los últimos quince (15) años en Restauración Patrimonio Histórico y **disponibilidad** de un 30%.
2. Un (1) Jefe de Proyecto con alguna de las siguientes titulaciones:
 - Grado de Tecnologías Industriales.
 - Grado en Ingeniería de Edificación o equivalente
 - Grado en Arquitectura según el Marco Español de Cualificación para la Educación Superior (MECES) o equivalente.
 - Licenciatura en Bellas Artes con especialidad en Conservación-Restauración de Bienes Culturales.
 - Titulación de Restauración expedida por las Escuelas Superiores de Conservación y Restauración de Bienes Culturales.
 - Grado en Conservación y Restauración de Bienes Culturales en según el Marco Español de Cualificación para la Educación Superior (MECES).Con Experiencia mínima de t (3) años, dentro de los últimos quince (15) años en Restauración Patrimonio Histórico y disponibilidad de un 30%.
 - Grado en Conservación y Restauración de Bienes Culturales en según el Marco Español de Cualificación para la Educación Superior (MECES).Con **Experiencia mínima** de dos (2) años, dentro de los últimos quince (15) años en Restauración Patrimonio Histórico y **disponibilidad** de un 100%.
3. Tres (3) Restauradores con alguna de las siguientes **titulaciones**:
 - Licenciatura en Bellas Artes con especialidad en Conservación-Restauración de Bienes Culturales.
 - Titulación de restauración expedida por las Escuelas Superiores de Conservación y Restauración de Bienes Culturales
 - Grado en Conservación y Restauración de Bienes Culturales en según el Marco Español de Cualificación para la Educación Superior (MECES), o equivalente.Con **Experiencia mínima** de 2 años en Restauración de Patrimonio Histórico con **disponibilidad** del 100%.



Las empresas adjudicatarias de los contratos basados deberán dotar de medios de seguridad y salud a su personal respetando en todo momento la legislación vigente en esta materia supervisando su correcta utilización.

3. CONTRATOS BASADOS DEL ACUERDO MARCO

Los contratos basados en el Acuerdo Marco se adjudicarán con arreglo a lo establecido en cada una de las solicitudes de oferta que se lleve a efecto conforme a lo indicado en el apartado 42 del Pliego de Condiciones Particulares.

4. DOCUMENTACIÓN PARA PRESENTAR EN LA OFERTA TÉCNICA

Los licitadores deberán presentar, como mínimo, la siguiente documentación:

MEMORIA TÉCNICA: el licitador deberá presentar una memoria técnica con, al menos, el siguiente contenido mínimo:

- Diagnóstico de patologías del ejercicio práctico que se propone.
- Propuesta de tratamiento para solventar las patologías.
- Cronograma de los trabajos a acometer para solventar las patologías.

Para la elaboración de esta documentación, los licitadores deberán atender a las indicaciones del siguiente **EJERCICIO PRÁCTICO:**

Introducción: Restauración de pasillo histórico de Noviciado.

El ferrocarril suburbano de Carabanchel a Plaza de España (el proyecto original pretendía continuar hacia el norte hasta Chamartín de la Rosa, pero este tramo nunca llegó a realizarse) fue inaugurado el 4 de febrero de 1961. En la estación término de Plaza de España se dispusieron una serie de pasillos y escaleras de correspondencia entre esta nueva línea y las líneas ya existentes de Sol-Argüelles y Ventas-Sol-Cuatro Caminos. Esta última tenía parada en la calle San Bernardo, en la estación de Noviciado, y para poder comunicarla con el Suburbano se construyó un largo pasillo debajo de la calle de los Reyes que desembocaba en un vestíbulo con ascensores que descendían hasta el nivel de los andenes del Suburbano, unos 38 metros por debajo de la cota de la calle. También se construyó una nueva entrada desde la Plaza del Conde de Toreno. En el año 1981 se decidió ejecutar un nuevo pasillo de comunicación entre las líneas 10 y 2, de tal manera que los ascensores dejaron de prestar



servicio, se clausuró la boca de la plaza del Conde de Toreno y el cañón primitivo fue sustituido por otro con escaleras mecánicas que discurre ligeramente paralelo al túnel original. En el año 2000 y coincidiendo con las obras de ampliación de gálibo en la línea 10, se instaló un ascensor en la plaza del Conde de Toreno en el lugar que había ocupado el anterior acceso.

