

Modelado e implementación de sistemas críticos de enclavamiento ferroviario basados en arreglos de FPGAs

Mg. Ing. Martín Nicolás Menéndez

Tesis doctoral

Director:
Dr. Ing. Ariel Lutenberg (FIUBA-CONICET)

Jurados:
JURADO NUMERO1 (FILIACION)
JURADO NUMERO2 (FILIACION)
JURADO NUMERO3 (FILIACION)

Resumen

Los sistemas ferroviarios de enclavamientos controlan el señalamiento de forma tal de garantizar que las formaciones se desplacen de forma segura, sin colisiones ni descarrilamientos. El señalamiento incluye los semáforos (o señales) que otorgan autoridad a los maquinistas para transitar por las vías, en función del estado de la infraestructura ferroviaria implicada, como pasos a nivel, desvíos, etc. El diseño del señalamiento es un proceso complejo que involucra el análisis de la red ferroviaria, la detección de zonas riesgosas y la correcta ubicación de las señales. La generación automática de la señalización es valiosa y útil cuando se desarrolla una nueva red ferroviaria o cuando se reactiva una red ferroviaria abandonada.

En este contexto, se diseñó un conjunto de herramientas que, a partir del trazado ferroviario, realizan de forma automática el diseño e implementación del señalamiento utilizando un lenguaje de descripción de hardware. La etapa encargada del diseño del señalamiento ferroviario es el Analizador de Redes Ferroviarias (RNA, por sus siglas en inglés). En tanto que de la implementación en VHDL se encarga el Generador Automático de Código (ACG, por sus siglas en inglés). Ambas herramientas intercambian información entre sí y con los usuarios, mediante el estándar abierto de intercambio de datos de infraestructura ferroviaria railML.

El señalamiento generado incluye el número de las señales necesarias, su posición y orientación, además de la tabla de enclavamiento. La tabla de enclavamientos, el cumplimiento de los principios de diseño ferroviario y la sintaxis del archivo railML generado son validados por el mismo RNA. El archivo railML generado junto con el modelo de comportamiento dinámico, definido en redes de Petri, es utilizado por el ACG para implementar el sistema de enclavamiento.

Abstract

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Agradecimientos

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Índice general

1. Introducción	1
1.1. Topologías ferroviarias	1
1.1.1. Derivación ferroviaria	2
1.1.2. Estación de baja densidad	3
1.1.3. Estación de alta densidad	3
1.1.4. Estación Terminal	4
1.2. Principios de señalamiento ferroviario	5
1.3. Sistemas de enclavamiento	6
1.3.1. Tipos de sistemas de enclavamiento	6
1.3.2. Tablas de enclavamientos	9
1.3.3. Enfoque funcional	11
1.3.4. Enfoque geográfico	12
1.4. Estándares de seguridad	12
1.4.1. Estándares EN-50126, EN-50128 y EN-50129	12
1.4.2. Redundancia y diversidad en sistemas ferroviarios	14
1.5. RailTopoModel y RailML	16
1.5.1. RailTopoModel	16
1.5.1.1. Paquete base	16
1.5.1.2. Modelo de grafos	17
1.5.1.3. Topología y niveles	18
1.5.1.4. Posicionamiento	20
1.5.2. RailML 3.0	20
1.5.3. Uso del estándar railML en la industria ferroviaria	21
1.6. Estado del arte	21
1.6.1. Empresas del sector ferroviario	21
1.6.2. Antecedentes de trabajos académicos en la temática	22
1.6.3. GICSAFe y los trabajos realizados	22
1.7. Herramienta propuesta	24
1.7.1. Enfoque aplicado	25
1.7.2. Arquitectura del sistema	25
1.7.3. Amenazas a la validez del sistema	26

2. Railway Network Analyzer (RNA)	29
2.1. Biblioteca RailML	29
2.1.1. Clase <i>Metadata</i>	31
2.1.2. Clase <i>Common</i>	31
2.1.3. Clase <i>Infrastructure</i> y redes de grafos	33
2.1.4. Vías	37
2.1.5. Fin de vía y transiciones	39
2.1.6. Sistemas de detección de formaciones ferroviarias	41
2.1.7. Estaciones ferroviarias	43
2.1.8. Cruces ferroviarios	45
2.1.9. Cambios de vías	47
2.1.10. Señales ferroviarias	56
2.2. Algoritmos de generación de señalamiento	58
2.2.1. Señalización en fin de vía y transiciones	59
2.2.2. Detectores de posición y velocidad.	61
2.2.3. Plataformas ferroviarias	63
2.2.4. Cruces ferroviarios	64
2.2.5. Cambios de vías	66
2.3. Algoritmos de simplificación de señalamiento	68
2.3.1. Algoritmo de simplificación por herencia vertical	68
2.3.2. Algoritmo de simplificación por herencia horizontal	72
2.3.3. Limpieza de señales	75
2.4. Generación de las tablas de enclavamiento	77
2.5. Validación del señalamiento y las tablas de enclavamiento	80
2.6. Comprobación de principios de señalamiento ferroviario	82
2.6.1. Comprobación del principio de autoridad	82
2.6.2. Comprobación del principio de claridad	83
2.6.3. Comprobación del principio de anticipación	84
2.6.4. Comprobación del principio de granularidad	85
2.6.5. Comprobación del principio de terminalidad	86
2.6.6. Comprobación del principio de infraestructura	87
2.6.7. Comprobación del principio de no bloqueo	88
3. Automatic Code Generator (ACG)	90
3.1. Arquitectura del sistema	90
3.1.1. Modulo UART	93
3.1.2. Módulo Detector	94
3.1.3. Módulo Decoder	97
3.1.4. Módulo Encoder	98
3.1.5. Módulo Printer	99
3.1.6. Módulo Selector	102
3.1.7. Modulo Network	103
3.1.8. Módulo genérico de las barreras ferroviarias	106
3.1.9. Módulo genérico de los cambios de vías simples	109
3.1.10. Módulo genérico de los cambios de vías dobles	110
3.1.11. Módulo genérico de los cambios en tijeras	111

3.1.12. Módulo genérico de los netElements	113
3.1.13. Módulo genérico de las señales ferroviarias	116
3.1.14. Módulo genérico de las rutas ferroviarias	118
3.2. Modelado del sistema	119
3.2.1. Modelo dinámico de las barreras ferroviarias	119
3.2.2. Modelo dinámico de los cambios de vías simples	120
3.2.3. Modelo dinámico de los cambios de vías dobles	121
3.2.4. Modelo dinámico de los cambios en tijeras	123
3.2.5. Modelo dinámico de los netElements	124
3.2.6. Modelo dinámico de las señales ferroviarias	125
3.2.7. Modelo dinámico de las rutas ferroviarias	126
3.3. Sistemas de enclavamiento	127
3.3.1. Bloqueo de máquina de cambios por ocupación	128
3.3.2. Requerimiento de rutas y bloqueo de cambios en ruta . .	129
3.3.3. Protección por aproximación	130
3.3.4. Protección por solape	132
3.3.5. Doble recubrimiento	133
3.3.6. Liberación secuencial	134
3.4. Redundancia	137
3.5. Validacion de la implementacion	138
4. Resultados obtenidos	139
4.1. Ejemplo 1	140
4.1.1. Señalamiento original	140
4.1.2. Señalamiento generado por el RNA	141
4.1.3. Sistema sintetizado	142
4.1.4. Validacion del sistema	143
4.2. Ejemplo 2	144
4.2.1. Señalamiento original	145
4.2.2. Señalamiento generado por el RNA	147
4.2.3. Sistema sintetizado	147
4.2.4. Validacion del sistema	148
4.3. Ejemplo 3	149
4.3.1. Señalamiento original	150
4.3.2. Señalamiento generado por el RNA	151
4.3.3. Sistema sintetizado	151
4.3.4. Validacion del sistema	152
4.4. Ejemplo 4	153
4.4.1. Señalamiento original	157
4.4.2. Señalamiento generado por el RNA	157
4.4.3. Sistema sintetizado	158
4.4.4. Validacion del sistema	160
4.5. Ejemplo 5	162
4.5.1. Señalamiento original	166
4.5.2. Señalamiento generado por el RNA	168
4.5.3. Sistema sintetizado	169

4.5.4.	Validacion del sistema	170
4.6.	Ejemplo 6	171
4.6.1.	Señalamiento original	171
4.6.2.	Señalamiento generado por el RNA	172
4.6.3.	Sistema sintetizado	175
4.6.4.	Validacion del sistema	176
4.7.	Ejemplo 7	177
4.7.1.	Señalamiento original	177
4.7.2.	Señalamiento generado por el RNA	178
4.7.3.	Sistema sintetizado	180
4.7.4.	Validacion del sistema	181
4.8.	Ejemplo 8	182
4.8.1.	Señalamiento original	183
4.8.2.	Señalamiento generado por el RNA	183
4.8.3.	Sistema sintetizado	184
4.8.4.	Validacion del sistema	185
5.	Conclusiones	191
5.1.	Resultados obtenidos	191
5.2.	Trabajo futuro	191

Índice de Figuras

1.1.	Topología de derivación ferroviaria.	2
1.2.	Topología de estación de baja densidad.	3
1.3.	Topología de Estación de alta densidad.	4
1.4.	Topología terminal.	5
1.5.	Sistema de enclavamiento mecánico basado en palancas.	7
1.6.	Sistema de enclavamiento electromecánico basado en relés.	8
1.7.	Panel de control central de un sistema de enclavamientos.	9
1.8.	Ejemplo de asignación de rutas de izquierda a derecha (arriba) y de derecha a izquierda (abajo).	10
1.9.	Estándar IEC 61508.	13
1.10.	Sistema con redundancia 2oo3 y diversidad.	15
1.11.	Alcance del modelo de UIC RailTopoModel.	16
1.12.	Modelado en grafos de un cambio de vías simple.	17
1.13.	Estructura de capas de RailTopoModel.	18
1.14.	Niveles microscópico, mesoscópico y macroscópico.	19
1.15.	Trabajos realizados e hitos del proyecto.	23
1.16.	Flujo de trabajo de la presente tesis.	24
1.17.	Arquitectura del sistema	26
2.1.	Distintos tipos de redes de grafos.	36
2.2.	Vías ferroviarias y trocha.	37
2.3.	Vías ascendentes y descendentes.	38
2.4.	Topología de ejemplo con finales de vía relativos y absolutos.	39
2.5.	Círculo de vía (01) y contador de ejes (AxC01).	41
2.6.	Círculo de vía libre y ocupado.	41
2.7.	Contadores de ejes.	42
2.8.	Estación de doble plataforma.	43
2.9.	Cruces de vías vehiculares y peatonales.	45
2.10.	Circulaciones posibles en cambios de vías.	47
2.11.	Máquina de cambios.	48
2.12.	Cambio de vías de estación Matheu, Línea Mitre.	48
2.13.	Comando, indicación y correspondencia en un cambio de vías.	49
2.14.	Aspectos de cada semáforo y múltiples señales en un semáforo.	57
2.15.	Ejemplo de asignación de señalización ramificada.	58
2.16.	Señalamiento generado para finales de vía relativos y absolutos.	61

2.17. Señalamiento generado para contadores de ejes y circuitos de vías.	63
2.18. Señalamiento generado para estaciones ferroviarias.	64
2.19. Señalamiento generado para cruces ferroviarios.	66
2.20. Señalamiento generado para cambios de vías.	67
2.21. Señalamiento generado, simplificado por algoritmo de herencia vertical.	69
2.22. Señalamiento generado, simplificado por algoritmo de herencia vertical.	71
2.23. Señalamiento generado, simplificado por algoritmo de herencia horizontal.	74
2.24. Signalling simplified in Example 1 with three routes indicated.	79
 3.1. Diagrama en bloques de una FSMD genérica.	91
3.2. Arquitectura general del sistema generado por el ACG.	92
3.3. FPGA.	93
3.4. Tramas de entrada y salida.	94
3.5. FSMD del módulo <i>Detector</i> .	95
3.6. Diagrama de estados del módulo <i>Detector</i> .	96
3.7. FSMD del módulo <i>Decoder</i> .	97
3.8. FSMD del módulo <i>Encoder</i> .	99
3.9. FSMD del módulo <i>Printer</i> .	100
3.10. Diagrama de estados del módulo <i>Printer</i> .	101
3.11. FSMD del módulo <i>Selector</i> .	102
3.12. FSMD del módulo <i>Network</i> .	103
3.13. Red de Petri del modelo dinámico de enclavamiento de elementos ferroviarios genéricos.	105
3.14. FSMD del módulo genérico de <i>LevelCrossing</i> .	107
3.15. Red de Petri del modelo dinámico de <i>LevelCrossing</i> .	108
3.16. FSMD del módulo genérico de <i>SingleSwitches</i> .	109
3.17. Red de Petri del modelo dinámico de <i>SingleSwitches</i> .	110
3.18. FSMD del módulo genérico de <i>DoubleSwitches</i> .	111
3.19. FSMD del módulo genérico de <i>ScissorCrossings</i> .	112
3.20. Red de Petri del modelo dinámico de <i>ScissorCrossings</i> .	113
3.21. FSMD del módulo genérico de <i>NetElements</i> .	114
3.22. Red de Petri del modelo dinámico de <i>NetElements</i> .	115
3.23. FSMD del módulo genérico de <i>Signals</i> .	117
3.24. FSMD del módulo genérico de <i>Routes</i>	118
3.25. xxxxx	120
3.26. xxxxx	121
3.27. xxxxx	122
3.28. xxxxx	123
3.29. xxxxx	124
3.30. xxxxx	126
3.31. xxxxx	127
3.32. XXXXX.	128
3.33. XXXXX.	129

3.34. XXXXX.	129
3.35. XXXXX.	130
3.36. XXXXX.	131
3.37. XXXXX.	131
3.38. XXXXX.	132
3.39. Protección por solape.	133
3.40. Liberación secuencial.	135
3.41. Liberación secuencial.	135
3.42. Liberación secuencial.	136
3.43. Liberación secuencial.	136
3.44. XXXXX.	137
4.1. FPGA.	140
4.2. Señalamiento original del ejemplo 1.	141
4.3. Topología ferroviaria del ejemplo 1 sin señalamiento.	141
4.4. Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía. .	142
4.5. Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas. .	142
4.6. Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.	143
4.7. Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.	143
4.8. Señalamiento generado y simplificado por el RNA.	144
4.9. Señalamiento original del ejemplo 2.	145
4.10. Topología ferroviaria del ejemplo 2 sin señalamiento.	147
4.11. Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía. .	147
4.12. Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas. .	148
4.13. Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.	148
4.14. Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.	149
4.15. Señalamiento generado y simplificado por el RNA.	149
4.16. Señalamiento original del ejemplo 3.	150
4.17. Topología ferroviaria del ejemplo 3 sin señalamiento.	150
4.18. Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía. .	150
4.19. Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas. .	151
4.20. Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.	151
4.21. Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.	152
4.22. Señalamiento generado y simplificado por el RNA.	152
4.23. Señalamiento original del ejemplo 4.	159
4.24. Topología ferroviaria del ejemplo 4 sin señalamiento.	159
4.25. Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía. .	160
4.26. Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas. .	160
4.27. Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.	161

4.28. Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.	161
4.29. Señalamiento generado y simplificado por el RNA.	162
4.30. Señalamiento original del ejemplo 5.	166
4.31. Topología ferroviaria del ejemplo 5 sin señalamiento.	170
4.32. Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía.	170
4.33. Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.	171
4.34. Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.	171
4.35. Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.	172
4.36. Señalamiento generado y simplificado por el RNA.	172
4.37. Señalamiento original del ejemplo 6.	175
4.38. Topología ferroviaria del ejemplo 6 sin señalamiento.	175
4.39. Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía.	176
4.40. Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.	176
4.41. Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.	177
4.42. Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.	177
4.43. Señalamiento generado y simplificado por el RNA.	178
4.44. Señalamiento original del ejemplo 7.	180
4.45. Topología ferroviaria del ejemplo 7 sin señalamiento.	181
4.46. Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía.	182
4.47. Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.	183
4.48. Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.	184
4.49. Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.	185
4.50. Señalamiento generado y simplificado por el RNA.	186
4.51. Señalamiento original del ejemplo 8.	187
4.52. Topología ferroviaria del ejemplo 8 sin señalamiento.	187
4.53. Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía.	187
4.54. Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.	187
4.55. Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.	187
4.56. Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.	188
4.57. Señalamiento generado y simplificado por el RNA.	188

Índice de Tablas

1.1.	Tabla de enclavamientos (rutas de izquierda a derecha).	10
1.2.	Tabla de enclavamientos (rutas de derecha a izquierda).	10
1.3.	Tabla de enclavamientos completa.	11
1.4.	SIL en función de la Probabilidad de Fallas/Hora (PFH).	14
3.1.	Estados de enclavamiento de cada elemento ferroviario.	104
4.1.	Tabla de enclavamiento original del ejemplo 1.	144
4.2.	Tabla de enclavamiento del ejemplo 1 generada por el RNA.	145
4.3.	Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.	146
4.4.	Tabla de enclavamiento original del ejemplo 2.	147
4.5.	Tabla de enclavamiento del ejemplo 2 generada por el RNA.	148
4.6.	Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.	149
4.7.	Tabla de enclavamiento original del ejemplo 3.	153
4.8.	Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 1 a 15).	154
4.9.	Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 16 a 30).	154
4.10.	Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 31 a 45).	155
4.11.	Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 46 a 60).	155
4.12.	Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 61 a 75).	156
4.13.	Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 75 a 87).	156
4.14.	Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA (Rutas 1 a 16).	157
4.15.	Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA (Rutas 17 a 33).	158
4.16.	Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 1 a 15). . .	159
4.17.	Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 16 a 30). .	160
4.18.	Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 31 a 45). .	161
4.19.	Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 46 a 160). .	162
4.20.	Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 61 a 76). .	163

4.21. Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 1 a 15).	163
4.22. Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 16 a 30).	164
4.23. Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 31 a 45).	164
4.24. Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 46 a 60).	165
4.25. Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 61 a 75).	165
4.26. Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 76 a 90).	166
4.27. Equivalencias entre las rutas 1 a 15 originales y las generadas por el RNA.	167
4.28. Equivalencias entre las rutas 16 a 30 originales y las generadas por el RNA.	167
4.29. Equivalencias entre las rutas 31 a 45 originales y las generadas por el RNA.	168
4.30. Equivalencias entre las rutas 46 a 60 originales y las generadas por el RNA.	168
4.31. Equivalencias entre las rutas 61 a 77 originales y las generadas por el RNA.	169
4.32. Tabla de enclavamiento original del ejemplo 5.	173
4.33. Tabla de enclavamiento del ejemplo 5 generada por el RNA.	173
4.34. Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.	174
4.35. Tabla de enclavamiento original del ejemplo 6.	175
4.36. Tabla de enclavamiento del ejemplo 6 generada por el RNA.	178
4.37. Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.	179
4.38. Tabla de enclavamiento original del ejemplo 7.	180
4.39. Tabla de enclavamiento del ejemplo 7 generada por el RNA.	181
4.40. Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.	186
4.41. Tabla de enclavamiento original del ejemplo 8.	188
4.42. Tabla de enclavamiento del ejemplo 8 generada por el RNA.	189
4.43. Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.	190

Capítulo 1

Introducción

El diseño de los sistemas de señalamiento es un proceso complejo que involucra, principalmente, tres etapas: el análisis de la red ferroviaria, la detección de zonas de mayor probabilidad de descarrilamientos y colisiones, y la óptima localización de las señales correctas para cada función [1-5]. La generación automática del señalamiento es de gran importancia y utilidad para el desarrollo de redes ferroviarias nuevas o para revitalizar redes ferroviarias abandonadas o en desuso. Es relevante incluso en redes ferroviarias que son alteradas debido a la adición, modificación o eliminación de elementos ferroviarios tales como pasos a nivel o plataformas, lo cual implica que el señalamiento debe actualizarse en consecuencia.

En este trabajo presentamos una herramienta capaz de automatizar el diseño del señalamiento y la implementación del sistema de enclavamiento ferroviario para cualquier locación, dado únicamente el diseño de su traza ferroviaria. Se discutirán los detalles del diseño de la herramienta, su arquitectura, casos de uso y aplicaciones en locaciones teóricas y reales.

1.1. Topologías ferroviarias

Las redes ferroviarias presentan dos piezas fundamentales en su infraestructura: su topología y los elementos ferroviarios que la componen. La topología es el entramado de vías férreas, cuyo diseño busca cumplir una función particular, interconectando diversos elementos ferroviarios. Los elementos ferroviarios pueden ser para determinar la ubicación del tren, para delimitar la circulación de vehículos en cruces ferroviarios, permitir el ascenso y descenso de pasajeros, o para modificar dinámicamente los caminos por los que los trenes circulan, entre otras funciones [6-9]

Muchos de los elementos ferroviarios inciden en la circulación del tren, por lo que el conductor debe ser informado de su estado. Es tarea del señalamiento ferroviario alertar a los conductores ferroviarios de cualquier elemento que pueda representar un peligro, evitando así colisiones con otras formaciones o

descarrilamientos en zonas críticas [2-5].

El señalamiento ferroviario incluye un elemento fundamental: los semáforos ferroviarios, de ahora en adelante denominados "señales". Las señales informan al conductor de la habilitación o denegación de uso de las vías posteriores mediante su color, denominado aspecto. Cada señal puede presentar un único aspecto por vez de un conjunto posible que varía según el país o la región. Los aspectos utilizados en Argentina son el verde (permitido avanzar), amarillo (atención) y rojo (detenerse) [10]. Algunas señales pueden no tener el aspecto verde (señales de maniobras de dos aspectos) o incorporar un aspecto extra entre el rojo y el amarillo (señales de cuatro aspectos que incluyen el doble amarillo).

Dos señales consecutivas con la misma dirección y sentido constituyen una ruta ferroviaria [10-12]. Los operarios ferroviarios solicitan al sistema de enclavamientos las rutas que necesitan de acuerdo con la logística deseada. El sistema de enclavamientos habilitará o denegará las rutas solicitadas en función del estado de los elementos ferroviarios cercanos y de las demás rutas activas. Esta función es vital para el sistema ferroviario y su fin último es permitir la circulación de trenes de forma segura o, de no ser posible, no permitir circulación alguna [3, 9, 11, 12].

En las siguientes subsecciones, se describen algunas de las topologías ferroviarias más ampliamente utilizadas.

1.1.1. Derivación ferroviaria

Cuando es necesario interconectar dos puntos separados por una distancia de decenas o cientos de kilómetros donde hay poco tráfico ferroviario, resulta económicamente poco conveniente construir vías en ambos sentidos. No obstante, construir una sola vía bidireccional presenta inconvenientes logísticos notorios: una formación que circule entre los puntos A y B excluye a cualquier formación que quiera circular de B a A sin colisionar.

La solución más utilizada emplea islas de enclavamiento a modo de bypass cada cierta cantidad de kilómetros, como se ilustra en la Figura 1.1. Estas islas permiten que las formaciones puedan cruzarse sin riesgo de colisión. La primer formación en llegar a la isla de enclavamiento accede al bypass por la vía superior y espera a que la formación en sentido contrario circule por la vía inferior. Una vez despejado el camino que resta por recorrer, la formación reingresa a la vía principal y retoma su marcha.

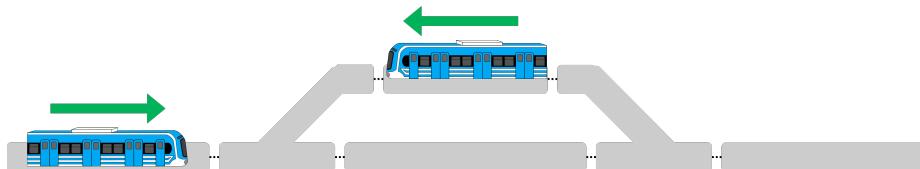


Figura 1.1: Topología de derivación ferroviaria.

Las topologías de derivación ferroviaria se utilizan principalmente para trans-

portar materias primas entre locaciones rurales a grandes distancias de los puestos. Es deseable tanto una logística óptima, para transportar mas bienes y mas rápido, como un sistema seguro que garantice que los bienes lleguen a destino.

1.1.2. Estación de baja densidad

En entornos urbanos donde las estaciones ferroviarias se encuentran separadas entre sí por unos pocos kilómetros es necesaria una interconectividad mayor. Si por la estación ferroviaria solamente pasan uno o dos ramales ferroviarias, una topología de estación de baja densidad como la ilustrada en la Figura 1.2 es una solución al problema planteado.

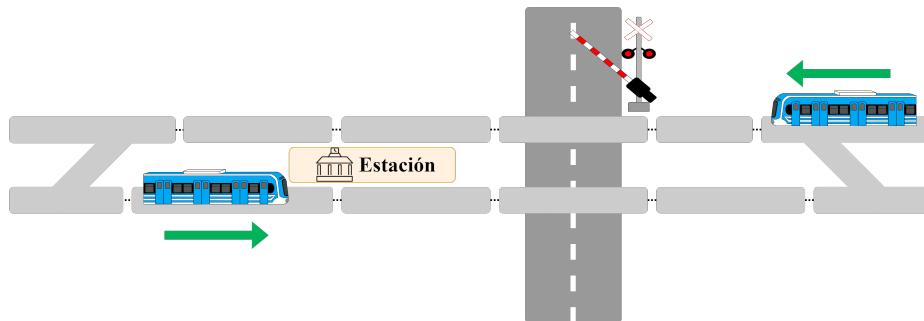


Figura 1.2: Topología de estación de baja densidad.

El cruce entre el trazado ferroviario y el trazado vehicular se denomina paso a nivel. El sistema de enclavamientos deberá garantizar que el paso a nivel se encuentre despejado de vehículos y peatones antes de permitir la circulación de trenes sobre este. Esto se logra mediante el uso de una barrera ferroviaria, que baja el brazo de barrera cuando se detectan formaciones ferroviarias en las proximidades del paso a nivel.

Las topologías de estación de baja densidad suelen contar con dos vías unidireccionales en sentido ascendente y descendente. Las vías ascendentes son aquellas por las que las formaciones circulan en la dirección del kilometraje creciente. Mientras que las vías descendentes son aquellas por las que circulan en la dirección del kilometraje decreciente [10]. El kilómetro cero es la estación principal de la línea ferroviaria, como por ejemplo: Plaza Constitución (Línea Roca), Once de Septiembre (Línea Sarmiento) o Retiro (Línea Mitre y Línea San Martín). Para invertir su sentido de circulación las formaciones pueden cambiar de vía ascendente a descendente, o viceversa, utilizando un cambio ferroviario.

1.1.3. Estación de alta densidad

A medida que mas ramales ferroviarios coexisten en la misma línea se vuelve inevitable que varias líneas compartan la misma estación utilizando diferentes plataformas en paralelo. Con una logística mas flexible, las diferentes líneas

incluso pueden utilizar de forma alternada las mismas plataformas y, por lo tanto, las mismas vías principales. Además, es necesario contar con mecanismos para retirar trenes de la red para su mantenimiento y volver a inyectarlos a la red cuando la demanda aumente. Esto se logra por medio de talleres ferroviarios en las inmediaciones de las estaciones que actúan como un hub ferroviario. Una topología de estación de alta densidad se ilustra en la Figura 1.3.

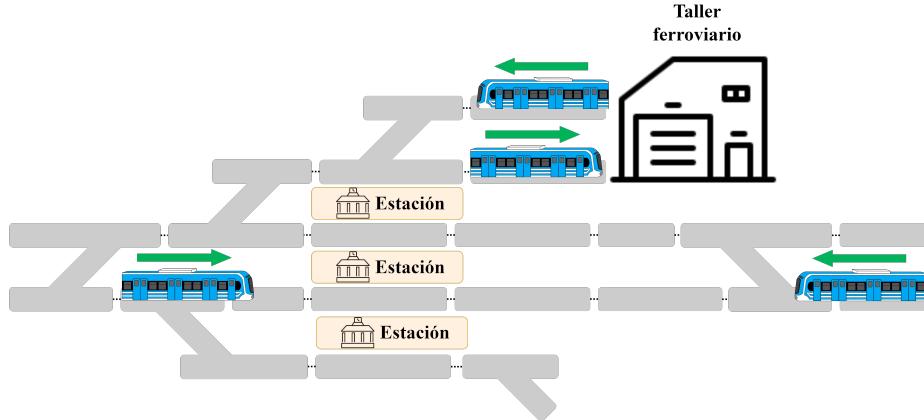


Figura 1.3: Topología de Estación de alta densidad.

Las tareas del sistema de enclavamientos van aumentando en complejidad a medida que se suman nuevos elementos ferroviarios. Por ejemplo, debe asegurar que las formaciones circulen con seguridad pero sin afectar la disponibilidad del sistema.

1.1.4. Estación Terminal

Las estaciones terminales presentan una gran cantidad de vías principales y plataformas en paralelo, en las cuales confluyen una o varias líneas ferroviarias. A diferencia de estaciones de alta densidad que pueden presentar finales de vía relativos, las estaciones terminales poseen finales de vía absolutos. Es decir, las formaciones que circulan por la vía descendente deberán detener su marcha completamente antes de llegar al final de vía, para luego retomar su marcha en sentido contrario, por la vía ascendente. Esta operación puede realizarse de manera inmediata en formaciones con locomotoras eléctricas en ambos extremos del tren o con locomotoras diesel luego de varias maniobras que requieren el uso de diversos cambios de vías. En la Figura 1.4 se ilustra un ejemplo de una estación terminal.

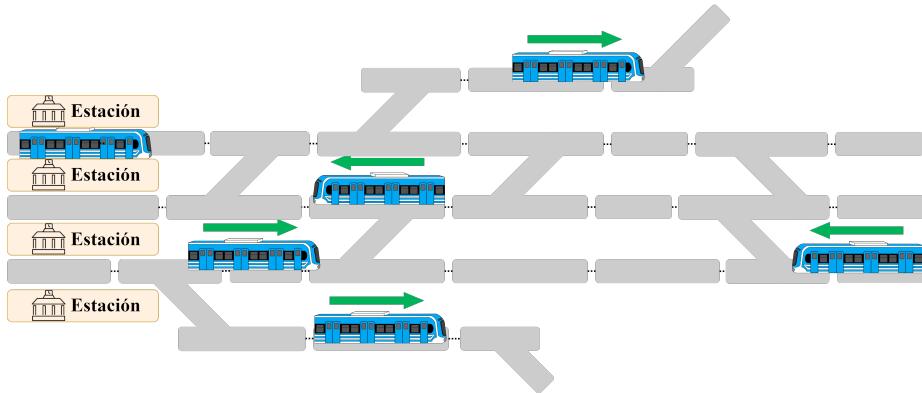


Figura 1.4: Topología terminal.

En las estaciones terminales suelen confluir la información en tiempo real de la terminal y las estaciones más próximas de la línea, o incluso la información en tiempo real de la totalidad de la línea. Esta característica, además de ser la estación de mayor tamaño de la línea, les otorga una jerarquía tal que suelen concentrar parcial o totalmente el control del señalamiento de la red. Las decisiones tomadas en una estación terminal tienen un gran impacto en el sistema de transporte de toda la línea, directa o indirectamente. Estas operaciones deben considerar cientos o miles de estados en simultáneo, por lo que ejecutarlas de forma manual es muy complejo o incluso imposible. Un sistema de enclavamientos moderno, robusto, que pueda garantizar una altísima disponibilidad, mantenibilidad y seguridad es indispensable para llevar a cabo estas tareas.

1.2. Principios de señalamiento ferroviario

El proceso de diseño del señalamiento requiere reglas claras y bien definidas sobre cuántas señales colocar, dónde colocar cada señal, bajo qué condiciones, de qué tipo deben ser las señales, cómo deben orientarse, etc. Lamentablemente, el criterio utilizado a la hora de definir el señalamiento dista de ser uniforme en los distintos países. La obligatoriedad de ciertas señales, la protección de ciertos elementos, la granularidad de la red o incluso el tener las reglas por escrito son factores que cambian al atravesar las fronteras de cada país. Esto implica, claramente, una barrera enorme al tratar de integrar las redes ferroviarias transnacionales, como en el caso Europeo durante formación de la Unión Europea [6, 13].

Para la realización de este trabajo se optó por recurrir al Instituto de Ingenieros en Señalamiento Ferroviario (IRSE, por sus siglas en inglés) [12] y a la Junta de Normas y Seguridad de la Industria Ferroviaria (RISB, por sus siglas en inglés) [3, 5, 9]. Los reglamentos de diseño y definiciones de estas organizaciones son aceptadas por una gran cantidad de empresas del sector ferroviario y autoridades de gran peso. Entre ellas, por la agencia de transporte de Nueva

Gales del Sur, en Australia (TfNSW, por sus siglas en inglés) [4]. De ésta última se recopilaron los siguientes principios de diseño ferroviario:

- (P_1) Principio de autoridad: la combinación de todas las rutas alcanza todo el tendido ferroviario.
- (P_2) Principio de claridad: las autoridades otorgadas o negadas no deben ser ambiguas.
- (P_3) Principio de anticipación: los conductores de trenes deben ser advertidos de los peligros cercanos con el suficiente tiempo para poder reaccionar.
- (P_4) Principio de granularidad: las rutas habilitan el uso de una pequeña porción de la infraestructura.
- (P_5) Principio de terminalidad: los conductores de trenes deben ser advertidos cuando se encuentren circulando próximos al final de la red.
- (P_6) Principio de infraestructura: los conductores de trenes deben ser advertidos de cualquier infraestructura dinámica o estática próxima.
- (P_7) Principio de no bloqueo: se debe evitar en todo momento que los trenes bloquen el acceso a la infraestructura o ramificaciones a otros trenes, de ser posible.

La totalidad del análisis realizado en este trabajo se basa en los principios expuestos. Se puede deducir de los mismos que un sistema de señalamiento debe proteger cada elemento ferroviario (P_1, P_5, P_6), en cada dirección posible (P_3, P_7). Por lo tanto debemos considerar la posibilidad de que cada tramo de vía pueda ser transitado en ambos sentidos (P_2, P_4). Esto implica a su vez considerar todas las rutas posibles soportadas por la red ferroviaria, y no solamente las necesarias desde un punto de vista logístico.

1.3. Sistemas de enclavamiento

1.3.1. Tipos de sistemas de enclavamiento

Los primeros sistemas de enclavamiento implementados fueron mecánicos [14]. Estos utilizaban palancas, como las que se visualizan en la Figura 1.5, para comandar los cambios de vías y semáforos. Una palanca que habilite una ruta se encuentra bloqueada mecánicamente (enclavada) hasta que todas las palancas que afecten a los elementos ferroviarios correspondientes a esa ruta se encuentre en la posición que garanticen que la ruta es segura. De la misma manera, una vez habilitada una ruta, no es posible mecánicamente mover una palanca que habilite una ruta contraria y, por lo tanto, lleve a dos formaciones a colisionar frontal o lateralmente.



Figura 1.5: Sistema de enclavamiento mecánico basado en palancas.

Aunque hoy en día las tecnologías más modernas ya no utilizan bloqueos mecánicos, se sigue utilizando el término *enclavamiento*. En lugar de palancas y mecanismos de bloqueo, se utilizan circuitos lógicos, tanto eléctricos como electrónicos, y lógica programable que permitan garantizar el mismo objetivo: verificar condiciones previo a autorizar una ruta y prohibir la habilitación de rutas conflictivas con las actualmente activas.

A comienzos del siglo XX se empezaron a utilizar sistemas de enclavamiento electromecánicos en entornos urbanos y semi-urbanos. Hoy en día este sistema es de los más utilizado en muchos países [14], sobretodo en áreas rurales donde los sistemas tardan más en actualizarse en comparación con las áreas urbanas. Un sistema de enclavamiento electromecánico se basa en relés (Figura 1.6) y circuitos de vía. Los circuitos eléctricos implementados con relés determinan la lógica del enclavamiento y son necesarios unas pocas decenas de relés para operar una derivación ferroviaria, pero cientos a miles para una estación terminal de gran tamaño [15].



Figura 1.6: Sistema de enclavamiento electromecánico basado en relés.

Los sistemas de enclavamiento electromecánicos son comandados por un operario mediante un panel de control (Figura 1.7). El operario solicita al sistema de enclavamiento las rutas que el conductor ferroviario necesita para transitar por la vía. El sistema de enclavamiento solamente habilitará las rutas seguras, indicando al conductor que puede avanzar mediante un semáforo de aspecto verde o amarillo. En caso de que la ruta no sea habilitada, el sistema *enclavará* los estados de los elementos ferroviarios pertenecientes a esa ruta y le indicará al conductor que no puede continuar su recorrido con un semáforo de aspecto rojo. El operario puede volver a pedir la ruta si las condiciones del sistema cambiaron.



Figura 1.7: Panel de control central de un sistema de enclavamientos.

En la actualidad, los sistemas de enclavamiento más modernos son electrónicos, basados en microprocesadores, PLCs (Controlador Lógico Programable, del inglés Programmable Logic Controllers), o FPGAs (Matriz de puerta programable en campo, del inglés Field-programmable Gate Array) [16-24]. Estas tecnologías presentan la ventaja de ser reprogramables una vez instaladas, lo que aporta flexibilidad al diseño, escalabilidad y robustez [25-35]. Además, ocupan mucho menos espacio que su contraparte electromecánica, reduciendo los costes de infraestructura, consumo eléctrico y mantenimiento. Se utilizan principalmente en redes de procesamiento distribuido, debido a su integración de forma nativa con protocolos de comunicación industrial diseñados para entornos ferroviarios [36-38]. Adicionalmente, los sistemas electrónicos pueden ser fácilmente auditados y redundados, para aumentar su fiabilidad y comprobar su nivel de seguridad [39-46].

1.3.2. Tablas de enclavamientos

Históricamente, tanto los enclavamientos mecánicos como los electromecánicos se han definido mediante tablas de enclavamientos [10-12, 35, 47], las cuales luego pueden ser usadas para definir la logística de la red. Es por eso que el personal técnico está muy capacitado tanto en la lectura de la tabla como en su elaboración.

Cada ruta es definida junto con los elementos ferroviarios que la condicionan y los estados que deben tener los mismos para que la ruta sea habilitada. Además, se explicita cada una de las rutas que entrarían en conflicto con la ruta en cuestión. A modo de ejemplo se presenta en la Figura 1.8 como se realiza la

asignación de rutas en un cambio de vías.

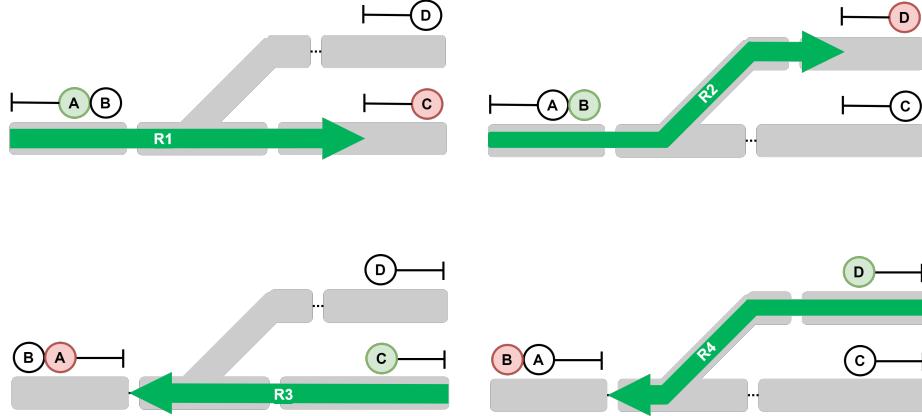


Figura 1.8: Ejemplo de asignación de rutas de izquierda a derecha (arriba) y de derecha a izquierda (abajo).

Si el trazado de vías fuese utilizado para circular únicamente de izquierda a derecha, podemos definir únicamente dos rutas. La primera será la ruta R1, desde la señal A hasta la señal C. La segunda ruta R2 se define desde la señal B hasta la señal D, utilizando el cambio de vía a reverso. Ambas rutas quedan definidas en la Tabla 1.1.

Tabla 1.1: Tabla de enclavamientos (rutas de izquierda a derecha).

Ruta	Señal de entrada	Señal de salida
R ₁	Señal _A	Señal _C
R ₂	Señal _B	Señal _D

De forma análoga, podríamos analizar el mismo trazado de vías asumiendo que las formaciones circularán estrictamente de derecha a izquierda, definiendo otro nuevo conjunto de rutas. Sumando así las rutas R3 y R4 como se visualiza en la Tabla 1.2

Tabla 1.2: Tabla de enclavamientos (rutas de derecha a izquierda).

Ruta	Señal de entrada	Señal de salida
R ₃	Señal _C	Señal _A
R ₄	Señal _D	Señal _B

Ambas tablas de enclavamiento (Tabla 1.1 y Tabla 1.2) son válidas, dependiendo del uso que se le quiera dar a la infraestructura. Incluso podemos notar que ambas tablas están incompletas porque una tabla no contempla los casos que contempla la otra y viceversa. Por lo tanto, es posible definir una nueva tabla de enclavamientos como la conjunción de ambas, como se muestra en la Tabla 1.3, especificando las rutas conflictivas.

Tabla 1.3: Tabla de enclavamientos completa.

Ruta	Señal de entrada	Señal de salida	Rutas conflictivas
R ₁	Señal _A	Señal _C	R ₂ , R ₃ y R ₄
R ₂	Señal _B	Señal _D	R ₁ , R ₃ y R ₄
R ₃	Señal _C	Señal _A	R ₁ , R ₂ y R ₄
R ₄	Señal _D	Señal _B	R ₁ , R ₂ y R ₃

1.3.3. Enfoque funcional

A la hora de abordar el análisis de las redes ferroviarias, hemos encontrado que, a grandes rasgos, existen dos estrategias muy diferenciadas: el enfoque funcional y el enfoque geográfico [35, 48], cada una con sus fortalezas y debilidades. Ambos enfoques se asemejan a la discusión de arquitecturas CISC (del inglés, Complex Instruction Set Computing) vs RISC (del inglés, Reduced Instruction Set Computing). El enfoque funcional centraliza las decisiones en un único módulo complejo, mientras que el enfoque geográfico distribuye las decisiones en pequeños módulos de funciones reducidas.

En el enfoque funcional las decisiones se basan en la 'tabla de enclavamientos', que define cada ruta que puede ser solicitada por el operario. Encontramos entonces, el primer gran problema del enfoque funcional: como se exemplificó en la Sección 1.3.2, las soluciones dadas por una tabla de enclavamientos no son únicas, dependen del itinerario que se quiera establecer sobre la base de la infraestructura. Ese itinerario puede variar con el tiempo, haciendo necesario añadir o eliminar algunas rutas, lo que obliga a tener que volver a implementar y certificar todo el sistema. Además, muchas de las soluciones no contemplan todas las rutas posibles, por lo que el diseño es incompleto y siempre existirá el riesgo de tener que repetir todo el proceso desde cero [35].

El segundo problema radica en que, al ser el enfoque funcional una arquitectura que prioriza la funcionalidad a nivel macro, abstrayéndose de la topología de la red, la concurrencia de las rutas no está garantizada. Es decir, si N rutas dependen del estado de un elemento en común, no puede garantizarse ni que el resultado de cada ruta se calcule en paralelo, ni tampoco que el resultado de cada ruta se obtenga en simultáneo. Para solucionar esto, es necesario repetir N veces el elemento en cuestión, asociando uno a cada ruta que condiciona, incrementando la complejidad del diseño [35].

Claramente, ya que el enfoque funcional no garantiza la concurrencia del sistema, es necesario tomar medidas que terminan aumentando la cantidad de recursos necesarios. A medida que la complejidad de la red ferroviaria aumenta, incrementa a su vez la interrelación de sus elementos y la necesidad de mantener la concurrencia del sistema termina generando que la memoria utilizada crezca exponencialmente [35].

Por lo tanto, el enfoque funcional es de muy fácil implementación para topologías pequeñas y tradicionalmente se lo considera como el único enfoque por defecto. Sin embargo, presenta grandes falencias a la hora de resolver sistemas de mediana y alta complejidad. El enfoque funcional no posee concurrencia de forma directa, desperdicia mucha memoria y su solución muchas veces resulta incompleta. Un sistema de enclavamientos diseñado con un enfoque funcional difícilmente será mantenible en el tiempo ni mucho menos escalable o fácil de actualizar.

1.3.4. Enfoque geográfico

En el enfoque geográfico, el énfasis está puesto en la interacción entre los componentes a partir de su posición en la red y no en su funcionalidad a nivel de sistema [49-51]. Por consiguiente, el enfoque geográfico no necesita una tabla de enclavamientos que defina su comportamiento, sino definir genéricamente los componentes y establecer una representación matemática de las conexiones entre ellos.

En ese sentido, este enfoque requiere un nivel de análisis previo mucho mayor y, por lo tanto, un mayor esfuerzo de desarrollo. No obstante, es mucho más escalable a topologías de cualquier tamaño al hacer un uso más eficiente de los recursos al tener concurrencia directa [2, 52, 53]. Además, es posible añadir nuevos componentes en el futuro, haciéndolo mucho mas flexible de ser aplicado en otros países con diferentes elementos ferroviarios. Este enfoque independiza la estrategia de diseño de la ubicación, haciendo posible replicar de forma sistemática el mismo conjunto de herramientas en cualquier topología [54-56].

Aunque el concepto de ruta sigue existiendo, ya no es el foco central del proceso de diseño. La tabla de enclavamiento deja de ser una entrada del proceso y pasa a ser un subproducto [56]. La herramienta que realice el análisis de la red ferroviaria deberá obtener todas las rutas posibles que soporta esa topología y registrarlas en una tabla de enclavamientos. La tabla de enclavamientos del enfoque funcional debe estar contenida en la tabla de enclavamientos del enfoque geográfico; ambos enfoques deben ser consistentes.

1.4. Estándares de seguridad

1.4.1. Estándares EN-50126, EN-50128 y EN-50129

El estándar internacional IEC 61508 [57-63] es la base para definir un conjunto de estrategias y buenas prácticas para ser aplicadas en el diseño de sistemas

críticos, eléctricos y electrónicos, en diversas industrias [21, 22, 27, 40, 64, 65]. Entre las industrias alcanzadas por los lineamientos básicos establecidos en la IEC 61508 se encuentran la industria nuclear, la industria automotriz y la industria ferroviaria, como se puede visualizar en la Figura 1.9.

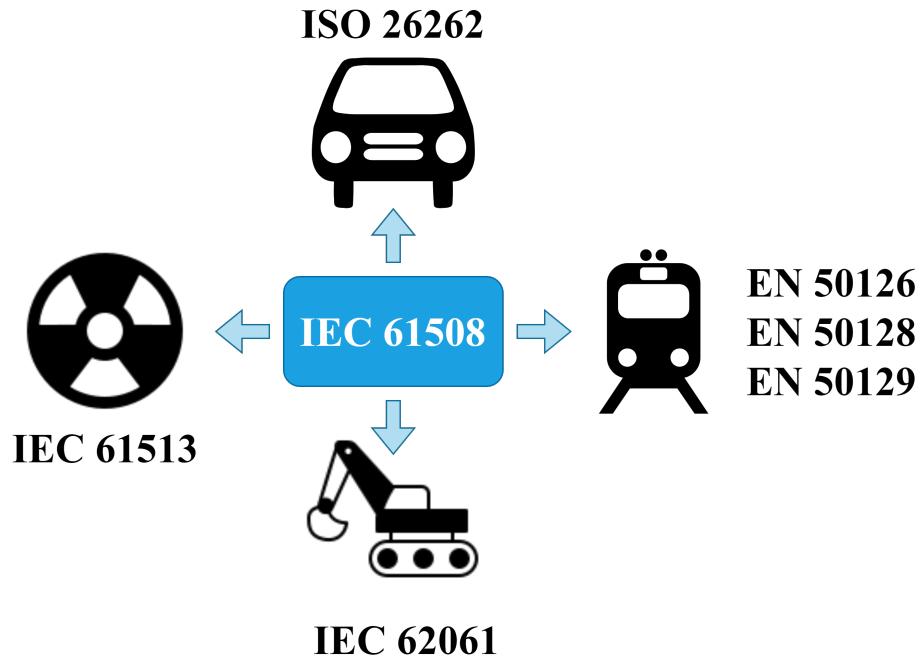


Figura 1.9: Estándar IEC 61508.

Dentro del universo de estándares ferroviarias, nos enfocaremos principalmente en tres de ellas: EN-50126 [66-70], EN-50128 [70, 71] y EN-50129 [69, 72]. Una falla en un sistema crítico puede poner en peligro cientos de vidas humanas y/o dañar la costosa infraestructura del sistema. Es por eso que los sistemas de enclavamiento deben cumplir los estrictos parámetros de fiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad (RAMS, del inglés Reliability, Availability, Mantenability and Safety), durante todo el ciclo de vida definido en el estándar EN-50126 [66, 73, 74].

Adicionalmente, el estándar EN-50126 define el nivel de integridad de seguridad (SIL, del inglés Safety Integrity Level). Este parámetro no es del sistema en su conjunto, sino que se asocia a las funciones de seguridad asociadas al sistema, pudiendo tener diferentes SILs dentro de un mismo dispositivo. Se definen cuatro niveles SILs, siendo el cuatro el nivel mas alto y, por lo tanto, el que tiene una tasa de fallas menor. Aunque existen diversos factores que impactan en la determinación del SIL, podemos tomar como referencia el criterio definido en la Tabla 1.4 en función de la probabilidad de fallas por hora (PFH) del sistema funcionando de forma continua.

Tabla 1.4: SIL en función de la Probabilidad de Fallas/Hora (PFH).

SIL	PFH		
4	10^{-8}		10^{-9}
3	10^{-7}		10^{-8}
2	10^{-6}	$>$	10^{-7}
1	10^{-5}		10^{-6}

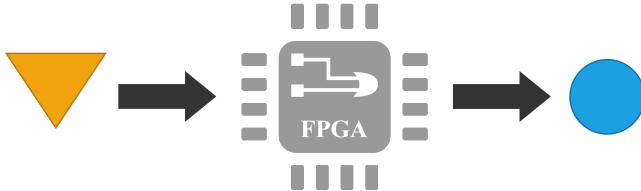
El estándar EN-50128 establece las buenas prácticas, metodologías y técnicas aplicables en el área de software para lograr el SIL objetivo. Algunas de estas técnicas pueden ser obligatorias, altamente recomendadas, recomendadas, desaconsejadas o prohibidas [71, 75-78]. En algunos casos es obligatorio elegir entre diferentes combinaciones de metodologías optativas. Podemos encontrar entre estas: evitar el uso de punteros, elegir un lenguaje fuertemente tipado, modularizar el código, prohibición de usar memoria dinámica, entre otras [71]. Este estándar solo se aplica si el sistema incluye un microprocesador con software embebido.

El estándar EN-50129 es el equivalente en hardware al estándar EN-50128. Las metodologías definidas en EN-50129 se centran en la elección de componentes electrónicos [79-84], compatibilidad electromagnética y dos conceptos fundamentales: redundancia [39, 40, 42-44, 85, 86] y diversidad [32, 36, 45, 46, 87, 88].

1.4.2. Redundancia y diversidad en sistemas ferroviarios

La redundancia en sistemas críticos se define mediante la abreviatura NooM (N de M, del inglés, N out of M). Donde M representa la cantidad de módulos de medición/decisión que posee el sistema y N la cantidad de módulos que deben funcionar correctamente para que el sistema opere normalmente [27, 38, 58, 60, 62, 74, 89]. En la Figura 1.10 se puede apreciar un sistema con redundancia 2oo3, en el cual se tendrá una salida correcta siempre que se tenga a lo sumo un fallo por vez, no acumulativo. El sistema determina, mediante votación, la respuesta correcta a presentar como salida.

Resultado esperado



Resultado obtenido

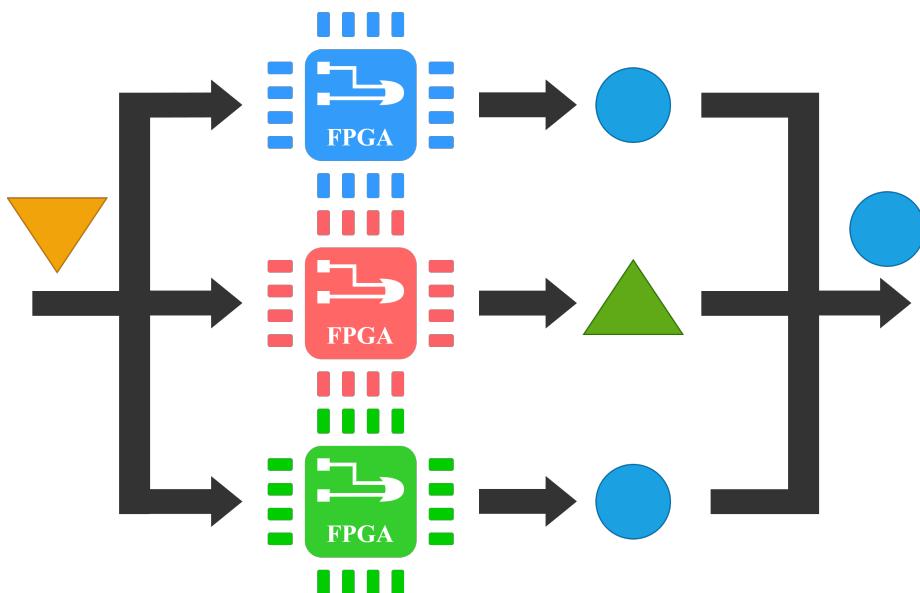


Figura 1.10: Sistema con redundancia 2oo3 y diversidad.

La tasa de fallas de los sistemas utilizados debe ser lo más pequeña posible. Existen fallas de causa común asociadas al fabricante de componentes, defectos eléctricos en los materiales, desperfectos en el software replicados en cada uno de los módulos, etc [27-29, 32, 36, 45, 46, 57, 63, 65, 74, 83, 85, 86, 90-92]. Para mitigar las fallas de causa común y robustecer el sistema, se aplica el concepto de diversidad [32, 36, 45, 46, 87, 88]. En el caso de la Figura 1.10, esta diversidad está representada en los módulos de diferentes colores: azul, rojo y verde. De esta forma se busca simbolizar que los tres sistemas cumplen la misma función, pero de manera diferente (distintas plataformas y/o distintivo lenguaje de programación o incluso diferente equipo de desarrollo). Los tres módulos tendrán, por lo tanto, tasas de falla distintas. Se asume, además, que los módulos pueden tener fallas simultáneas pero de probabilidad mucho más baja que la tasa de fallas inherente a cada módulo.

De la investigación realizada surge que el 66 % de las empresas utiliza una redundancia 2oo2 o 2oo3 para alcanzar los niveles de seguridad requeridos [93-106]. Solo una pequeña porción de las mismas utiliza redundancias 1oo2 [94] o 2oo4 [95]. En consecuencia, se puede afirmar que una redundancia 2oo2 o 2oo3 es representativa de los sistemas analizados y puede utilizarse como esquema de partida para un diseño propio.

1.5. RailTopoModel y RailML

1.5.1. RailTopoModel

En 2016 la UIC (del inglés, International Union of Railways) publicó el Standard 30100 [107] en el cual definió un formato de intercambio de datos ferroviarios llamado RailTopoModel [53, 56, 108, 109]. RailTopoModel es un modelo topológico de infraestructura ferroviaria basado en grafos. El modelo abarca tres tipos de niveles, la topología de la red, objetos materiales, objetos inmateriales y objetos lógicos [107], tal como se ilustra en la Figura 1.11 (adaptada al español de [107]).



Figura 1.11: Alcance del modelo de UIC RailTopoModel.

Cada uno de estos elementos posee propiedades y características propias, que pueden ser físicas o abstractas. Por ejemplo, los objetos materiales pueden ser adimensionales (señales, balizas, etc), unidimensionales (vías, plataformas, etc) o bidimensionales (estaciones, túneles, etc). Debido a cómo fue diseñado, RailTopoModel es un modelo muy apropiado para implementar un enfoque geográfico [52-55, 108, 110].

1.5.1.1. Paquete base

El estándar RailTopoModel se divide en cuatro paquetes: la base, la topología, el posicionamiento y la red de entidades. La base incluye toda la información de alto nivel de la infraestructura que son comunes a toda la red [53]. Por ejemplo, el sistema de alimentación eléctrico utilizado puede ser por tercer riel o catenarias y este no cambia a lo largo de toda la red. La topología y la red de entidades describen las secciones ferroviarias y su interconexión, formando

la estructura principal de la red sobre la cuál se define la infraestructura. El posicionamiento establece las diferentes formas de definir la ubicación de los elementos ferroviarios, tanto relativas a las secciones cómo absolutas a un sitio específico.

1.5.1.2. Modelo de grafos

En el pasado, otros estudios han tratado de modelar el trazado ferroviario utilizando teoría de grafos [48-51]. Pero todos ellos definían a las vías como las aristas del grafo y los cambios de vías como los nodos, lo cual dificultaba enormemente la inclusión de otros elementos ferroviarios como las plataformas, los pasos a nivel o los semáforos. RailTopoModel se apega más a la teoría clásica de grafos y define como nodos a la unidad mínima de recursos físicos, llamándolos netElements y a la conexión física entre ellos como aristas, llamándolos netRelations [107].

Un netElement debe contener un tramo de vía en su totalidad o varios tramos, pero un tramo de vía no puede tener varios netElements asociados. Opcionalmente, un netElement puede tener además cualquier otro elemento ferroviario asociado como plataformas, semáforos o balizas. Para entender mejor como se materializa este concepto se tiene la Figura 1.12 (adaptada al español de [107]) que ejemplifica el modelado en grafos de un cambio de vías simple.

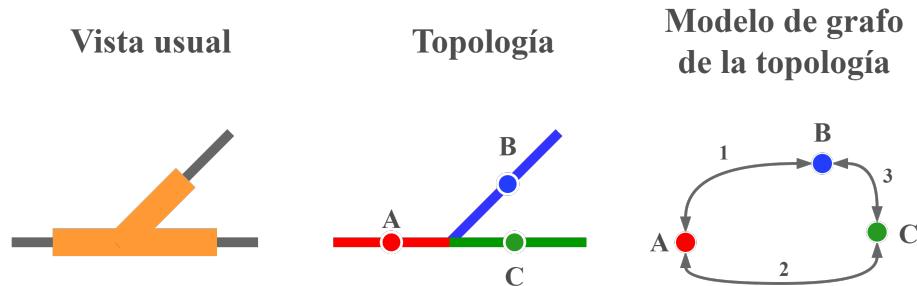


Figura 1.12: Modelado en grafos de un cambio de vías simple.

En la Figura 1.12 se tiene un cambio de vías simple que conecta una vía de circulación (horizontal) con una vía de maniobras (oblicua). El netElement asociado a la vía principal antes de la bifurcación lo llamaremos A. Este netElement es también al que se asocia al objeto del cambio de vías simple. El netElement asociado a la vía de maniobras lo denominamos B y al asociado a la vía de continuación de la circulación lo denominamos C.

En la representación del modelo de grafos, el netRelation 1 relaciona el netElement A y B de forma biyectiva. Es decir, A está relacionado con B y B está relacionado con A. De la misma forma se asignan los netRelations 2 y 3. Sin embargo, no hay que confundir que dos vías estén conectadas con que un tren pueda circular por ellas. Una formación podría circular por el tramo A-C, A-B, B-A y C-A, pero no podrá circular desde B hacia C sin pasar por A o

viceversa. Es físicamente imposible que un tren realice ese movimiento de una sola maniobra. Para circular desde B hacia C primero deberá finalizar el tramo B-A, modificar la posición del cambio de vías y recorrer el tramo A-C. A la propiedad asignada a los netRelation que son físicamente transitables se la denomina navegabilidad y es una característica esencial de las redes de grafos que modelan redes ferroviarias. En este ejemplo, solo los netRelation 1 y 2 poseen navegabilidad. Los cambios de vías, sean estos simples, dobles o en tijeras, son los únicos elementos ferroviarios que alteran de forma dinámica la red ferroviaria y, por lo tanto, los únicos que afectan al parámetro de navegabilidad en los netElements adyacentes.

1.5.1.3. Topología y niveles

La topología del modelo es una parte fundamental del estándar. RailTopoModel incluye el "principio de agregación", por el cual los elementos pueden ser agrupados en entidades más grandes. En la Figura 1.13 se puede visualizar la estructura de capas propuesta por RailTopoModel (adaptada al español de [107]).

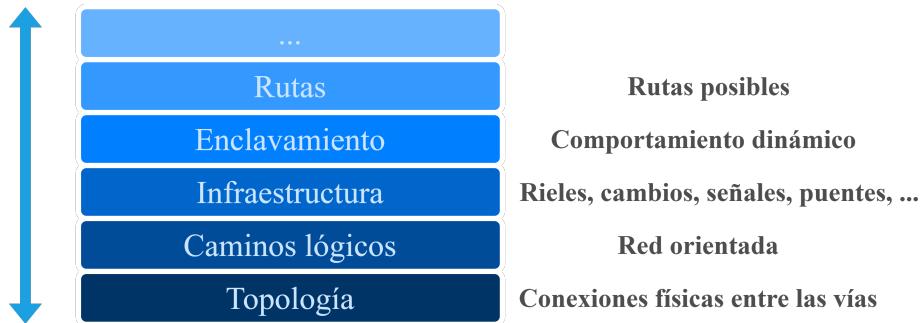


Figura 1.13: Estructura de capas de RailTopoModel.

La topología de la red está compuesta por los nodos (netElements) y las aristas (netRelations) que los conectan entre sí, lo cual constituye el nivel microscópico de la red, de acuerdo con la terminología de RailTopoModel. Cada nodo representa un tramo de vías que puede tener ciertos elementos ferroviarios asociados o ninguno. A su vez, los nodos pueden ser agrupados en diversos caminos lógicos, que son el conjunto de nodos cuyas relaciones y navegabilidad les permite constituir un camino físico entre ellos [109].

A medida que se agrupan más y más cambios de vías junto con las plataformas y máquinas de cambios se constituye un punto de operación. La descripción basada en puntos de operación es a nivel "mesoscópico", como se muestra en la Figura 1.14 (adaptada al español de [107]), y es utilizado en logística. Las secciones de vía que no incluyen plataformas en las cuales las formaciones puedan detenerse se denominan secciones de líneas, o simplemente "líneas" dentro del modelo de RailTopoModel. La descripción que incluye tanto los puntos de

operación como las secciones de líneas es a nivel "macroscópico" [108]. Esta simplificación de la red es de gran importancia, ya que es ampliamente utilizada en los mapas ferroviarios: los puntos de operación son las estaciones y las secciones de línea son las vías que las comunican.

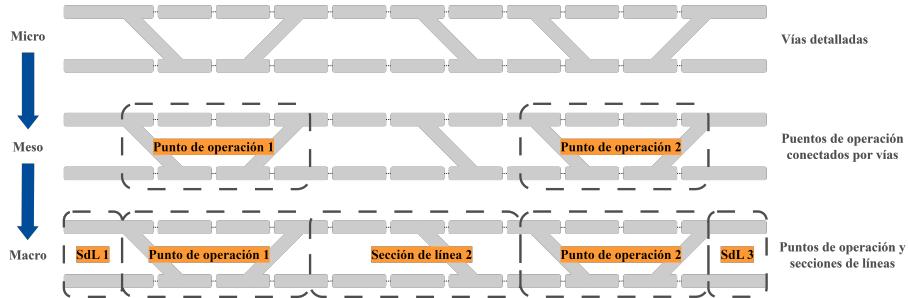


Figura 1.14: Niveles microscópico, mesoscópico y macroscópico.

Las instalaciones y sus propiedades constituyen todos los elementos ferroviarios asociados a un nodo. Estos representan elementos físicos del mundo real, que pueden ser estáticos o dinámicos. Los elementos estáticos como los puentes, curvas y estaciones no alteran sus propiedades en ningún momento. Los elementos dinámicos como los pasos a nivel, cambios de vías o señales tienen algunas propiedades fijas, como la posición física del elemento, pero otras variables, como la posición mecánica de alguna de sus piezas o el estado eléctrico de sus circuitos [53, 109].

Un sistema de enclavamiento relaciona todos los módulos previamente mencionados. El sistema de enclavamientos modificará el estado de los elementos dinámicos, basados en el estado actual de los mismos, sometido a las restricciones impuestas por los elementos estáticos, buscando habilitar los caminos lógicos más cortos y seguros entre dos puntos A y B.

Finalmente, las rutas permitidas se obtienen a partir del estado de los elementos dinámicos decidido por el sistema y de definir el camino óptimo entre A y B que no comprometa la infraestructura del sistema. Todas las restricciones impuestas por las capas inferiores (caminos lógicos posibles, limitaciones de la infraestructura o estados previos que sean incompatibles con lo pedido) terminan emergiendo como un conjunto de rutas posibles de ser utilizadas, en detrimento de otras que, en ese instante de tiempo, no podrán ser habilitadas hasta que el estado del sistema se modifique.

Como se puede apreciar, en este modelo, las rutas son una consecuencia de la infraestructura que se tiene y de los estados anteriores del sistema, producto de las rutas previamente pedidas. Un análisis completo de la topología e infraestructura permitiría obtener todo el conjunto de rutas posibles, para cualquier estado alcanzable por el sistema [109].

1.5.1.4. Posicionamiento

RailTopoModel utiliza diferentes sistemas de posicionamiento: intrínseco, geográfico y esquemático [109, 111]. Las coordenadas intrínsecas se encuentran en el rango 0 a 1, relativas a la posición dentro del netElement. Estas coordenadas son obligatorias, junto con el largo asociado al netElement, independientemente de si se definieron o no las demás coordenadas. Las coordenadas geográficas son coordenadas absolutas, por ejemplo de un sistema GPS. Finalmente las coordenadas esquemáticas son relativas a la posición del elemento dentro del archivo que modele ese sistema, muchas veces utilizadas en herramientas de software para posicionar los elementos en una interfaz gráfica. Se explicarán ejemplos de como analizar esta clase en la Sección 2.1.3.

1.5.2. RailML 3.0

railML [109-113] (del inglés, Railway Markup Language) es un estándar abierto de datos basado en XML, para intercomunicar aplicaciones ferroviarias. El estándar railML fue desarrollado por las principales empresas de la industria ferroviaria a partir del año 2001 [113]. Las primeras dos versiones del estándar se diseñaron en base al enfoque funcional, pero en 2017 se lanzó railML 3.0 [53, 109, 112], que adopta gran parte de los conceptos de RailTopoModel y los expande, al incorporar nuevos elementos que consideran las necesidades de las empresas ferroviarias que lo adoptan. Debido a la incorporación de RailTopoModel, railML 3.0 adopta un enfoque puramente geográfico [109].

El estándar railML 3.0 posee cinco módulos principales:

- Common (CO) [114]: similar al módulo base de RailTopoModel. Contiene datos transversales a todo el sistema, como el autor del archivo, el sistema eléctrico de alimentación, la versión de railML utilizada, etc.
- Infrastructure (IS) [115]: incorpora al módulo de topología de RailTopoModel, con sus netElement y netRelations. Ademas, incorpora el sistema de coordenadas, la geometría y todos los elementos ferroviarios. En estos últimos solo admite datos estáticos como la posición, tamaño y demás atributos invariantes en el tiempo.
- Interlocking (IL) [116]: incorpora los atributos dinámicos de los elementos ferroviarios mencionados en la infraestructura y agrega el listado de rutas.
- Rollingstock (RS) [117]: incorpora toda la información relativa al material rodante: coches, vagones, locomotoras, formaciones combinadas, etc.
- Timetable and Rostering (TT) [118]: incorpora detalles logísticos de la red ferroviaria.

A lo largo de esta tesis doctoral nos enfocaremos exclusivamente en los tres primeros módulos. Los cuales serán analizados detalladamente a medida que sea necesario introducirlos.

1.5.3. Uso del estándar railML en la industria ferroviaria

El estándar railML es promovido por empresas de gran peso en la industria ferroviaria como Siemens, Thales, Alstom, CAF, ADIF y Toshiba, que concentran la mayoría de la cuota de mercado global [119]. Adicionalmente, diversas instituciones y organismos ferroviarios a nivel estatal y nacional hacen uso del estándar railML en sus desarrollos ferroviarios [119], tales como: Queensland Rail, Transdev Deutschland, Transperth, Saudi Railway Company y Transport for New South Wales, entre otras.

En sus primeros años de vida railML experimentó varios cambios, pero no fue hasta su versión 3.0 con enfoque geográfico que el uso del estándar creció exponencialmente. Entre el 40 y el 60 % de sus usuarios adoptaron el estándar en los últimos siete años [119].

Podemos encontrar las herramientas mas diversas basadas en railML: analizadores de infraestructura [120], planificador logístico para material rodante [121], visualizadores de datos [122], planificadores de infraestructura [123] y visualizadores/simuladores de infraestructura enclavamiento [124]. Muchas de ellas certificadas e intercompatibles entre sí. Aunque la mayoría son herramientas de código cerrado, el estándar railML es abierto y sigue un principio bottom-top: todas las necesidades de la industria son tenidas en cuenta para ser incorporadas en nuevas versiones del estándar, siguiendo el exitoso modelo del estándar USB, Bluetooth y GPRS [125-127].

1.6. Estado del arte

1.6.1. Empresas del sector ferroviario

Al requerir ingenieros y técnicos más especializados, el conocimiento requerido tanto para diseñar como para mantener y operar los sistemas de enclavamientos electrónicos se concentra en menos actores. La tendencia mundial en las últimas décadas ha sido el depender de soluciones cerradas provistas por alrededor de una docena de empresas, muchas veces incompatibles entre sí. Mas del 80 % del material rodante que circula en el mundo proviene de alguna de estas doce empresas [128]:

- CRRRC Railway (China) [100]
- Alstom (Francia) [94]
- Bombardier Transportation (Canada) [97]
- CAF (España) [101]
- Hitachi (Japón) [95]
- Transmashholding (Rusia) [102]
- Hyundai Rotem (Corea del sur) [103]

- Siemens Mobility (Alemania) [93]
- Thales (Reino unido) [96]
- General Electric Transportation (EEUU) [104]
- Caterpillar (EEUU) [105]
- Stadler Rail (Suiza) [106]

Al lado de cada empresa se puede ver su país de origen. Cuatro de esos países (China, EE.UU., Canadá y Rusia) son las naciones con mayor extensión territorial, para lo cual un sistema ferroviario robusto es esencial.

1.6.2. Antecedentes de trabajos académicos en la temática

Dada la variedad de topologías (algunas mencionadas en la Sección 1.1), es deseable automatizar tanto el análisis de la red como el proceso de diseño del señalamiento. De esta manera, se puede reducir el error humano que puede afectar el proceso en cualquiera de sus etapas: análisis, diseño, implementación, verificación y validación.

Varios artículos abordan la automatización de las tablas de enclavamiento [55, 129-131], que son las tablas que indican cuáles elementos ferroviarios utilizan cada ruta que la formación puede solicitar al sistema. También podemos encontrar trabajos respecto de la automatización de otros elementos como el comportamiento de los enclavamientos [52, 76, 132-134], las rutas [135], el señalamiento de los pasos a nivel [136], topologías simples [137, 138], así como sus simulaciones [139, 140].

Existen, además, diversos estudios acerca de la verificación y validación de los sistemas ferroviarios utilizando métodos formales [88, 138, 141-151]. Algunos emplean herramientas que analizan y validan el modelo tales como NuSMV [13, 138, 152, 153], SafeCap [151, 154, 155], o soluciones completas como el B-method [156-159]. No obstante, luego de recopilar mas de 150 artículos [160], no hemos encontrado una herramienta (o conjunto de herramientas) que realice el análisis de una red ferroviaria arbitraria, generando automáticamente su señalamiento completo y la implementación automática de su sistema de enclavamiento asociado. Los pocos casos que aventuran análisis automáticos lo realizan solo para topologías simples de un único elemento [161, 162], mientras que en este trabajo se busca la generalización para cualquier red ferroviaria con cualquier combinación de diversos elementos ferroviarios.

1.6.3. GICSAFe y los trabajos realizados

En 2015 se creó el CONICET-GICSAFe [163], cuyas siglas corresponden al Grupo de Investigación en Calidad y Seguridad de las Aplicaciones Ferroviarias, conformado por docentes e investigadores de una decena de universidades e instituciones públicas argentinas. El grupo desarrolló sistemas electrónicos e informáticos para aplicaciones ferroviarias relacionadas con la seguridad, a partir

de la generación de un prototipo funcional y la documentación correspondiente que luego se transfirió en su totalidad a Trenes Argentinos [164], que es la Sociedad del Estado que opera las líneas Roca, Sarmiento, Mitre, San Martín y Belgrano Sur, entre otras. En la Figura 1.15 se ilustran todos los logros e hitos alcanzados por GICSAFe en relación con el desarrollo de un sistema de enclavamientos desde 2018 y los objetivos a futuro hasta 2025.

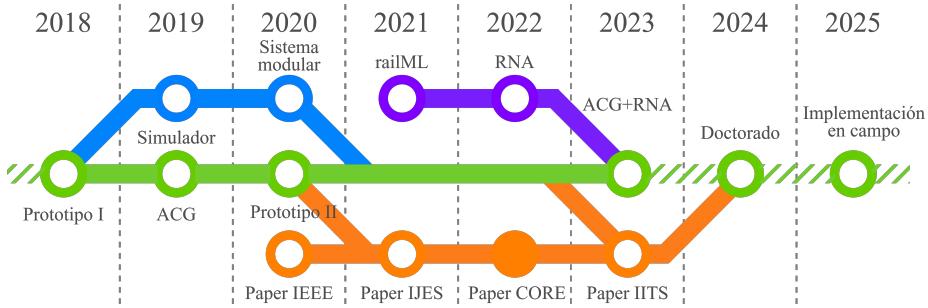


Figura 1.15: Trabajos realizados e hitos del proyecto.

En el año 2018 GICSAFe desarrolló un monitor de barreras ferroviarias instalado en la línea Roca, proyecto que ganó el premio Innovar 2018 [165, 166] y permitió ganar experiencia en el área ferroviaria. Desde 2018 se tuvieron varias reuniones con diferentes funcionarios y profesionales de Trenes Argentinos. En particular, con la Gerencia de Ingeniería, Gerencia de Seguridad Operacional, Subgerencia de Desarrollo y Normas Técnicas, Subgerencia de Transporte, Gerencia de Señalamiento, entre otros, de los cuales surgió el interés en el desarrollo del presente proyecto. De dichas visitas y otras posteriores se obtuvo la totalidad de las fotografías incluidas en esta memoria.

En el marco de la Maestría de sistemas embebidos, culminada en 2020, se desarrolló un primer prototipo de sistema de enclavamiento con código generado automáticamente en base a un modelo de grafos. Los resultados fueron publicados en IEEE Latin American Transaction en 2020 [35] y en International Journal of Embedded Systems en 2022 [167]. En simultáneo, el ingeniero Lucas Dórdolo, miembro de GICSAFe, presentó una actualización del sistema monitor de barreras: el sistema modular [168], que permitió la lectura y transmisión de datos de la red ferroviaria en tiempo real. Adicionalmente, miembros de GICSAFe pertenecientes a UTN-Haedo comenzaron el desarrollo de un simulador de enclavamientos en tiempo real, que permitió resolver varias cuestiones técnicas de la implementación final del sistema de enclavamiento [47].

Hacia finales de 2019 se iniciaron reuniones con miembros de la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA), para integrar el proyecto en sus plataformas de hardware ampliamente testeada en el ámbito de los sistemas críticos. Además del intercambio de conocimientos y la puesta en común de estrategias a utilizar, se aprovechó todo lo posible la amplia experiencia que ellos brindaron a GICSAFe.

A mediados de 2020, ya formalmente inscripto en el doctorado, se comenzó el desarrollo de una biblioteca compatible con railML 3.0, lo cual se incorporó al primer analizador de redes ferroviarias en 2022, cuyos resultados se publicaron en IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems en 2023 [169]. La verificación y validación automática del sistema mediante métodos formales es parte del trabajo de doctorado del ingeniero Santiago Germino [170], iniciado en 2021. La integración de todas estas herramientas se aplicará en un sistema de enclavamientos a ser instalado en una playa de maniobras real en 2025.

Este proyecto no podría llevarse a cabo con las herramientas disponibles actualmente, mencionadas en la Sección 1.6.2. Es necesario ampliar el estado del arte, aplicando nuevos conceptos y desarrollando nuevas herramientas que permitan automatizar el diseño e implementación del sistema de enclavamientos, para cualquier ubicación, según la descripción de un lenguaje ferroviario estándar.

1.7. Herramienta propuesta

El objetivo de esta tesis es el desarrollo de una herramienta que realice automáticamente tanto el diseño del señalamiento como la implementación del sistema de enclavamiento en una plataforma electrónica. El flujo de trabajo mostrado en la Figura 1.16 introduce el Analizador de Redes Ferroviarias (RNA, del inglés, Railway Network Analyzer) y el Generador Automático de Código (ACG, del inglés, Automatic Code Generator). Cada flecha indica las relaciones entre los diferentes bloques. El RNA se enfoca principalmente en el comportamiento estático del sistema, mientras que el ACG se enfoca en el comportamiento dinámico. Ambos son explicados a profundidad en el Capítulo 2 y Capítulo 3, respectivamente.

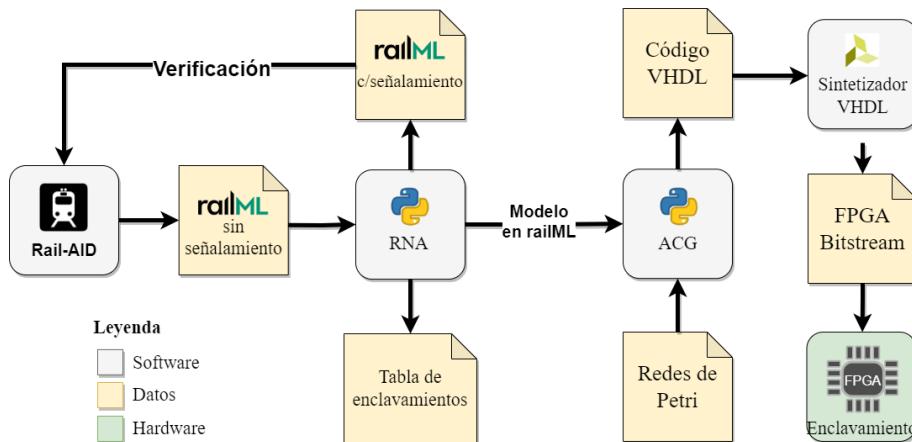


Figura 1.16: Flujo de trabajo de la presente tesis.

El RNA importa un archivo en formato railML que describe el sistema, con o sin señalamiento previo. Luego el RNA analiza la topología de la red, detecta

todos los elementos ferroviarios involucrados y genera el señalamiento necesario para que la red sea segura. Finalmente, el RNA exporta un nuevo archivo en formato railML con el nuevo señalamiento, además de la tabla de enclavamientos del sistema, con todas las rutas soportadas por esa red ferroviaria. El nuevo archivo railML es utilizado por el ACG para generar código en VHDL [167] (del inglés, Very High-Speed Integrated Circuit Hardware Description Language) automáticamente para ser sintetizado en una plataforma FPGA [16, 19, 22, 26, 42] (del inglés, Field Programmable Gate Arrays).

El proceso de validación incluye la validación de la sintaxis del archivo railML generado por el RNA, la validación de la tabla de enclavamiento generada automáticamente por el RNA y, finalmente, la validación del señalamiento generado conforme a los principios de señalamiento (Sección 1.2). Para implementar automáticamente un sistema de enclavamiento, el ACG toma este diseño de señalamiento estático generado automáticamente y un modelo de comportamiento dinámico en redes de Petri.

1.7.1. Enfoque aplicado

Durante la Maestría en Sistemas Embebidos se desarrolló un primer prototipo del ACG en base a un rudimentario modelo de redes de grafos [167]. Fue este modelo de grafos el que permitió probar el ACG con una amplia variedad de topologías, debido a la flexibilidad, linealidad y escalabilidad del modelo [107-109]. En esta etapa temprana del proyecto ya se había adoptado un enfoque geográfico.

La única desventaja de la elección temprana de un enfoque geográfico fue la, aparente, inexistencia de herramientas o soportes formales, para lo cual era necesario desarrollar todo desde cero sin un estándar que lo sostenga. Aún así, una vez desarrollada la herramienta se podía reutilizar innumerables veces, por lo que las ventajas a largo plazo eran mayores que realizar un diseño a mano, a medida de cada ubicación. Al descubrir la existencia de railML, rápidamente se comenzó la migración del ACG para ser compatible con el estándar.

El desarrollo del RNA fue posterior al desarrollo del ACG, y fue completamente en línea con el estándar railML desde un inicio. Al ser compatibles con railML, tanto el RNA como el ACG deben ser compatibles también con el modelo planteado por RailTopomodel. Debido a esto, el desarrollo de la herramienta siguió indefectiblemente los lineamientos de un enfoque geográfico.

1.7.2. Arquitectura del sistema

En el flujo de trabajo de la presente tesis, ilustrado en la Figura 1.16, se destacan dos herramientas interconectadas como parte central de la solución propuesta: el RNA y el ACG. Como se ilustra en la Figura 1.17, existen diferentes módulos a considerar en cada una de las dos herramientas. Los módulos en amarillo corresponden a las clases implementadas en base al estándar railML, los módulos en verde son aquellos algoritmos originales necesarios para resolver el

problema, y finalmente los módulos en violeta constituyen todas las validaciones realizadas.

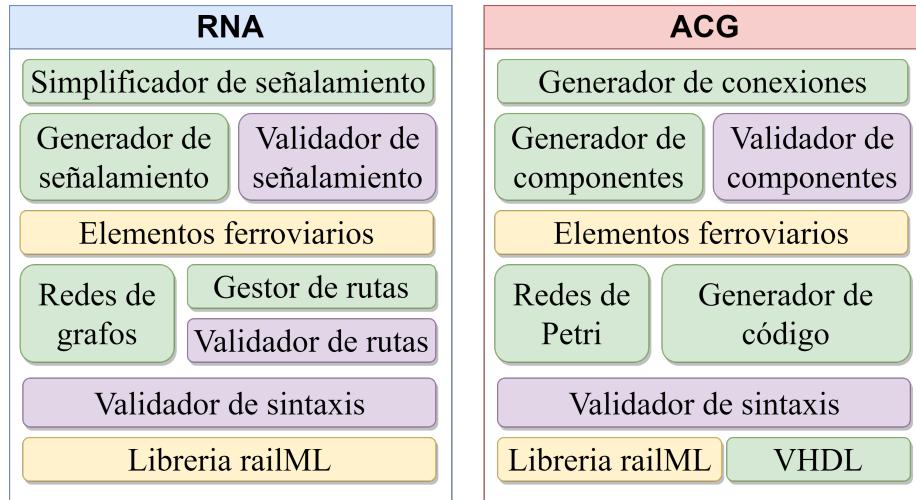


Figura 1.17: Arquitectura del sistema

Las clases implementadas se corresponden una a una con las definidas en el estándar railML. De esta manera, cualquier elemento definido en un archivo railML tendrá su equivalente en el modelo de datos utilizado. La biblioteca a implementar debe ser capaz de importar, modificar y exportar archivos en formato railML. Además, la librería debe contemplar todos los atributos que railML defina para cada elemento ferroviario.

Respecto al RNA, el análisis de redes de grafos es explicado en la Sección 2.1.3, la generación de señalamiento en la Sección 2.2, la simplificación del señalamiento en la Sección 2.3 y, finalmente, la generación de rutas ferroviarias y la tabla de enclavamientos es explicado en la Sección 2.4. En tanto que para el ACG, la inclusión de redes de Petri se encuentra explicada en la Sección 3.3, la generación de componentes en la Sección 3.2, la generación de conexiones en la Sección 3.2 y el generador de código en VHDL se explica en la Sección 3.4.

1.7.3. Amenazas a la validez del sistema

Para asegurar la validez de nuestro enfoque, analizamos tanto la validez interna como la externa [13]. En cuanto a la validez interna, es importante garantizar una relación causal entre el diseño proporcionado y la señalización generada sin que ningún otro factor externo afecte el resultado. Podemos aprovechar el hecho de que el modelo ferroviario que el RNA utiliza es un sistema lineal debido a que el RNA se basa en redes de grafos [107-109, 111, 171] y las redes de grafos son sistemas lineales [49, 50, 53, 54, 88, 130, 135, 136, 142, 147, 148, 152, 153,

[172-177]. De esta manera, las señales generadas para dos elementos ferroviarios A y B serían las mismas que las señales generadas para el elemento ferroviario A más las señales generadas para el elemento ferroviario B. Este análisis se puede extender a cualquier número de elementos ferroviarios diferentes. Esto puede provocar solapamientos de señales, por lo tanto, se añade la posibilidad de que los usuarios de la herramienta habiliten o deshabiliten la simplificación de las mismas, así como establecer la distancia mínima entre elementos para considerar si se superponen o no.

Los usuarios pueden seleccionar qué elementos ferroviarios se analizarán. La elección de los elementos a analizar es extremadamente poderosa porque nos permite probar la generación de señales para cada elemento ferroviario individualmente para validar que se estén analizando correctamente. Una vez que esta validación se realiza para cada elemento y se confirma que no hay factores externos que afecten la señalización generada, podemos seleccionarlos simultáneamente, sin simplificación. De esta manera, la linealidad del sistema se manifestará por sí misma y, en algunos casos, también la necesidad de simplificación de la señalización (ver Sección 2.3.3). Debido a la linealidad, los elementos ferroviarios que están muy cerca uno del otro se pueden considerar como un solo elemento, lo que resulta en una nueva señalización que tendría menos señales que la suma de sus señales anteriores debido a la simplificación de señales redundantes.

Respecto a la demostración formal de los resultados, los estudios académicos (ver Sección 1.6.2) suelen depender en su mayoría de métodos formales para verificar y validar sus diseños [88, 138, 141-151]. Sin embargo, el RNA se basa en redes de grafos y, según la norma IEC 61508 [57-63], las redes de grafos son un método semi-formal. Además, casi la mitad de los estudios respaldados por las empresas más importantes de la industria ferroviaria utilizan técnicas semi-formales [178-182] para reducir la brecha entre la formalidad académica y las necesidades de la industria. Con el fin de realizar pruebas en sistemas ferroviarios reales, damos mayor énfasis a la validación de un enfoque más práctico y menos formal, de acuerdo con los requisitos y tendencias de la industria ferroviaria [57, 66-72, 74].

Adicionalmente a la validación del resultado, es importante validar que el archivo railML generado sea sintácticamente correcto según los estándares de railML. El RNA realiza validaciones de sintaxis tanto al importar el archivo en formato railML como al generar uno nuevo. Esto se puede confirmar fácilmente importando el archivo railML en Design4Rail [124], una herramienta certificada por railML.org. Esta herramienta realiza una validación de sintaxis de nuestros archivos railML generados y también se utiliza para visualizar los diseños ferroviarios generados automáticamente.

En cuanto a la validez externa, la inclusión de nueve casos de estudio ferroviarios cuidadosamente seleccionados presentados en el Capítulo 4 tiene como objetivo cubrir una amplia gama de topologías y un uso extensivo de los elementos ferroviarios más comunes. Cuatro de estos ejemplos son diseños reales de ferrocarriles y los otros cinco se crearon para introducir topologías que se utilizan ampliamente en muchos países. Por lo tanto, cualquier otro diseño fe-

rroviario compartiría la mayoría de las características y elementos modelados en nuestros ejemplos. Si se detecta un nuevo elemento en el diseño, se consideraría como un elemento a proteger y RNA generará la señalización adecuada de acuerdo con los principios P3 y P6 explicados en la Sección 1.2.

En definitiva, nuestro proceso de validación implica una comparación automática entre las tablas de enclavamiento aprobadas por las autoridades ferroviarias y las tablas generadas por RNA. La ruta definida por RNA (o conjunto de rutas) debe tener una ruta correspondiente en el diseño original de señalización. Cualquier ruta no definida originalmente debe mejorar la seguridad general al proteger la infraestructura ferroviaria que no se consideró originalmente o mejorar la logística al agregar nuevas rutas no conflictivas. RNA también realiza una validación de sintaxis del archivo railML, indicando si alguna parte de la estructura XML está ausente o dañada.

Finalmente, validamos que todos los principios de señalización introducidos en este artículo sean cumplidos por el señalamiento generado por el RNA mediante un proceso de análisis posterior del diseño y la nueva señalización, asegurando que se cumpla cada principio de diseño ferroviario.

Capítulo 2

Railway Network Analyzer (RNA)

El sistema ferroviario consta de diversos elementos que incluyen la infraestructura, sensores, actuadores e interfaces visuales con los conductores. Todos estos elementos se interrelacionan y funcionan en conjunto dentro del sistema de señalamiento y el sistema de enclavamiento. Cada uno de estos elementos y cómo se relacionan se encuentra definido en el formato railML [107, 109-113].

El RNA deberá procesar cualquier archivo compatible con railML, detectar cada elemento junto a sus propiedades y cómo están conectados dentro de la red ferroviaria. En base a esta información, que define la infraestructura, es decir, las características estáticas de la red, el RNA deberá detectar los puntos críticos, o sea, las zonas en las cuales es mas probable que ocurran colisiones entre formaciones, ya sea de frente como lateralmente, así como también los descarrillamientos. Cada elemento ferroviario, según corresponda a cada elemento, será protegido por una serie de semáforos. La conjunción de todos estos semáforos probablemente dará lugar a superposiciones o contradicciones que luego serán simplificadas por el RNA antes de dar su resultado final.

En base al señalamiento generado, el RNA debe detectar todas las rutas posibles y generar una nueva tabla de enclavamientos. De existir un señalamiento previo, deberá compararlos y verificar que todas las rutas originales son equivalentes a alguna de las rutas nuevas. De lo contrario, deberá buscar combinaciones entre dos o mas rutas nueva que sean equivalentes a las rutas originales. Adicionalmente, el RNA validará que el señalamiento cumple los principios de señalamiento ferroviario establecidos en la Sección 1.2 y que la sintaxis del archivo railML obtenido es correcta.

2.1. Biblioteca RailML

El primer paso en el desarrollo del RNA es contar con una biblioteca que permita generar un objeto equivalente uno a uno con el estándar railML y luego

exportar esa información en un nuevo archivo railML. Como ya se mencionó en la Sección 1.5, el estándar railML define cinco clases de objetos principales: *Common*, *Infraestructure*, *Interlocking*, *RollingStock* y *Timetable*.

La clase *Common* contiene 109 clases, todas ellas utilizadas para definir características generales e invariantes para la red. Por ejemplo, podemos encontrar la clase *Concessionaire* que define quien tiene la concesión de la red, la clase *tBrakeType* que define el tipo de frenos aceptados en esa red, la clase *tVoltage* que define la tensión de la red o la clase *PublicHolidayPeriodRule* que define el período de vacaciones de los operarios de la red, entre otros factores. Esta clase es obligatoria para todos los archivos en formato railML, por lo tanto es necesaria para el funcionamiento del RNA, aunque no se extraigan datos de la misma.