Objetivos: Corrección de las disfunciones en la superficie vista del pasillo histórico de Noviciado, para recuperar su imagen primigenia, paralizada en el tiempo, tras el cierre definitivo en 1981.

EJERCICIO PRÁCTICO:

Propuesta para corregir las disfunciones en pasillo histórico de Noviciado y que se localizan mayoritariamente en:

- Bóveda y paramentos, que afectan a los azulejos y piezas de gresite.
- Pasillos con alteraciones en paramentos verticales y/o con alteraciones puntuales en la azulejería blanca o gresite con desprendimiento total o parcial.
- Enlucidos de paramentos y techos.
- Solados de baldosa hidráulica de cemento.

La inclusión en la carpeta 2 (relativa a la oferta técnica) de la oferta económica o de cualquier otro tipo de documento que permita deducir o conocer el importe de la oferta, conllevará la exclusión del licitador.

Se deberá contemplar para la oferta económica los siguientes capítulos que se desagregan a continuación:

01. MEDIOS AUXILIARES

	Unidades
Andamio Aluminio Tipo Pletac	1,00
Iluminación de trabajo	18,00
Ventiladores de obra	4,00

02. RESTAURACIÓN PARAMENTOS Y TECHO DE GRESITE



	m2
Eliminación de recubrimiento de granulite en paramentos y techos decorados con gresite	340,12
Pasivado del decapante en paramentos y techos decorados con gresite	340,12
Adhesión de gresite	68,03
Desalación de gresite a base de pulpa de papel neutra (tipo Arbocel)	68,03
Reintegración de piezas de gresite faltantes	68,03
Colocación de piezas de gresite faltantes	68,03
Rejuntado de gresite mediante lechada mineral	68,03
Limpieza de juntas de gresite	340,12

03. RESTAURACIÓN AZULEJERÍA

	m2
Limpieza de paramentos y techos decorados con azulejería	336,51
Desalación de azulejería	33,65
Consolidación de pasta cerámica descohesionada	33,65
Estucado de lagunas en azulejería	33,65
Reintegración cromática en azulejería	33,65
Rejuntado mediante lechada	336,51

04. TRATAMIENTO DE ENLUCIDOS

	m2
Limpieza de enlucidos situados en paramentos y techos	596,24
Nuevo enlucido de paramentos y techos	596,24
Aplicación de pintura sobre enlucido	596,24



05. TRATAMIENTO DE SOLADOS

	m2
Limpieza de solado	463,45

06. DOCUMENTACIÓN

	Unidades
Memoria final de la intervención	1,00

07. SEGURIDAD Y SALUD

	Unidades
Máscara para vapores orgánicos y gases	10,00
Gafas protectoras de pantalla fija	10,00
Par de guantes de latex	1600,00
Par de botas con puntera reforzada	5,00
Par de guantes de cuero	24,00
Mono de trabajo	5,00
Cascos de protección	10,00
Máscaras anti-polvo de papel	584,00
Capucha protectora de Tivek	100,00
Arnés + anclaje posterior a andamio	5,00
Cinturón portaherramientas	5,00
Rollo papel seca manos 50 m de longitud	6,00
Botiquín de obra completo	1,00
Documento de gestión preventiva	1,00
Reconocimiento médico	5,00

08. TRATAMIENTO DE RESIDUOS

	Unidades
--	----------



La oferta económica del ejercicio práctico del Acuerdo Marco, deberá incorporarse exclusivamente en el anexo I del Pliego de Condiciones Particulares, de acuerdo con la tabla que allí se incluye.

No se admitirán aquellas soluciones que se basen en hipótesis teóricas o irrealizables y en consecuencia serán excluidas del procedimiento.

Los licitadores deberán realizar una propuesta técnica completa para la ejecución del supuesto práctico, teniendo en cuenta que el presupuesto máximo destinado a la misma es de 265.000 € IVA EXCLUIDO (incluidos gastos generales y beneficio industrial). Quedarán excluidas del proceso de licitación aquellas propuestas cuyo valor superen el presupuesto máximo.

La oferta económica deberá contemplar y contener todas y cada una de las partidas presupuestarias, siendo motivo de exclusión el no reflejar alguna de ellas.