La clase *Infraestructure* incluye 231 clases, todas ellas enfocadas en definir las características estáticas de cada elemento ferroviario, como su posición, dimensiones y demás parámetros invariantes en el tiempo. Entre ellas podemos encontrar la clase *Tracks* (ver Sección 2.1.4), *Borders* (ver Sección 2.1.5), *BufferStops* (ver Sección 2.1.5), *LevelCrossingsIS* (ver Sección 2.1.8), *TrackDetectionElement* (ver Sección 2.1.6), *Platforms* (ver Sección 2.1.7), *SwitchesIS* (ver Sección 2.1.9) y *SignalsIS* (ver Sección 2.1.10), entre otras. Adicionalmente incluye dos clases fundamentales para el análisis de redes de grafos: *netElement* y *netRelation*, ambas discutidas en la Sección 2.1.3. En el caso de hacer análisis a nivel "mesoscópico" "macroscópico" se tienen, además, las clases *Line*, *OperationalPoint* y *Network*, no cubiertas en este trabajo, ya que la información obtenida en estos niveles es redundante con la obtenida a nivel "microscópico".

La clase *Interlocking* incluye 156 clases, todas ellas enfocadas en definir las características dinámicas de los elementos ferroviarios que las posean. Entre ellas podemos encontrar *LevelCrossingsIL* (ver Sección 2.1.8) y *SwitchesIL* (ver Sección 2.1.9), necesarias tanto para el RNA como para el ACG. Adicionalmente, se encuentran las clases relacionadas a la tabla de enclavamientos y las rutas, como *Routes*, *CombinedRoutes*, *ConflictingRoutes*, *RoutesRelations*, y muchas otras referidas explícitamente a rutas, como *SignalsIL*, donde se definen perfiles de velocidad para las señales.

La clase *RollingStocks* incluye 30 clases, todas ellas enfocadas en definir las características de cualquier tipo de material rodante. Esta clase se divide en dos grandes clases: *Vehicle* y *Formations*. La primer clase contiene la información relacionada a vehículos unitarios tales como: vagón de carga, coche de pasajeros o una locomotora. La segunda clase combina los elementos de la clase *Vehicle* para definir las formaciones en toda su extensión.

La clase *TimeTables* incluye 148 clases, todas ellas enfocadas a la logística ferroviaria. Entre sus clases podemos encontrar información respecto al tipo de formaciones que circulan en la red (clases *CommercialTrains*, *OperationalTrains*, *TransportServices* y *Categories*), itinerarios (clases *ItinerariesTT*, *Connection-TransferTimes*, *CommercialSchedulings*, *BaseItineraries* y *TimetableScenarios*) y los anuncios a los usuarios (clases *PassengerTextInfos* y *Announcements*).

El RNA solamente necesita de las clases *Common*, *Infraestructure* e *Interlocking* para funcionar, por lo que no fue necesario implementar las clases

RollingStock ni *Timetable*. En total se han implementado 524 clases [183], considerando 28 clases nativas de RailTopoModel necesarias para que railML pueda interpretar los tipos de datos definidos. Todas las clases y clases mencionadas son opcionales en el estándar, salvo que se indique lo contrario, es decir, no son obligatorias para que el archivo railML se considere válido.

En las siguientes secciones se detallaran las clases mas importantes implementadas, tal que se pueda comprender que atributos son procesados para poder generar el señalamiento. Se comenzará con las clases relativas a la topología de la red, eje central del análisis del RNA y se proseguirá con las clases asociadas a elementos ferroviarios materiales. Simultáneamente, se profundizará en los conceptos mas destacados de cada elemento ferroviario correspondiente a esa clase, destacando cual es el señalamiento asociado al mismo para protegerlo en base a los principios ferroviarios expuestos.

2.1.1. Clase *Metadata*

Aunque no es una clase de railML, la clase *Metadata* es fundamental para que el archivo en formato railML sea válido. Se presenta el Código 2.1 para ilustrar los elementos presentes en la clase metadata.

Código 2.1: Clase *Metadata*

```

1 <metadata>
2   <dc:title>Example_9.railml</dc:title>
3   <dc:date>2023-10-04T10:51:21Z</dc:date>
4   <dc:creator>Trenes_Argentinos</dc:creator>
5   <dc:source>RaIL-AiD</dc:source>
6   <dc:identifier>1</dc:identifier>
7   <dc:subject>railML.org</dc:subject>
8   <dc:format>0.9.5</dc:format>
9   <dc:description>Ejemplo_real</dc:description>
10  <dc:publisher>RaIL-AiD framework</dc:publisher>
11 </metadata>
```

Ninguno de estos campos es esencial para el análisis de la red ferroviaria, por lo que son copiados sin cambios al nuevo archivo generado. No obstante, la ausencia de alguno de estos campos o que el campo sea nulo provoca que tanto el RNA como cualquier herramienta compatible con railML considere al archivo como incompleto o corrupto.

2.1.2. Clase *Common*

La clase *Common* define todos los parámetros que son invariantes a toda la red. Esta clase puede ser definida solo una vez o no definirse. Sus clases son:

- *ElectrificationSystems*: define la tensión y frecuencia de la red eléctrica.

- *OrganizationalUnits*: define quien administra la infraestructura, quién fabrica y opera el material rodante, quién es el cliente final, quién es el contratista y quién posee la concesión del servicio.
- *SpeedProfiles*: define el perfil de aceleración, velocidades y frenado.
- *Positioning*: define los sistemas de posicionamiento geométrico, lineal y referido a la pantalla del editor.

Cada uno de estos campos internos es único, pero también son opcionales. A modo de ejemplo se muestra el Código 2.2, donde se ilustra como no todas las clases han sido definidas.

Código 2.2: Clase *Common*

```

1 <common id="co_01">
2   <organizationalUnits>
3     <infrastructureManager id="im_01"/>
4   </organizationalUnits>
5   <positioning>
6     <geometricPositioningSystems>
7       <geometricPositioningSystem id="gps01">
8         <isValid from="2023-07-26" to="2024-07-26"/>
9         <name name="Example_9.railml" language="en"/>
10      </geometricPositioningSystem>
11    </geometricPositioningSystems>
12    <linearPositioningSystems>
13      <linearPositioningSystem linearReferencingMethod
14        ="absolute"
15        startMeasure="0" endMeasure="0" units="Km" id="
16        loc-1">
17        <isValid from="2023-07-26" to="2024-07-26"/>
18        <name name="Loc-1" language="en"/>
19      </linearPositioningSystem>
20    </linearPositioningSystems>
21  </positioning>
22</common>
```

Solamente las clases *OrganizationalUnits* y *Positioning* fueron definidas, pero tanto el RNA como el estándar railML en el que el RNA se basa consideran válido a este fragmento de código. Los vectores son definidos en plural, como en el caso de *geometricPositioningSystems* cuyo primer, y único elemento en este caso, es *geometricPositioningSystem* con id="gps01". Es habitual ver estos vectores a lo largo de todo el archivo y será esencial poder determinar su dimensión para procesar correctamente los datos y contar la cantidad de elementos.

2.1.3. Clase *Infraestructure* y redes de grafos

La clase *Infraestructure* define todos los elementos ferroviarios con características físicas, materiales y estáticas. Las clases que contiene son:

- *Topology*: define la topología de la red mediante las clases *netElements* y *netRelationships*. Incluye también la clase *Network* para cumplir con el estándar de RailTopoModel.
- *Geometry*: define el sistema geométrico utilizado entre las clases *HorizontalCurve* (en base al largo y el ángulo formado), *GradientCurves* (en base al largo y al gradiente de la curva) y *GeometryPoints* (en base a una combinación de las dos clases anteriores).
- *FunctionalInfrastructure*: define todos los elementos ferroviarios que el RNA analizará.
- *PhysicalFacilities*: actualmente el estándar lo define vacío, sin ninguna clase interna salvo la clase *Any* que puede ser utilizada como comodín.
- *InfrastructureVisualizations*: define las coordenadas y estructura del elemento ferroviario en base a sus clases *tRef* (para indicar a qué elemento afecta), *SpotProjection* (coordenada del elemento), *LinearProjection* (en caso de ser un elemento lineal) y *AreaProjection* (en caso de ser un elemento bidimensional).
- *InfrastructureStates*: define la validez de los datos referidos a cada elemento ferroviario.

Para realizar el análisis de la red, el RNA debe centrarse en tres de estas clases: *Topology* (para conocer cómo es la red), *FunctionalInfrastructure* (para conocer qué elementos tiene la red) y *InfrastructureVisualizations* (para conocer dónde está cada elemento ferroviario).

Empezando por la clase *Topology*, existen dos clases esenciales para este análisis: la clase *netElements* y la clase *netRelationships*. Ambas son clases vectores, constituidas por clases más pequeñas: *netElement* y *netRelationship*. Un ejemplo de la clase *netElement* se puede ver en el Código 2.3.

Código 2.3: Clase *netElement*

```
1 <netElement id="ne3">
2   <associatedPositioningSystem id="ne3_aps01">
3     <intrinsicCoordinate intrinsicCoord="0" id="
4       ne3_aps01_ic01">
5       <geometricCoordinate x="9384.050" y="0.000"
6         positioningSystemRef="gps01"/>
7     </intrinsicCoordinate>
8     <intrinsicCoordinate intrinsicCoord="1" id="
9       ne3_aps01_ic02">
```

```

7         <geometricCoordinate x="7584.770" y="0.000"
8             positioningSystemRef="gps01"/>
9         </intrinsicCoordinate>
10    </associatedPositioningSystem>
11    <relation ref="nr_ne3ne46_swi77"/>
12    <relation ref="nr_ne3ne53_swi77"/>
13  </netElement>

```

Los elementos mas importantes a destacar en el Código 2.3 son el *id*, el *geometricCoordinate* y el *relation*. De estos parametros podemos saber que el *netElement* es referido como "ne3", comienza en la coordenada (9384.050 ; 0.000) y termina en la coordenada (7584.770 ; 0.000). Además, ne3 se encuentra relacionado a los *netElement* ne46 y ne53 mediante un elemento referido como swi77, que más adelante veremos que se trata de un cambio de vías.

Los *netElement* son los nodos de la red de grafos, pero estos no son puntuales, sino que son bidimensionales. Debido a que la componente x de la coordenada de inicio de ne3 es mayor que la componente x de la coordenada final de ne3, podemos deducir que ne3 se encuentra definido de derecha a izquierda. Conocer la orientación del *netElement* será importante a la hora de definir la circulación, información necesaria para generar las rutas.

La clase *netRelation* son las aristas de la red de grafos que relacionan dos *netElements* entre sí. En el Código 2.4 se muestra un ejemplo de los *netRelation* que vinculan a los *netElement* ne3, ne46 y ne53.

Código 2.4: Clase *netRelation*

```

1 <netRelation navigability="Both" positionOnA="1" positionOnB
2   ="1" id="nr_ne3ne46_swi77">
3     <elementA ref="ne3"/>
4     <elementB ref="ne46"/>
5   </netRelation>
6   <netRelation navigability="Both" positionOnA="1" positionOnB
7   ="1" id="nr_ne3ne53_swi77">
8     <elementA ref="ne3"/>
9     <elementB ref="ne53"/>
10   </netRelation>
11   <netRelation navigability="None" positionOnA="1" positionOnB
12   ="1" id="nr_ne46ne53_swi77">
13     <elementA ref="ne46"/>
14     <elementB ref="ne53"/>
15   </netRelation>

```

La primer *netRelation* es entre el *netElement* ne3 y el ne46, la segunda *netRelation* es entre el *netElement* ne3 y el ne53. Esto es consistente con los parámetros de *relation* que tenía el *netElement* ne3 en el Código 2.3. Sin embargo, en el tercer *netRelation* vemos que existe una relación entre los *netElement* ne46 y ne53 pero, en este caso, el parámetro *navigability* es "None", a diferencia de

los primeros dos que era "both". La navegabilidad es el parámetro que hace que una red de grafos tenga sentido como red ferroviaria: que exista una conexión no implica que sea físicamente utilizable por un tren, tal como se explicó en la Sección 1.5.1.2.

La secuencia de análisis de la red de grafos se describe en el Algoritmo 1. Tanto el Algoritmo 1 como todos los algoritmos pertenecientes al RNA y el ACG fueron diseñados e implementados durante el transcurso del presente doctorado. Estos algoritmos no son parte de ningún estándar ni trabajo previo ajeno a este desarrollo, por lo que son una pieza fundamental y original de esta tesis.

Algoritmo 1: Análisis de la red de grafos

```

{nodes} ← get_nodes(netElements)
order_nodes({nodes})
{netPaths} ← get_relations({nodes},netRelations)
{neighbours} ← get_neighbours({netPaths})
{switches} ← get_switches({nodes},{neighbours})
{limits} ← get_limits({nodes})
analyze_connectedness({netPaths})

```

El primer paso es procesar la clase *netElements* para obtener un diccionario de todos los nodos de la red. Ordenar este diccionario es importante para agilizar la búsqueda de rutas más adelante. El criterio de ordenamiento fue por coordenadas, de menor a mayor, priorizando la coordenada x por sobre la y, pero cualquier otro criterio sería válido. Con el diccionario de nodos y analizando la clase *netRelations* es posible construir un diccionario de *netPaths*. Este diccionario utiliza cada nodo del grafo como índice y contiene un diccionario con todos los nodos que son vecinos anteriores y posteriores (considerando el criterio de ordenamiento, algunos nodos estarán antes o después).

La cantidad de vecinos de cada nodo es fundamental para poder clasificarlos. Los nodos que poseen un solo vecino serán nodos que se encuentren en el límite de la red (límite relativo o absoluto). Aquellos con dos vecinos, uno anterior y otro posterior, son nodos normales. En cambio, si tienen dos vecinos y ambos son anteriores o ambos son posteriores entonces son nodos que con toda seguridad tienen un cambio de vías. Por ejemplo, el nodo ne3 del Código 2.4 posee un cambio de vías ya que los nodos ne46 y ne53 son anteriores a ne3.

A continuación, es necesario determinar la conexidad de la red. Una red de grafos puede ser como alguna de las ilustradas en la Figura 2.1. Las redes de grafos que tengan nodos aislados o una cantidad de vecinos tales que ese nodo no represente a ningún cambio de vías existente no podrán ser consideradas una red ferroviaria. La red no tiene que ser totalmente conexa, se admiten redes ferroviarias disjuntas, siempre que cada red funcione de manera independiente, con una cantidad mínima de dos nodos en cada una.

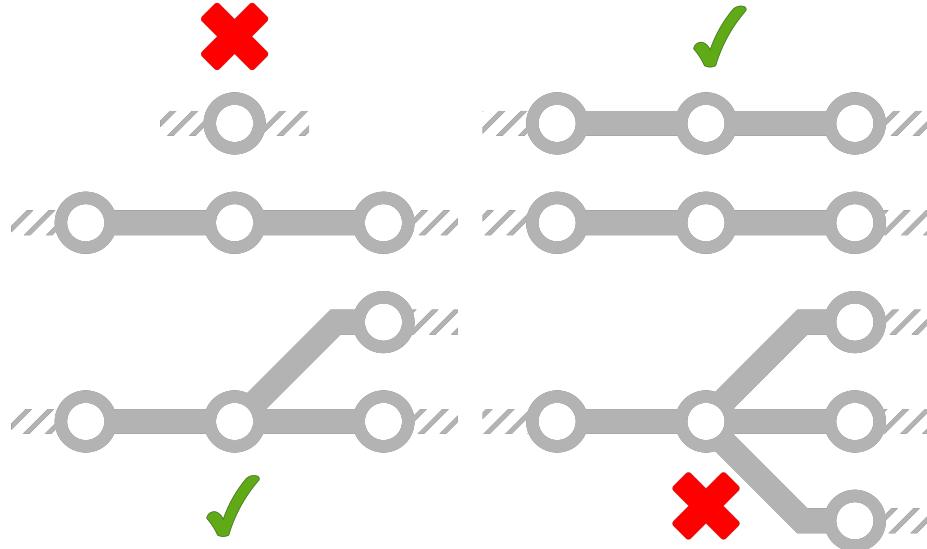


Figura 2.1: Distintos tipos de redes de grafos.

Para determinar si la red es conexa, se siguen los pasos del Algoritmo 2, y así se añaden nodos a una lista de zonas siempre que el nodo tenga un vecino en esa lista. Si un nodo posee un vecino en ambas listas, las listas se combinan, creando una nueva zona. Si la cantidad de zonas es uno entonces la red es fuertemente conexa. Una red ferroviaria desconexa puede resolverse mas rápido que una fuertemente conexa ya que no haría falta iterar entre todos los elementos para analizarlos sino solo los pertenecientes a dicho subgrafo.

Algoritmo 2: Algoritmo de conexidad

```

{zones} ← first node
for node in {nodes} do
    for zone in {zones} do
        if node not in zones[zone] then
            if neighbours(node) in zones[zone] then
                zones[zone] ADD node
            else
                Define new_zone
                zones[new_zone] ADD node
            end if
        end if
    end for
end for
Return {zones}

```

En las siguientes subsecciones se analizaran los elementos ferroviario descriptos en las clases *FunctionalInfrastructure* y *InfrastructureVisualizations*.

2.1.4. Vías

Las vías férreas son el elemento ferroviario mas esencial, son la columna vertebral de la infraestructura ferroviaria. Estas constituyen el sitio por el cual se desplazan los trenes, definiendo no solo la dirección del desplazamiento, sino también restringiendo el dominio del tren. Esto lo diferencia de otros medios de transporte como el automóvil que, aún teniendo una carretera, puede moverse por fuera de esta.

Las vías se encuentran separadas por una distancia fija que se mide desde sus caras internas, denominada trocha (Figura 2.2). Solamente las formaciones compatibles con ese parámetro de trocha pueden circular por el tendido ferroviario. El valor de la trocha puede variar entre las denominadas trocha angosta (600 a 1372 mm, estándar imperial británico) y trocha ancha (1520 a 2140 mm, estándar ruso, indio, ibérico, irlandés). Se estableció el valor intermedio de 1435 mm como valor de trocha internacional, usado ampliamente en Europa, Norteamérica y Oceanía.

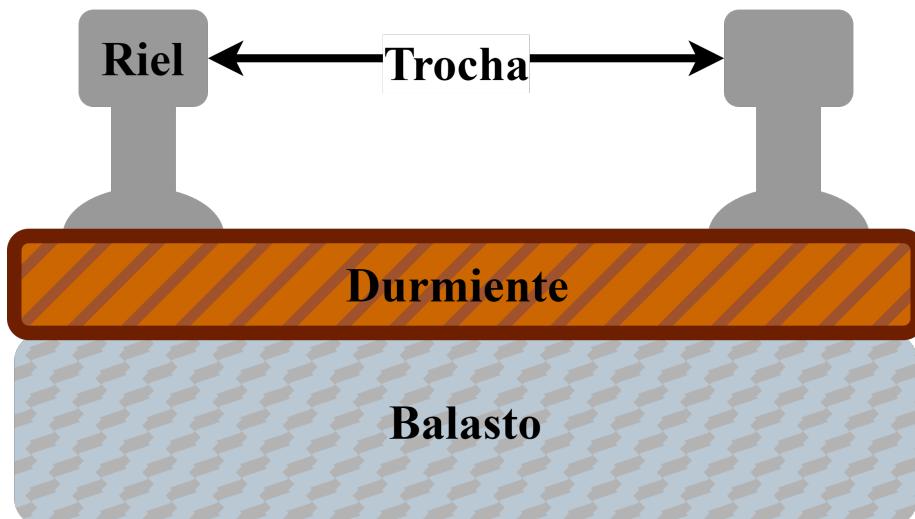


Figura 2.2: Vías ferroviarias y trocha.

Existen limitaciones logísticas y físicas por las cuales el tendido ferroviario no puede ser un continuo rígido. En primer lugar, las vías deben ser de un tamaño acotado, tal que puedan transportarse a la locación donde serán instaladas en tramos rectos o curvos. En segundo lugar, la dilatación y contracción de las vías debido a los cambios de temperatura añaden una restricción respecto a la distancia mínima que deben tener entre las mismas. De lo contrario, la dilatación del material puede provocar daños irreparables a la infraestructura y estos, a su vez, ser motivo de descarrilamientos, como ya ha ocurrido en los comienzos de la industria ferroviaria [184].

Cada vía puede ser clasificada en dos grupos: vías ascendentes o vías descen-

dentes (ver Figura 2.3). Las ascendentes son aquellas por las cuales los trenes circulan únicamente en la dirección del kilometraje en sentido creciente. Las descendentes son aquellas por las cuales los trenes circulan únicamente en la dirección del kilometraje en sentido decreciente [10].

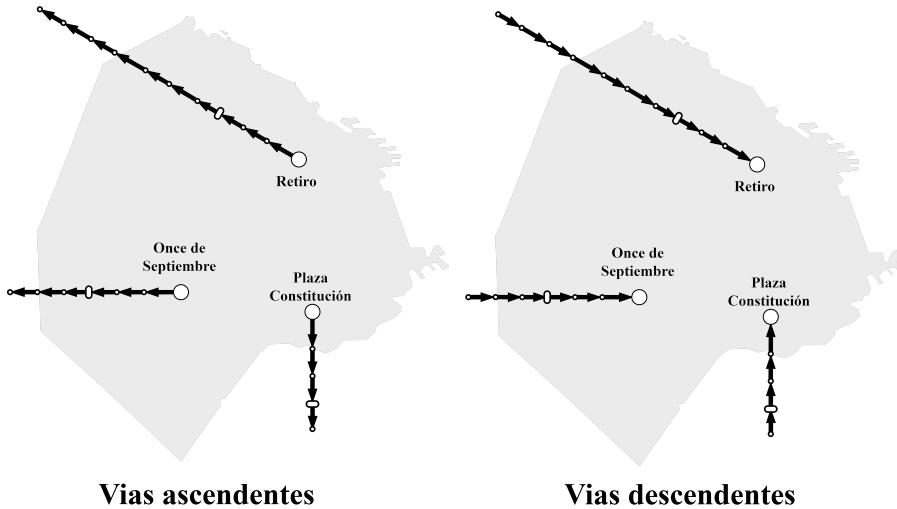


Figura 2.3: Vías ascendentes y descendentes.

El kilómetro cero es la estación principal de la línea ferroviaria, como pueden ser las terminales de Plaza Constitución (para la línea Roca), Once de septiembre (para la línea Sarmiento) y Retiro (para las líneas Mitre y San Martín). Existen vías de maniobra que pueden ser tanto ascendentes como descendentes. Estas vinculan, mediante un cambio de vías, una sección ascendente con otra descendente, en la cual los trenes deben circular a una velocidad reducida.

Las vías se agrupan en secciones que, por cuestiones de seguridad y logística, se establece que solo pueden ser utilizadas por un tren a la vez. Estas secciones pueden ser de varios kilómetros en zonas rurales o unos pocos cientos de metros en zonas urbanas, donde la red necesita una mayor granularidad debido a la densidad del tráfico ferroviario en las grandes urbes.

En railML las vías son elementos ferroviarios físicos, representados por la clase *track*, ilustrada en el Código 2.5. Esta clase se encuentra definida dentro del vector de clases *tracks*, dentro de la clase *functionalInfrastructure*, dentro de la clase *infrastructure*.

Código 2.5: Clase *Track*

```

1 <track type="mainTrack" infrastructureManagerRef="im_01"
      mainDirection="both" id="trk2">
2   <trackBegin ref="bus5"/>
3   <trackEnd ref="swi77"/>
4   <length value="1799.28" type="physical"/>
```

```

5   <designator register="Example" entry="TRACK\track2"/>
6   <linearLocation applicationDirection="both" id="trk2_lloc01">
7     <associatedNetElement netElementRef="ne3" keepsOrientation="true"/>
8   </linearLocation>
9   <name name="track2" language="en"/>
10  </track>

```

Las vías en railML se definen entre dos elementos ferroviarios físicos. En este caso, la vía indicada como trk2 se encuentra definida entre el *BufferStop* bus5 (ver Sección 2.1.5) y el cambio de vías swi77 (ver Sección 2.1.9). Esta clase define, además, el largo de la vía y el *netElement* al cual están asociadas, en este caso, el *netElement* ne3. Es natural confundirse *tracks* y *netElements*, porque son términos casi equivalentes, pero un track representa un elemento físico y un *netElement* engloba de manera abstracta una porción del trazado de vías. Es decir, una vía puede dividirse en varios *netElements*, pero un *netElement* solo se asocia a una vía.

2.1.5. Fin de vía y transiciones

El tendido ferroviario no puede continuar de forma indefinida, ni tampoco interrumpirse de forma abrupta. Como se puede visualizar en la Figura 2.4, existen dos formas de definir el fin de vía: de forma relativa y de forma absoluta.

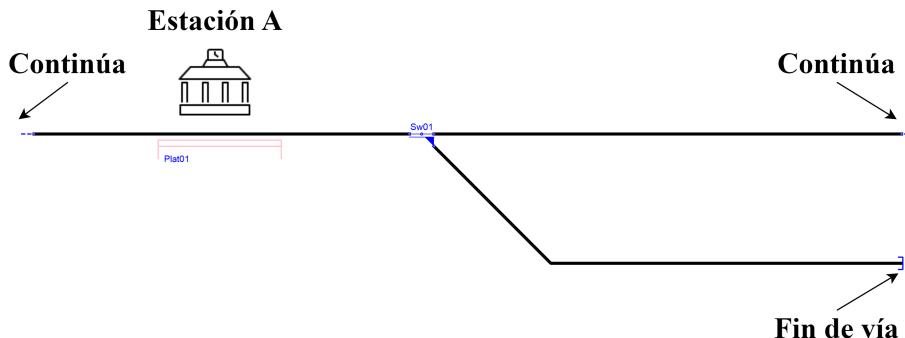


Figura 2.4: Topología de ejemplo con finales de vía relativos y absolutos.

Un ejemplo de fin de vía relativo sería las fronteras entre la estaciones A y la continuación de la vía principal. Las vías continúan a la izquierda y derecha de A, pero no son parte del alcance del sistema que controla los elementos ferroviarios en las inmediaciones de A. En tanto que un fin de vía absoluto sería todo final literal de la red ferroviaria, tales como terminales, talleres y vías secundarias sin retorno, como la ramificación saliente de la vía principal.

Un fin de vía relativo es todo aquel límite que define el alcance del sistema de señalamiento, pero no necesariamente es el final de la red. Es decir, el sistema podrá recibir información de cualquier sensor dentro de estos límites, o incluso de algunos sensores en la frontera exterior, pero solo podrá comandar los actuadores dentro de la zona. Esto es de vital importancia a la hora de reducir la complejidad de la red, al realizar el procesamiento de forma distribuida, sin depender de un decisión centralizada.

Este elemento ferroviario es modelo por la clase *border*, cuyo ejemplo se visualiza en el Código 2.6. Siempre se definen referido a un único *netElement*, en este caso el *netElement* ne114 y a una coordenada intrínseca que puede ser 0 si se encuentra al principio del *netElement*, o de 1 si se encuentra al final.

Código 2.6: Clase *Border*

```

1 <border isOpenEnd="false" externalRef="" type="station"
2   id="sb540">
3     <designator register="Example" entry="BORDER_SB05"/>
4     <spotLocation netElementRef="ne114" intrinsicCoord="
5       0.0000" applicationDirection="reverse" id=
        sb540_sloc01"/>
6     <name name="SB05" language="en"/>
7   </border>
```

Un fin de vía absoluto es todo aquel límite que define el final físico del tendido ferroviario, luego del cual ya no se tiene infraestructura. Podemos encontrar estos límites en los talleres ferroviarios, en las terminales principales de cada red o en vías utilizadas para estacionar los trenes por fuera de la rama principal en uso. Estos límites deben estar adecuadamente protegidos y señalizados.

Este elemento ferroviario es modelo por la clase *bufferStop*, cuyo ejemplo se visualiza en el Código 2.7. Al igual que la clase *border*, se definen referido a un único *netElement*, en este caso el *netElement* ne3 y a una coordenada intrínseca que puede ser 0 si se encuentra al principio del *netElement*, o de 1 si se encuentra al final.

Código 2.7: Clase *BufferStop*

```

1 <bufferStop type="fixedBufferStop" id="bus5">
2   <designator register="Example" entry="BUFFERSTOP_Buf05"/>
3   <spotLocation netElementRef="ne3" intrinsicCoord="
4     0.0000" applicationDirection="reverse" id=
      bus5_sloc01"/>
5   <name name="Buf05" language="en"/>
6 </bufferStop>
```

2.1.6. Sistemas de detección de formaciones ferroviarias

Es de vital importancia que el sistema pueda determinar la posición de un tren dentro del tendido ferroviario. De esta manera, poder habilitar la circulación en secciones donde no exista peligro de colisión con otros formaciones o, por el contrario, detener la marcha de las formaciones anteriores para evitar accidentes. Existen diversas maneras de detectar la posición de un tren, entre ellas el uso de circuitos de vía y contadores de ejes (Figura 2.5).



Figura 2.5: Circuito de vía (01) y contador de ejes (AxCO1).

Los circuitos de vía (Figura 2.7) son dispositivos eléctricos que aplican una diferencia de potencial entre los rieles. Cuando una formación ingresa a la sección, sus ruedas metálicas cortocircuitan ambos rieles. El cortocircuito es detectado por el relé, que a su vez, reporta el estado al resto del sistema.

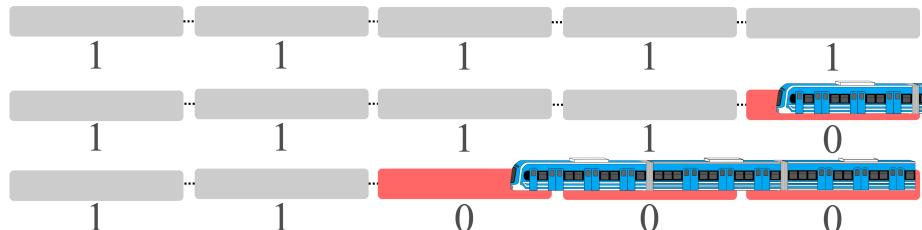


Figura 2.6: Circuito de vía libre y ocupado.

En caso de que la alimentación se interrumpa, el cableado sufra alguna falla, vandalismo, inundación, o que efectivamente una formación ocupe la sección, el circuito de vía reportará que la sección se encuentra ocupada. De esta manera, solo es posible recibir un报告 de sección desocupada cuando la sección efectivamente se encuentre desocupada. A este principio se le denomina fail-safe [179, 180, 185, 186]. Es decir, si por alguna razón algo falla, el sistema adopta la condición más restrictiva, mitigando la posibilidad de una situación peligrosa.

Existe una discontinuidad entre los rieles denominado juntura, que permite la expansión de los mismos al ser sometidos a altas temperaturas sin que los rieles se doblen y provoquen daños a la infraestructura. Los circuitos de vía, se relacionan directamente a las junturas entre las vías, modelados por la clase *railJoint* en railML. Esta discontinuidad eléctrica es lo que limita la acción del circuito de vía a la región entre dos juntas.

En el código 2.8 podemos ver un ejemplo de la clase *tvdSection* dentro de la clase *interlocking*, que incluye a la clase *assetsForIL* y estos, a su vez, a la clase vector de *tvdSections*. Esta clase posee un id (tvd7), la tecnología utilizada (en este caso *trackCircuit*, circuito de vía) y los límites donde el circuito de vía es válido: los *bufferStop* bus1 y bus2.

Código 2.8: Clase *TrackCircuit*

```

1  <tvdSection id="tvd7" partialRouteReleaseDelay="PT4S"
2    residualRouteCancellationDelay="PT90S" technology="
3      trackCircuit" isBerthingTrack="false">
4    <designator register="Example" entry="01"/>
5    <hasDemarcatingBufferstop ref="bus2"/>
6    <hasDemarcatingBufferstop ref="bus1"/>
7  </tvdSection>
```

Los sistemas contadores de ejes (Figura 2.7) consisten en sensores pasivos instalados en la cara interna de unos de los rieles y un sistema externo de procesamiento de datos. Estos sistemas no dependen de la aplicación de tensiones en la vía. Además, no solo permiten detectar la presencia de una formación, sino que también pueden usarse para medir la integridad de la formación, si se conoce a priori la cantidad de ejes de la misma.

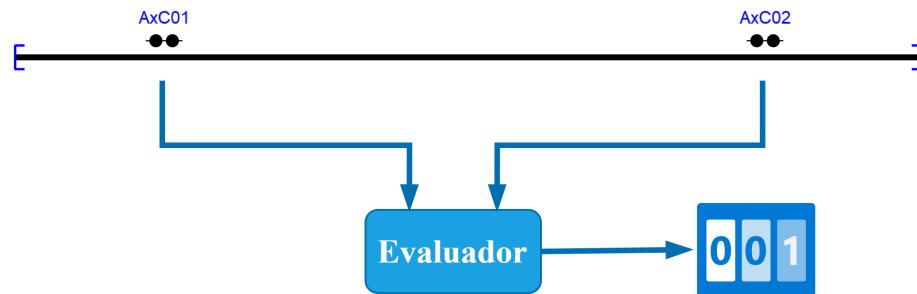


Figura 2.7: Contadores de ejes.

Al igual que los circuitos de vía, los sistemas contadores de eje siguen el principio de fail-safe, adoptando la condición mas restrictiva en caso de falla. Ambos sistemas pueden utilizarse en simultáneo, de ser requerido. En el código 2.9 podemos ver un ejemplo de la clase *trainDetectionElement*, dentro de la clase *functionalInfrastructure*, dentro de la clase *infrastructure*. En este ejemplo la bclase fue definida como tipo *axleCounter* (contador de eje) y se le asigna el nombre AxC01 que vemos en la Figura 2.5, referido al *netElement* ne1. También podemos ver que este contador de ejes se activa en ambos sentidos (*application-Direction = both*) y su coordenada intrínseca dentro del *netElement* ne1, dentro de los dos tercios de la sección.

Código 2.9: Clase *TrainDetectionElement*

```

1 <trainDetectionElement id="ac6" type="axleCounter">
2   <name name="AxCO1" language="en"/>
3   <spotLocation id="ac6_sloc01" netElementRef="ne1"
      applicationDirection="both" intrinsicCoord="
      0.6710"/>
4   <designator register="Example" entry="TRAIN"
      DETECTION ELEMENT AxCO1"/>
5 </trainDetectionElement>

```

2.1.7. Estaciones ferroviarias

Las estaciones ferroviarias son las zonas donde las formaciones pueden detenerse para que los pasajeros puedan descender y nuevos pasajeros puedan abordar. En función del tamaño de las formaciones y la geografía del lugar, las plataformas desde donde ascienden y descienden los pasajeros pueden estar elevadas con respecto al suelo o a ras del mismo. El largo de las plataformas también depende de la cantidad de coches de las formaciones.

Como puede verse en la Figura 2.8, las estaciones ferroviarias incluyen no solo a las plataformas, sino que también pueden centralizar el control de varias operaciones logísticas como la asignación de rutas. No obstante, en este trabajo nos referiremos a las estaciones como plataformas indistintamente.

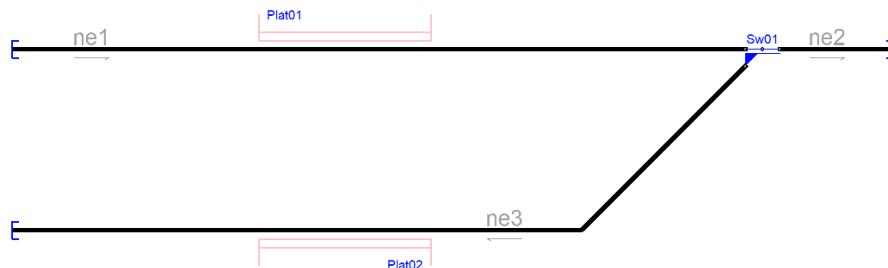


Figura 2.8: Estación de doble plataforma.

Las estaciones de mayor complejidad o de mayor convergencia de ramales suelen concentrar el control de la estación donde se encuentran y varias estaciones vecinas. Las estaciones terminales, a menudo, pueden incluso tener control total de varios ramales completos.

En el Código 2.10 se puede ver la implementación de la clase *platform* de las plataformas ilustradas en la Figura 2.8. Esta clase se encuentra dentro de la clase *infrastructure*, que a su vez contiene a la clase *functionalInfrastructure*. La misma incluye atributos como la altura, el nombre asignado que se visualiza en la Figura 2.8 y el *netElement* al que se encuentran asociadas cada una de las plataformas.

Código 2.10: Clase *Platform*

```

1   <platforms>
2     <platform id="plf3" height="0">
3       <name name="Plat01" language="en"/>
4       <linearLocation id="plf3_lloc01"
5         applicationDirection="both">
6           <associatedNetElement keepsOrientation="true
7             " netElementRef="ne1"/>
8         </linearLocation>
9         <designator register="_Example" entry="PLATFORM_"
10           Plat01"/>
11         <length type="physical" value="0"
12           validForDirection="both"/>
13       </platform>
14     <platform id="plf6" height="0">
15       <name name="Plat02" language="en"/>
16       <linearLocation id="plf6_lloc01"
17         applicationDirection="both">
18           <associatedNetElement keepsOrientation="true
19             " netElementRef="ne3"/>
20         </linearLocation>
21         <designator register="_Example" entry="PLATFORM_"
22           Plat02"/>
23         <length type="physical" value="0"
24           validForDirection="both"/>
25       </platform>
26     </platforms>

```

Los datos relativos a la características físicas como el largo y el ancho la encontramos dentro de la clase visualization, dentro de la clase infrastructure-Visualizations, como se puede ver en el Código 2.11.

Código 2.11: Clase *Visualization*

```

1   <spotElementProjection refersToElement="plf3" id=""
2     vis01_sep4">
3     <name name="Plat01" language="en"/>
4     <coordinate x="-125.455" y="-240.000"/>
5   </spotElementProjection>
6   <spotElementProjection refersToElement="plf6" id=""
7     vis01_sep5">
8     <name name="Plat02" language="en"/>
9     <coordinate x="-125.454" y="-30.000"/>
10   </spotElementProjection>

```

Conocer las dimensiones del elemento físico que representa esta clase es fundamental a la hora de analizar el impacto de este elemento en la red y donde se deberían asignar las señales ferroviarias.

2.1.8. Cruces ferroviarios

Los cruces ferroviarios son la intersección entre la vía ferroviaria y una ruta vehicular o peatonal. Estos cruces pueden ser bajo nivel (túnel por debajo de la vía), sobre nivel (puente vehicular por sobre la vía) o a nivel. Un paso a nivel es una zona muy crítica del sistema ferroviario, ya que, a diferencia de un paso sobre nivel o bajo nivel, conviven simultáneamente la formación y el transito vehicular y peatonal. En la Figura 2.9 se ilustra la intersección entre el tendido ferroviario, un cruce vehicular y un cruce peatonal.

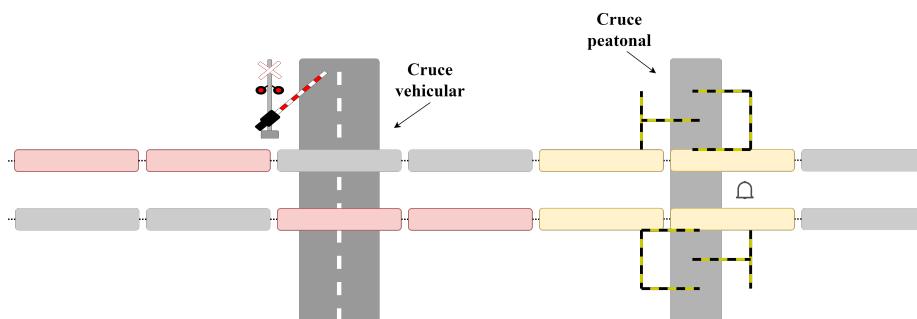


Figura 2.9: Cruces de vías vehiculares y peatonales.

Los pasos a nivel peatonales incluyen un pequeño laberinto zigzagueante para forzar al peatón a aminorar su marcha y ver a ambos lados antes de cruzar las vías. A menudo suelen estar acompañados de indicaciones lumínicas y sonoras que se accionan tan pronto el tren se encuentre dentro de un rango de varios metros cercano al paso a nivel, representados por las secciones de vía coloreadas en amarillo.

Los pasos a nivel vehiculares añaden barreras ferroviarias para detener el tráfico vehicular cuando un tren se encuentra dentro de un rango de seguridad definido, representados por las secciones de vía coloreadas en rojo. El sistema de control de la barrera mantiene el brazo de esta en alto para permitir la circulación vehicular. Si un tren es detectado cerca del paso a nivel, se desenergiza la barrera y comienza a descender el brazo por efecto de la gravedad. Solo cuando la barrera baja, el tren tiene permitido avanzar sobre el cruce, siendo el paso a nivel un sector de altísimo riesgo. Al desocuparse las secciones próximas al paso a nivel, la barrera vuelve a energizarse y se sitúa en estado alto nuevamente, a la espera de otro tren para reiniciar el proceso.

Se debe destacar que el mismo proceso de descenso de la barrera ocurrirá si esta se desenergiza por una falla electromecánica y/o pérdida de alimentación. Es decir, el sistema asumirá el estado más seguro ante cualquiera de los mencionados fallos, siguiendo el principio de falla segura.

En el Código 2.12 se puede ver la implementación de la clase *levelCrossingsIS* que modela los cruces ferroviarios. Esta clase se encuentra dentro de la clase *infrastructure*, que a su vez contiene a la clase *functionalInfrastructure*. La misma

incluye atributos como el nombre asignado, si posee o no indicación lumínica o sonora, la dirección de activación y el *netElement* al que se encuentran asociado, además de su coordenada relativa dentro del *netElement*.

Código 2.12: Clase *LevelCrossingsIS*

```

1 <levelCrossingsIS>
2   <levelCrossingIS id="lcr7" activation="none">
3     <name name="Lc01" language="en"/>
4     <spotLocation id="lcr7_sloc01" netElementRef="
5       ne1" applicationDirection="both"
6       intrinsicCoord="0.3145"/>
7     <designator register="_Example" entry="LEVEL_
CROSSING_Lc01"/>
8     <protection barriers="none" lights="none"
      acoustic="none" hasActiveProtection="true"/>
9   </levelCrossingIS>
10 </levelCrossingsIS>
```

Los datos relativos a la características físicas como el largo y el ancho la encontramos dentro de la clase *visualization*, dentro de la clase *infrastructure-Visualizations*, como se puede ver en el Código 2.13. Conocer las dimensiones del elemento físico que representa esta clase es fundamental a la hora de analizar el impacto de este elemento en la red y donde se deberían asignar las señales ferroviarias.

Código 2.13: Clase *Visualization*

```

1 <spotElementProjection refersToElement="lcr7" id=""
vis01_sep4">
2   <name name="Lc01" language="en"/>
3   <coordinate x="-236.364" y="-240.000"/>
4 </spotElementProjection>
```

La clase *levelCrossingIL*, definida dentro del vector de clases *LevelCrossingIL*, se encuentra dentro de la clase *assetsForIL*, en la clase *interlocking*. Contiene datos extra sobre el comportamiento dinámico de las barreras de los pasos a nivel y define los estados por defecto de la barrera. El RNA no hace uso de esta información, pero si el ACG.

Código 2.14: Clase *LevelCrossingIL*

```

1 <levelCrossingIL preferredPosition="closing"
typicalTimeToClose="PT10S" id="il_lcr176">
2   <isLevelCrossingType ref="lcr176"/>
3   <refersTo ref="lcr176"/>
4 </levelCrossingIL>
```

2.1.9. Cambios de vías

Un cambio de vías es un elemento ferroviario dinámico, que puede adoptar diferentes posiciones que modifican la topología de la red. Una formación por si sola no puede hacer mas que avanzar o retroceder, pero utilizando un cambio de vías es posible trazar nuevos caminos en el tendido ferroviario, modificando la posición de los cambios de vías.

Los cambios de vías pueden ser simples, dobles o en tijeras. Las posiciones que pueden adoptar se visualizan en la Figura 2.10. Un cambio de vías simple permite dos circulaciones posibles, una por vía principal y otra por vía secundaria. Un cambio de vías dobles permite cuatro circulaciones posibles, todas de igual prioridad. Un cambio de vías en tijeras permite dos circulaciones posibles, ambas principales.

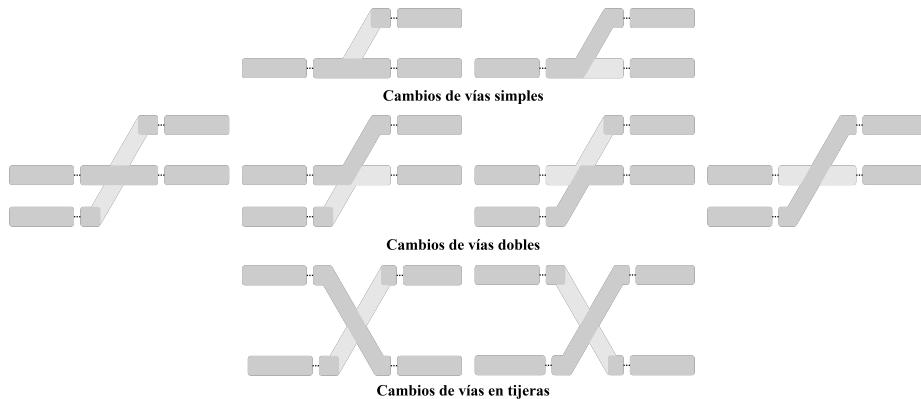


Figura 2.10: Circulaciones posibles en cambios de vías.

El sistema de enclavamientos modifica la posición de los cambios de vías por medio de una máquina de cambios. Una máquina de cambios (Figura 2.11) es un mecanismo utilizado para permitir el paso de las formaciones de una vía a una ramificación del recorrido principal. Esto se realiza mediante el movimiento de la aguja del cambio (riel móvil) hacia su respectiva contraaguja (riel fijo) hasta obtener un adecuado acoplamiento que permita la circulación de la formación.



Figura 2.11: Máquina de cambios.

En la Figura 2.12 se muestra el cambio de vía de la estación Matheu de la Línea Mitre. Se observa que según sea la posición de la máquina de cambios, el tren puede continuar en la misma vía o hacer el cambio a la otra vía.



Figura 2.12: Cambio de vías de estación Matheu, Línea Mitre.

Al ser mecanismos que necesitan tiempo para cambiar de un estado al otro, no puede asumirse que el comando es obedecido al instante. Incluso podría darse el caso que jamás llegue a cumplirse la orden debido a desperfectos mecánicos o eléctricos. Es por eso que introducimos los conceptos de comando, indicación y correspondencia, tal como se ilustran en la Figura 2.13.



Figura 2.13: Comando, indicación y correspondencia en un cambio de vías.

El comando es la instrucción que el sistema de enclavamientos envía a la máquina de cambios. Esta instrucción puede ser modificar la posición de normal a reverso o de reverso a normal. La indicación es el estado que la máquina de cambios informa al sistema de enclavamientos. El sistema solo asume que el comando fue obedecido cuando tanto el comando como la indicación muestran una correspondencia. En caso contrario, el sistema de enclavamiento no puede asumir cual es el estado real del sistema, si el comando enviado o el estado reportado por la máquina de cambios. El mismo concepto puede ser aplicado en cualquier otro elemento mecánico, como por ejemplo las barreras ferroviarias.

El RNA debe analizar diversos atributos distribuidos entre la clase *switchIS* (Código 2.15 y Código 2.18), la clase *crossings* (Código 2.21), la clase *spotElementProjection* (Código 2.16, Código 2.19 y Código ??), la clase *switchIL* (Código 2.17 y Código 2.20) y la clase *movableCrossings* (Código 2.22).

La clase *switchIS*, que define a los cambios de vías simples y dobles, se encuentra dentro del vector de clases *switchesIS*, dentro de la clase *functionalInfrastructure*, que a su vez es parte de la clase *infrastructure*. La clase *switchIS* define el id del cambio de vías, el tipo (*ordinarySwitch* para cambio de vías simple o *doubleSwitchCrossing* para cambios de vías dobles), el *netElement* al cual pertenece la entrada del cambio y hacia que lado se encuentra la vía de continuación y ramificación si transitamos desde el *netElement* del cambio hacia el cambio mismo.

En el caso del cambio de vías simple (Código 2.15), si transitamos por el *netElement* ne16 el tren tendrá la vía de continuación en la mano derecha y la ramificación en la mano izquierda. Los cambios de vías simples (*ordinarySwitch*) siempre tienen una rama izquierda y una rama derecha definida. Además, dentro de la definición de cada rama tenemos el atributo *netRelationRef*, del cual se

puede obtener, procesamiento mediante, los otros *netElement* correspondientes a las ramas: ne15 y ne14.

Código 2.15: Clase *switchIS* (ordinarySwitch)

```

1 <switchIS id="swi84" continueCourse="right"
2   branchCourse="left" type="ordinarySwitch">
3     <name name="Sw01" language="en"/>
4     <spotLocation id="swi84_sloc01" netElementRef="ne16"
5       applicationDirection="reverse" intrinsicCoord="
6         0.0000"/>
7     <designator register="_Example" entry="SWITCH_SW01"/>
8     <leftBranch netRelationRef="nr_ne15ne16_swi84"
9       branchingSpeed="0" joiningSpeed="0" radius="-500"/>
10    <rightBranch netRelationRef="nr_ne14ne16_swi84"
11      branchingSpeed="0" joiningSpeed="0" radius="0"/>
12  </switchIS>
```

La clase *spotElementProjection* define la ubicación en el espacio del elemento ferroviario referido. En este caso, como se puede ver en el Código 2.16, la posición del cambio de vías simple es la coordenada (-561 ; -450).

Código 2.16: Clase *spotElementProjection* (ordinarySwitch)

```

1 <spotElementProjection refersToElement="swi84" id="vis01_sep16">
2   <name name="Sw01" language="en"/>
3   <coordinate x="-560.994" y="-450.000"/>
4 </spotElementProjection>
```

La clase *switchIL* (Código 2.17), definida dentro del vector de clases *switchesIL*, se encuentra dentro de la clase *assetsForIL*, en la clase *interlocking*. Contiene datos extra sobre el comportamiento dinámico del cambio de vías y define explícitamente los otros dos nodos, en contraposición a *switchIS* del cual hay que obtenerlos procesando un string. El RNA puede obtener los *netElement* de ambas clase y compararlos, anulando el análisis si los *netElement* definidos en *switchIS* y *switchIL* no son coincidentes.

Código 2.17: Clase *SwitchIL* (ordinarySwitch)

```

1 <switchIL id="il_swi84" maxThrowTime="PT10S"
2   typicalThrowTime="PT6S" isKeyLocked="false"
3   returnsToPreferredPosition="false">
4     <refersTo ref="swi84"/>
5     <branchLeft ref="ne15"/>
6     <branchRight ref="ne14"/>
```

5 </switchIL>

Los cambios de vías dobles (Código 2.18), a diferencia de los cambios de vías simples, siempre tienen dos ramas derechas (*straightBranch*) y dos ramas de bifurcación (*turningBranch*) definidas. Además, dentro de la definición de cada rama tenemos el atributo *netRelationRef*, del cual se puede obtener, procesamiento mediante, los otros *netElement* correspondientes a las ramas: ne41, ne82, ne84 y ne85. En este caso las posiciones del cambio permitirían circular entre alguna de las cuatro opciones: ne82 y ne84, ne41 y ne85, ne41 y ne82, ne84 y ne85.

Código 2.18: Clase *switchIS* (doubleSwitchCrossing)

```
1 <switchIS type="doubleSwitchCrossing" id="dsw328">
2   <straightBranch netRelationRef="nr_ne82ne84_dsw328"
3     radius="0"/>
4   <straightBranch netRelationRef="nr_ne41ne85_dsw328"
5     radius="0"/>
6   <turningBranch branchingSpeed="60" joiningSpeed="60"
7     netRelationRef="nr_ne41ne82_dsw328" radius="-500"
8     />
9   <turningBranch branchingSpeed="60" joiningSpeed="60"
  netRelationRef="nr_ne84ne85_dsw328" radius="-500"
  />
10  <designator register="_AdvancedExample" entry="SLIP_
11    SWITCH_Sw05"/>
12  <spotLocation netElementRef="ne82" intrinsicCoord="
13    1.0000" applicationDirection="normal" id="
14    dsw328_sloc01"/>
15  <name name="Sw05" language="en"/>
16 </switchIS>
```

La clase *spotElementProjection* define la ubicación en el espacio del elemento ferroviario referido. En este caso, como se puede ver en el Código 2.19, la posición del cambio de vías dobles es la coordenada (-300 ; 1200).

Código 2.19: Clase *spotElementProjection* (doubleSwitchCrossing)

```
1   <spotElementProjection refersToElement="dsw328" id="
2     vis01_sep106">
3     <coordinate x="-300.129" y="1200.000"/>
4     <name name="Sw05" language="en"/>
5   </spotElementProjection>
```

Al igual que con los cambios de vías simples, el análisis de los cambios de vías dobles es complementando con el análisis de la clase *switchIL* (Código 2.20). El RNA puede obtener los *netElement* definidos en las clases *switchIS* y *switchIL*,

compararlos y anular el análisis si los *netElement* no son coincidentes.

Código 2.20: Clase *SwitchIL* (doubleSwitchCrossing)

```

1   <switchIL maxThrowTime="PT10S" typicalThrowTime="
2     PT6S" returnsToPreferredPosition="false" isKeyLocked="
3     false" id="il_dsw328_ne82_ne85">
4     <branchLeft ref="ne82"/>
5     <branchRight ref="ne85"/>
6     <refersTo ref="dsw328"/>
7     <relatedMovableElement ref="il_dsw328_ne84_ne41"
8       />
9   </switchIL>
```

Los cambios de vías en tijeras (Código 2.21), a diferencia de los cambios de vías simples o dobles, no posee ramas principales. Ambas ramas, definidas en *external*, pueden considerarse igualmente importantes. Además, dentro de la definición de cada rama es el atributo *Ref* y no *netRelationRef*, el que tiene la información de los *netElement*. En este caso: ne21 y ne104 pertenecen a una rama, mientras que ne52 y ne77 pertenecen a otra. En el caso de los cambios de vías en tijera, la ubicación del elemento se determina en base a la ubicación del *netElement* definido en *spotLocation* ya que su ubicación coincide al tener el parámetro *intrinsicCoord* igualado a uno.

Código 2.21: Clase *Crossing*

```

1   <crossing id="scr314">
2     <designator register="_AdvancedExample" entry="
3       CROSSING_Sw03"/>
4     <external id="scr314_1" ref="nr_ne21ne104_scr314
5       "/>
6     <external id="scr314_2" ref="nr_ne52ne77_scr314"
7       />
8     <spotLocation netElementRef="ne21"
9       intrinsicCoord="1.0000" applicationDirection=
10      "normal" id="scr314_sloc01"/>
11     <name name="Sw03" language="en"/>
12   </crossing>
```

La clase *movableCrossing* (Código 2.22), definida dentro del vector de clases *movableCrossings*, se encuentra dentro de la clase *assetsForIL*, en la clase *interlocking*. Contiene datos extra sobre el comportamiento dinámico del cambio de vías y define explícitamente los otros dos nodos, en contraposición a *crossings* del cual hay que obtenerlos procesando un string. El RNA puede obtener los *netElement* de ambas clase y compararlos, anulando el análisis si los *netElement* definidos en *crossings* y *movableCrossings* no son coincidentes.

Código 2.22: Clase *movableCrossing*

```
1 <movableCrossing preferredPosition="upleft-rightdown"
2   " maxThrowTime="PT10S" returnsToPreferredPosition="
3     false" isKeyLocked="false" id="il_scr314">
4   <branchUpLeft ref="ne21"/>
5   <branchUpRight ref="ne52"/>
6   <branchDownLeft ref="ne77"/>
7   <branchDownRight ref="ne104"/>
8   <refersTo ref="scr314"/>
9 </movableCrossing>
```

El RNA utiliza el Algoritmo 3, Algoritmo 4 y Algoritmo 5 para detectar todos estos parámetros y crear un vector de máquinas de cambios (switches) indexado por el id de cada máquina de cambios (sw_id). La existencia y ubicación de las máquinas de cambios ya se habían obtenido mediante el análisis de la red de grafos ferroviaria. Los Algoritmos 3 y 4 analizan la clase *switchIS* y el Algoritmo 5 analizan la clase *crossings* para confirmar la existencia del cambio de vías. Luego se analiza la clase *spotElementProjection* para confirmar la ubicación del cambio de vías. Los datos obtenidos en *LeftBranch*, *RightBranch*, *straightBranch* y/o *turningBranch* permiten obtener los nodos de las ramificaciones que luego se conformarán analizando las clases *switchIL* o *movableCrossing*, según corresponda, en algoritmos posteriores.

Algoritmo 3: Algoritmo detector de cambios de vías simples.

```
{switches} ← {}
if infrastructure.SwitchesIS != None then
    for i in infrastructure.SwitchesIS[0].SwitchIS do
        if i.Id not in switchesIS.keys() then
            sw_id ← i.Name[0].Name
            j ← i.SpotLocation[0]
            node ← j.NetElementRef
            type ← i.Type
            if type == 'OrdinarySwitch' then
                left_id ← i.LeftBranch[0].NetRelationRef
                right_id ← i.RightBranch[0].NetRelationRef
                switches[sw_id] ← {"Node":node}
                switches[sw_id] ← {"Continue":i.ContinueCourse}
                switches[sw_id] ← {"Branch":i.BranchCourse}
                switches[sw_id] ← {"Dir":j.ApplicationDirection}
                switches[sw_id] ← {"LeftBranch":j.left_id}
                switches[sw_id] ← {"RightBranch":j.right_id}
            end if
        end if
    end for
end if
visual_data ← visualization.Visualization
if visual_data != None then
    for i in visual_data[0].SpotElementProjection do
        sw_id ← i.Name[0].Name
        if 'Sw' in sw_id then
            pos_x ← int(i.Coordinate[0].X)
            pos_y ← int(i.Coordinate[0].Y)
            switches[sw_id] ← {"Position": [pos_x,-pos_y]}
        end if
    end for
end if
Return {switches}
```

Algoritmo 4: Algoritmo detector de cambios de vías dobles.

```
{switches} ← {}
if infrastructure.SwitchesIS != None then
    for i in infrastructure.SwitchesIS[0].SwitchIS do
        if i.Id not in switchesIS.keys() then
            sw_id ← i.Name[0].Name
            j ← i.SpotLocation[0]
            node ← j.NetElementRef
            type ← i.Type
            if type == 'DoubleSwitchCrossing' then
                straightBranch_A_id ← i.StraightBranch[0].NetRelationRef
                straightBranch_B_id ← i.StraightBranch[1].NetRelationRef
                turningBranch_A_id ← i.TurningBranch[0].NetRelationRef
                turningBranch_B_id ← i.TurningBranch[1].NetRelationRef
                for X,Z combination(A,B) do
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"Node":node}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"Continue":i.ContinueCourse}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"Branch":i.BranchCourse}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"Dir":j.ApplicationDirection}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"LeftBranch":j.straightBranch_X}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"RightBranch":j.turningBranch_Z}
                end for
            end if
        end if
    end if
    end for
end if
visual_data ← visualization.Visualization
if visual_data != None then
    for i in visual_data[0].SpotElementProjection do
        sw_id ← i.Name[0].Name
        if 'dsw' in sw_id then
            pos_x ← int(i.Coordinate[0].X)
            pos_y ← int(i.Coordinate[0].Y)
            switches[sw_id] ← {"Position": [pos_x,-pos_y]}
        end if
    end for
end if
Return {switches}
```

Algoritmo 5: Algoritmo detector de cambios de vías en tijera.

```
{switches} ← {}
if infrastructure.Crossings != None then
    for i in infrastructure.Crossings[0].SwitchIS do
        if i.Id not in Crossings.keys() then
            sw_id ← i.Name[0].Name
            j ← i.SpotLocation[0]
            node ← j.NetElementRef
            type ← i.Type
            direction ← i.SpotLocation[0].ApplicationDirection
            if type == 'DoubleSwitchCrossing' then
                straightBranch_A_id ← i.External[0].Ref
                straightBranch_B_id ← i.External[1].Ref
                turningBranch_A_id ← i.External[0].Ref
                turningBranch_B_id ← i.External[1].Ref
                for X,Z combination(A,B) do
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"Node":node}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"Continue":i.ContinueCourse}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"Branch":i.BranchCourse}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"Dir":j.ApplicationDirection}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"LeftBranch":j.straightBranch_X}
                    switches[sw_id+'XZ'] ← {"RightBranch":j.turningBranch_Z}
                end for
            end if
        end if
    end if
    end for
end if
visual_data ← visualization.Visualization
if visual_data != None then
    for i in visual_data[0].SpotElementProjection do
        sw_id ← i.Name[0].Name
        if 'scr' in sw_id then
            pos_x ← int(i.Coordinate[0].X)
            pos_y ← int(i.Coordinate[0].Y)
            switches[sw_id] ← {"Position": [pos_x,-pos_y]}
        end if
    end for
end if
Return {switches}
```

2.1.10. Señales ferroviarias

El sistema de señalamiento utiliza las señales ferroviarias para indicarle al conductor del tren si tiene autoridad de tránsito en el próximo tramo de vías y a qué velocidad se le permite circular; esto, por medio del color de las señales,

denominado aspecto. A diferencia de los semáforos vehiculares, en los que cada color es alternado por otro de la secuencia rojo-amarillo-verde en función del tiempo, las señales ferroviarias cambian su aspecto en función de los eventos de los tramos siguientes. En la Figura 2.14 se presentan los posibles aspectos que pueden adoptar los semáforos utilizados en la gran mayoría de las líneas ferroviarias.

Peligro: obligación de **Precaución:** próxima señal puede detener la formación. **Vía libre:** continuar la marcha.

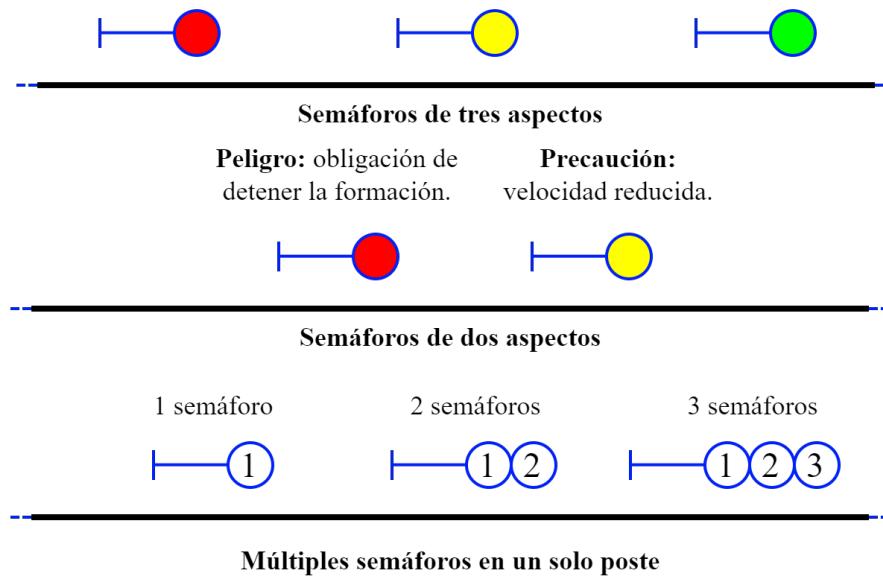


Figura 2.14: Aspectos de cada semáforo y múltiples señales en un semáforo.

El tipo más común de señal presenta tres aspectos, utilizado mayoritariamente en señales de circulación en vías principales. También existen las señales de maniobras, que se utilizan en cambios de vías donde, por su peligrosidad, solo se podrían permitir aspectos rojos (prohibido avanzar) y amarillos (precaución). Algunas líneas, como la Línea Roca, utilizan señales de cuatro aspectos, que poseen un doble amarillo antes del amarillo simple, para permitir así tramos de vías más cortos de forma segura.

Varias señales pueden compartir físicamente un mismo poste, constituyendo un semáforo, como se visualiza en la Figura 2.14. De ahora en adelante, siempre que hablaremos de un semáforo nos referimos al objeto físico o a un conjunto de señales que comparten un poste, mientras que hablaremos de señal como concepto abstracto o para referirnos a un solo semáforo del poste.

A la hora de leer las señales de los semáforos de la Figura 2.14, considera-

mos al primer semáforo como el correspondiente a la rama principal de la red y a continuación todas las ramificaciones de derecha a izquierda, en el sentido de circulación de la formación. Esto permite simplificar el diagrama de señalamiento, concentrando varias señales que comparten una misma posición en un solo símbolo. Físicamente, las señales que comparten posiciones también comparten un poste o semáforo.

En la Figura 2.15 se ilustra la correspondencia de cada señal en el poste indicado como S01. Los colores del diagrama son meramente para indicar la correspondencia y no representan ningún aspecto. La señal S01 A (rosa) permite la circulación por la vía principal hasta la señal S02. La señal S01 B (verde) permite la circulación por la primera ramificación, hasta la señal S03. Finalmente, la señal S01 C (roja) permite la circulación por la vía secundaria mas a la izquierda de la formación, hasta la señal S04.

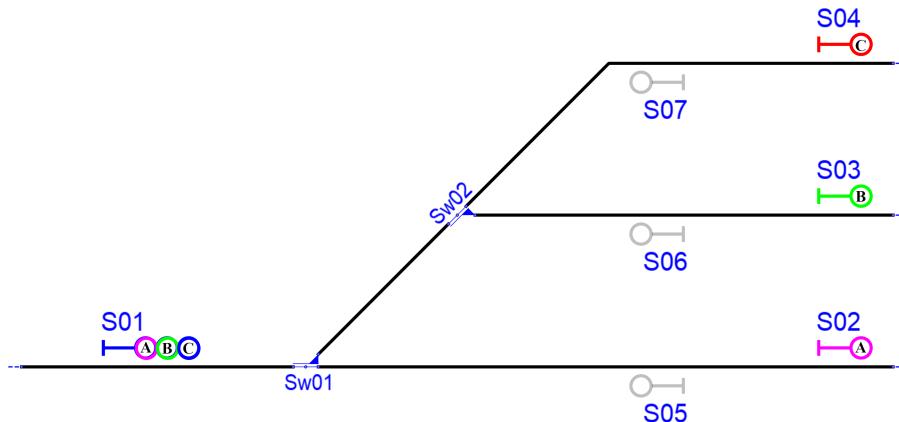


Figura 2.15: Ejemplo de asignación de señalización ramificada.

Los semáforos siempre deben situarse a la izquierda del sentido de circulación. Por ejemplo, los semáforos S01, S02, S03 y S04 de la Figura 2.15 son señales para un tren circulando de izquierda a derecha. Por otro lado, los semáforos S05, S06 y S07 son señales para un tren circulando de derecha a izquierda.

2.2. Algoritmos de generación de señalamiento

En esta Sección se abordará la generación automática de señalamiento que realiza el RNA para cada uno de los elementos ferroviarios básicos y se mostrará como los principios de señalamiento (ver Sección 1.2) se cumplen para cada uno de ellos de forma individual. Se asumirá para el análisis de la red ferroviaria que todas las vías son bidireccionales y que los elementos ferroviarios deben ser protegidos en todas las direcciones. De esta forma, siempre se tendrá un análisis completo de la red ferroviaria, contemplando todos los posibles usos de la red que el operador pueda darle.

Tal como se explico en la Sección 1.7.3, al ser el modelo ferroviario de grafos un sistema lineal, podemos definir un principio de superposición de señales. Las señales generadas para un sistema con elementos ferroviarios A y B serán la superposición de las señales generadas para proteger al elemento A y las señales generadas para proteger al elemento B. No obstante, puede darse el caso de que una señal que originalmente protegía al elemento A también cumpla la función de proteger a B, por lo cual existe un solapamiento de señales. Por lo tanto, el señalamiento final tendrá menos señales que la suma de los señalamientos originales. Podemos generalizar esta conclusión en la Fórmula 2.1 y Fórmula 2.2:

$$\text{señales}(a,b,\dots,z) = \sum_{\text{elemento}=a}^z \text{señales(elemento)} - \bigcap_{\text{elemento}=a}^z \text{señales(elemento,elemento+1)} \quad (2.1)$$

$$\text{señales}(a,b,\dots,z) \leq \sum_{\text{elemento}=a}^z \text{señales(elemento)} \quad (2.2)$$

Es decir, el señalamiento total siempre será menor a la suma del señalamiento generado para cada uno de los elementos ferroviarios, salvo que no existan señales solapadas. Para obtener el señalamiento final, el RNA debe no solo generar el señalamiento para cada elemento y combinarlo, sino también detectar solapamientos, inconsistencias o señales contradictorias que puedan comprometer la seguridad de la red y eliminarlas. La eliminación de señales deberá realizarse con ciertos criterios, para no disminuir el nivel de seguridad de la red ferroviaria. El proceso de simplificación del señalamiento se abordará en detalle en la Sección 2.3.

2.2.1. Señalización en fin de vía y transiciones

Tal como se definió en la Sección 2.1.5, las redes ferroviarias presentan tanto fines de vía absolutos (modelados en railML por la clase *bufferStop*) como fines de vía relativos (modelados en railML por la clase *lineBorder*). El RNA detecta estos elementos y generará el señalamiento correspondiente en base a los principios de señalamiento expuestos en la Sección 1.2.

En el caso de las transiciones para fines de vía relativos, por el principio de infraestructura (P_6), es necesario que existan señales que indiquen que la formación pueda circular por la transición de una región ferroviaria a otra. Esta señal debe otorgar autoridad a la formación de forma única, por el principio de claridad (P_2). Adicionalmente, esa señal debe situarse con suficiente antelación a la transición, por el principio de anticipación (P_3). Aplicando el principio de no bloqueo (P_7) regulamos la circulación entre dos regiones ferroviarias para que puedan circular sin demoras ni atascos. Finalmente, el principio de granularidad (P_4) y autoridad (P_1) nos pide que el derecho de uso de la infraestructura debe

ser acotado, pero funcional. Es decir, la autoridad debe aplicarse en una sección con un mínimo de largo como para que tenga sentido.

En el Algoritmo 6 aplicamos todos estos principios al solicitar que la sección donde colocamos la señal tenga un parámetro de largo mínimo. Además, al ser una transición, las señales colocadas son todas de partida, para transitar de una región a la otra, de ser permitido, o detener la formación en la frontera entre ambas regiones, de encontrarse saturada la próxima región.

Algoritmo 6: Algoritmo de generación de señalamiento para Line borders.

```

1 for netElement WITH LineBorder do
2   if netElement.Length > FIXED_LENGTH then
3     if NOT EXIST next netElement then
4       [Signals] ← ADD departure signal >>>
5     if NOT EXIST prev netElement then
6       [Signals] ← ADD departure signal <<<

```

Result: [Signals]

En el caso de los *buffer stops*, por el principio de terminalidad (P_5) es necesaria una señal que indique a las formaciones que deben detenerse antes de llegar al final de la vía. Además, es necesaria una señal de partida en sentido contrario para que las formaciones reanuden su marcha en el otro sentido. Esto fue implementado en el Algoritmo 7. La restricción de tamaño fue removida porque el final de vía y la formación deben ser protegidos sin importar el largo de la sección.

Algoritmo 7: Algoritmo de generación de señalamiento para Buffer stops.

```

1 for netElement WITH BufferStops do
2   if NOT EXIST next netElement then
3     [Signals] ← ADD stop signal >>>
4     [Signals] ← ADD departure signal <<<
5   if NOT EXIST prev netElement then
6     [Signals] ← ADD stop signal <<<
7     [Signals] ← ADD departure signal >>>

```

Result: [Signals]

Aplicando el Algoritmo 6 y el Algoritmo 7 a dos vías paralelas con finales de vías relativos (vía superior) y absolutos (vía inferior) obtenemos un señalamiento como el que se visualiza en la Figura 2.16.

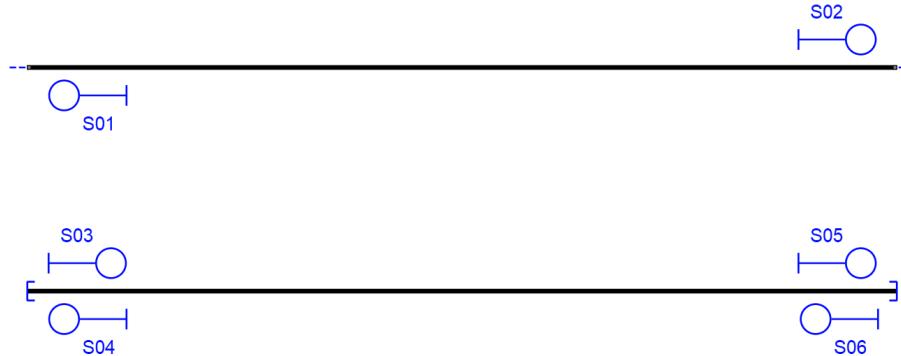


Figura 2.16: Señalamiento generado para finales de vía relativos y absolutos.

El RNA detecta los *line borders* en la vía superior y aplica el Algoritmo 6, generando las señales de partida S01 para las formaciones que se mueven de derecha a izquierda y la señal de partida S02 para las formaciones que se mueven de izquierda a derecha, saliendo de la región mostrada en la Figura 2.16. Además, al detectar los *buffer stops* en la vía inferior, el RNA aplica el Algoritmo 7, generando cuatro nuevas señales. Las señales S04 y S05 son señales de parada para indicar a las formaciones que deben detenerse antes de colisionar con el final de la vía al transitar de derecha a izquierda o viceversa, respectivamente. Las señales S03 y S06 permiten a las formaciones reanudar su marcha en sentido contrario al que venían circulando, retomando su lugar en la red ferroviaria.

2.2.2. Detectores de posición y velocidad.

En la Sección 2.1.6 definimos dos elementos ferroviarios utilizados para detectar la posición de una formación: los contadores de ejes y los circuitos de vía. Adicionalmente, los contadores de ejes se utilizan para calcular la velocidad de la formación. Es claro que, para no alterar la medición de velocidad, no tiene sentido detener la marcha de la formación próximo a un contador de ejes y por lo tanto el principio de anticipación (P_3) no se aplica. Adicionalmente, los contadores de ejes no representan un peligro para la formación, al encontrarse en la cara interna de la vía no es posible para una formación colisionar con ellos, por lo que cubrimos el principio de infraestructura (P_6) sin utilizar ninguna señal. En conclusión, el RNA no requiere agregar ninguna señal asociada a los contadores de ejes.

Utilizamos a las junturas como los elementos divisorios entre los circuitos de vía a los cuales aplicaremos el principio de antelación y autoridad (P_1). Por el principio de antelación, las señales deben colocarse antes de cada juntura para indicar con suficiente tiempo si se puede proseguir la marcha o no hacia una nueva sección. Además, como solo una formación a la vez puede ocupar cada circuito de vía, el principio de autoridad (P_1) se aplica para restringir el acceso

a las próximas secciones de encontrarse ocupadas. Finalmente, por el principio de no bloqueo (P_7), podemos asumir que no tiene sentido detener la marcha de las formaciones en secciones muy pequeñas, incluso mas pequeñas que una formación, por lo que solo se aplicaran señales en secciones mayores a un tamaño determinado.

En el Algoritmo 8 se define la asignación de señalamientos para los contadores de ejes y circuitos de vía limitados por las junturas. El parámetro de largo mínimo para la sección puede ser modificado por el operador, pero es único para toda la red. De esta forma nos aseguramos, además, que redes ferroviarias de gran tamaño pero sin demasiados elementos ferroviarios pueda tener señalamiento cada cierta cantidad de metros o kilómetros. Ya que toda red ferroviaria esta constituida por rieles que presentan junturas cada ciertas distancias para evitar que la expansión térmica provoque descarrilamientos.

Algoritmo 8: Algoritmo de generación de señalamiento para *Axle Counters* y *Rail Joints*

```

1 if netElement WITH AxeCounters then
2      // Do nothing
3 for netElement WITH RailJoints do
4   Track.Length = Length ( between RailJoints )
5      if Track.Length > FIXED_LENGTH then
6     [Signals]  $\leftarrow$  ADD circulation signal  $\gg\gg$ 
7     [Signals]  $\leftarrow$  ADD circulation signal  $\ll\ll$ 

```

Result: [Signals]

Aplicando el Algoritmo 8 a un sistema de tres vías paralelas se obtiene un resultado como el ilustrado en la Figura 2.17. La vía superior presenta un contador de ejes, la vía intermedia dos circuitos de vía, uno corto y uno largo. La vía inferior presenta dos circuitos de vía, ambos de larga longitud.

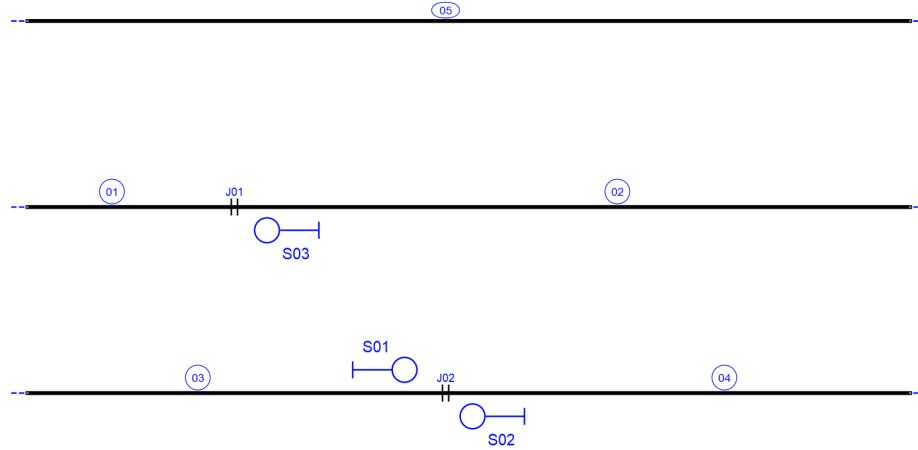


Figura 2.17: Señalamiento generado para contadores de ejes y circuitos de vías.

La vía superior incluye al contador de ejes 05 y no se le asigna ninguna señal. La vía intermedia tiene dos secciones, la primera es la correspondiente al circuito de vía 01 y no se le asigna una señal al ser muy corta, la segunda es la correspondiente al circuito de vía 02 y se le asigna la señal S03 antes de la juntura J01. La señal S03 se utiliza para detener la formación que transita de derecha a izquierda antes de ingresar a la sección del circuito de vía 01 y reiniciar la marcha si esta última se encuentra desocupada. Finalmente, las señales S01 y S02 se asignan antes de la juntura J02 para poder transitar desde la sección del circuito de vía 03 a la sección del circuito de vía 04 y viceversa.

2.2.3. Plataformas ferroviarias

En la Sección 2.1.7 definimos la clase *platform* que modela a las plataformas ferroviarias. Las plataformas ferroviarias son un punto del recorrido donde las formaciones pueden detenerse, algunas veces de forma opcional dependiendo el itinerario, para que los pasajeros desciendan y nuevos pasajeros puedan ascender. Claramente existe una limitación de autoridad: las formaciones necesitan un nuevo permiso para continuar circulando una vez alcanzada la plataforma. Permiso que será otorgado o negado según el estado del sistema a continuación del recorrido. Las plataformas ferroviarias suelen encontrarse en zonas pobladas, cerca de otras infraestructuras, zonas comerciales o residenciales, por lo que avisar con antelación al maquinista que debe disminuir la marcha y/o detenerse es esencial.

Además, es posible que las formaciones convivan con otras formaciones que también hacen uso de la estación, por lo que las señales deben ser únicas y claras. Algunas estaciones pueden contener fines de vías o ramificaciones hacia talleres u otros ramales, por lo que también se aplica el principio de terminalidad (P_5) y granularidad (P_4). Finalmente, es importante el mantener una circulación

fluida de las formaciones, de modo de no retrasar el itinerario de las formaciones que vienen detrás, por lo que se deberá aplicar el principio de no bloqueo (P_7).

En el Algoritmo 9 definimos a la señal de partida como la única señal necesaria para operar una plataforma, asumiendo que la señal de ingreso de la misma será dada por otra instancia previa. De no existir otro elemento cercano por el cual se genere una señal, se puede asumir que la distancia a la plataforma es muy larga y, por lo tanto, se aplicaría el Algoritmo 8, protegiendo a la plataforma. En el caso de que la vía sea bidireccional se añadirán señales de partida para ambos sentidos.

Algoritmo 9: Algoritmo de generación de señalamiento para *platforms*.

```

1 for netElement WITH Platform do
    /* Before leaving platform from left */
    [Signals] ← ADD departure signal >>>
    /* After leaving platform from right */
    [Signals] ← ADD departure signal <<<

```

Result: [Signals]

Aplicando el Algoritmo 9 a un sistema de dos vías paralelas con plataformas pertenecientes a la misma estación obtenemos el resultado ilustrado en la Figura 2.18. Se asumieron que ambas vías son bidireccionales, en caso contrario solo se generarían las señales S01 y S02.

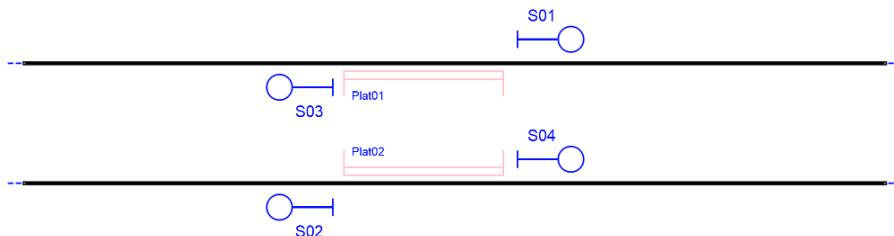


Figura 2.18: Señalamiento generado para estaciones ferroviarias.

Una formación que circule de izquierda a derecha deberá detenerse antes de la señal S01, en caso de utilizar la vía superior, o antes de la señal S04, en caso de utilizar la vía inferior. Análogamente, las formaciones deberán detenerse antes de las señales S03 y S02 en el caso de transitar de derecha a izquierda por la vía superior o inferior respectivamente. Sólo cuando estas señales otorguen a la formación autoridad para circular podrán reanudar su marcha hasta la próxima señal disponible, fuera del alcance de lo ilustrado en la Figura 2.18.

2.2.4. Cruces ferroviarios

En la Sección 2.1.8 definimos la clase *levelCrossingIs* que modela a los cruces ferroviarios a nivel. Los cruces ferroviarios son un sector crítico de los sistemas

ferroviarios ya que conviven tanto las formaciones como los vehículos y peatones. El cruce ferroviario impone un límite a la autoridad ya que es necesario confirmar que la barrera ferroviaria se encuentre baja antes de habilitar a una formación. Además, podemos utilizar al cruce ferroviario como frontera entre dos rutas, aplicando el principio de granularidad (P_4). Esto se refuerza con el principio de infraestructura (P_6) ya que, aún cuando la formación no puede dañar la barrera ferroviaria al transitar el paso a nivel sin autoridad, puede dañar severamente a los conductores de vehículos o peatones.

Por el principio de anticipación (P_3), las señales se colocan a varios metros de distancia del cruce ferroviario. Las barreras ferroviarias comienzan su descenso al detectar la presencia de una formación bastantes metros antes de estas señales. De esta manera la formación llegará el cruce ferroviario cuando las barreras ya hayan descendido. De igual forma, las barreras ferroviarias suelen complementarse con indicaciones lumínicas y sonoras que se activan al comienzo del descenso. Para asegurar una circulación fluida, por el principio de granularidad (P_4), las formaciones deberán tener una mayor prioridad que los vehículos y peatones, haciendo descender la barrera siempre que una formación se aproxime, sin excepciones.

En el Algoritmo 10 definimos a la señal de circulación como la única señal necesaria para operar un cruce ferroviario, protegiendo a todos los vehículos, peatones y formaciones que quieran hacer uso de la intersección. En el caso de que la vía sea bidireccional se añadirán señales de circulación para proteger el cruce en ambos sentidos.

Algoritmo 10: Algoritmo de generación de señalamiento para *level-CrossingIs*.

```

1 for netElement WITH LevelCrossing do
    /* Before reaching level crossing */
    [Signals]  $\leftarrow$  ADD circulation signal  $\gg\gg$ 
    /* After leaving level crossing */
    [Signals]  $\leftarrow$  ADD circulation signal  $\ll\ll$ 

```

Result: [Signals]

Aplicando el Algoritmo 10 a un sistema de dos vías paralelas con un cruce de ferroviario que atraviese perpendicularmente ambas vías obtenemos el resultado ilustrado en la Figura 2.19. Se asumieron que ambas vías son bidireccionales, en caso contrario solo se generaría las señales S01 y S02.

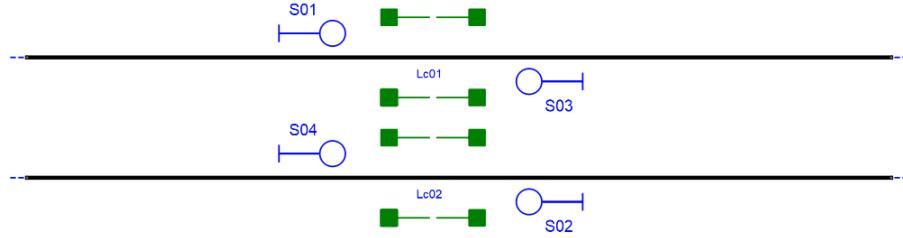


Figura 2.19: Señalamiento generado para cruces ferroviarios.

Una formación que circule de izquierda a derecha deberá detenerse antes de la señal S01, en caso de utilizar la vía superior, o antes de la señal S04, en caso de utilizar la vía inferior. Las señales presentarán un aspecto rojo si las barreras se encuentren altas o en proceso de descender. Análogamente, las formaciones deberán detenerse antes de las señales S03 y S02 en el caso de transitar de derecha a izquierda por la vía superior o inferior respectivamente. Cuando las barreras se encuentren bajas, los aspectos de las señales cambiarán a verde para habilitar la circulación de la formación por sobre el paso a nivel, continuando su marcha hasta la próxima señal disponible, fuera del alcance de lo ilustrado en la Figura 2.19.

2.2.5. Cambios de vías

En la Sección 2.1.9 definimos la clase *switchIs* que modela a los cambios de vías. Los cambios de vías son de los elementos ferroviarios más críticos de la red. Por lo tanto, se deberá aplicar al principio de infraestructura (P_6) a cada una de sus entradas. Además, las máquinas de cambios actúan como una frontera entre las ramas principales de la red, donde se circula a mayor velocidad, y las ramas secundarias, donde se circula a una velocidad menor. Esto divide las rutas en dos o mas rutas, aplicando el principio de autoridad (P_1) y granularidad (P_4). Finalmente, por el principio de no bloqueo (P_7), será necesario generar señales de diferente tipo para las ramas principales y las secundarias, priorizando las primeras. Esto puede cumplirse si otorgamos señales de circulación de tres o mas aspectos a la rama principal y señales de maniobra para utilizar una rama secundaria como salida o entrada de la red.

En el Algoritmo 11 definimos al punto de acceso de inicio como la vía desde la cual la trayectoria de la formación se bifurca, para lo cual se genera una señal de circulación para continuar por la rama principal y una señal de maniobra para acceder a la rama secundaria. Además, se añade una señal de circulación en la rama principal y una señal de maniobra en la rama secundaria, ambas en sentido contrario, para poder retornar al punto de inicio.

Algoritmo 11: Algoritmo de generación de señalamiento para *Switches*

```

1 for Switch in Switches do
    /* All signals must point to switch */
    switch Switch.Type do
        case Start do
            [Signals] ← ADD circulation signal
            [Signals] ← ADD maneuver signal
        case Continue branch do
            [Signals] ← ADD circulation signal
        case Detour branch do
            [Signals] ← ADD maneuver signal

```

Result: [Signals]

Aplicando el Algoritmo 11 a un sistema de vías que se bifurcan obtenemos el resultado ilustrado en la Figura 2.20. Se asumieron que ambas vías son bidireccionales. En caso contrario, si el sentido de circulación es únicamente de bifurcación, las señales de retorno S02 y S03 no son necesarias. Si el sentido de circulación fuese de derecha a izquierda, las señales de inicio S01 no son necesarias.

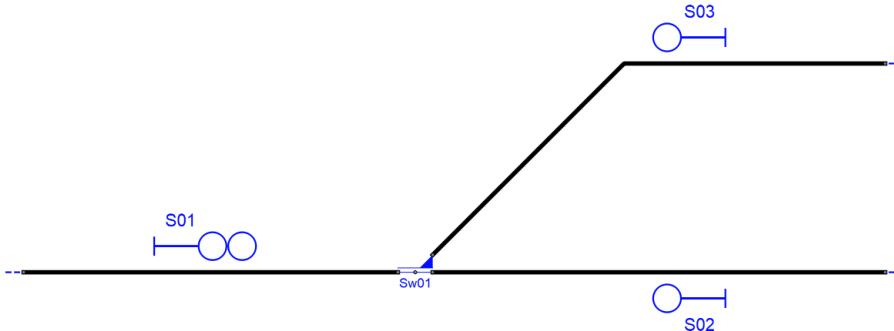


Figura 2.20: Señalamiento generado para cambios de vías.

Una formación que circule de izquierda a derecha deberá detenerse antes de la señal S01. El aspecto mas cercano al poste de la señal S01 indicará si la formación puede circular por la vía principal, como se explicó en la Sección 2.1.10, previa confirmación por parte del sistema de enclavamiento de que el cambio Sw01 se encuentra en posición normal. De la misma forma, el sistema de enclavamiento confirmará que el cambio Sw01 se encuentra en posición reverso previo a habilitar la circulación por la vía secundaria mediante el aspecto mas alejado al poste de la señal S01.

Una formación circulando de derecha a izquierda hará uso de las señales S02 y S03 si se encuentran en las vías principal o secundaria respectivamente. Las

señales se habilitarán si el sistema de enclavamientos confirma que el cambio Sw01 se encuentra en la posición normal o reverso respectivamente y si no hay formaciones ocupando la vía de inicio donde se encuentra la señal S01, continuando su marcha hasta la próxima señal disponible, fuera del alcance de lo ilustrado en la Figura 2.20.

2.3. Algoritmos de simplificación de señalamiento

Una vez finalizada la generación de señalamiento para cada elemento ferroviario, es necesario abordar el segundo miembro de la Fórmula 2.1 explicada al comienzo de la Sección 2.2. El señalamiento total para un sistema de N elementos ferroviarios será la suma de las señales necesarias para proteger a esos N elementos ferroviarios. Es inevitable que algunas señales se solapen con otras espacial o funcionalmente. Incluso algunas señales podrían contradecir a otras, oponiéndose al principio de claridad. La abundancia de señales puede hacer las rutas tan cortas que la autoridad estaría limitada a pequeñas porciones de la red, haciendo inviable una circulación fluida sobre la red.

La simplificación del señalamiento se sustenta en dos algoritmos básicos: simplificación por herencia vertical y simplificación por herencia horizontal. Los dos algoritmos pueden aplicarse en cualquier orden, aunque los algoritmos de herencia vertical solamente se pueden aplicar en redes ramificadas que tengan máquinas de cambios.

El proceso de simplificación finaliza con el algoritmo de limpieza, que elimina todas las señales redundantes en base a un nivel de prioridades. Estas prioridades se relacionan directamente con qué elemento ferroviario el RNA intentaba proteger con esta señal, reteniendo la señal mas importante y eliminando el resto. También se combinan señales muy próximas en una vecindad y se borran señales contradictorias o redundantes, para obtener el señalamiento definitivo.

2.3.1. Algoritmo de simplificación por herencia vertical

Como se explicó en la Sección 2.1.9, un cambio de vías bifurca la vía principal en dos: una vía que continúa la rama principal y otra vía que se convierte en una rama secundaria. Tanto la vía de continuación como la vía ramificada pueden tener otra máquina de cambios que, a su vez, vuelve a dividir el trazado ferroviario en dos. Esto incrementa más y más el nivel de complejidad de la red, añadiendo caminos divergentes al principal que luego, mas adelante, podrían, o no, volver a converger utilizando mas máquinas de cambios. Cada divergencia aporta un nivel de profundidad a la red, mientras que cada convergencia reduce en uno el nivel de profundidad.

Un cambio de vías que tiene en cualquiera de sus ramas divergentes el nodo de inicio de otro cambio de vías a una distancia pequeña es un cambio compuesto. Los cambios compuestos requieren considerar a ambas máquinas de cambios como una sola, ya que es necesario posicionar ambos mecanismos para completar

un movimiento. El ejemplo de La Figura 2.21 ayudará a clarificar el concepto de cambios compuestos e introducir el Algoritmo de simplificación por herencia vertical.

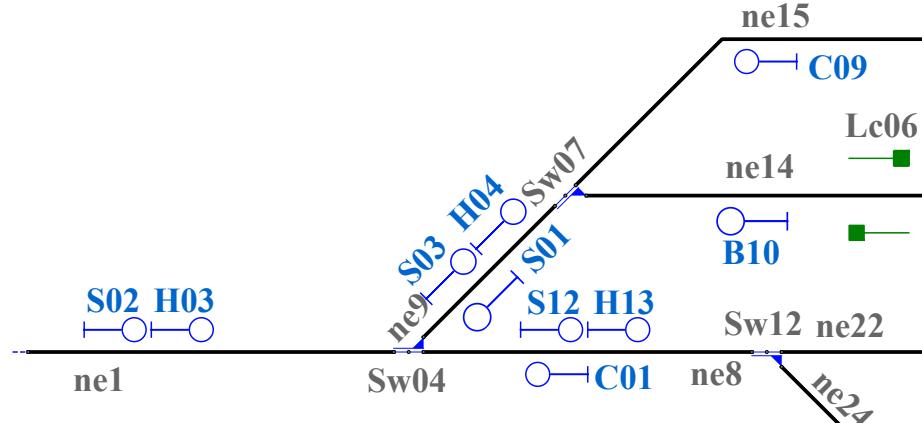


Figura 2.21: Señalamiento generado, simplificado por algoritmo de herencia vertical.

En la Sección 2.2.5 se introdujo el Algoritmo 11 que define la asignación de señalamiento para los cambios de vías: una señal de circulación (S) y de maniobra (H) para el nodo de inicio (S), una señal de circulación para el nodo de continuación (C) y una señal de maniobras para el nodo de desvío (B). El Algoritmo 11 se aplicó de forma independiente a las máquinas de cambios Sw04, Sw07 y Sw12 y se obtuvo el señalamiento de la Figura 2.21. No obstante, el señalamiento generado no cumple con el principio de no bloqueo, al situar las señales S03, H04, B01, S12, H13 y C01 en las secciones correspondientes a los netElements ne9 y ne8. De esa manera, las formaciones podrían detenerse en esas secciones si las mencionadas señales presentasen un aspecto rojo.

Una formación detenida en la sección correspondiente al *netElement* ne9 no permitiría mover el cambio de vía Sw04, al tener parte de la formación aún en ne1. Tampoco permitiría accionar el cambio de vías Sw07 al no haber finalizado el movimiento. Análogamente, lo mismo ocurriría para una formación detenida en la sección correspondiente al *netElement* ne8. Es necesario que el movimiento finalice, despejando las secciones y permitiendo que otras formaciones utilicen los cambios de vías Sw04 y Sw07, o cualquier combinación de mas de un cambio de vías.

Para solucionar el problema expuesto, el RNA aplica el Algoritmo 15 de simplificación por herencia vertical para reposicionar las señales situadas en zonas conflictivas. A diferencia del señalamiento explicado en la Sección 2.2, las señales que protegen a un cambio de vías B situado en una rama mas profunda de la red no se encuentran inmediatamente precediendo al cambio de vías B. Estas señales son movidas a ramas de menor profundidad con suficiente espacio

físico para contenerlas, situándose precediendo a otro cambio de vías A que decimos que ha *heredado* el señalamiento del cambio de vía B.

Algoritmo 12: Algoritmo de simplificación por herencia vertical

```

1 for each Signal protecting a Sw_A do
2   for each Sw_B != Sw_A do
      /* Criteria #0 */
      if distance(Sw_A,Sw_B) > MIN_DISTANCE then
        Continue
      if S in Sw_A.Branch also in Sw_B.Start then
        /* Criteria #1 */
        if S points to Sw_B.Start then
          Move S to Sw_A.Start
        /* Criteria #2 */
        if S points to Sw_A.Branch then
          Move S to Sw_B.Continue
          Move S to Sw_B.Branch
      if S in Sw_A.Continue also in Sw_B.Start then
        /* Criteria #3 */
        if S points to Sw_B.Start then
          Move S to Sw_A.Start
        /* Criteria #4 */
        if S points to Sw_A.Continue then
          Move S to Sw_B.Continue
          Move S to Sw_B.Branch
    
```

Result: [Signals]

Como puede apreciarse en el Algoritmo 15, existen cinco criterios a considerar para aplicar la herencia vertical. El primer criterio es excluyente, si la distancia entre ambas máquinas de cambios supera un parámetro determinado entonces el algoritmo no se aplica, al existir suficiente distancia para situar el señalamiento sin generar obstrucciones debido a formaciones detenidas entre ambos. Cuando la distancia entre las máquinas de cambios es menor a lo esperado, se aplican los otros cuatro criterios, en función de que nodos conectan entre sí la vía que comparten.

Definiendo al cambio de vías A como el cambio principal y el cambio de vías B como el cambio secundario situado en alguna de las ramificaciones del cambio de vías A, podemos diferenciar dos casos: que el señalamiento se encuentre en la rama de continuación del cambio de vías A o se encuentre en la rama de desvío. Además, este señalamiento puede estar apuntando al cambio de vías A o al cambio de vías B, protegiéndolo respectivamente.

El criterio para el desplazamiento del señalamiento busca cumplir el principio de Anticipación, el principio de Infraestructura y el principio de no bloqueo. Para eso, las señales son adelantadas, desplazándolas en sentido opuesto al que

apuntan. Si el señalamiento se encuentra en la rama de desvío o continuación del cambio de vías A es indistinto, lo importante es a donde apuntan las señales. Si estas apuntan hacia el nodo de inicio del cambio de vías B, deben ser desplazadas, sin alterar su cantidad, hacia el nodo de inicio del cambio de vías A.

En el caso particular de que las señales en la zona conflictiva apunten hacia el cambio de vías A, tanto a su nodo de desvío como al nodo de continuidad, las mismas deberían moverse en sentido contrario al que apuntan. Sin embargo, en esa dirección la red se ramifica en dos debido al cambio de vías B. En este caso, las señales mueven duplicadas, a la rama de continuación y a la rama de desvío del cambio de vías B, en su totalidad.

Aplicando el Algoritmo 15 de herencia vertical al ejemplo de la Figura 2.21 obtenemos el señalamiento de la Figura 2.22. Las señales S03, H04, B01, S12, S13 y C01 serán adelantadas para despejar las secciones correspondientes a los netElements ne9 y ne8. Debido a esto, los tres cambios de vías se usarán de forma complementaria, creando los siguientes cambios compuestos: $Sw_{04}^R + Sw_{07}^N$, $Sw_{04}^R + Sw_{07}^R$, $Sw_{04}^N + Sw_{12}^N$ y $Sw_{04}^N + Sw_{12}^R$. Los cuales se leen, considerando el ejemplo del cambio compuesto $Sw_{04}^R + Sw_{07}^N$, de la siguiente manera: el cambio de vías Sw04 en posición normal y el cambio de vías Sw07 en posición reversa.

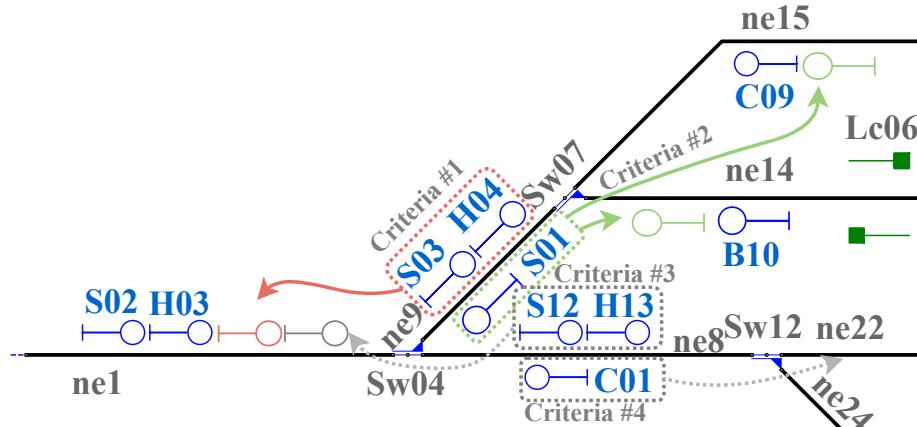


Figura 2.22: Señalamiento generado, simplificado por algoritmo de herencia vertical.

En el caso de las señales S03 y H04 que apuntan al nodo de inicio del cambio de vías Sw07, son desplazadas en sentido contrario al que apuntan, aplicando el criterio #1. Estas señales son movidas hasta el nodo de continuación del cambio de vías Sw04, correspondiente al netElement ne1, protegiendo el inicio del cambio compuesto $Sw_{04}^R + Sw_{07}^N$ y $Sw_{04}^R + Sw_{07}^R$. A estas señales se le suman las señales S12 y H13 situadas en la sección correspondiente al netElement ne8 que, aplicando el criterio #3, son desplazadas al nodo de inicio del cambio de vías Sw04, protegiendo el inicio del cambio compuesto $Sw_{04}^N + Sw_{12}^N$ y $Sw_{04}^N + Sw_{12}^R$.

La señal B01 apunta al nodo de desvío del cambio de vías Sw04 y, por el criterio #2, debe ser duplicada y movida. Una señal se posiciona en la sección correspondiente al netElement ne15 y la otra a la sección asociada al netElement ne14. De esta manera, la señal S01a y S01b seguirán protegiendo el nodo de desvío del cambio de vías Sw04, pero previamente tendrán que hacer uso del cambio de vías Sw07 en cualquiera de sus dos posiciones, protegiendo los nodos de cambio y continuación del cambio compuesto $Sw_{04}^R + Sw_{07}^N$ y $Sw_{04}^R + Sw_{07}^R$. De igual manera, la señal C01 es movida y duplicada a las secciones correspondientes a los netElements ne22 y ne24, debido al criterio #4. Estas nuevas señales C01a y C01b continúan protegiendo el nodo de continuación del cambio de vías Sw04, pero ahora deberán, adicionalmente, hacer uso del cambio de vías Sw12, protegiendo los nodos de continuación y desvío del cambio compuesto $Sw_{04}^N + Sw_{12}^N$ y $Sw_{04}^N + Sw_{12}^R$.

El Algoritmo 15 de herencia vertical es exitoso a la hora de despejar las zonas críticas entre cambios de vías muy cercanos. No obstante, también incrementa la cantidad de señales, como en el caso de las señales S01 y C01 al ser desplazadas en sentido divergente por los cambios de vías Sw07 y Sw12. Además, el Algoritmo 15 de herencia vertical no es aplicable solo a una dupla de cambios de vías, sino que puede ser aplicado para cualquier conjunto de cambios de vías. Esto provoca que las señales se hereden de forma iterativa hasta encontrar un cambio de vías con suficiente espacio para albergar las señales. Debido a esto, la cantidad de señales al comienzo de un cambio de vías previo a una ramificación profunda de la red tendrá una gran cantidad de señales.

En el caso del ejemplo de las Figuras 2.21 y 2.22, el algoritmo concluye con seis señales en el nodo de inicio de los cuatro cambios compuestos. Estas seis señales deberán habilitar cuatro caminos a transitar desde ne1: hacia ne15, hacia ne14, hacia ne22 y hacia ne24. Es claro que, teniendo mas señales que caminos a habilitar, será necesario un algoritmo de limpieza de señales duplicadas y/o que ya no tengan una utilidad en el señalamiento. El proceso de simplificación es explicado en profundidad en la Sección 2.3.3.

2.3.2. Algoritmo de simplificación por herencia horizontal

Todos los algoritmos de generación de señalamiento explicados en la Sección 2.2 colocan el señalamiento a una distancia fija, que llamaremos X, del elemento que buscan proteger. Existe, por lo tanto, una región espacial del tendido ferroviario anterior y posterior al elemento ferroviario donde se situarán las señales, que denominaremos región de señalamiento.

Si la distancia entre dos elementos ferroviarios es menor a $2X$ pero mayor a X , las señales generadas para proteger la región de señalamiento que comparten ocupará el mismo espacio físico. En este caso, el principio anticipación no se cumple porque las señales correspondientes se entremezclan, no dando suficiente tiempo para informar al conductor que un nuevo elemento ferroviario se encuentra delante. Incluso las señales podrían alterar su orden en esta región, avisando primero del próximo elemento antes de anunciar la partida del elemento que se está transitando en ese momento.

Si la distancia entre dos elementos ferroviarios es menor a X, las señales generadas para proteger la región de señalamiento que comparten ocupará el espacio físico correspondiente al otro elemento. Esto repercute negativamente en la claridad de las autoridades otorgadas a los conductores, impidiendo que se cumpla el principio de claridad. Tampoco se cumpliría el principio de anticipación y de no bloqueo, al no avisar con antelación la existencia de los peligros ni permitiría una circulación fluida al detener la marcha en el medio de otro elemento.

El RNA aplica el Algoritmo 15 de herencia horizontal para solucionar este inconveniente, analizando los objetos cercanos de a pares. Cuando la distancia entre dos objetos es menor a un parámetro dado, las señales son movidas y "heredadas" por los elementos anteriores o posteriores. Las señales de advertencia, previas a un elemento ferroviario, son anticipadas, salteando el elemento que provoca el solapamiento de señales. Las señales de partida son retrasadas, mas allá del elemento que provoca el solapamiento de señales. El resultado obtenido es que ambos elementos ferroviarios, al situarse tan próximo uno del otro, se consideran prácticamente como un solo elemento ferroviario a proteger.

Algoritmo 13: Algoritmo de simplificación por herencia horizontal

```

1 Given {Signals},{objects}
2 for object_A in objects do
3   for object_B in objects do
4     if object_A != object_B then
5       if dist(object_A,object_B) < MIN_DISTANCE then
6         move_signals_between({Signals},object_A,object_B)

```

Result: {Signals}

La Figura 2.23 ilustra un sistema de vía simple con un paso a nivel (Lc01) y una plataforma (Plat01) para tres casos: suficiente separación entre elementos (vía superior), poca distancia entre los elementos sin aplicar el Algoritmo 15 (vía intermedia) y poca distancia entre elementos pero aplicando el Algoritmo 15 (vía inferior).

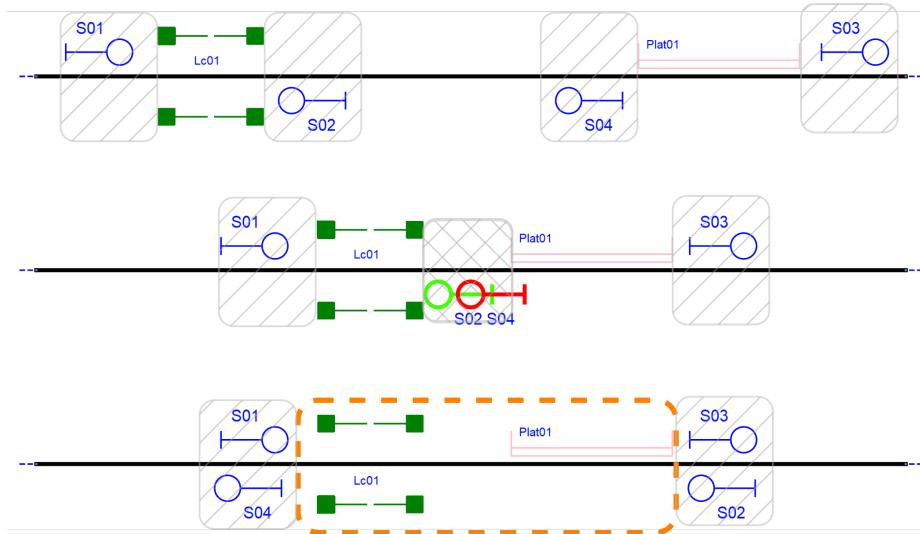


Figura 2.23: Señalamiento generado, simplificado por algoritmo de herencia horizontal.

En la vía superior se presenta el caso de un paso a nivel y una plataforma separados una distancia suficiente. Esta distancia es tal que sus regiones de señalamiento (indicadas mediante rayas grises oblicuas) no se solapan. Por lo tanto, las señales S01 y S02 que protegen el paso a nivel y las señales de partida de la plataforma S03 y S04 no interfieren entre sí.

En la vía intermedia, la distancia entre ambos elementos ferroviarios fue reducida. Las regiones de señalamiento entre el paso a nivel y la plataforma se solapan. En función de los parámetros de distancia al paso a nivel y la plataforma elegidos para el señalamiento, las señales S02 y S04 pueden estar en distinto orden. Es decir, una formación que circula de derecha a izquierda podría ver primero la señal S02 y luego la señal S04, o viceversa, en base a los parámetros de configuración elegidos. Incluso la señal S02 podría situarse sobre la plataforma y la señal S04 dentro del paso a nivel. Estos son todos casos no deseados, que alteran el funcionamiento normal de la red y van en contra de los principios de señalamiento.

En la vía inferior tenemos la misma infraestructura que en la vía intermedia, pero se aplicó el Algoritmo 15 de herencia horizontal. La señal S02 que se utilizaba para detener la formación previo a un paso a nivel en caso de que la barrera aún no estuviese baja es adelantada al comienzo de la plataforma. De esta manera, el conductor se detendrá algunos metros antes del paso a nivel. La señal S04 que se utilizaba como señal de partida de la plataforma es retrasada hasta después del paso a nivel. De esta manera, la formación partida de la plataforma cuando el aspecto de la señal S04 sea verde, pero eso no sucederá en tanto y en cuanto la barrera del paso a nivel no se encuentre baja.

La aplicación del Algoritmo 15 de herencia horizontal despeja las señales que

quedaron atrapadas en el poco espacio físico entre ambos elementos ferroviarios. El resultado final es la anulación de la región de señalamiento intermedia, considerando a la entidad Lc01-Plat01 como un mismo elemento ferroviario, resaltado en el recuadro naranja de la Figura 2.23. Este nuevo elemento adopta las funcionalidades de ambos elementos individuales simultáneamente: la formación debe detenerse en la plataforma hasta que la señal de partida habilite su salida y solo se podrá atravesar el paso a nivel si la señal de circulación lo habilita previa confirmación de que la barrera se encuentra baja.

El Algoritmo 15 de herencia horizontal puede aplicarse a mas elementos, combinándolos en entidades mas grandes de ser necesario. El señalamiento resultante protegerá ambos extremos del nuevo elemento, sin sacrificar ninguna de las funcionalidades de sus miembros.

2.3.3. Limpieza de señales

El Algoritmo 15 de simplificación por herencia vertical y el Algoritmo 15 de simplificación por herencia horizontal tienen diferentes efectos en la cantidad de señales totales. El Algoritmo de herencia horizontal mueve las señales entre elementos cuando no existe suficiente espacio entre ellos. Sin embargo, el Algoritmo de herencia vertical duplica la cantidad de señales si se aplica el criterio #2 o el #4. Todos los algoritmos que utiliza el RNA pueden aplicarse de forma iterativa si las condiciones lo permiten, pero particularmente el Algoritmo 15 duplicará las señales por cada nivel de profundidad de la red ferroviaria. Esto llevará a tener mas señales que las necesarias en algunos netElements. Este exceso de señales deben eliminarse para mantener una proporción uno a uno entre una señal y una funcionalidad específica. El Algoritmo 14 se ocupa de la limpieza de las señales que se encuentran muy próximas entre sí, eliminando siempre las que tengan menor prioridad.

Algoritmo 14: Algoritmo de reducción de señales

```
1 Sources = { T,L,S,B,P,C,J,X }
2 for Sig_A & Sig_B in [Signals] do
3   if A != B & Sig_A.From == Sig_B.From then
4     Signalling_zones.Pos = detect_next_dangers ( Sig_A )
5     A.Pos,B.Pos = Sig_A.Pos,Sig_B
6     Safe = zone_between(Signalling_zones.Pos,A.Pos,B.Pos)
7     if NOT safe then
8       if |A.Pos,B.Pos| < MIN_DISTANCE then
9         if Sig_A & Sig_B same orientation then
10           if Sig_A & Sig_B same direction then
11             if Sig_A & Sig_B type "Circ" then
12               if Sig_A.Idx < Sig_B.Idx then
13                 delete Sig_B else Sig_A
14             if Sig_A & Sig_B different source then
15               delete_lowest_priority( Sig_A,Sig_B )
```

Result: [Signals]

La prioridad es definida según el origen de cada señal. Como se explicó en la Sección 2.2, las señales pueden tener diferentes etiquetas en función de que elemento ferroviario están protegiendo. Las señales S C B y H protegen los cambios de vías, las señales P a las plataformas, las señales J a las junturas, las señales X a los cruces de vías. Todas ellas son señales de circulación, salvo las señales B y H que son de maniobras. La prioridad mas alta fue asignada a las señales que protegen los finales de vía absolutos (T) y relativos (L) porque son las únicas señales de parada que no pueden ser reemplazadas por señales menos restrictivas.

Esto no significa que todas las señales que protegen los finales de vía (T) eliminarán todas las señales de los pasos a nivel (X), sino que de tener otra señal cercana del mismo tipo que apunte en la misma dirección y sentido, pero de mayor prioridad, será ésta quien cumpla la función de proteger al paso a nivel. Las señales pueden tener diferentes roles, como ser señales de parada, de circulación, de partida o maniobra. Las señales de parada son absolutas y se utilizan en finales de vía, mientras que las señales de partida se utilizan para reiniciar la marcha de la formación. Las primeras poseen un aspecto rojo, mientras que las segundas pueden tener hasta tres aspectos. Las señales de circulación poseen tres aspectos y permiten velocidades mas altas en las ramas principales de la red. Las señales de maniobra poseen solamente dos aspectos y son utilizadas en los desvíos, tanto en ramas divergentes como en convergentes.

En el caso de que dos señales que tengan igual dirección, sentido y origen, pero no tengan una región de señalamiento entre ellas, deban ser simplificadas. En este caso, se decidió eliminar la señal con índice mas alto. Esto se debe a que, una vez generado el señalamiento para cada elemento, las señales de mayor índice

serán las producidas por los algoritmos de herencia horizontal (Algoritmo) y vertical (Algoritmo), que tiendan a añadir señales que con mucha probabilidad deben ser eliminadas a posteriori.

Es importante resaltar que la asignación de prioridades es de vital importancia para la seguridad. Por ejemplo, que las señales B tengan mayor prioridad que las señales P. Si la plataforma se encuentra lo suficientemente alejada de un cambio de vías, una señal de maniobra que protege el cambio de vías no puede reemplazar una señal de circulación que protege a una plataforma porque siempre habrá una plataforma entre ambos y, por lo tanto, una región de señalamiento. Sin embargo, si la plataforma se encuentra lo suficientemente cerca del cambio de vías, la señal de maniobras B se movería hacia la región de señalamiento donde se encuentra la señal de circulación P, debido al Algoritmo 15 de herencia horizontal por el cual dos elementos ferroviarios muy próximos combinan sus regiones de señalamiento. Por lo tanto, la señal B de dos aspectos reemplazara a la señal P de tres aspectos, reduciendo la velocidad máxima permitida en esa zona de la red ferroviaria, incrementando la seguridad de la red.

2.4. Generación de las tablas de enclavamiento

Una vez que se genera un señalamiento óptimo y simplificado, es necesario establecer las rutas ferroviarias para crear la tabla de enclavamientos. Una ruta ferroviaria es el camino mas corto entre dos señales consecutivas que apuntan en la misma dirección, usando las vías en el sentido definido. Es decir, si el único camino entre dos señales A y B es una vía que solo puede circularse de B hacia A, no existe ruta posible entre ambas señales. Una ruta puede contener máquinas de cambios, pasos a nivel, plataformas o cualquiera de los elementos ferroviarios definidos en la Sección 2.1.

Toda ruta ferroviaria se define con una señal de inicio y una señal de llegada, indicando el estado mas seguro correspondiente a cada elemento ferroviario que involucra. Por ejemplo, por el principio de infraestructura, si la ruta atraviesa un paso a nivel, debe indicarse que ese paso a nivel debe tener su barrera baja. Ademas, si la ruta atraviesa un cambio de vías, por el principio de no bloqueo, debe indicarse la posición del cambio para que la ruta sea segura. Incluso es fundamental establecer que secciones de vías atraviesa la ruta, por el principio de autoridad y granularidad.

El mecanismo por el cual el RNA detecta y asigna las rutas ferroviarias es el Algoritmo 15. Este algoritmo itera entre todas las señales asumiendo que son la señal de inicio de alguna ruta. Las señales de parada absolutas como las utilizadas para proteger los finales de vía absolutos (*bufferStops*) no pueden ser una señal de inicio y, por lo tanto, son ignoradas por el Algoritmo 15. Solamente las señales de partida, de circulación y de maniobra son consideradas como señales de inicio de potenciales rutas ferroviarias.

Algoritmo 15: Algoritmo de detección y registro de rutas ferroviarias.

```
1 Routes = []
2 route = 0
3 for start in [Signals] do
    /* Find manoeuvre and circulation signals */
    if start != "Stop" then
        dir = start.sig.Direction
        /* Find next signal w/ same direction */
        end = find.next.signal(start,[Signals])
        [paths] = find(start.node,end.node,graph)
        for node in [paths] do
            /* Find rail objects within path */
            sws = find(graph[node],switches)
            lc = find(graph[node],levelCrossings)
            ptf = find(graph[node],platforms)
            Routes[route++] = {start,end,dir,node,sws,lc,ptf}
```

Result: [Routes]

El RNA encuentra los caminos posibles a partir de la señal de inicio, recorriendo el grafo ferroviario en el mismo sentido que la señal de entrada. Cada tramo de vía plausible de ser recorrido es intentado, si se encuentra una señal de igual dirección y sentido que la inicial, se la asigna como señal de llegada y se computa la ruta, incrementando el contador de ruta. Si se llega al final de la vía sin haber encontrado una señal compatible, el camino no es considerado una ruta válida y es descartado. Una vez que se probaron todos los caminos posibles con la señal de inicio analizada, incluyendo todas las ramificaciones, entonces se procede con la siguiente señal, hasta analizarlas todas.

Por ejemplo, en la Figura 2.24 se destacan tres rutas sobre un señalamiento generado por el RNA, con la señal S22 como señal de inicio. Podemos identificar tres rutas ferroviarias: desde S22 hasta S32, desde S22 hasta X15 y desde S22 hasta T05. Una misma señal de inicio puede definir mas de una ruta ferroviaria.

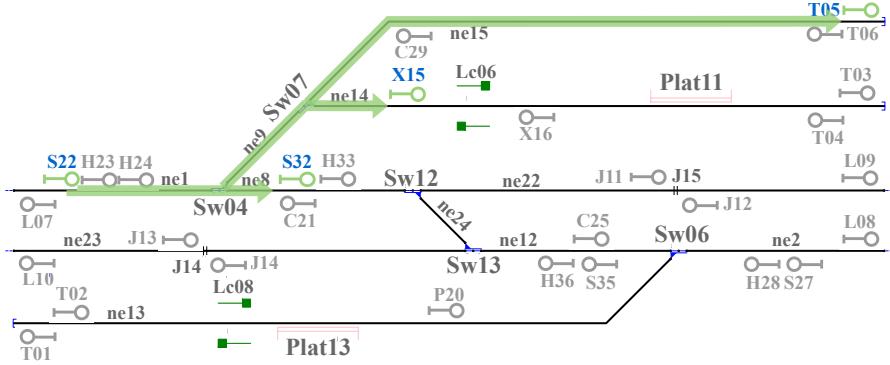


Figura 2.24: Signalling simplified in Example 1 with three routes indicated.

En paralelo a la detección de las rutas, que parte desde una señal de inicio y encuentra la señal de llegada, se va llevando un registro de los elementos ferroviarios atravesados por estas rutas. Entre estos elementos podemos encontrar las máquinas de cambios (indicando si deben estar en posición normal o reversa), los pasos a nivel (que deben estar cerrados), plataformas y los tramos de vías utilizados. En el caso de la Figura 2.24, una ruta definida por las señales S22 y T05 recorrer los tramos de vías asociados a los *netElements* ne1, ne9 y ne15, usando el cambio de vías Sw04 en posición reversa y el cambio de vías Sw07 en posición normal, sin atravesar ningún paso a nivel.

Si dos rutas comparten las mismas señales de inicio o de llegada, estas son rutas conflictivas. De igual manera serán rutas conflictivas si comparten un tramo de vías, un cambio de vías o un paso a nivel. Esto significa que el sistema de enclavamientos no puede aprobar la solicitud de habilitación de ambas rutas simultáneamente. La aprobación de una ruta implica que la otra debe bloquearse hasta que la primera sea completada o cancelada.

Dos rutas pueden tener la misma señal de inicio y de llegada, pero haciendo uso de diferentes tramos de vías. Sin embargo, no pueden habilitarse al mismo tiempo porque, con toda seguridad, ambas rutas compartirán un cambio de vías, con posiciones habilitantes contrarias. Tal es el caso de las rutas S22-S32 y S22-X15 que ambas deben hacer uso del cambio de vías Sw04, pero mientras la primer ruta lo necesita en posición normal, la segunda lo necesita en posición reversa.

Las rutas conflictivas son detectadas por el RNA e indicadas en la tabla de enclavamientos generada automáticamente. Cada ruta es creada basada en la red de grafos ferroviaria utilizando el algoritmo de camino óptimo para grafos dirigidos. Otros artículos [55, 130, 131, 135] exploran otras estrategias para encontrar las rutas basándose en tablas de enclavamientos.

En [135] abordan la generación automática de una tabla de enclavamientos a partir de un señalamiento previamente diseñado y en sus conclusiones destacan que sería deseable a futuro hacer su sistema compatible con railML para poder realizar un análisis mas profundo y, por lo tanto, generar una tabla de

enclavamientos mas precisa. En [130] generan la tabla de enclavamientos utilizando la topología pero, nuevamente, no es compatible con railML y presenta muchas restricciones para aplicar su método: el señalamiento tiene que ser dado previamente, solo se admiten señales principales, solo se admiten máquinas de cambios simples y no se admiten pasos a nivel. En [131] se valida la tabla de enclavamientos junto con el trazado de vías, pero deben ser dadas previamente por el usuario. Finalmente, en [55] se genera la tabla de enclavamientos en base a la topología, pero solo considera como únicos elementos ferroviarios a las vías y las máquinas de cambios.

El RNA, en cambio, puede generar la tabla de enclavamientos sin restringir ni el número ni el tipo de elementos ferroviarios usados. Además, valida su propia tabla de enclavamientos contra la tabla de enclavamientos original, si hubiese. También es destacable que al ser compatible con railML es posible utilizarlo en conjunto con otras herramientas compatibles con el estándar, aumentando su escalabilidad y usabilidad.

2.5. Validación del señalamiento y las tablas de enclavamiento

La validación a nivel general del señalamiento generado por el RNA se realiza comparándolo con el señalamiento original. Esta comparación se realiza mediante sus tablas de enclavamientos, que representan de forma objetiva y detallada el listado de rutas y como se relacionan con la infraestructura ferroviaria. Si no existiese señalamiento previo y, por lo tanto, no existe una tabla de enclavamientos original contra la cual comparar, entonces la validación es exitosa por defecto. Los detalles particulares respecto a la validez del señalamiento y la seguridad que aportan al sistema son discutidos en la Sección 2.6.

En el caso de que exista un señalamiento previo, el RNA utiliza el Algoritmo 16 para validar el señalamiento generado. Para lo cual, en primer lugar, se genera una red de digrafos en base a la tabla de enclavamientos original. Este digrafo tendrá como nodos iniciales y finales los netElement iniciales y finales de cada ruta respectivamente. Las rutas, a su vez, serán las aristas que conecten los nodos. Análogamente se crea un digrafo que represente al nuevo señalamiento generado por el RNA.

Algoritmo 16: Algoritmo de validación de tablas de enclavamiento ferroviarias.

```
1 old_graph = create_Digraph()
2 new_graph = create_Digraph()
/* Create digraphs for both interlocking tables */
for start_net,end_net,old_route in old_table do
    old_graph ⇐ start_net,end_net,old_route
for start_net,end_net,new_route in new_table do
    new_graph ⇐ start_net,end_net,new_route
/* Detect coincidences between both digraphs */
routes_found = 0
for start_net,end_net,old_route in old_table do
    if start_net != end_net then
        routes_found += find_shortest_paths(start_net , end_net)
    else
        if start_net in new_graph then
            routes_found += 1
        else
            if end_net in new_graph then
                begin_nodes = List(neighbours of end_net in new_graph)
                if begin_nodes != [] then
                    routes_found += find_shortest_paths(begin_nodes[0] ,
                        end_net)
```

Result: routes_found

A continuación, el Algoritmo 16 recorre la lista de rutas originales. Si es posible encontrar la ruta original en el nuevo digrafo, con el mismo sentido de circulación y mismos netElements de inicio y destino, entonces se computa que ambas rutas son equivalentes. Es de esperar que, por el principio de granularidad que subdivide las rutas largas en rutas mas pequeñas y funcionales, la cantidad de rutas generadas por el RNA sea igual o mayor que la cantidad de rutas originales.

Este es el caso de una ruta original que se encuentra definida entre los netElement A y D, pero no es posible encontrar rutas en el digrafo generado que cubran el trayecto A-D. Entonces se procede a calcular todas las sucesiones de rutas que, comenzando por A, puedan concatenarse, sin solaparse, hasta llegar a D. Por ejemplo, las rutas que recorran A-B, B-C y C-D serán tres rutas que, en conjunto, serán equivalentes a la ruta original A-D. Por el principio de autoridad, podemos afirmar que la combinación de rutas mas pequeñas serán equivalentes a rutas mas largas del señalamiento original y, a su vez, la combinación de todas las rutas permitirán recorrer toda la locación. Cada ruta particionada encontrada se computa como una nueva ruta encontrada. Por lo que una ruta compuesta de N rutas simples que, en conjunto, equivalen a una de las rutas originales, será

computada como N rutas.

Adicionalmente, es probable que el señalamiento generado por el RNA proteja elementos ferroviarios no contemplados en el señalamiento original, añadiendo mas rutas a la tabla de enclavamientos. Estas rutas no tendrán un equivalente en el señalamiento original, pero son computadas igualmente ya que amplían la logística y seguridad de la red ferroviaria.

El grado de cobertura del señalamiento generado por el RNA será una proporción entre la cantidad de rutas generadas y las originales. Si alguna de las rutas originales no tiene un equivalente directo o compuesto con las rutas generadas por el RNA, la cobertura será menor al 100 %. Si la cantidad de rutas es la misma y no existe ninguna ruta original sin equivalente en el nuevo señalamiento entonces la cobertura es del 100 %. Si, adicionalmente a la equivalencia total de rutas originales y generadas, el señalamiento generado incorpora nuevas rutas que incrementan la seguridad y la logística de la red, la cobertura es mayor al 100 %. La validación del señalamiento es exitosa si la cobertura iguala o supera al 100 %.

2.6. Comprobación de principios de señalamiento ferroviario

En esta sección se abordará el proceso de validación de cada uno de los principios ferroviarios establecidos en la Sección 1.2, como parte del proceso expuesto en la Sección 1.7.3. Para ello, serán abordados de manera genérica cada uno de los principios de señalamiento junto con el algoritmo que el RNA utiliza para validarlos, previo a exportar el señalamiento generado.

2.6.1. Comprobación del principio de autoridad

El principio de autoridad radica en que las rutas otorgan a las formaciones un permiso de uso limitado para circular por las vías. No obstante, la combinación de todas las autoridades disponibles de ser otorgadas deben cubrir la totalidad de la traza ferroviaria. Es decir, no debe existir ninguna sección de vía que se encuentre fuera del alcance de las rutas y, por lo tanto, aislada de la red. Puede darse el caso de que una sección de vía tenga una ruta de entrada o de salida, pero no ambas. También puede darse el caso de que la sección de vía sea transitada, pero no sea ni inicio ni final de ninguna ruta.

El RNA utiliza el Algoritmo 17 para validar el principio de autoridad comparando los netElements alcanzados por las rutas disponibles, con la lista de netElements potenciales de ser alcanzados. Esta última salvedad deja fuera las secciones de vías que preceden a una señal de circulación posterior a un final de vía relativo (lineBuffer). Esto se realiza ya que estas secciones de vía son transitadas por rutas fuera de la locación bajo análisis, rutas que terminan en la señal de circulación mencionada.

Algoritmo 17: Algoritmo de validación del principio de autoridad.

```
1 Validated = False
2 {Routes}, {netElements} without netElements with lineBuffer
/* Validate that every route covers all the railway tracks.
*/
for route in {Routes} do
    if route[begin] in {netElements} then
        Remove route[begin] from {netElements}
    if route[end] in {netElements} then
        Remove route[end] from {netElements}
    for track in route[paths] do
        if track in {netElements} then
            Remove track from {netElements}
if {netElements} is Empty then
    Validated = True
Result: Validated
```

Se asume inicialmente que la validación es fallida por defecto. Si al finalizar el Algoritmo 17 no existe ningún netElement remanente en la lista, se considera que la validación es exitosa.

2.6.2. Comprobación del principio de claridad

El principio de claridad radica en que el señalamiento no posee señales ambiguas. Es decir, no existen dos rutas distintas que otorguen autoridad sobre las mismas secciones de vía, en el mismo sentido, utilizando la misma infraestructura. En otras palabras, las rutas en una misma dirección y sentido no se solapan, cada una comienza donde otra ha terminado.

El RNA utiliza el Algoritmo 18 para validar el principio de claridad, generando una red de grafos dirigidos. La misma se constituye utilizando todas las rutas definidas por el RNA como aristas, y a los netElements que conectan como nodos de la red. Si se detecta que existen dos rutas R' y R'' que conectan dos nodos A y B en el mismo sentido, utilizando la misma infraestructura, entonces se dice que las rutas son ambiguas y el principio de claridad no se cumple.

Algoritmo 18: Algoritmo de validación del principio de claridad.

```
1 Validated = False
2 {Routes}
    /* Validate that every netElement is reached by one route
       only. */
    for route in {Routes} do
        begin = route[begin]
        end = route[end]
        index = route[index]
        direction = route[direction]
        digraph = create_digraph(begin,end,index,direction)
    if digraph has no redundant routes then
        Validated = True
Result: Validated
```

Aunque el orden de validación de los principios de señalamiento es indistinto, la confirmación de que las señales son suficientes para alcanzar toda la red (Principio de autoridad) y de que no existen señales ambiguas (Principio de claridad) facilita las siguientes validaciones. Esto se debe a que, con estas dos comprobaciones, ya sabemos que contamos con la mínima cantidad de señales para recorrer la red de forma única, garantizando la correcta logística de la red. Los siguientes principios son necesarios para validar la seguridad del señalamiento generado por el RNA.

2.6.3. Comprobación del principio de anticipación

El principio de anticipación radica en que existe una señal previo a cada peligro, situada en la zona de señalamiento. Una zona señalamiento puede estar próxima a una curva, al final de la traza ferroviaria o en las inmediaciones de un paso a nivel, una estación, un cambio de vías o cualquier infraestructura ferroviaria a ser protegida. En otras palabras, el señalamiento debe estar distribuido de tal manera que entre dos señales que constituyen una ruta exista un único peligro o situación que quiera la atención del conductor.

El RNA utiliza el Algoritmo 19 para validar el principio de anticipación, detectando las regiones de señalamiento como zonas peligro peligrosas, producto del trazado ferroviario (curvas, finales de vía) o de la infraestructura ferroviaria (plataformas, pasos a nivel, etc.).

Algoritmo 19: Algoritmo de validación del principio de anticipación.

```
1 Validated = True, {Dangers} = None
2 {Routes}, {Track}
   /* Validate that each danger is protected by the signalling.
   */
   for curve in {Tracks} do
      {Dangers} ← ADD curve
   for element in {Infrastructure} do
      {Dangers} ← ADD element
   for danger in {Dangers} do
      for track going into danger do
         if track has signal AND signal points to danger then
            Continue
         else
            Validated = False
            Stop iterations
```

Result: Validated

A continuación, el Algoritmo 19 comprueba que existe una señal para cada dirección del peligro, apuntando en el sentido del mismo. Garantizando de esta forma, que previo a cada peligro inicie o finalice una ruta, en caso de que la ruta sea segura de ser transitada o no, respectivamente.

Una sola región de señalamiento que tenga una de sus entradas sin proteger por una señal es suficiente para que el Algoritmo 19 devuelva un resultado negativo. Si todas las entradas de cada región de señalamiento están protegidas por una señal, entonces el principio de anticipación se encuentra cumplido. En el caso de que los elementos ferroviarios se encuentren muy próximos, por herencia horizontal, se consideran un único elemento y sus regiones de señalamiento se simplifican como se explicó en la Sección 2.3.2.

2.6.4. Comprobación del principio de granularidad

El principio de granularidad radica en que las rutas deben ser lo suficientemente cortas como para permitir una logística flexible, pero no tan cortas como para no tener ninguna funcionalidad real. Consideramos, por lo tanto, que el señalamiento debe estar distribuido de tal forma que las rutas tengan una funcionalidad básica. Entre éstas funciones tenemos el uso de un elemento ferroviario específico (o conjunto de elementos ferroviarios, si están muy próximos) o la subdivisión de rutas cuyos tramos originales eran demasiado extensos.

El RNA utiliza el Algoritmo 20 para validar el principio de granularidad, analizando que elementos ferroviarios se encuentran contenidos en cada ruta y la distancia entre las señales que conforman la misma. Se recorre el listado de rutas generadas por el RNA, que ya establece los elementos contenidos en las rutas, las señales que las definen y la posición de las mismas. En cada ruta se analiza si existen elementos ferroviarios que justifiquen la existencia de la

ruta y si el largo de la misma se encuentra entre un rango mínimo y máximo estipulado. Si alguna de estas condiciones se cumple, entonces se procede a analizar la siguiente ruta. En caso contrario, el Algoritmo 20 finaliza de forma negativa. Si todas las rutas analizadas superan el proceso, entonces el principio de granularidad ha sido validado exitosamente.

Algoritmo 20: Algoritmo de validación del principio de granularidad.

```
1 Validated = True
2 {Routes}
    /* Validate that each route has a purpose and a min/max
       length. */
    for route in {Routes} do
        if MIN > route[length] > MAX OR route[elements] == None then
            Validated = False
            Stop iterations
```

Result: Validated

Si la ruta es demasiado pequeña o demasiado larga, la validación finaliza de forma negativa. Si la ruta tiene un tamaño adecuado pero no contiene ningún elemento relevante de ser protegido, también se rechaza la validación. En caso contrario, si todas las rutas cumplen el criterio entonces se da por validado el principio de granularidad.

2.6.5. Comprobación del principio de terminalidad

El principio de terminalidad radica en que el señalamiento debe indicar, sin excepciones, el final de cada rama del trazado ferroviario, sin importar si es un final relativo u absoluto. Como se explicó en la Sección 2.1.5, tanto los finales de vía relativos como los absolutos necesitan una señal de parada que permita habilitar la salida de la formación de la locación bajo estudio. Además, los finales de vía absolutos requieren de una señal de partida para reiniciar la marcha de la formación en la dirección contraria, retomando el recorrido dentro de la traza ferroviaria.

El RNA utiliza el Algoritmo 21 para validar el principio de terminalidad, recorriendo cada una de las rutas generadas y analizando aquellas que culminan o empiezan en un final de vía. Una vez detectadas las rutas que posean lineBorders o bufferStops, se procede a analizar qué clase de señales poseen. Si son compatibles con las condiciones indicadas en la Sección 2.1.5, entonces se continúa analizando con la siguiente ruta. Caso contrario, la validación termina de forma negativa. Si todas las rutas analizadas superan el proceso, entonces el principio de terminalidad ha sido validado exitosamente.

Algoritmo 21: Algoritmo de validación del principio de terminalidad.

```
1 Validated = True
2 {Routes}
/* Validate that each lineBorder and BufferStop have
protective signals */
for route in {Routes} do
    if lineBorder in route[element] and route goes to lineBorder then
        if signal is not route[end] then
            Validated = False
    if bufferStop in route[element] then
        if route goes to bufferStop and signal is not route[end] then
            Validated = False
        if route start from bufferStop and signal is not route[begin] then
            Validated = False
```

Result: Validated

Este principio es el más sencillo de validar positivamente ya que, por como fue diseñado el RNA, tanto los *lineBorder* y los *bufferStop* siempre tendrán señalamiento y dichas señales tienen la máxima prioridad, por lo que no pueden simplificarse con otras señales. No obstante, si el usuario elige de forma explícita no generar señales para estos elementos ferroviarios, entonces este principio de señalamiento podría no cumplirse.

2.6.6. Comprobación del principio de infraestructura

El principio de infraestructura radica en que el señalamiento debe proteger, sin excepciones, toda infraestructura ferroviaria crítica, tales como las plataformas y los pasos a nivel. Con excepción de los cambios de vías, que son cubiertos por el principio de no bloqueo. La infraestructura deberá estar protegida por el señalamiento tal como se explicó en la Sección 2.1.7 y la Sección 2.1.8, permitiendo a las formaciones detenerse en las plataformas y antes de los pasos a nivel, respectivamente.

El RNA utiliza el Algoritmo 22 para validar el principio de infraestructura, recorriendo cada una de las rutas generadas y analizando aquellas que atraviesan paso a nivel o que inician o finalizan en una plataforma.

Algoritmo 22: Algoritmo de validación del principio de infraestructura.

```
1 Validated = True
2 {Routes}
    /* Validate that each platform and crossing have protective
       signals */
    for route in {Routes} do
        if platform in route[element] then
            if route goes across platform and signal is not route[end] then
                Validated = False
            if route start from platform and signal is not route[begin] then
                Validated = False
        if levelCrossing in route[element] then
            if route goes to levelCrossing and signal is not route[end] then
                Validated = False
            if route start before levelCrossing and signal is not route[begin]
                then
                    Validated = False
    Result: Validated
```

Una vez detectadas las rutas, se procede a analizar que clase de señales poseen. Si son compatibles con las condiciones indicadas en la Sección 2.1.7 y la Sección 2.1.8, entonces se continúa analizando con la siguiente ruta. Caso contrario, la validación termina de forma negativa. Si todas las rutas analizadas superan el proceso, entonces el principio de infraestructura ha sido validado exitosamente.

En el caso de que las plataformas y los pasos a nivel se encuentren muy próximos, por la simplificación de señalamiento por herencia horizontal explícada en la Sección 2.3.2, igualmente el Algoritmo 22 buscará las señales mas próximas al nuevo elemento ferroviario compuesto. De esta manera, al analizar todas las rutas exitosamente, es posible validar el señalamiento que protege a los elementos ferroviarios críticos, cumpliendo el principio de infraestructura.

2.6.7. Comprobación del principio de no bloqueo

El principio de no bloqueo radica en que el señalamiento debe proteger los cambios de vías en sus tres direcciones: inicio, normal y desvío, como se explica en la Sección 2.1.9. A su vez, debe garantizarse que los cambios compuestos no tengan señales intermedias, para evitar que las formaciones se detengán en zonas críticas, bloqueando los cambios de vías para otras formaciones que las requieran, como se explica en la Sección 2.3.1.

El RNA utiliza el Algoritmo 23 para validar el principio de no bloqueo, recorriendo la lista de máquinas de cambios. El primer paso es agrupar en tres listas distintas todos los netElements de cada cambio de vía según su dirección: inicio,

normal y desvío. Luego, son removidas de las listas de inicio y normal todos los netElements que también pertenezcan a la lista de desvío. De esta manera, el algoritmo contempla a los cambios compuestos productos de la simplificación por herencia vertical (ver Sección 2.3.1).

Algoritmo 23: Algoritmo de validación del principio de no bloqueo.

```

1 Validated = False
2 {Switches}
3 switch_start = [], switch_normal = [], switch_branch = [], critical = []
    /* Validate that each switch have protective signals */
    /* List netElements for each side of each switch */
for sw in {Switches} do
    switch_start ← ADD sw[netElement] for 'Start'
    switch_normal ← ADD sw[netElement] for 'Normal'
    switch_branch ← ADD sw[netElement] for 'Branch'

    /* Remove netElements that also belongs to a branch */
    for sw in {Switches} do
        switch_start ← REMOVE netElement if in switch_branch
        switch_normal ← REMOVE netElement if in switch_branch
        critical ← ADD netElement in switch_branch AND (switch_start
            OR switch_normal)

    /* Remove the netElements that have signals */
    for netElement that has a signal do
        if netElement in unprotected_switch_start then
            switch_start ← REMOVE netElement
        if netElement in unprotected_switch_normal then
            switch_normal ← REMOVE netElement

    /* Final condition */
    if switch_start == [] AND switch_normal == [] AND critical has no
        signals then
        Validated = True

```

Result: Validated

A continuación, se remueven de las listas de inicio y normal todos los netElements que tienen una señal apuntando hacia el cambio de vías. Finalmente, si ambas listas se encuentran vacías y los netElements de la lista de cambios que también pertenezcan a las listas de inicio y normal originales no tienen señales, entonces el principio de no bloqueo ha sido validado exitosamente.

Una vez que todos los principios de señalamiento ferroviario han sido validados podemos afirmar que el señalamiento generado por el RNA es seguro y cumple con todos los requisitos planteados en la Sección 1.2. Dicho señalamiento deberá ser implementado por el Generador Automático de Códigos en VHDL (ACG), explicado en profundidad en la Sección 3.

Capítulo 3

Automatic Code Generator (ACG)

Una vez que el RNA finaliza el procesamiento de los elementos estáticos y dinámicos de la locación ferroviaria, se obtiene una representación de la misma tanto en formato railML como en redes de grafos. El ACG utiliza la red de grafos para implementar el sistema de enclavamiento en formato VHDL, compatible con una plataforma FPGA. En esta sección se abordará la arquitectura general del sistema generado (Sección XXX), el modelado dinámico de los elementos ferroviarios (Sección XXX), las funcionalidades del sistema de enclavamientos implementadas (Sección XXX) y las estrategias de redundancias implementadas (Sección XXX).

3.1. Arquitectura del sistema

Cada módulo del sistema fue implementado con máquinas de estado finitas con camino de datos (FSMD, del inglés Finite State Machine with Data path), que son máquinas de estado finitas (FSM, del inglés Finite State Machine) y circuitos secuenciales y combinacionales que constituyen el camino de datos. Utilizar una FSMD aporta un mayor control del diseño a bajo nivel, una mayor portabilidad y un mas eficiente uso de los recursos de la plataforma electrónica.

Una FSMD, cómo la ilustrada en la Figura 3.1, posee dos partes diferenciadas: el camino de control y el camino de datos. El camino de control se compone de una FSM que, según las entradas de control y el estado interno que posee, genera señales internas que controlan los circuitos secuenciales del camino de datos. Estos, a su vez, contienen los bloques que procesan las entradas y actúan sobre las salidas.

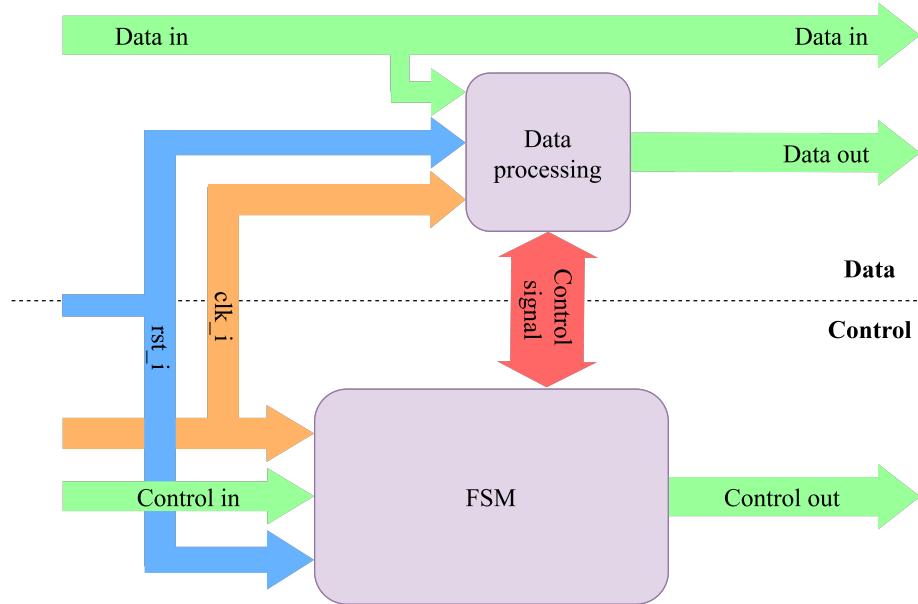


Figura 3.1: Diagrama en bloques de una FSMD genérica.

El ACG generará automáticamente cada FSMD en función de los elementos detectados en la red de grafos. Es decir, el modelado de cada elemento será una plantilla que contemplará todos los casos posibles, con todas las entradas y salidas posibles, pero solo se implementarán las funcionalidades que cada elemento particular requieran. De esta manera, será posible optimizar los recursos a la vez que se valida cada elemento una única vez, como un objeto genérico.

Los elementos ferroviarios a ser modelados por el ACG son los que denominaremos elementos dinámicos. Es decir, todo elemento ferroviario que posea algún estado susceptible de modificarse en función de algún evento o del tiempo. Estos elementos dinámicos pueden adoptar los siguientes estados:

- Circuitos de vía: ocupados, desocupados.
- Rutas: no solicitadas, solicitadas.
- Señales: rojo, doble amarillo, amarillo, verde
- Pasos a nivel: barrera baja, barrera alta.
- Cambios de vías simples: posición normal, posición reversa.
- Cambios de vías dobles: posición doble normal, posición doble reversa, posición normal reversa, posición reversa normal.
- Cambios de vías en tijeras: posición normal, posición reversa.

Internamente, el sistema contemplará que algunos elementos pueden admitir estados de transición. Estos estados son producto del tiempo que requiere un actuador para completar las comandos que la FPGA envía. No obstante, los estados de transición solo serán tolerados un tiempo determinado, pasado el cuál se asumirá que la orden no fue completada y se abortará la ejecución de la ruta solicitada.

La arquitectura general del sistema generado por el ACG se ilustra en la Figura 3.2. El módulo *Detector* recibe las tramas en formato serie, comprueba su integridad y en caso de que los datos contengan solamente caracteres válidos los entrega al módulo *Decoder*. El módulo *Decoder* toma esos datos y los paralleliza para entregarlos al módulo *Network* en la entrada que corresponda a cada dato. El módulo *Network* es la implementación de la red de grafos generada por el RNA.

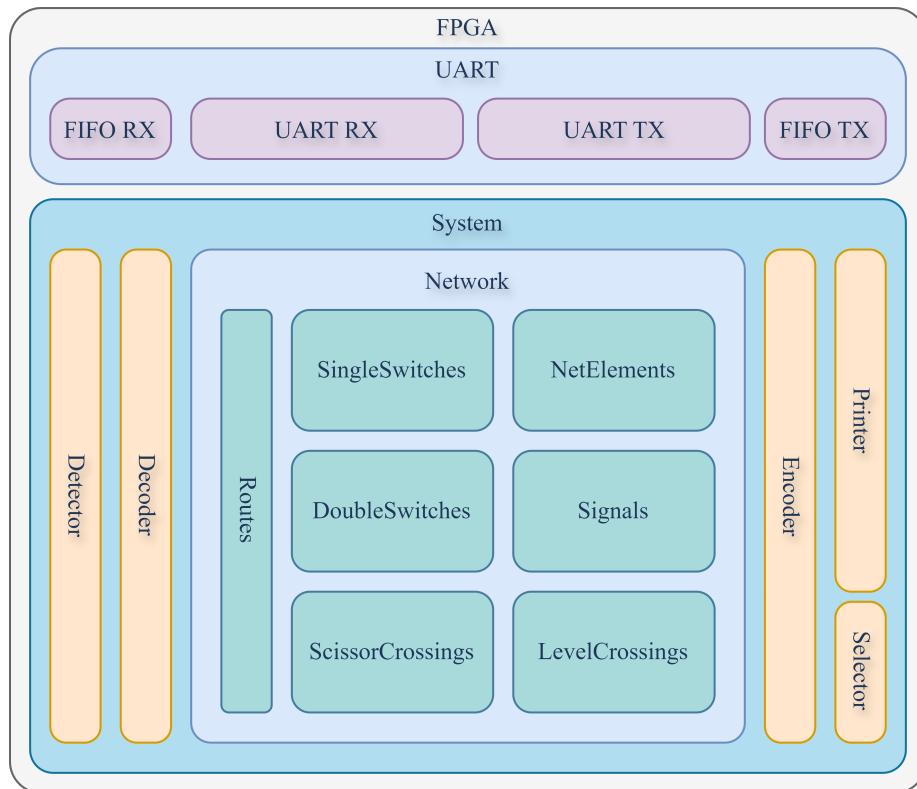


Figura 3.2: Arquitectura general del sistema generado por el ACG.

El módulo *Encoder* toma las salidas generadas por el módulo *Network*, las agrupa apropiadamente y se las suministra al módulo *Printer*. El módulo *Printer* transforma cada elemento de la señal en un carácter imprimible para enviar a la UART. Finalmente, el módulo *Selector* se usa exclusivamente a los fines de

comprobar el correcto funcionamiento de la comunicación serie, puenteando a todos los otros módulos.

La descripción del sistema se realizará desde sus módulos mas externos, que implementan la comunicación del sistema: los módulos de UART, Detector, Decoder, Encoder y Printer. De forma tal de entender en alto nivel como es el proceso de comunicación hacia y desde la FPGA, para luego abordar el núcleo del sistema de enclavamiento. cuya complejidad es mucho mayor.

3.1.1. Modulo UART

Si consideramos la lista de elementos dinámicos y cada estado que pueden admitir, es claro que la cantidad de señales sobrepasaría por mucho la limitada cantidad de puertos que una FPGA pueda proveer. Es por eso que se decidió que la información deberá ser recibida por la FPGA y transmitida desde la FPGA en formato serie. El formato serie es ampliamente utilizado en las redes ferroviarias, por ejemplo RS-485 o MVB en las redes de comunicación de trenes (TCN, del inglés *Train Communication Network*) [187]. Esta comunicación deberá ser flexible para ser utilizada en diferentes implementaciones con menor o mayor demanda de recursos.

En la Figura 3.3 se presenta la propuesta de conexión de la FPGA con una computadora externa, junto con los módulos internos de comunicación. La UART (del inglés *Universal Asynchronous Receiver-Transmitter*) es la unidad encargada de recibir y transmitir las tramas de datos entre la FPGA y la computadora.

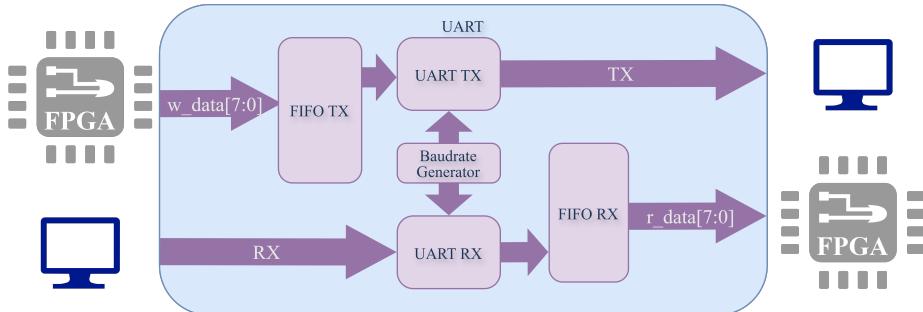


Figura 3.3: FPGA.

El módulo de recepción (UART RX) es el encargado de procesar cada bit con un baudrate preestablecido y almacenar cada bit leído en la FIFO RX. Al completarse un byte de datos, será enviado al sistema de enclavamientos, junto con una serie de pulsos para indicar cuándo deben ser leídos. El sistema de enclavamientos esperará a tener la cantidad de bytes necesarios (definidos por el ACG) para empezar a procesar la trama. Luego, el sistema de enclavamientos devolverá una nueva trama de bytes a la FIFO TX. Finalmente la nueva trama será enviada al módulo de transmisión (UART TX) que enviará la información

bit a bit, con el mismo baudrate que fue recibido.

En la Figura 3.4 se ilustra el formato definido para las tramas de entrada y salida. La trama tendrá un tamaño de entrada N y de salida M, con N menor que M, debido a que el estado de ocupación de las vías es de sólo lectura. Además, la trama tendrá un carácter delimitador de entrada y de salida (< y > respectivamente). Todos los elementos de la trama serán en formato ASCII, para poder ser interpretados fácilmente en una terminal y ser menos susceptibles a errores por alteraciones en algún bit aleatorio.

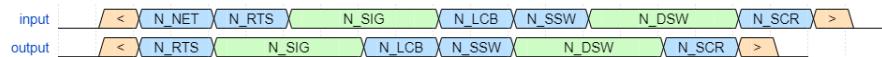


Figura 3.4: Tramas de entrada y salida.

De la lista de estados de cada elemento dinámico dado anteriormente se deduce que cada elemento requiere un sólo carácter para definir su estado, salvo los semáforos y cambios de vías dobles, que necesitan dos caracteres. Por lo tanto, el largo de la trama de entrada y de salida queda definido por la Fórmula 3.1 y la Fórmula 3.2, respectivamente.

$$N = 1\text{bit}(N_{NET} + N_{RTS} + N_{LCB} + N_{SSW} + N_{SCR}) + 2\text{bits}(N_{SIG} + N_{DSW}) \quad (3.1)$$

$$M = 1\text{bit}(N_{RTS} + N_{LCB} + N_{SSW} + N_{SCR}) + 2\text{bits}(N_{SIG} + N_{DSW}) \quad (3.2)$$

La implementación de los módulos de transmisión y recepción de la UART es invariante para cada locación, es decir, los recursos asignados serán los mismos, cualquiera sea el tamaño del sistema a implementar. Los módulos de memorias FIFO, en cambio, dependen de las características y del tamaño del sistema. Locaciones mas complejas tendrán valores de N y M mayores y, por lo tanto, requerirán FIFOs mas grandes.

Con este criterio de diseño, en todos los demás casos, la FIFO de salida tendrá el mismo tamaño que la FIFO de entrada o a lo sumo será 50% menor, lo que representa un ahorro de 25% de los recursos estimados. Por ejemplo, si se necesita que la entrada tenga 15 bits y la salida 7 bits y se le asignara el mismo tamaño a ambas FIFOs; tanto la FIFO de entrada como la de salida necesitarán 16 bits cada una, dando un total de 32 bits. Pero si se aplica el criterio de tamaños desacoplados, entonces para la FIFO de salida podrían asignarse solamente 8 bits, dando un total de 24 bits, un 25% menos que los 32 bits que necesitaría si ambas FIFOs quedaran definidas según los datos de la entrada.

3.1.2. Módulo Detector

El módulo *detector* es el encargado de detectar el inicio y final de cada trama, validando que el contenido de la misma tenga N caracteres, conforme

al formato de trama expuesto en la Sección 3.1.1. A medida que la validación tiene lugar, los caracteres ASCII son convertidos en valores booleanos (*std_logic*) dentro de un vector de elementos booleanos llamado *packet[N]* (*std_logic_vector* de N elementos). El diagrama de bloques de las máquinas de estado finitas con camino de datos se muestra en la Figura 3.5.

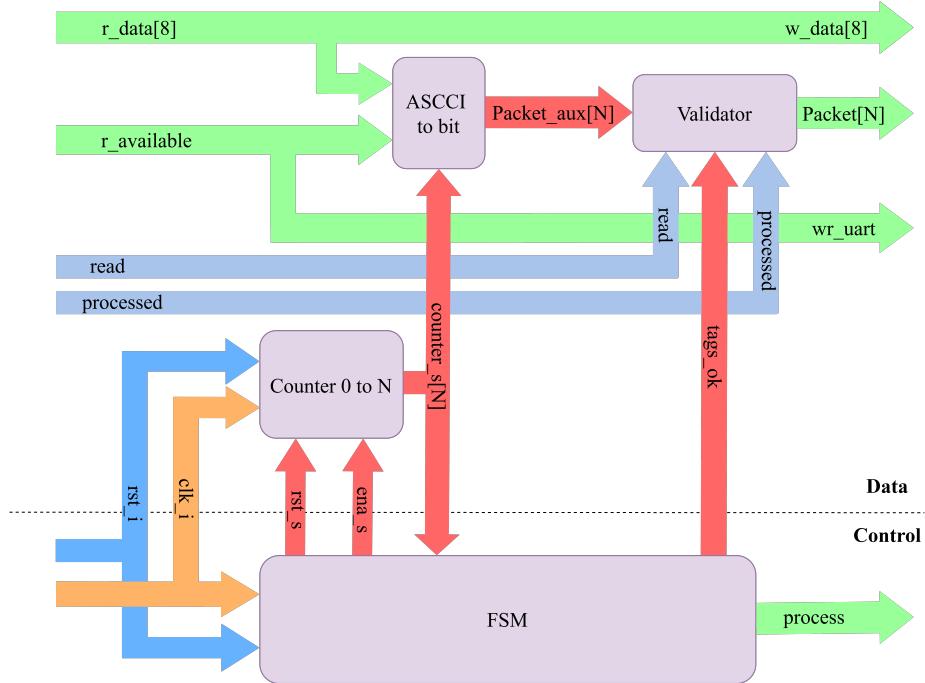


Figura 3.5: FSMD del módulo *Detector*.

En cada pulso de reloj (*clk_i*), el módulo UART envía un carácter por medio de la señal *r_data* (8 bytes) y un pulso (*r.available*) para informar que un nuevo dato ha sido enviado. El pulso de reloj es utilizado principalmente en el módulo *Counter_0_to_N*, cuyo parámetro N ya ha sido calculado por el ACG previo a generar el código y es la cantidad de caracteres que serán enviados a continuación del carácter de inicio. El proceso de detección y validación de la trama recibida se describe el diagrama de estados de la Figura 3.6.

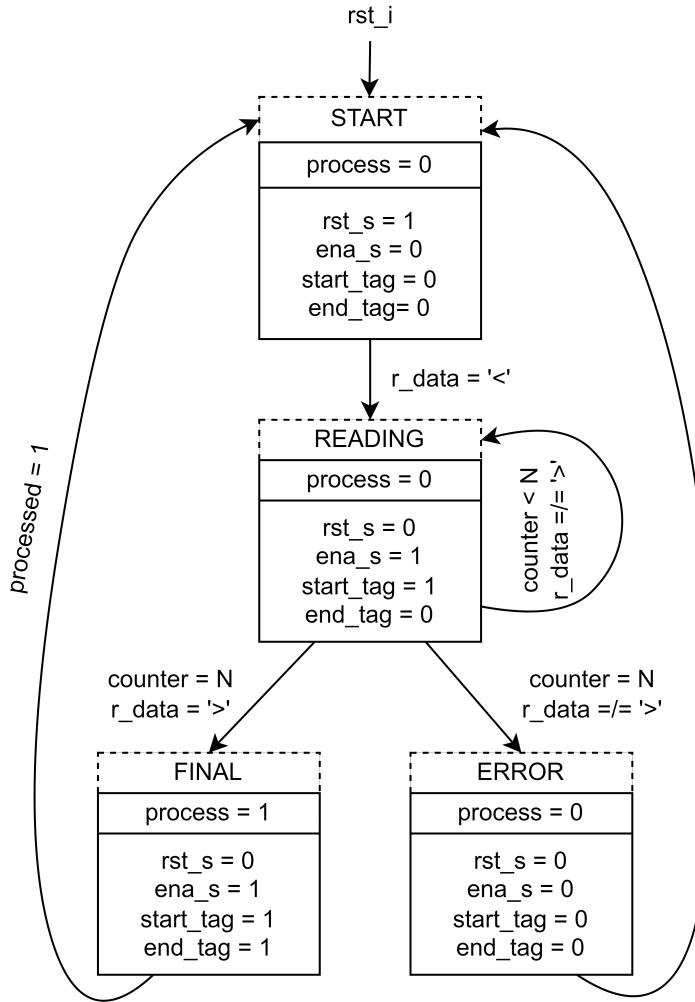


Figura 3.6: Diagrama de estados del módulo *Detector*.

El módulo *Detector* inicia por detecto en el estado *start*, aguardando por el carácter de inicio de trama '*<*'. Al recibir el carácter de inicio de trama, el módulo transiciona al estado *reading*. En el estado *reading* se recibirán solamente los caracteres ASCII '0' y '1'. Si al terminar de recibir N caracteres, el próximo carácter no es el de fin de trama '*>*' entonces se transiciona al estado *error*, se reinician las variables auxiliares, la trama se descarta y se vuelve al estado *start*.

Si el próximo carácter luego de leer N valores ASCII '0' y '1' es el carácter de fin de trama '*>*', entonces el módulo transiciona al estado *final*, donde se da por válida la trama y se habilita su envío al módulo *decoder*, para volver al estado *start* a la espera de un nuevo carácter de inicio de trama, reiniciando todas las variables auxiliares.

Internamente se tienen diversas variables auxiliares para controlar si se han recibido los delimitadores y si la cantidad recibida es correcta. Eso cobra gran importancia al realizar los ensayos, porque se puede diferenciar rápidamente la fuente de posibles errores.

3.1.3. Módulo Decoder

El módulo *Decoder* es el encargado de demultiplexar la trama $packet[N]$ ya validada por el módulo *Detector*. El módulo *Decoder* recibe el vector de elementos booleanos $packet[N]$ y la señal *process* que indica cuando puede iniciar el proceso de demultiplexación. La salida serán todos los vectores de estado de los elementos ferroviarios, si existen. El diagrama de bloques de las máquinas de estado finitas con camino de datos se muestra en la Figura 3.7.

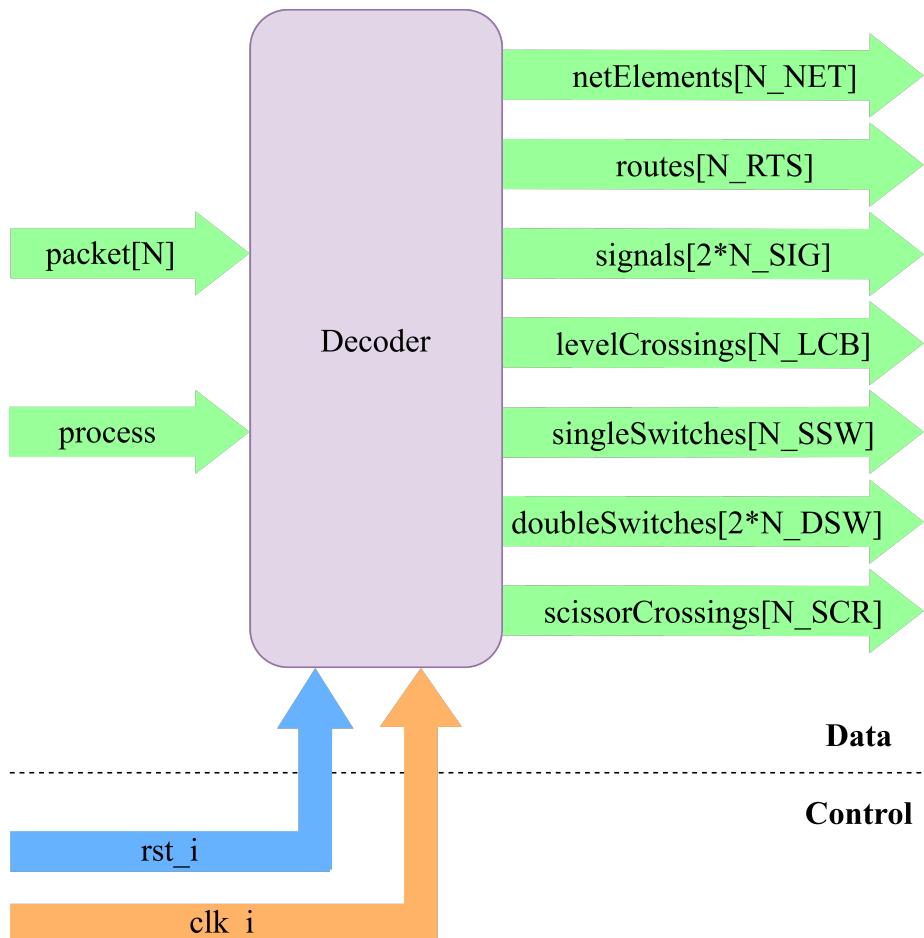


Figura 3.7: FSMD del módulo *Decoder*.

Esta demultiplexación no es ni equitativa para todos los vectores de salida, ni tampoco existirán todos los vectores de salida. La porción de *packet*[N] correspondiente a cada vector será en función de la cantidad de elementos de cada tipo presentes en la locación. Esto ya fue calculado previamente por el ACG y explicado en la Sección 3.1.1 al definir el formato de la trama. Si la cantidad de un cierto elemento ferroviario es mayor que uno, el ACG implementará el estado de ese elemento con un *std_logic_vector* del tamaño adecuado. Si solo existe un elemento ferroviario de ese tipo, el ACG implementará un *std_logic*. Si no existiese ningún elemento ferroviario en la locación, el ACG no implementará ninguna de las funcionalidades relativas a dicho elemento, optimizando el uso de recursos en la FPGA.

3.1.4. Módulo Encoder

El módulo *Encoder* es el encargado de multiplexar los vectores de estado provenientes del módulo *Network* y reconstruir una nueva trama, esta vez sin los valores de ocupación de vías por ser de sólo lectura. Esta nueva trama será *packet*[N], junto con la señal *processed* para indicar al módulo *Printer* que la trama está completa y lista para ser transmitida. El diagrama de bloques de las máquinas de estado finitas con camino de datos se muestra en la Figura 3.8.

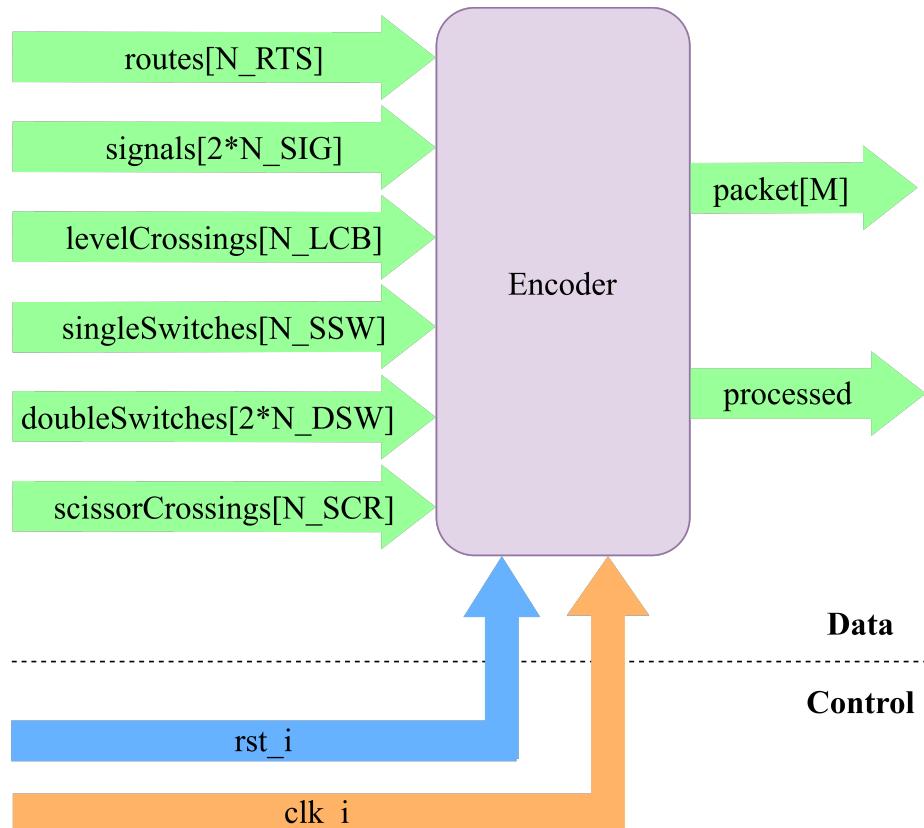


Figura 3.8: FSMD del módulo *Encoder*.

Al igual que la demultiplexación que realiza el módulo *Decoder*, la multiplexación se basa en la cantidad de elementos ferroviarios de cada tipo, calculados por el ACG al definir la trama tal cual fue explicado en la Sección 3.1.1. Los elementos inexistentes en la locación no serán tenidos en cuenta para formar la nueva trama, reduciendo el tamaño de la misma a su tamaño óptimo.

3.1.5. Módulo Printer

El módulo Printer realiza la conversión de cada elemento de un vector de M elementos booleanos ($packet[M]$, M elementos de 1 bit) en caracteres ASCII (1 byte). Cada elemento del vector es analizado en cada ciclo de reloj (clk_i) y demultiplexado, de manera tal de convertir un elemento por vez. Para luego enviar el byte correspondiente al módulo UART para su posterior transmisión al exterior. El diagrama de bloques de las máquinas de estado finitas con camino de datos se muestra en la Figura 3.9.

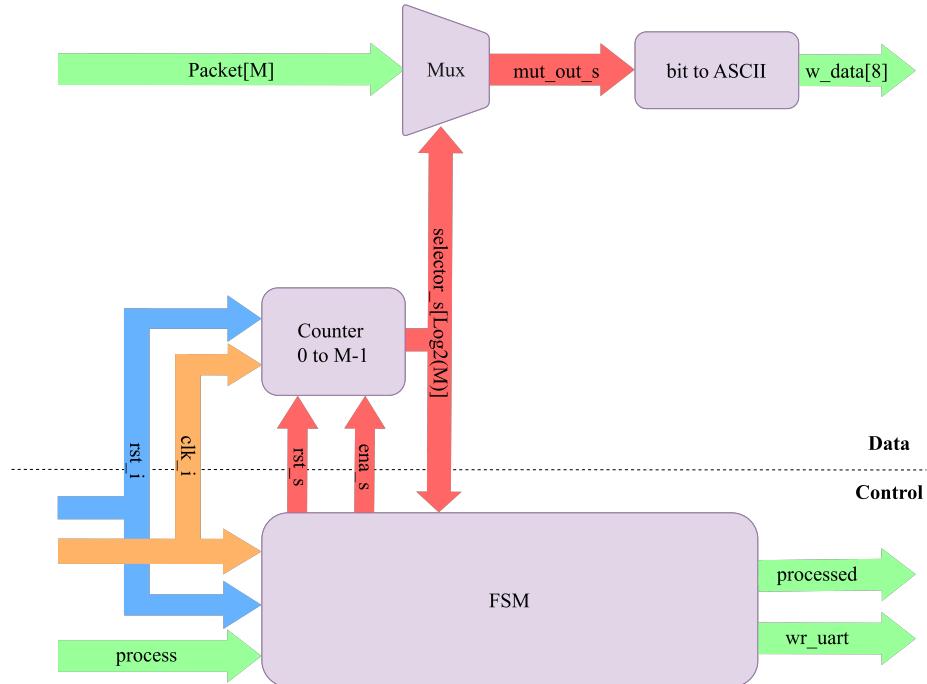


Figura 3.9: FSMD del módulo *Printer*.

En cada ciclo de reloj el módulo *Printer* demultiplexa el vector *packet*[M] para obtener un elemento lógico que procesar, según el valor del contador vigente, que se incrementa en cada ciclo, hasta un máximo de M-1. Si el elemento *packet*[i] es un '1' lógico, se enviará un byte equivalente al '1' ASCII. De igual manera, se enviará un byte equivalente al '0' ASCII si el elemento *packet*[i] es un '0' lógico.

Cada dos ciclos de reloj el módulo *Printer* genera un pulso para habilitar el envío del último byte generado. Junto con el carácter se envía la señal *wr_uart* para indicarle a la UART que ese dato debe ser guardado en la FIFO de salida y la señal *processed* para indicarle al módulo *Detector* que se pueden procesar nuevas tramas. El ciclo de procesamiento de la trama a transmitir se describe el diagrama de estados de la Figura 3.10.

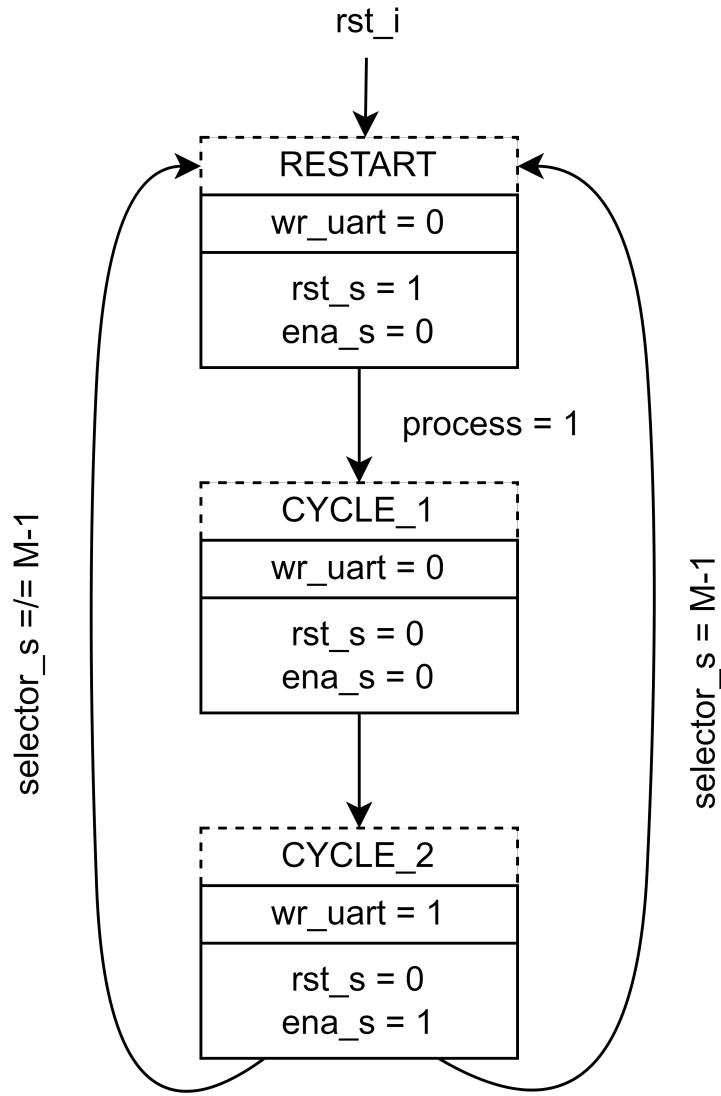


Figura 3.10: Diagrama de estados del módulo *Printer*.

El módulo *Printer* inicia por defecto en el estado *restart*, a la espera de recibir la señal *process* del módulo *Encoder*. Se tienen dos estados (*cycle_1* y *cycle_2*) para generar el pulso de reloj necesario para mantener sincronizadas las tramas. Cuando el contador haya recorrido los M elementos de *packet[M]*, el módulo vuelve al estado *restart*, para esperar una nueva señal *process* para volver a procesar una nueva trama de datos.

Si la trama recibida es incorrecta, o si ya fue impresa, entonces esa *process* será '0' y el modulo *Printer* dejará de enviar datos a la UART. Si *process* mantiene un estado lógico positivo, el proceso de impresión continuará hasta que la UART indique que no pueda recibir mas datos o que alguna etapa previa informe de algún error en el proceso.

3.1.6. Módulo Selector

Se añadió el módulo *Selector* para poder facilitar el testeo de la comunicación serial al permitir anular la totalidad del sistema de enclavamiento. De esta manera, es posible validar la lectura, detección y escritura de tramas en bucle y de forma independiente al sistema de enclavamiento. Esta funcionalidad es habilitada cambiando la posición de un switch de la FPGA y se desactiva invirtiendo su posición. El diagrama de bloques de las máquinas de estado finitas con camino de datos diseñado para lograr este objetivo se muestra en la Figura 3.11.

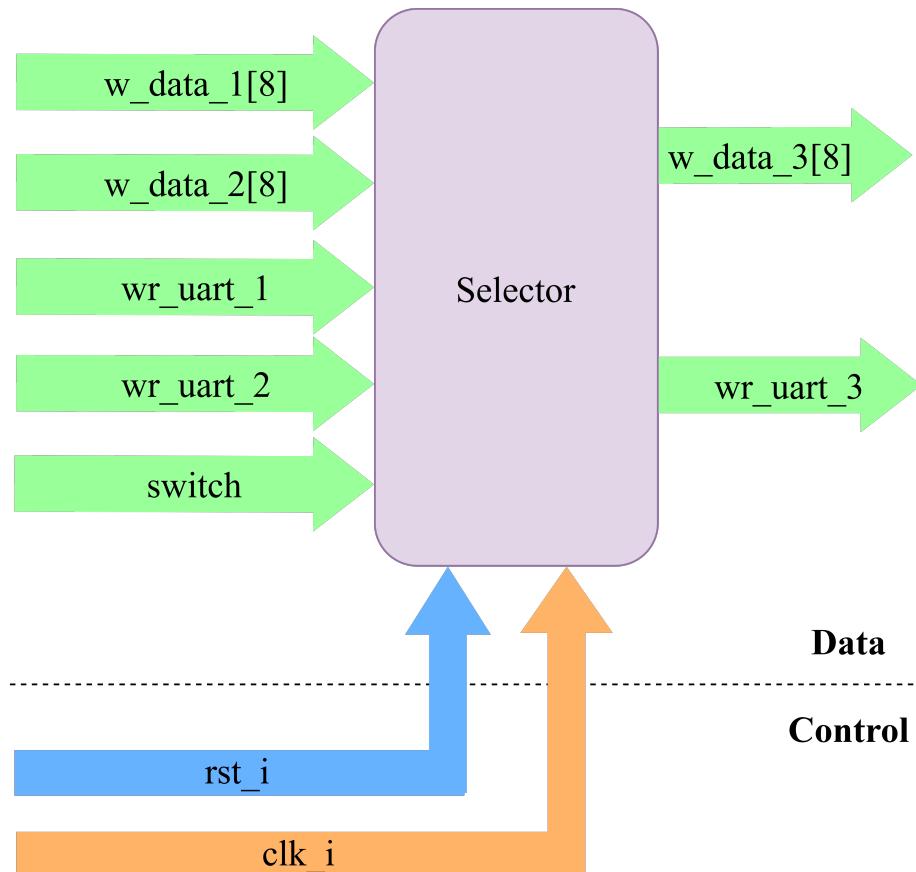


Figura 3.11: FSMD del módulo *Selector*.

3.1.7. Modulo Network

El módulo *Network* es el encargado de instanciar todos los elementos ferroviarios presentes en la red de grafos generada por el RNA e interconectarlos como ésta indica. Es el módulo que mas recursos de la FPGA utiliza y donde más se hace énfasis en el uso óptimo de los recursos. Se prioriza la máxima descentralización posible de los módulos instanciados internamente, de forma tal que cada uno de ellos solo dependa de la mínima cantidad necesaria de módulos, evitando conexiones innecesarias. El diagrama de bloques de las máquinas de estado finitas con camino de datos diseñado para lograr este objetivo se muestra en la Figura 3.12.

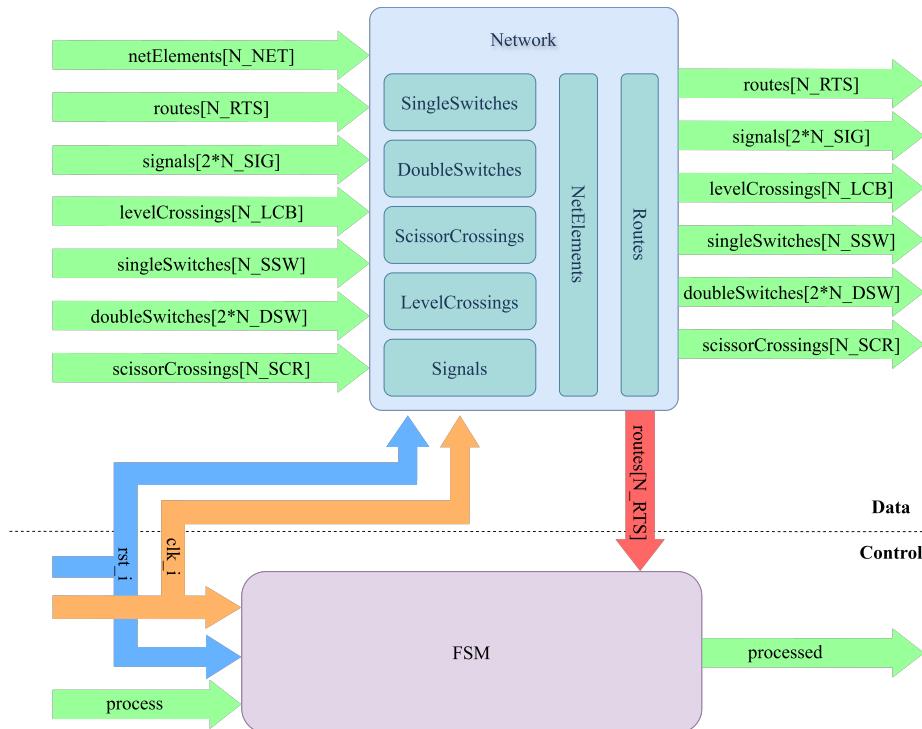


Figura 3.12: FSMD del módulo *Network*.

Los módulos de *NetElements*, *Routes* y *Signals* son obligatorios ya que se encuentran presentes en la mínima red ferroviaria aceptada por el RNA. En cambio, los módulos de *SingleSwitches*, *DoubleSwitches*, *ScissorCrossings* y *LevelCrossings* son opcionales y dependen de que existan en la locación. Es decir, si un elemento ferroviario no existe, no solamente no serán instanciado por el ACG, sino que tampoco se generarán archivos que definan sus módulos, señales auxiliares que los interconecten a otros módulos ni tampoco entradas o salidas en otros módulos, destinados a este elemento. De esta manera, se reduce la com-

plejidad del sistema enormemente al implementar solamente los puertos, señales, módulos y conexiones que serán utilizados por el sistema de enclavamiento.

Para garantizar la descentralización de la red, a todos los elementos ferroviarios con entidad física, es decir, todos los mencionados menos las rutas que son entidades abstractas, se les implementa la propiedad de enclavamiento. El enclavamiento de un elemento puede presentar tres estados, tal como se describe en la Tabla 3.1.

Tabla 3.1: Estados de enclavamiento de cada elemento ferroviario.

Liberado	Reservado	Enclavado
Solicitado por cualquier ruta u opera de forma automática.	Operado solamente por la ruta que lo reservó.	Depende de sí mismo y de la ruta que lo enclavó.

Todo elemento se encuentra por defecto en el estado liberado y puede ser solicitado por cualquier ruta. Tan pronto una ruta envía el comando de reserva al elemento, pasa a estar en estado reservado y ninguna otra ruta podrá hacer uso de este elemento. Finalmente, si la ruta ha podido reservar todos los elementos necesarios para cumplir las condiciones para ser habilitada, enviará la señal de enclavamiento a todos los elementos involucrados, evitando que puedan ser comandados por otras rutas. Esto incluye tanto a la ocupación de vías (*NetElements*) como a las señales (*Signals*), pasando por todos los cambios de vías (*SingleSwitches*, *DoubleSwitches* y *ScissorCrossings*) y barreras de pasos a nivel (*LevelCrossings*). De esta manera el ACG se asegura que cada elemento sea controlado por una única ruta por vez o de forma automática si ninguna ruta demanda su uso.

Para generalizar y modelizar el comportamiento dinámico del enclavamiento los elementos ferroviarios recurrimos a las redes de Petri [78, 178-182, 188]. Una red de Petri es la representación gráfica de un modelo matemático de autómatas concurrente. Las mismas están formadas por lugares (el estado), las transiciones que concientran las condiciones para pasar de un lugar a otro y los arcos que conectan lugares y transiciones. Las redes de Petri puede poseer uno o mas tokens que representan en que estado se encuentra el sistema. Algunas redes de Petri admiten mas de un token por red, o incluso mas de un token por lugar. En el caso del sistema de enclavamiento se definieron solamente redes de Petri con un único token por red, siendo que el sistema solo puede adoptar un estado en cada momento. En la Figura 3.13 se visualiza el modelo matemático del enclavamiento de un elemento ferroviario genérico.

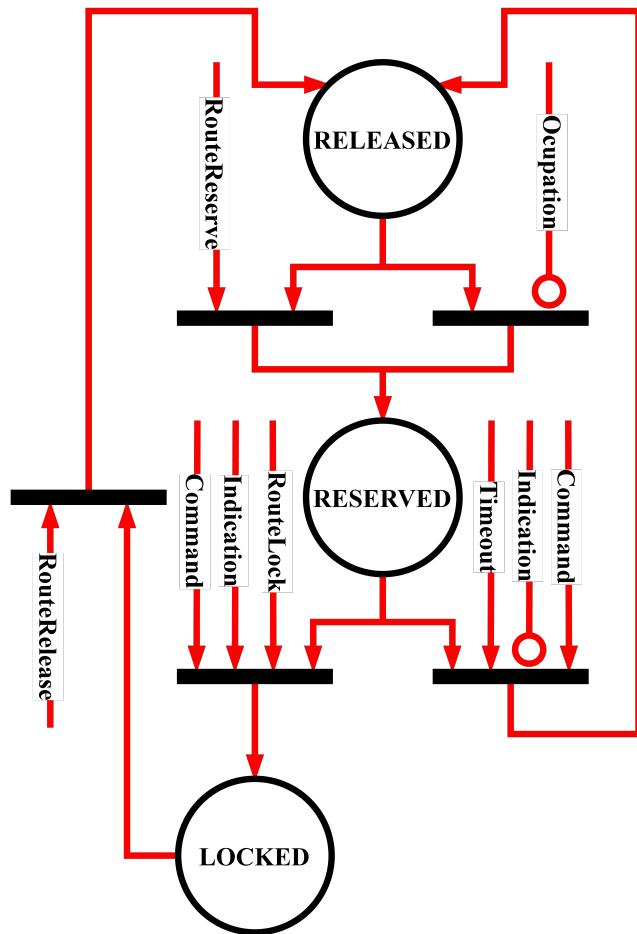


Figura 3.13: Red de Petri del modelo dinámico de enclavamiento de elementos ferroviarios genéricos.

La transición de un elemento ferroviario del estado liberado a reservado no solo puede darse por el pedido expreso de una ruta que lo solicite, sino también de facto al ocuparse los netElements cercanos al elemento, lo cual inicia lo que se denomina 'bloqueo por ocupación' (ver Sección XXX). Esto protege al sistema al impedir que otras rutas soliciten un cambio de estado de un elemento que está siendo usado por una formación que no ha solicitado ningún permiso, reduciendo el riesgo de accidentes por descarrillamiento o colisión. La red de Petri también deja explícito la inclusión de un timeout para las reservas, con un valor por defecto de 7 segundos, configurable por el usuario. De no cumplirse que el comando y la indicación coincidan dentro del tiempo estipulado, el elemento es liberado, siempre que no se encuentren formaciones cercanas. Las transiciones de reserva a enclavamiento requiere que tanto el comando como la

indicación coincidan y que la ruta solicite el enclavamiento al haber confirmado que todas las condiciones de ruta se han cumplido y es inminente su habilitación. El elemento ferroviario deja de estar enclavado cuando la ruta lo solicita expresamente, momento en el cuál pasa a estar liberado para que otras rutas puedan usarlo.

A diferencia de los módulos explicados en secciones anteriores, donde cada módulo era instanciado una vez, los módulos que modelan elementos ferroviarios, con entidad física o abstracta, son instanciados tantas veces como unidades de éstos existan. Es por eso que, en las siguientes secciones, hablaremos de módulos genéricos a la hora de describir cada módulo. Estos módulos genéricos presentarán todas las entradas, salidas y funcionalidades que pueden tener, de ser requeridas.

Es trabajo del ACG determinar cuales de ellas deben ser implementadas y cuales no. Por ejemplo, si una ruta A requiere que una barrera X se encuentre baja, pero no tiene requerimientos respecto a las posiciones de los cambios porque la ruta A no los utiliza, entonces el ACG instanciará el módulo de la ruta A considerando en las entradas y salidas los estados de la barrera X y los comandos para operarla, intercambiando el módulo de ruta A con el módulo de la barrera ferroviaria X. En cambio, el ACG no implementará ningún puerto destinado a los cambios de vías ni lo considerará en las funcionalidades del módulo de ruta A. De igual manera, el ACG conectará los estados de ocupación de vías correspondientes solamente a los módulos de los elementos ferroviarios que los necesitan y no la totalidad del vector de datos.

3.1.8. Módulo genérico de las barreras ferroviarias

El módulo *LevelCrossing* es el encargado de implementar el funcionamiento de las barreras ferroviarias en los pasos a nivel. El ACG utiliza la información otorgada por el RNA para determinar cuál es el netElement donde se sitúa el paso a nivel y cuales son los netElements mas próximos, para que puedan reportar su estado al módulo *LevelCrossing*. Además, el ACG implementará todas las conexiones para cada una de las rutas en las cuales el paso a nivel sea condición necesaria para su habilitación. El diagrama de bloques de las máquinas de estado finitas con camino de datos diseñado para lograr este objetivo se muestra en la Figura 3.12.

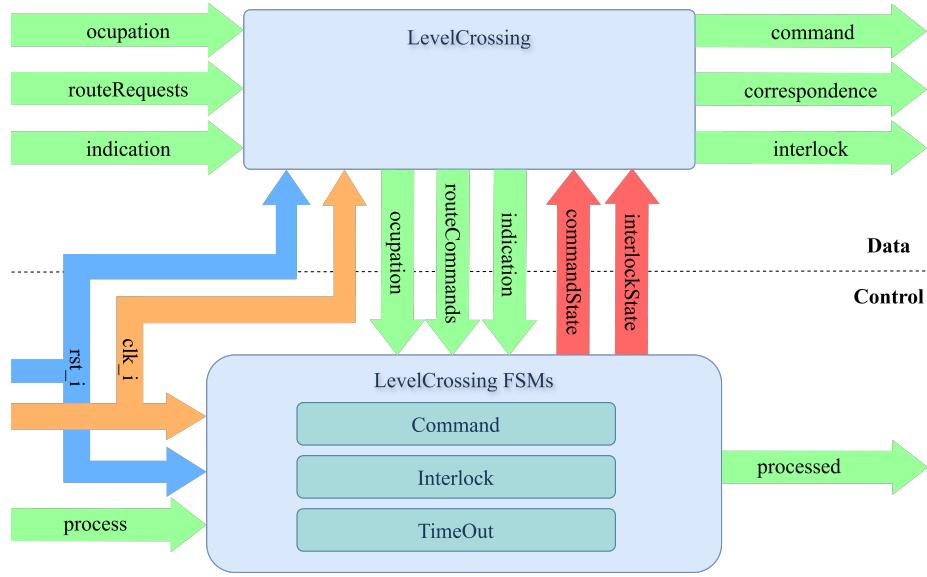


Figura 3.14: FSMD del módulo genérico de *LevelCrossing*.

Tal como se explicó en la Sección 2.1.9, las barreras ferroviarias también poseen comando, indicación y correspondencia. Comando para controlar la barrera, indicación para reportar su estado actual al módulo *LevelCrossing* y correspondencia para declarar su estado final a la ruta que lo solicite. Además, el ACG implementará todas las conexiones necesarias a todas las rutas que tengan a la barrera en cuestión como condición necesaria de habilitación. Finalmente, el módulo *LevelCrossing* tiene una salida que define su estado de enclavamiento frente a otras rutas que lo requieran.

El comportamiento de una barrera de paso a nivel genérico se define en la red de Petri de la Figura 3.15. Una barrera se mantendrá en estado alto a menos que una ruta solicite que el brazo de barrera descienda o si los *netElements* cercanos se encuentran ocupados. Durante la transición se espera la confirmación de que la barrera ha descendido mientras se mantiene la ocupación para terminar el movimiento en el estado bajo. Estado en el cual solo podrá salir si la ocupación termina y ninguna ruta solicita que la barrera se mantenga baja.

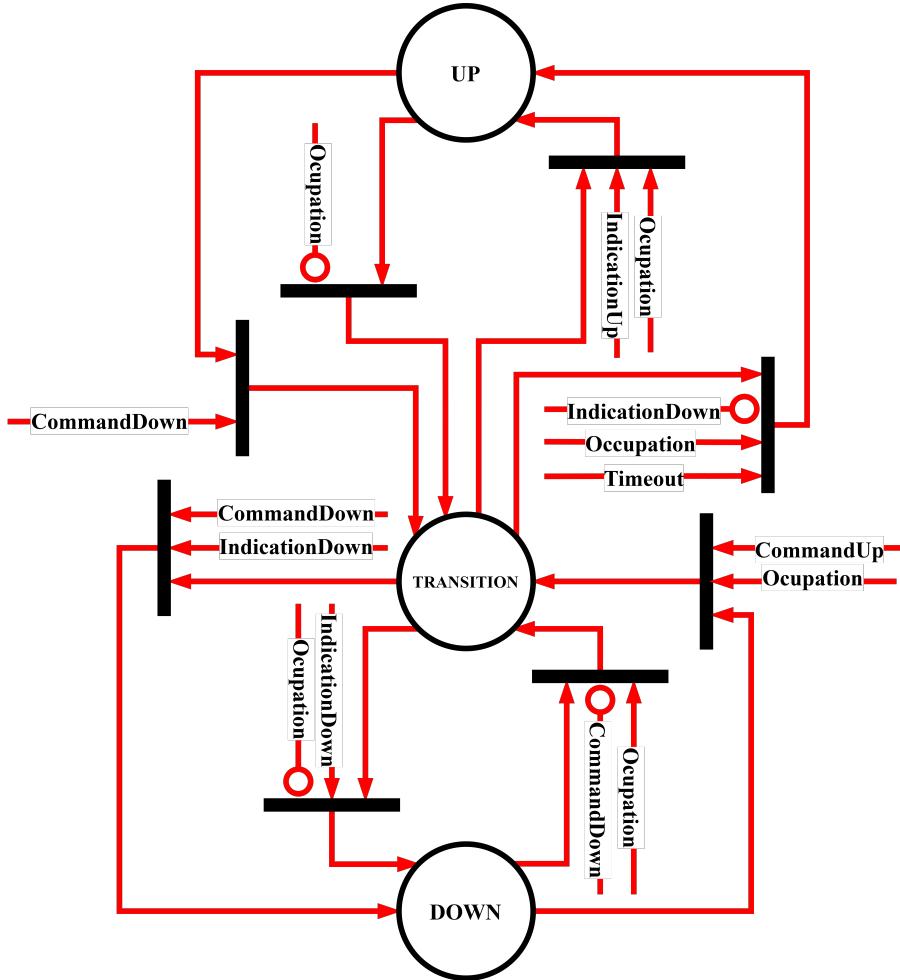


Figura 3.15: Red de Petri del modelo dinámico de *LevelCrossing*.

Durante el estado de transición la barrera tendrá 7 segundos para llegar al estado bajo. Al cumplirse el tiempo, si la indicación y el comando no coinciden y los textitnetElements cercanos se encuentran libres, la barrera volverá al estado alto. Esto impide que el sistema habilite rutas cuando los actuadores de algún elemento se atascan o su indicación es diferente al comando que se ha enviado. La confirmación de la indicación otorga un grado de seguridad mayor al no asumir que un comando enviado implica automáticamente que al actuador se le impone dicho estado.

3.1.9. Módulo genérico de los cambios de vías simples

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

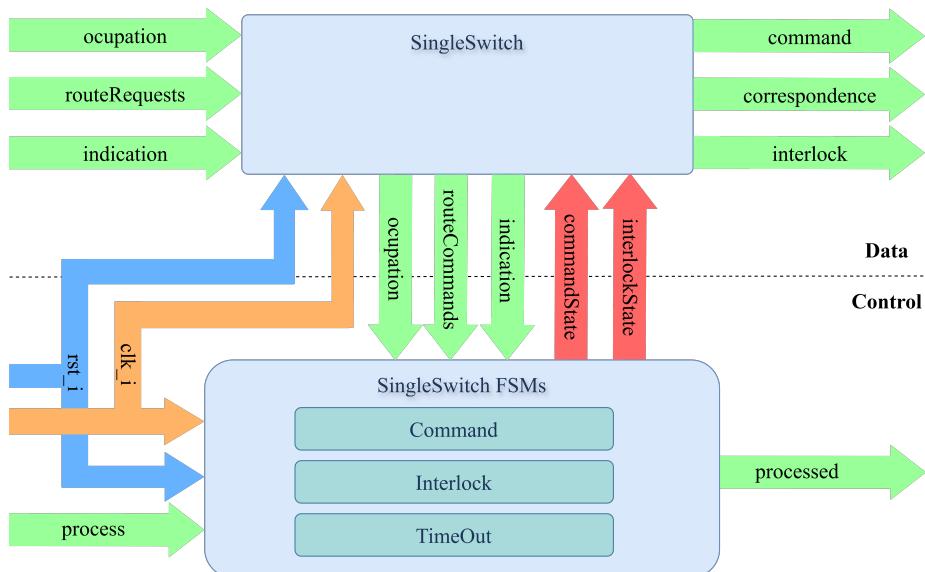


Figura 3.16: FSMD del módulo genérico de *SingleSwitches*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

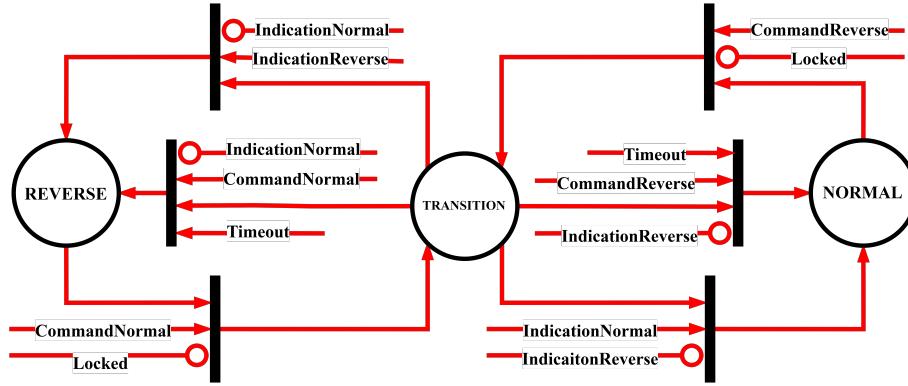


Figura 3.17: Red de Petri del modelo dinámico de *SingleSwitches*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.1.10. Módulo genérico de los cambios de vías dobles

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

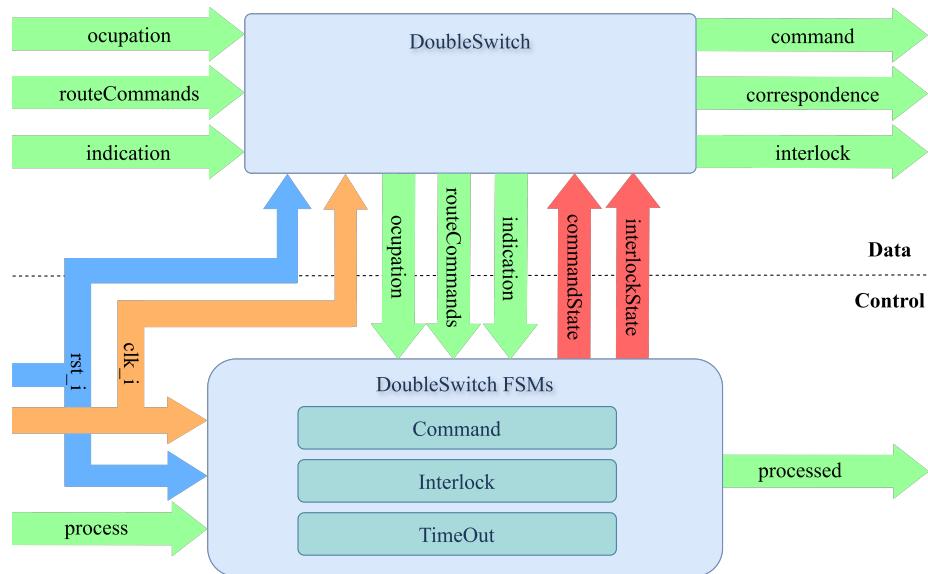


Figura 3.18: FSMD del módulo genérico de *DoubleSwitches*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

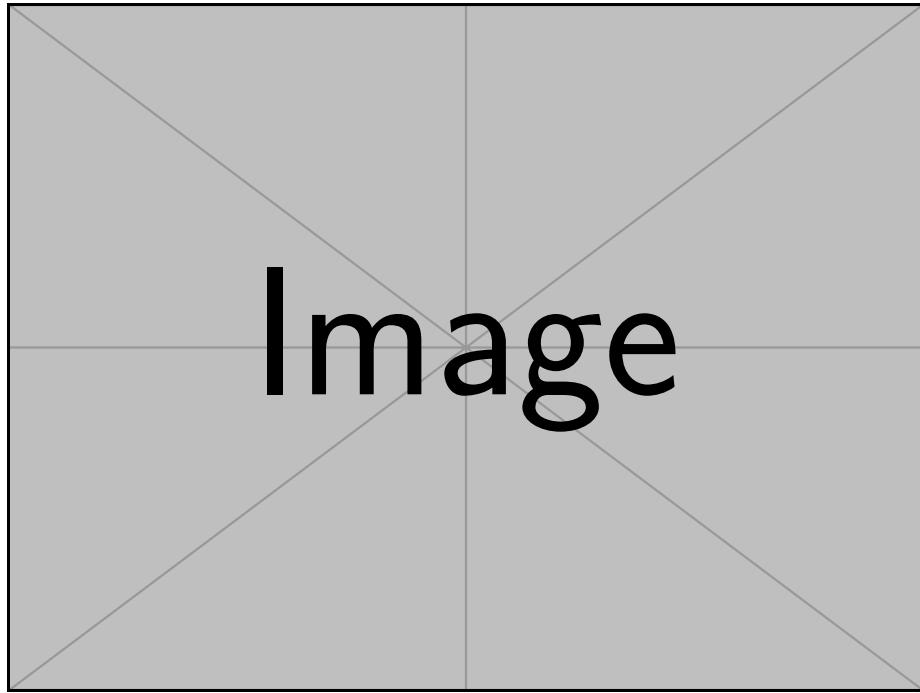


Figura 3.19: Red de Petri del modelo dinámico de *DoubleSwitches*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.1.11. Módulo genérico de los cambios en tijeras

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,

viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

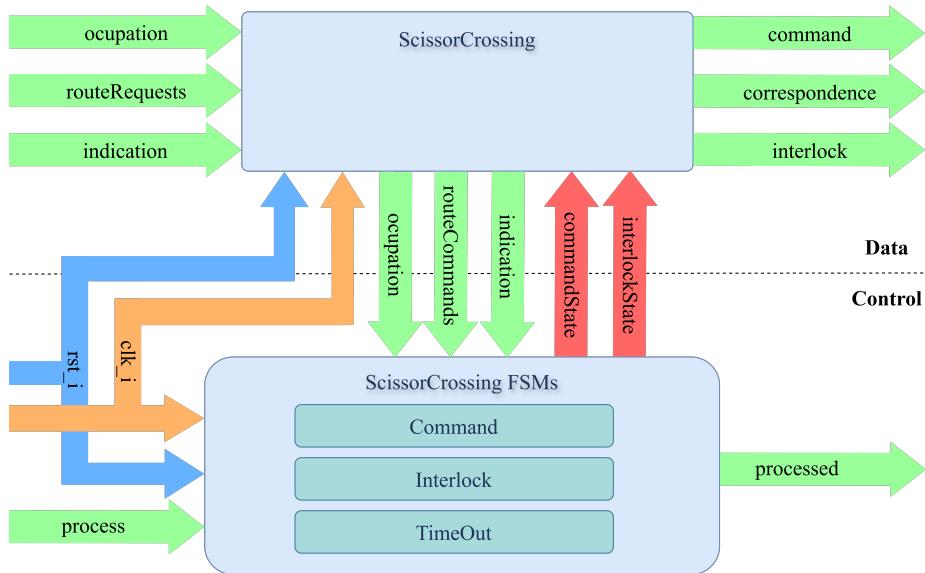


Figura 3.20: FSMD del módulo genérico de *ScissorCrossings*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

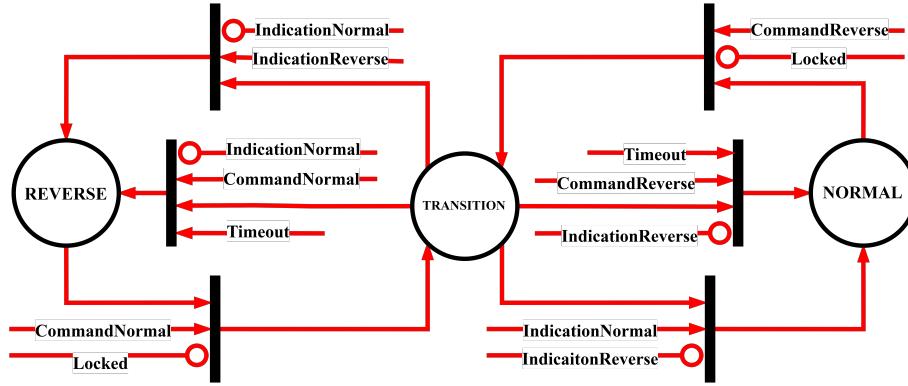


Figura 3.21: Red de Petri del modelo dinámico de *ScissorCrossings*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.1.12. Módulo genérico de los netElements

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

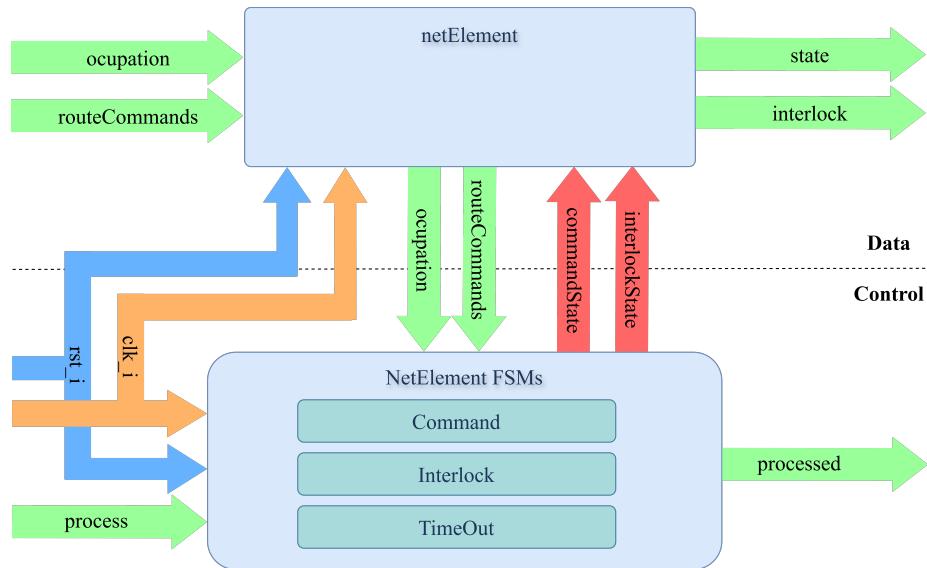


Figura 3.22: FSMD del módulo genérico de *NetElements*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

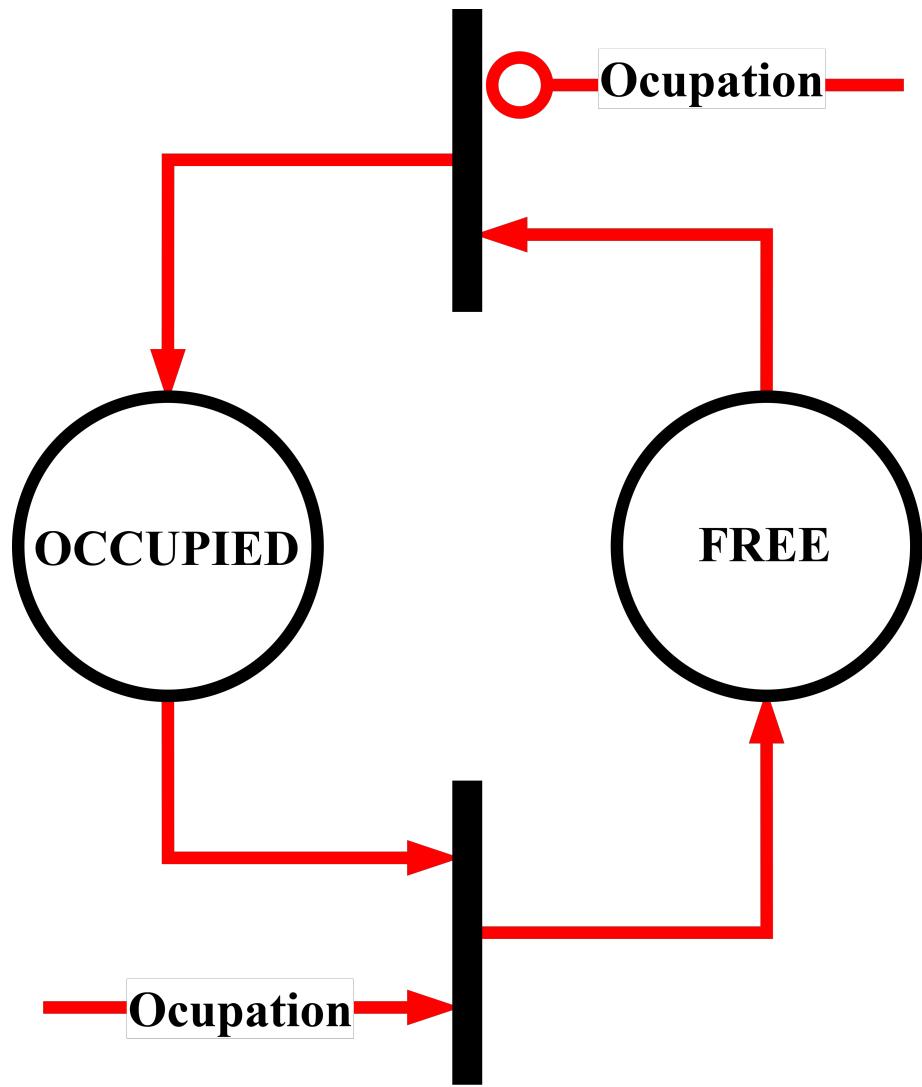


Figura 3.23: Red de Petri del modelo dinámico de *NetElements*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor

semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.1.13. Módulo genérico de las señales ferroviarias

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

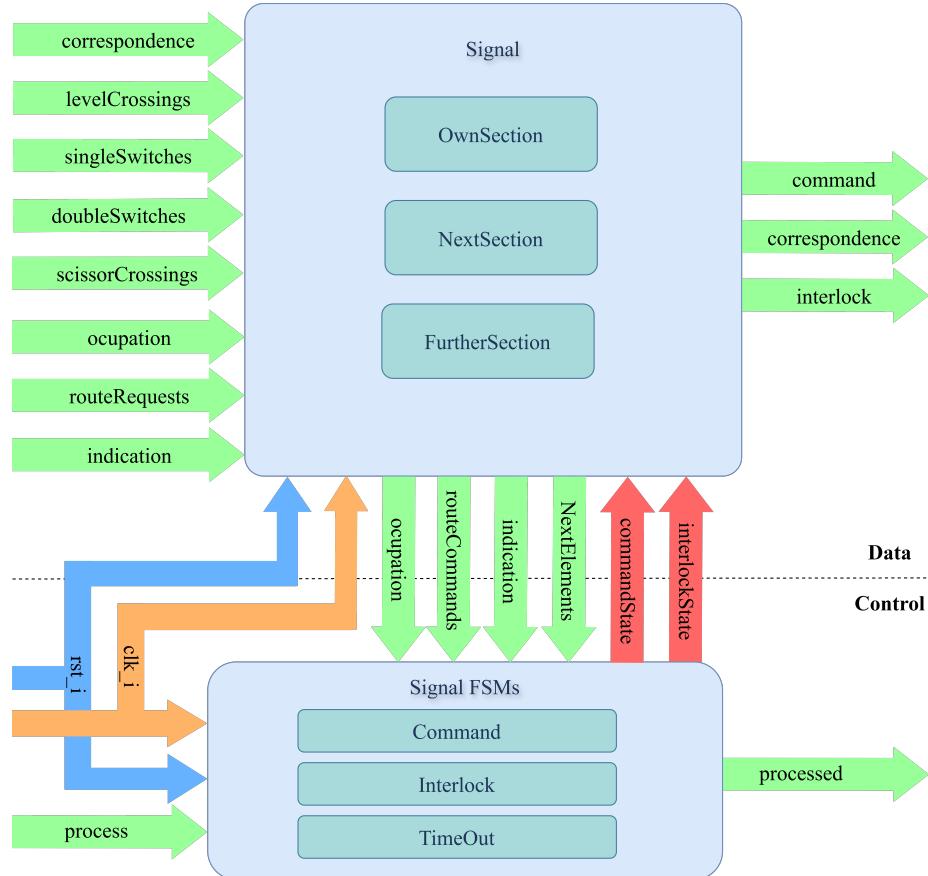


Figura 3.24: FSMD del módulo genérico de *Signals*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

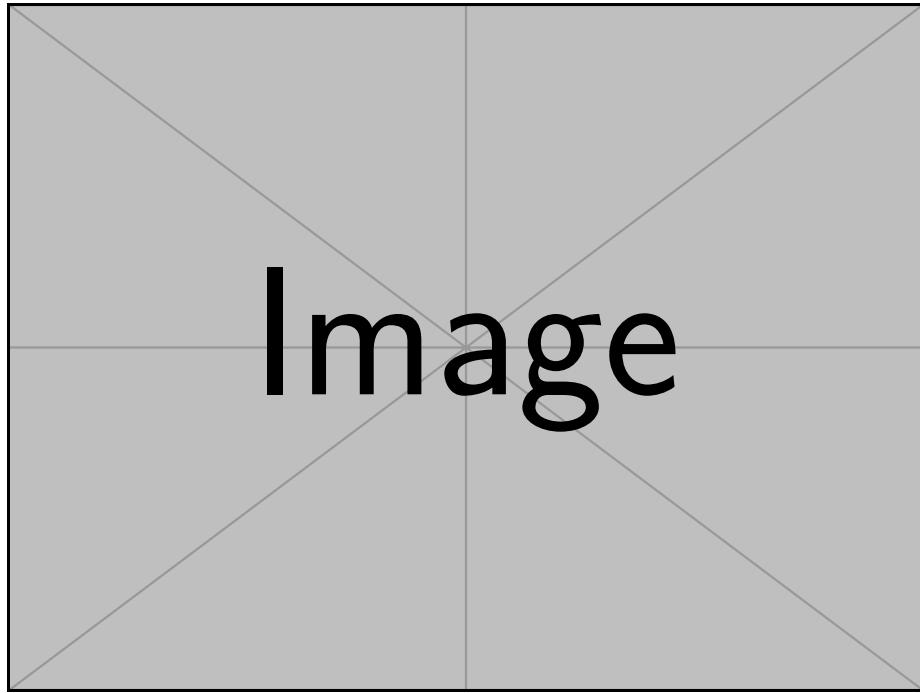


Figura 3.25: Red de Petri del modelo dinámico de *Signals*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.1.14. Módulo genérico de las rutas ferroviarias

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,

viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

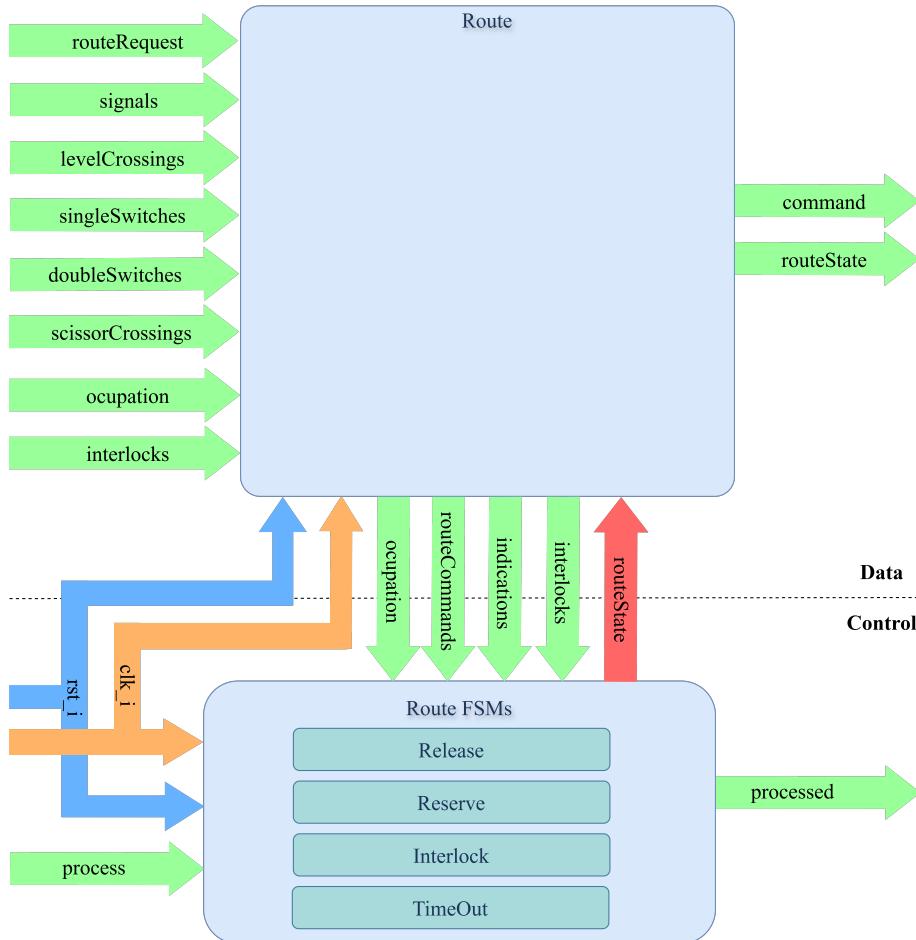


Figura 3.26: FSMD del módulo genérico de *Routes*

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.

Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

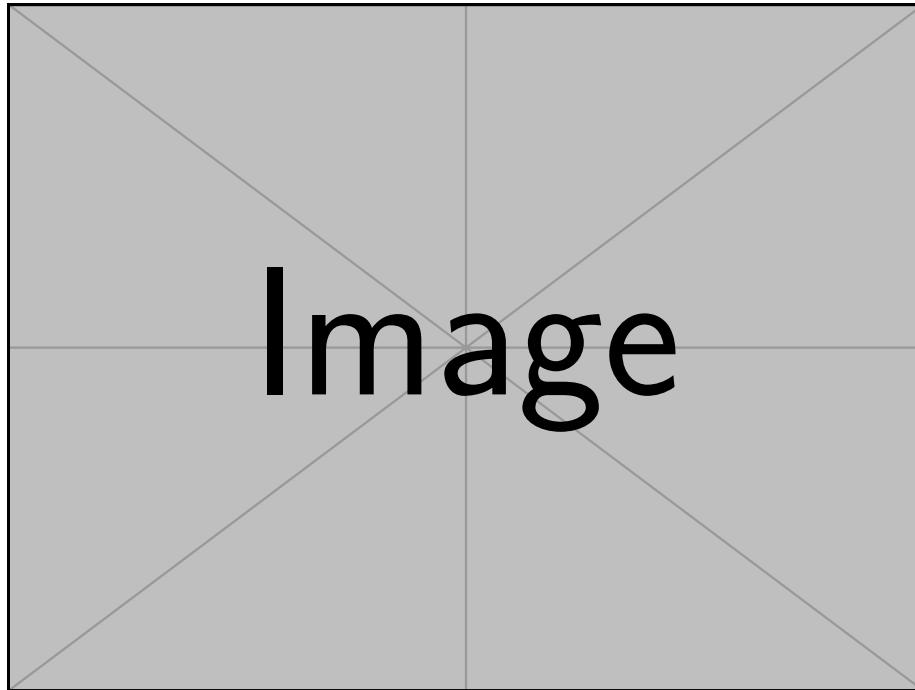


Figura 3.27: Red de Petri del modelo dinámico de *Routes*.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.2. Modelado del sistema

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec

vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.2.1. Modelo dinámico de las barreras ferroviarias

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vesti-bulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

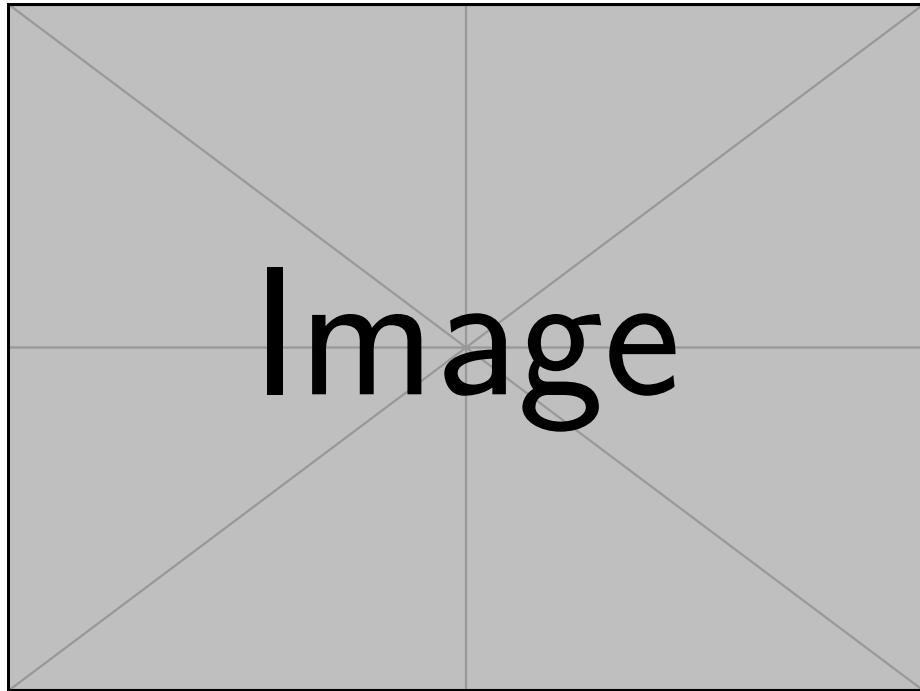


Figura 3.28: xxxxx

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.2.2. Modelo dinámico de los cambios de vías simples

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,

viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

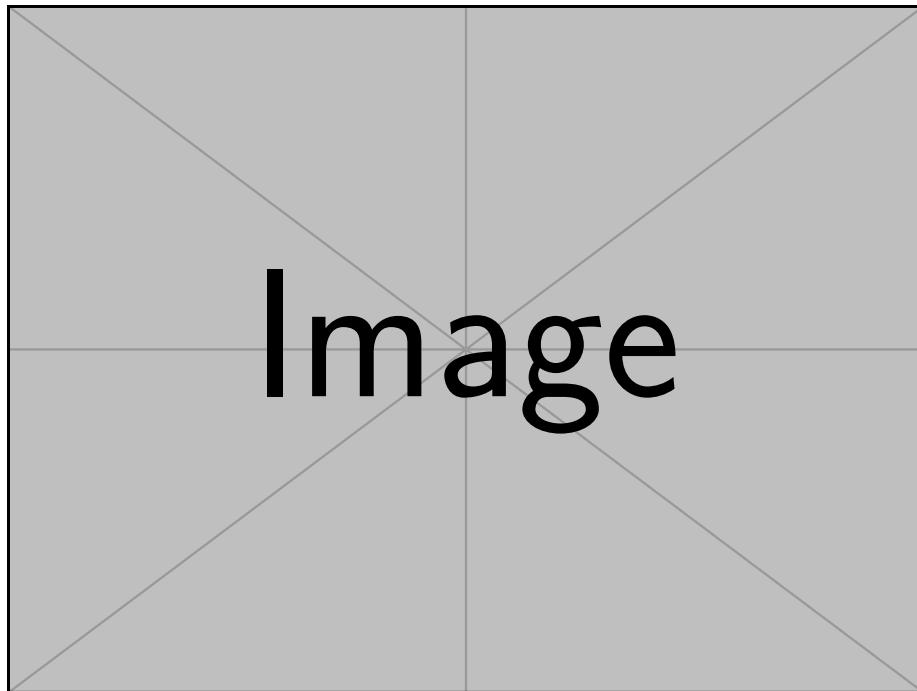


Figura 3.29: xxxxx

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.2.3. Modelo dinámico de los cambios de vías dobles

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris.

Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-
lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

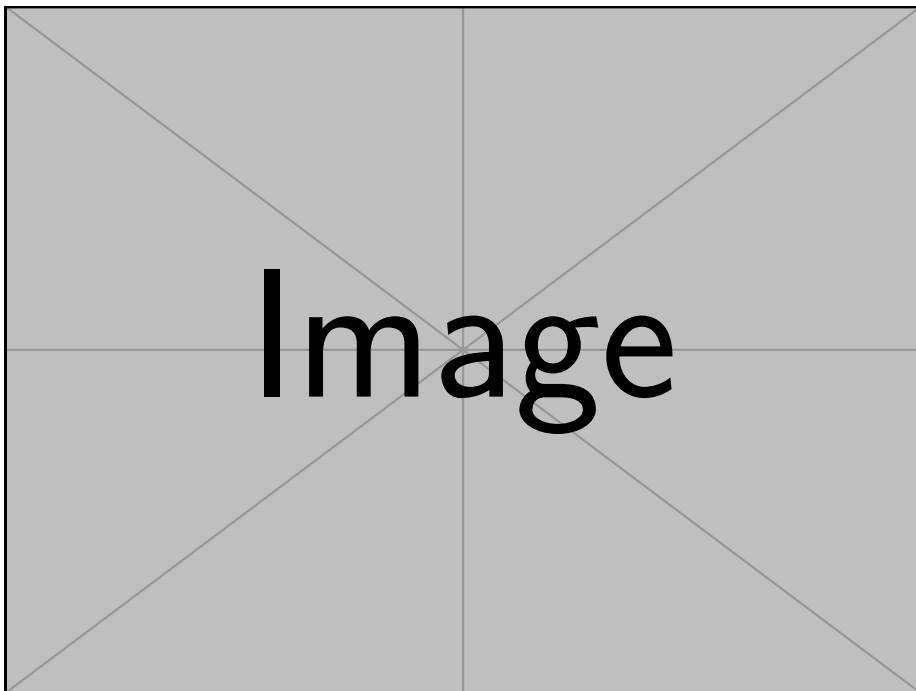


Figura 3.30: xxxxx

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-
lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,
viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.
Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor
semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan
eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.2.4. Modelo dinámico de los cambios en tijeras

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

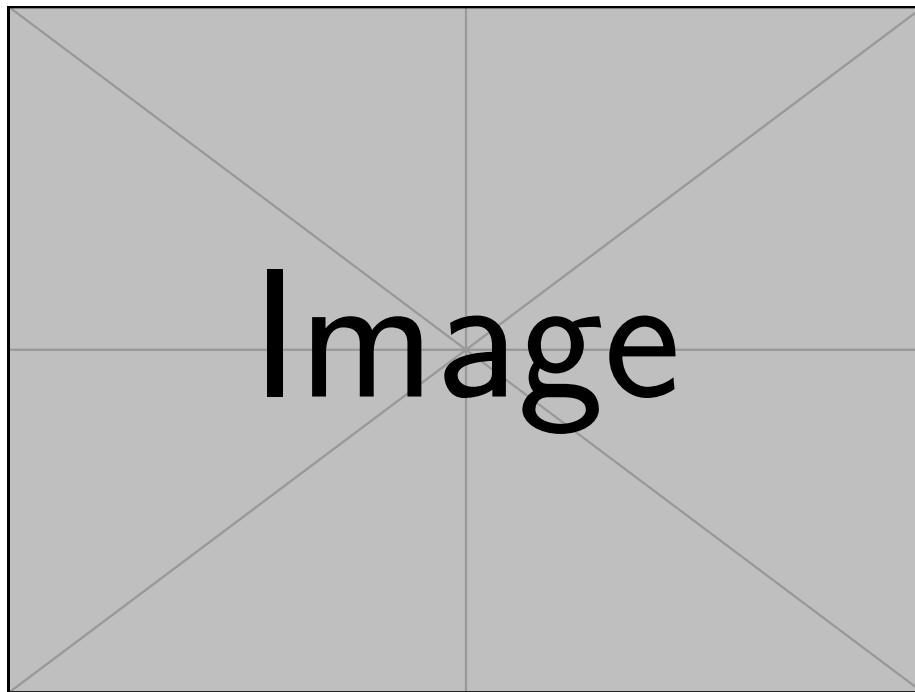


Figura 3.31: xxxxx

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.

Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.2.5. Modelo dinámico de los netElements

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

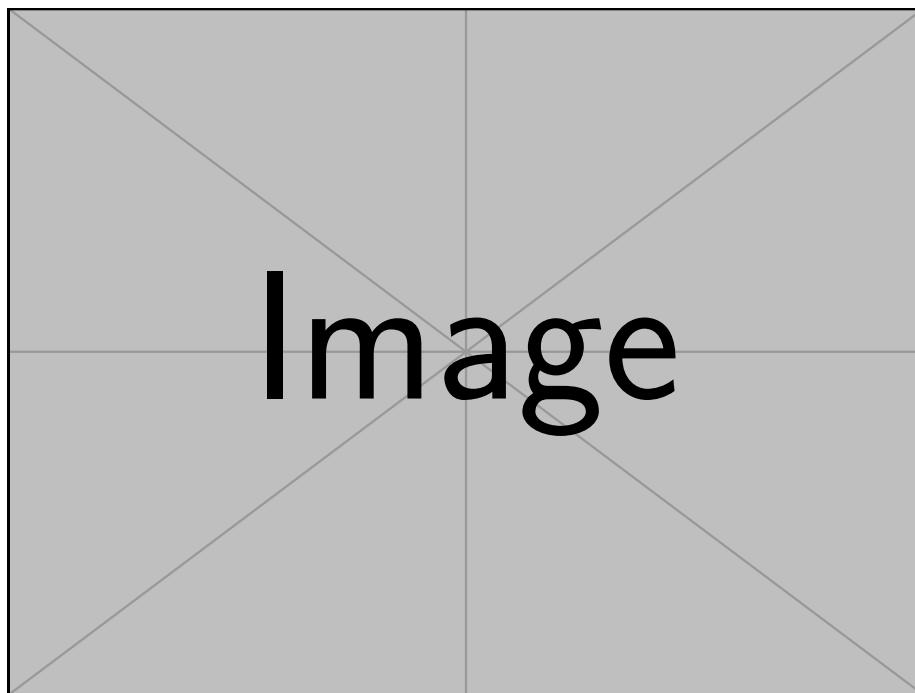


Figura 3.32: xxxxx

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec

vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.2.6. Modelo dinámico de las señales ferroviarias

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vesti-bulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

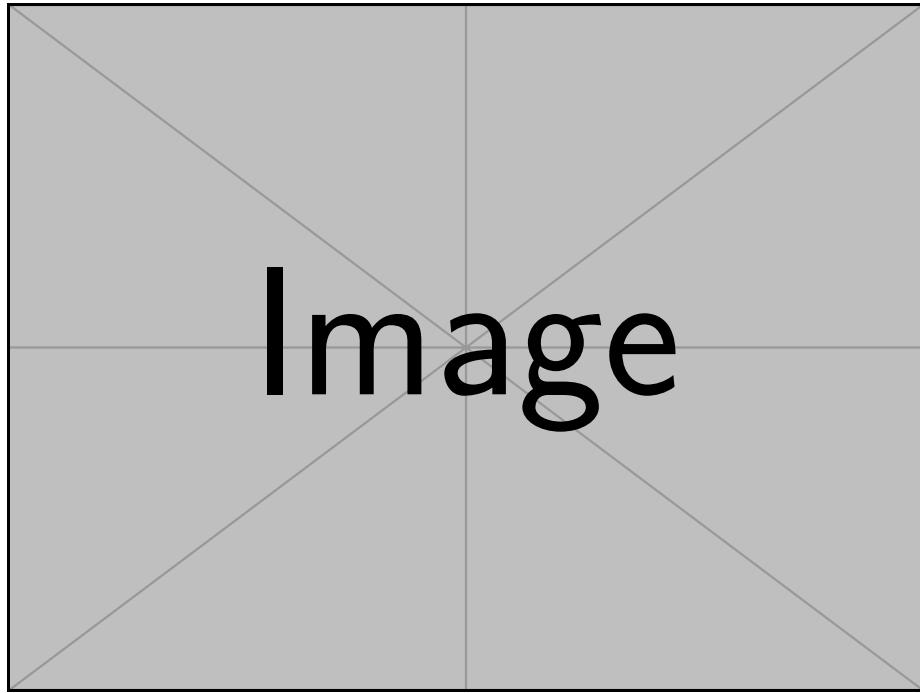


Figura 3.33: xxxxx

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.2.7. Modelo dinámico de las rutas ferroviarias

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,

viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

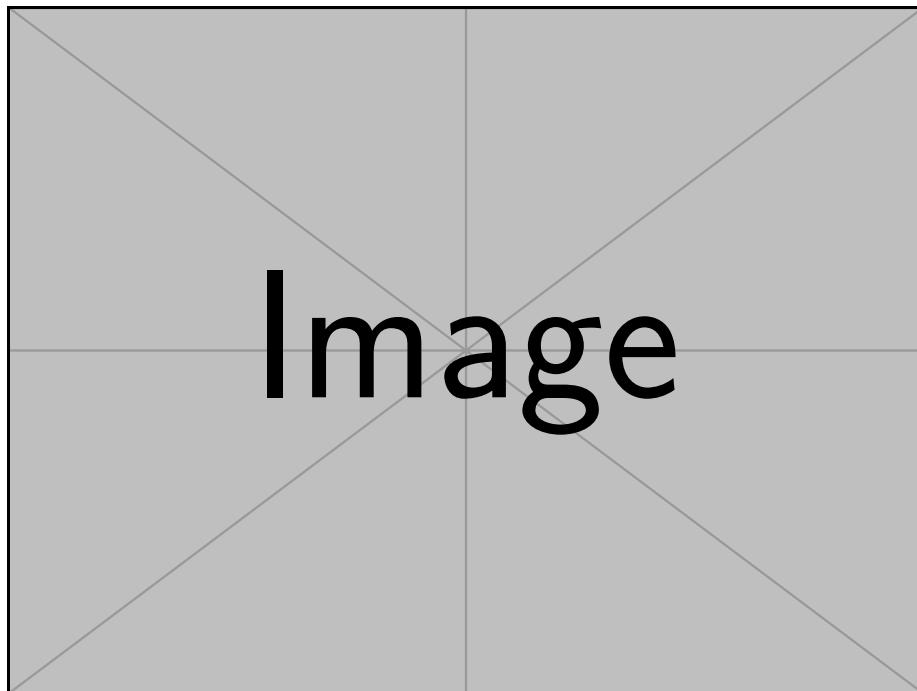


Figura 3.34: xxxxx

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.3. Sistemas de enclavamiento

A modo de ejemplo, se ilustra en la Figura 3.32 un sistema de cambios en una vía simple con bypass. Esto permite que dos formaciones puedan cruzarse

en sentidos opuestos sin colisionar.

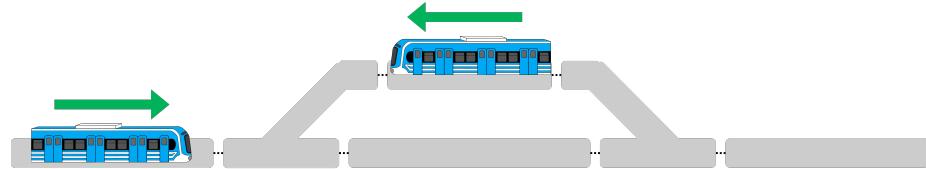


Figura 3.35: XXXXX.

Para evitar la colisión, se requiere un control seguro que evite que las formaciones avancen hacia secciones ya ocupadas por otras. También debe evitar que las formaciones avancen sobre los cambios cuando estos aún no han terminado de posicionarse en su lugar, lo que provocaría descarrilamientos. A este control se lo denomina sistema de enclavamiento y, en definitiva, impide que se produzcan configuraciones no seguras y controla los semáforos que habilitan o no los itinerarios de las formaciones. Una falla en un enclavamiento puede poner en peligro cientos de vidas humanas y generar gastos considerables. Por lo tanto, en el diseño del sistema de enclavamiento se deben cumplir estrictos parámetros de fiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad (RAMS).

3.3.1. Bloqueo de máquina de cambios por ocupación

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Inhibe la comutación del comando si los sectores de detección que protegen la cambio se encuentran **ocupados**

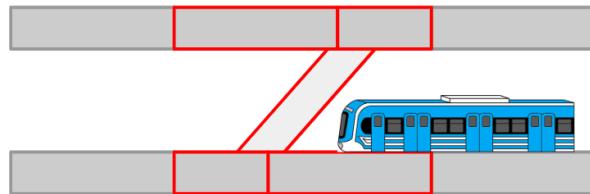


Figura 3.36: XXXXX.

3.3.2. Requerimiento de rutas y bloqueo de cambios en ruta

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum. Lo-

Inhibe la comutación del comando de los cambios involucrados y protege las señales conflictivas.

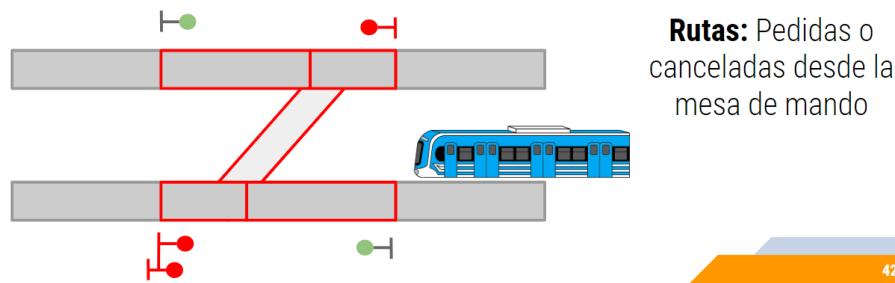


Figura 3.37: XXXXX.

rem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et

malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.3.3. Protección por aproximación

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Si el sector de aproximación está ocupado y la ruta establecida es cancelada sin tiempo a frenar:

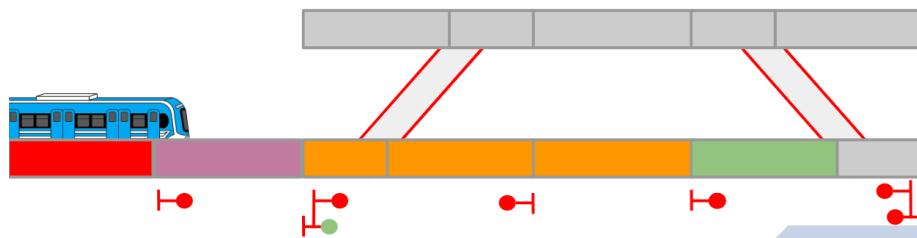


Figura 3.38: XXXXX.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

![h]

La señal pasa a peligro, pero la ruta se mantiene protegida durante un tiempo de seguridad.

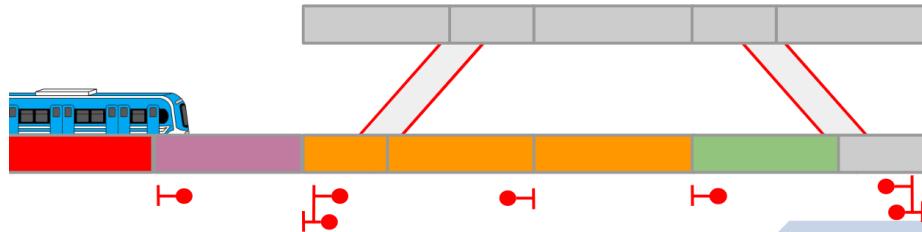


Figura 3.39: XXXXX.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Si el tren se detiene en el sector, cuando transcurre el tiempo de protección se libera la ruta.

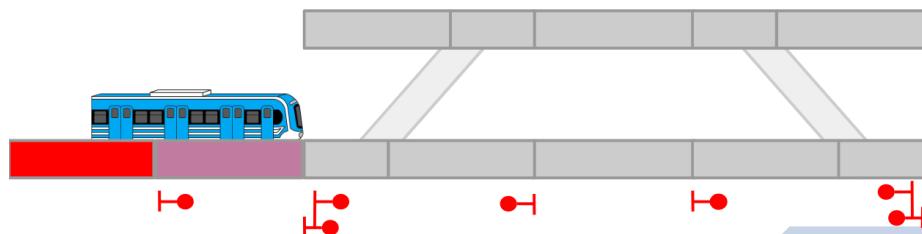


Figura 3.40: XXXXX.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-

lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Pero si paso la **señal**, la **ruta** se mantiene protegida hasta que termine de circular la formación.

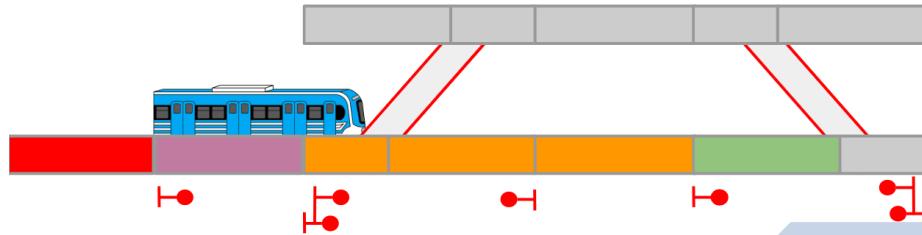


Figura 3.41: XXXXX.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.3.4. Protección por solape

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris.

Protegen al tren de la eventualidad de no frenar en la señal de destino,
bloqueando los cambios siguientes y las señales conflictivas

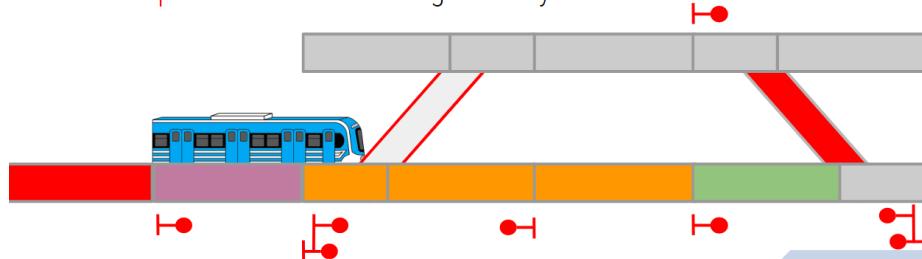
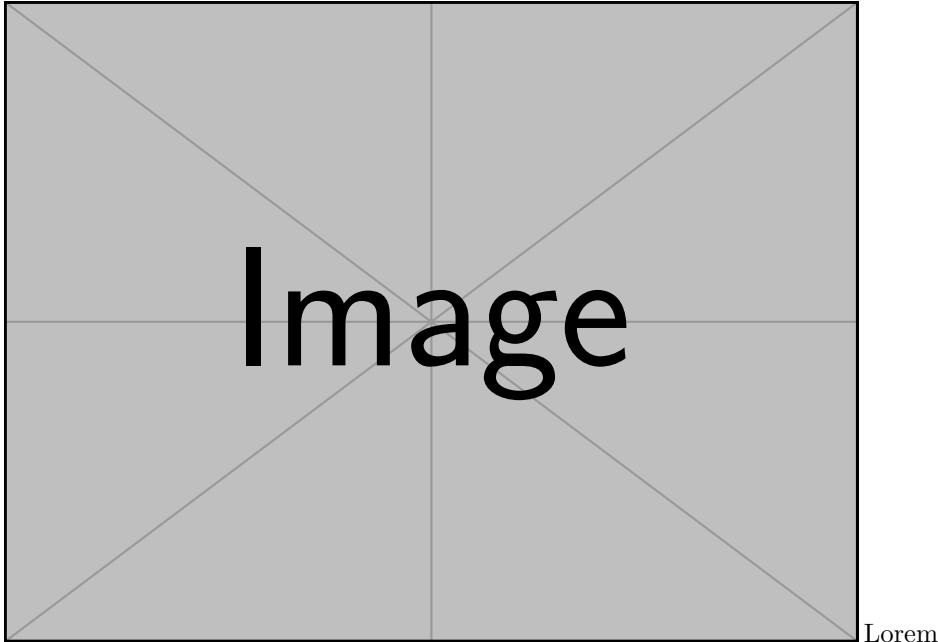


Figura 3.42: Protección por solape.

Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.3.5. Doble recubrimiento

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.



ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.3.6. Liberación secuencial

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Al circular el tren, los cambios se van liberando tras su paso

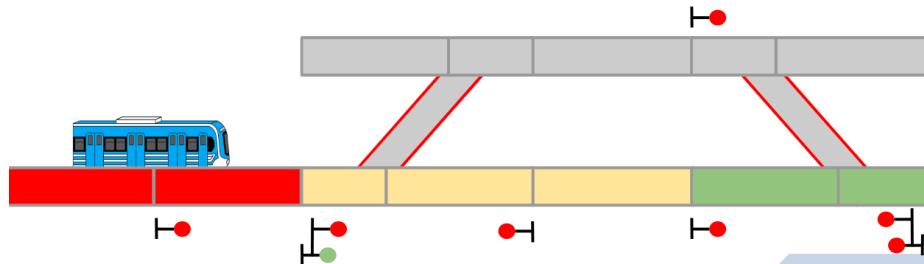


Figura 3.43: Liberación secuencial.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Al circular el tren, los cambios se van liberando tras su paso

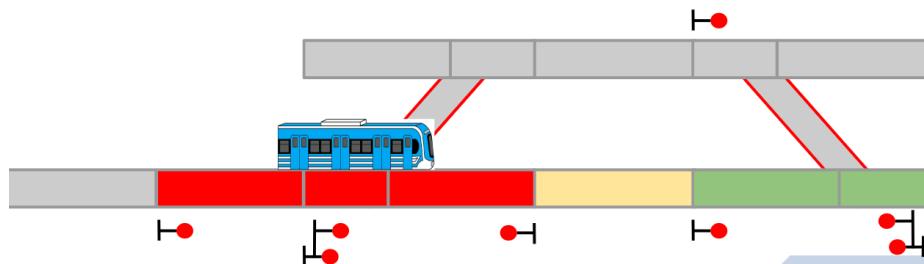


Figura 3.44: Liberación secuencial.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,

viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Al liberar los **sectores de protección**, los cambios se desbloquean y permite establecer rutas que ya no son conflictivas.

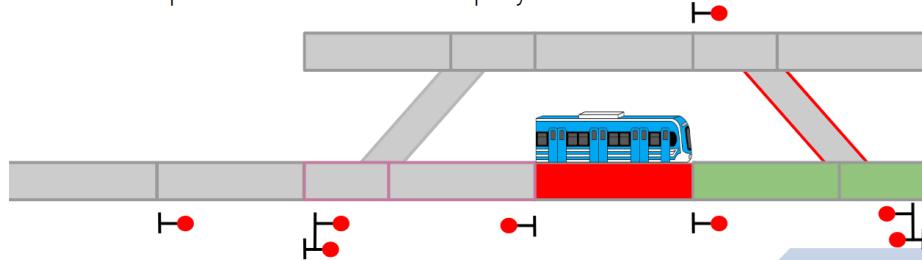


Figura 3.45: Liberación secuencial.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Pasado un tiempo de seguridad, se asume que el tren se detuvo y se liberan los cambios y señales del **solape**

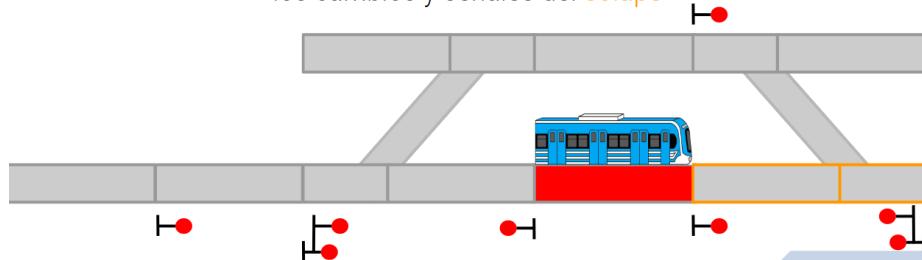


Figura 3.46: Liberación secuencial.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec

vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.4. Redundancia

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.



Figura 3.47: XXXXX.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus

rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

3.5. Validacion de la implementacion

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vesti-bulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et ne-tus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Capítulo 4

Resultados obtenidos

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

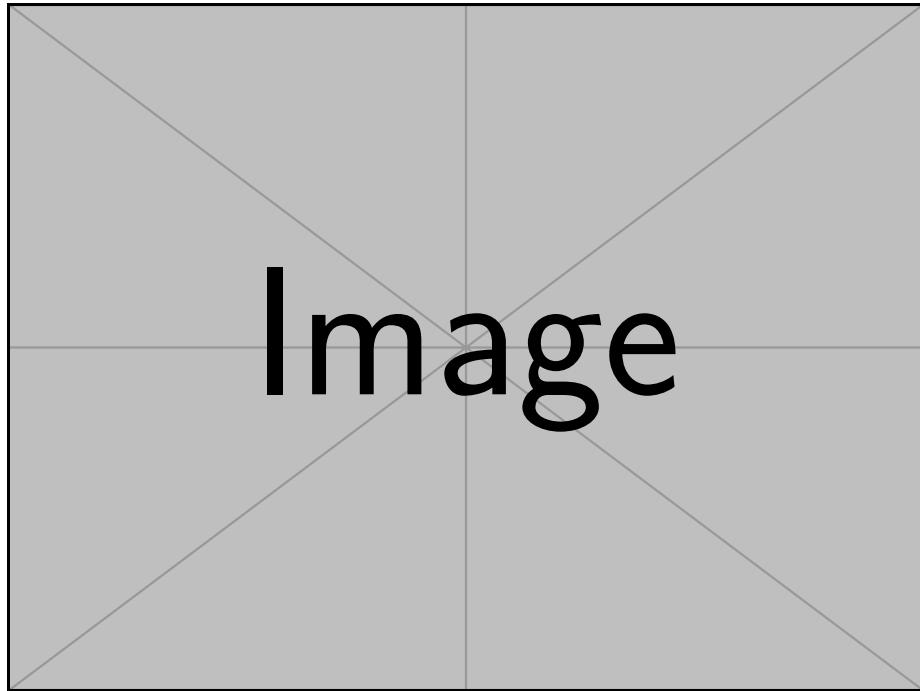


Figura 4.1: FPGA.

4.1. Ejemplo 1

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.1.1. Señalamiento original

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus

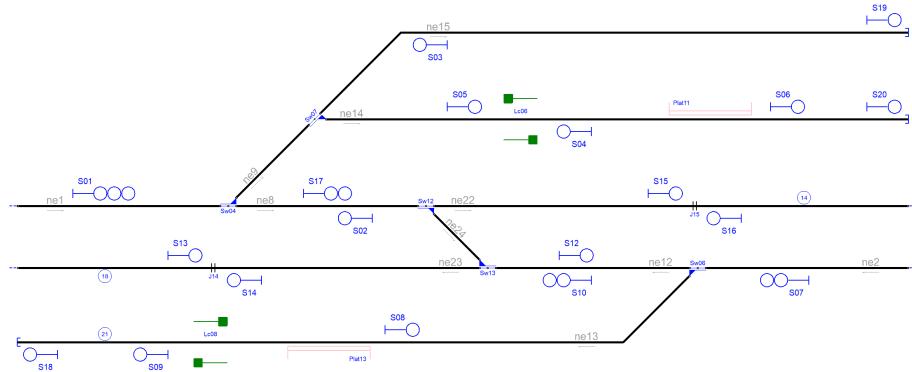


Figura 4.2: Señalamiento original del ejemplo 1.

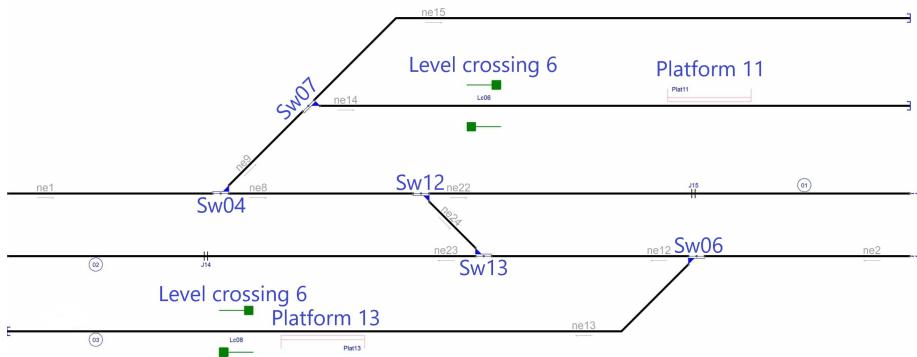


Figura 4.3: Topología ferroviaria del ejemplo 1 sin señalamiento.

rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-
lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,
viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.
Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor
semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan
eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.1.2. Señalamiento generado por el RNA

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vesti-
bulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris.
Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec
vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et ne-
tus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus
rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-

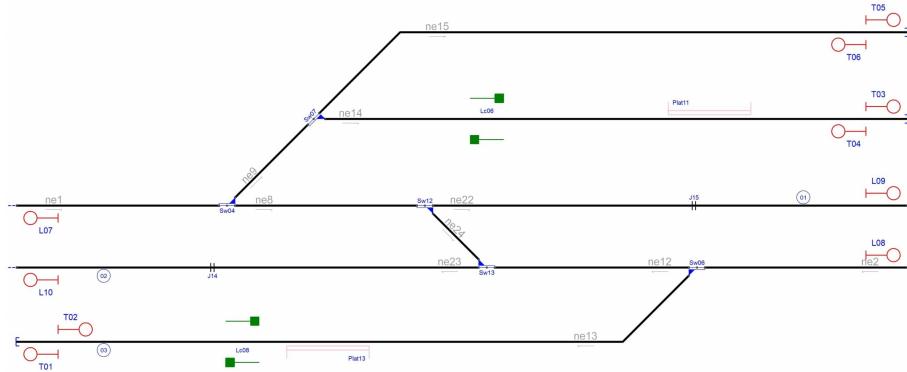


Figura 4.4: Señalamiento generado por el RNA para proteger el fín de vía.

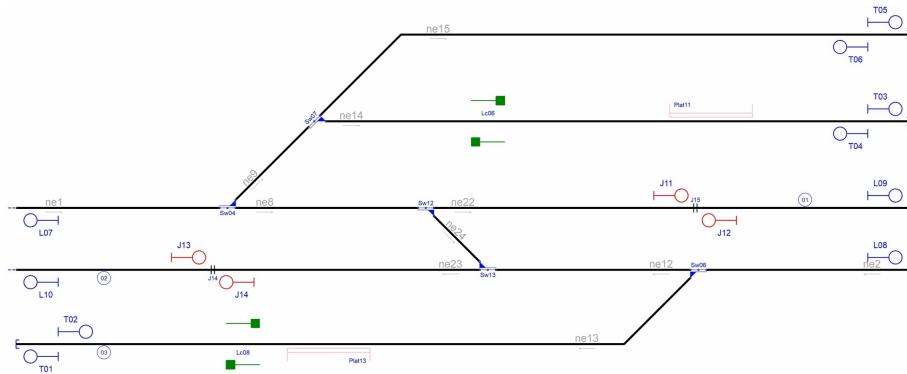


Figura 4.5: Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.

lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.1.3. Sistema sintetizado

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.

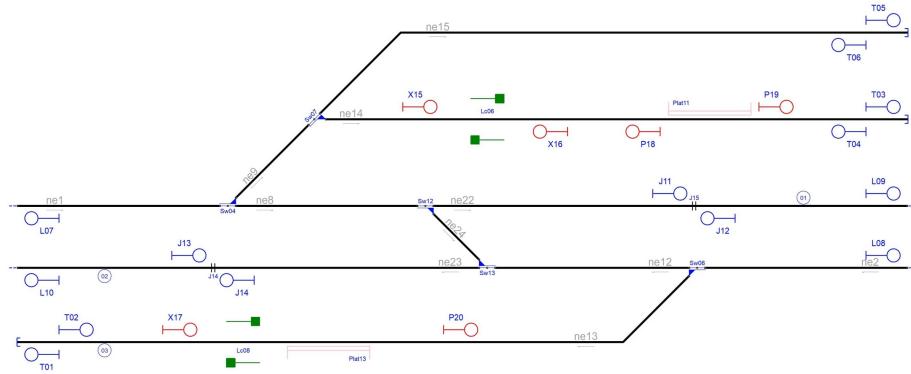


Figura 4.6: Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.

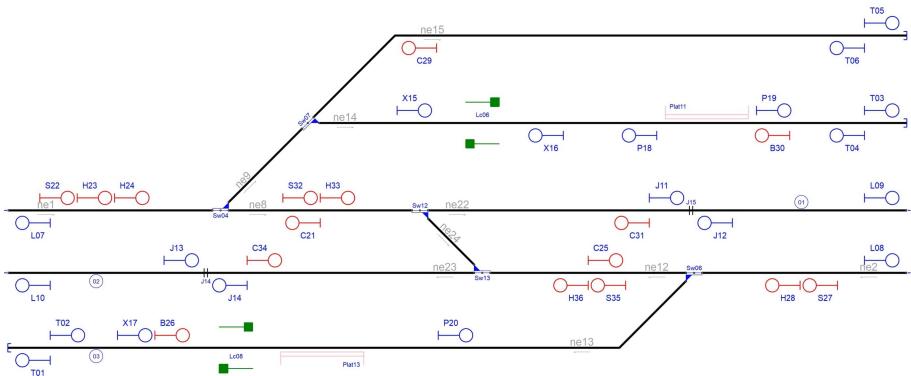


Figura 4.7: Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.

Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.1.4. Validacion del sistema

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.

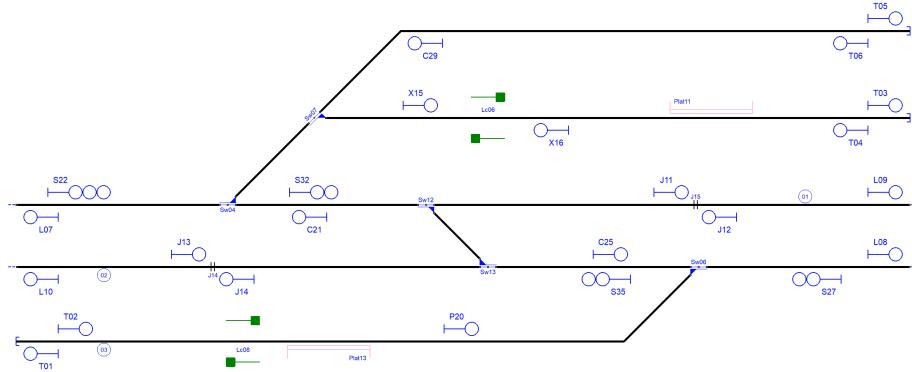


Figura 4.8: Señalamiento generado y simplificado por el RNA.

Tabla 4.1: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 1.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	S ₀₅	S ₀₆	-	Plat ₁₁	Lc ₀₆	ne ₁₄
R ₀₂	S ₀₆	S ₂₀	-	-	-	ne ₁₄
R ₀₃	S ₀₉	S ₁₈	-	-	-	ne ₁₃
R ₀₄	S ₁₃	S ₁₂	Sw ₁₃ ^N	-	-	ne _{23-ne12}
R ₀₅	S ₁₆	S ₀₂	Sw ₁₂ ^N	-	-	ne _{22-ne08}
R ₀₆	S ₀₇	S ₁₀	Sw ₀₆ ^N	-	-	ne _{02-ne12}
R ₀₇	S ₀₇	S ₀₉	Sw ₀₆ ^R	Plat ₁₃	Lc ₀₈	ne _{02-ne13}
R ₀₈	S ₁₀	S ₁₄	Sw ₁₃ ^N	-	-	ne _{12-ne23}
R ₀₉	S ₁₀	S ₀₂	Sw ₁₂ ^R +Sw ₁₃ ^R	-	-	ne _{12-ne24-ne08}
R ₁₀	S ₀₁	S ₁₇	Sw ₀₄ ^N	-	-	ne _{01-ne08}
R ₁₁	S ₀₁	S ₁₉	Sw ₀₄ ^R +Sw ₀₇ ^N	-	-	ne _{01-ne15}
R ₁₂	S ₀₁	S ₀₅	Sw ₀₄ ^R +Sw ₀₇ ^R	-	-	ne _{01-ne14}
R ₁₃	S ₁₇	S ₁₅	Sw ₁₂ ^N	-	-	ne _{08-ne22}
R ₁₄	S ₁₇	S ₁₂	Sw ₁₂ ^R +Sw ₁₃ ^R	-	-	ne _{08-ne24-ne12}

Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.2. Ejemplo 2

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-

Tabla 4.2: Tabla de enclavamiento del ejemplo 1 generada por el RNA.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	T ₀₂	P ₂₀	-	Plat ₁₃	Lc ₀₈	ne ₁₃
R ₀₂	T ₀₄	X ₁₆	-	Plat ₁₁	-	ne ₁₄
R ₀₃	T ₀₆	C ₂₉	-	-	-	ne ₁₅
R ₀₄	J ₁₁	L ₀₉	-	-	-	ne ₂₂
R ₀₅	J ₁₂	C ₂₁	Sw ₁₂ ^N	-	-	ne ₂₂ -ne ₀₈
R ₀₆	J ₁₃	C ₂₅	Sw ₁₃ ^N	-	Lc ₀₈	ne ₂₃ -ne ₁₂
R ₀₇	X ₁₅	T ₀₃	-	Plat ₁₁	Lc ₀₆	ne ₁₄
R ₀₈	X ₁₆	L ₀₇	Sw ₀₄ ^R +Sw ₀₇ ^R	-	-	ne ₁₄ -ne ₀₁
R ₀₉	P ₂₀	L ₀₈	Sw ₀₆ ^R	-	-	ne ₁₃ -ne ₀₂
R ₁₀	C ₂₁	L ₀₇	Sw ₀₄ ^N	-	-	ne ₀₈ -ne ₀₁
R ₁₁	S ₂₂	S ₃₂	Sw ₀₄ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₈
R ₁₂	S ₂₂	X ₁₅	Sw ₀₄ ^R +Sw ₀₇ ^R	-	-	ne ₀₁ -ne ₁₄
R ₁₃	S ₂₂	T ₀₅	Sw ₀₄ ^R +Sw ₀₇ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₁₅
R ₁₄	C ₂₅	L ₀₈	Sw ₀₆ ^N	-	-	ne ₁₂ -ne ₀₂
R ₁₅	S ₂₇	S ₃₅	Sw ₀₆ ^N	-	-	ne ₀₂ -ne ₁₂
R ₁₆	S ₂₇	T ₀₁	Sw ₀₆ ^R	Plat ₁₃	Lc ₀₈	ne ₀₂ -ne ₁₃
R ₁₇	C ₂₉	L ₀₇	Sw ₀₄ ^R +Sw ₀₇ ^N	-	-	ne ₁₅ -ne ₀₁
R ₁₈	S ₃₂	J ₁₁	Sw ₁₂ ^N	-	-	ne ₀₈ -ne ₂₂
R ₁₉	S ₃₂	C ₂₅	Sw ₁₂ ^R +Sw ₁₃ ^R	-	-	ne ₀₈ -ne ₁₂
R ₂₀	S ₃₅	J ₁₄	Sw ₁₃ ^N	-	-	ne ₁₂ -ne ₂₃
R ₂₁	S ₃₅	C ₂₁	Sw ₁₂ ^R +Sw ₁₃ ^R	-	-	ne ₁₂ -ne ₀₈

lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

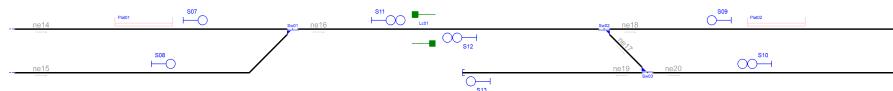


Tabla 4.3: Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₀₁	S ₀₅ -S ₀₆	R ₀₇	X ₁₅ -T ₀₃
R ₀₂	S ₀₆ -S ₂₀	R ₀₇	X ₁₅ -T ₀₃
R ₀₃	S ₀₉ -S ₁₈	R ₁₆	S ₂₇ -T ₀₁
R ₀₄	S ₁₃ -S ₁₂	R ₀₆	J ₁₃ -C ₂₅
R ₀₅	S ₁₆ -S ₀₂	R ₀₅	J ₁₂ -C ₂₁
R ₀₆	S ₀₇ -S ₁₀	R ₁₅	S ₂₇ -S ₃₅
R ₀₇	S ₀₇ -S ₀₉	R ₁₆	S ₂₇ -T ₀₁
R ₀₈	S ₁₀ -S ₁₄	R ₂₀	S ₃₅ -J ₁₄
R ₀₉	S ₁₀ -S ₀₂	R ₂₁	S ₃₅ -C ₂₁
R ₁₀	S ₀₁ -S ₁₇	R ₁₁	S ₂₂ -S ₃₂
R ₁₁	S ₀₁ -S ₁₉	R ₁₃	S ₂₂ -X ₁₅
R ₁₂	S ₀₁ -S ₀₅	R ₁₂	S ₂₂ -T ₀₅
R ₁₃	S ₁₇ -S ₁₅	R ₁₈	S ₃₂ -J ₁₁
R ₁₄	S ₁₇ -S ₁₂	R ₁₉	S ₃₂ -C ₂₅

tus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

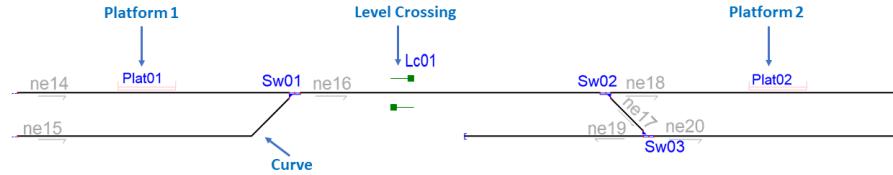


Figura 4.10: Topología ferroviaria del ejemplo 2 sin señalamiento.

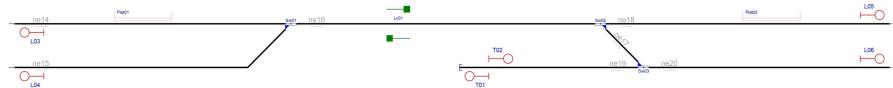


Figura 4.11: Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía.

Tabla 4.4: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 2.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	S ₀₇	S ₁₁	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne14-ne16
R ₀₂	S ₀₈	S ₁₁	Sw ₀₁ ^R	-	-	ne15-ne16
R ₀₃	S ₀₉	S ₁₂	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne18-ne16
R ₀₄	S ₁₀	S ₁₃	Sw ₀₃ ^N	-	-	ne20-ne19
R ₀₅	S ₁₀	S ₁₂	Sw ₀₃ ^R +Sw ₀₂ ^R	-	-	ne20-ne17-ne16

4.2.2. Señalamiento generado por el RNA

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.2.3. Sistema sintetizado

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus

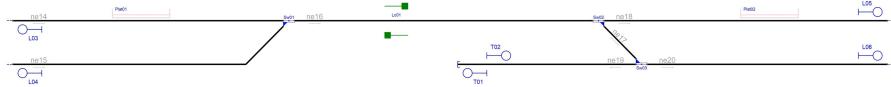


Figura 4.12: Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.

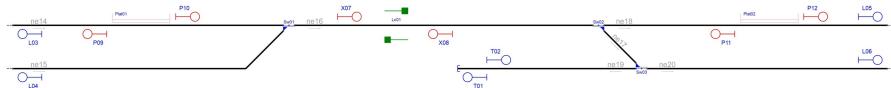


Figura 4.13: Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.

Tabla 4.5: Tabla de enclavamiento del ejemplo 2 generada por el RNA.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	T ₀₂	L ₀₆	Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₁₉ -ne ₂₀
R ₀₂	C ₁₃	S ₁₈	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne ₁₄ -ne ₁₆
R ₀₃	B ₁₄	S ₁₈	Sw ₀₁ ^R	-	-	ne ₁₅ -ne ₁₆
R ₀₄	S ₁₅	P ₀₉	Sw ₀₁ ^N	Plat ₀₁	Lc ₀₁	ne ₁₆ -ne ₁₄
R ₀₅	S ₁₅	L ₀₄	Sw ₀₁ ^R	Plat ₀₁	Lc ₀₁	ne ₁₆ -ne ₁₅
R ₀₆	C ₁₇	S ₁₅	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne ₁₈ -ne ₁₆
R ₀₇	S ₁₈	P ₁₂	Sw ₀₂ ^N	Plat ₀₂	Lc ₀₁	ne ₁₆ -ne ₁₈
R ₀₈	S ₁₈	L ₀₆	Sw ₀₂ ^R +Sw ₀₃ ^R	-	Lc ₀₁	ne ₁₆ -ne ₂₀
R ₀₉	S ₂₁	S ₁₅	Sw ₀₂ ^R +Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₂₀ -ne ₁₆
R ₁₀	S ₂₁	T ₀₁	Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₂₀ -ne ₁₉

rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.2.4. Validacion del sistema

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vesti-bulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et ne-tus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.

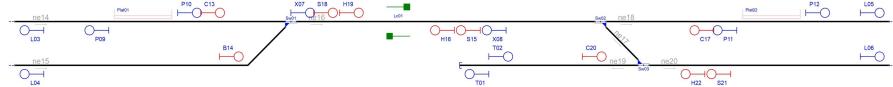


Figura 4.14: Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.

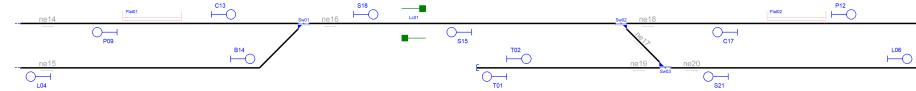


Figura 4.15: Señalamiento generado y simplificado por el RNA.

Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Tabla 4.6: Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₀₁	S ₀₇ -S ₁₁	R ₀₃	B ₁₄ -S ₁₈
R ₀₂	S ₀₈ -S ₁₁	R ₀₆	C ₁₇ -S ₁₅
R ₀₃	S ₀₉ -S ₁₂	R ₀₂	C ₁₃ -S ₁₈
R ₀₄	S ₁₀ -S ₁₃	R ₁₀	S ₂₁ -S ₁₅
R ₀₅	S ₁₀ -S ₁₂	R ₀₉	S ₂₁ -S ₁₅

4.3. Ejemplo 3

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.

Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

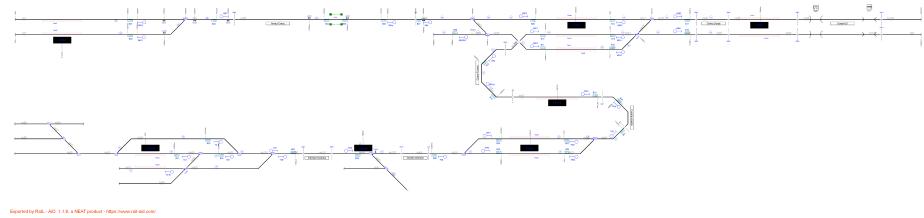


Figura 4.16: Señalamiento original del ejemplo 3.

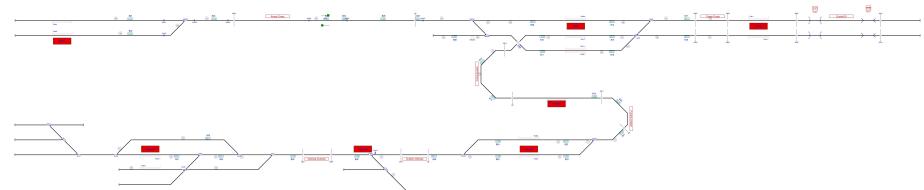


Figura 4.17: Topología ferroviaria del ejemplo 3 sin señalamiento.

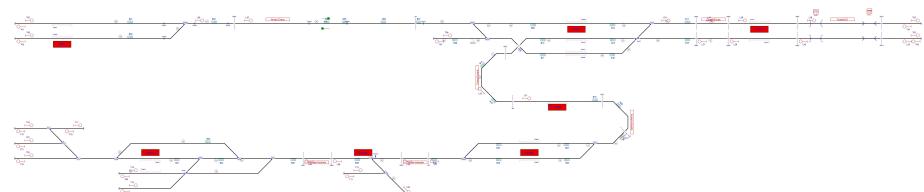


Figura 4.18: Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía.

4.3.1. Señalamiento original

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.

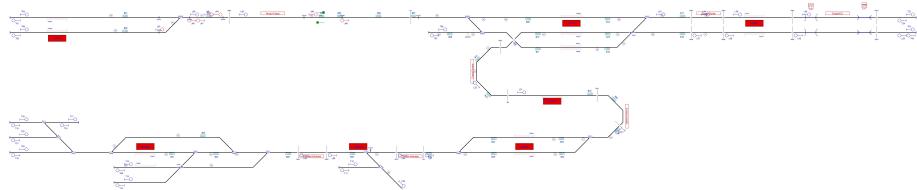


Figura 4.19: Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.

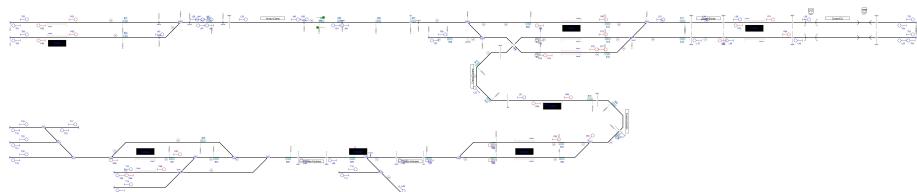


Figura 4.20: Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.

Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.3.2. Señalamiento generado por el RNA

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.3.3. Sistema sintetizado

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus

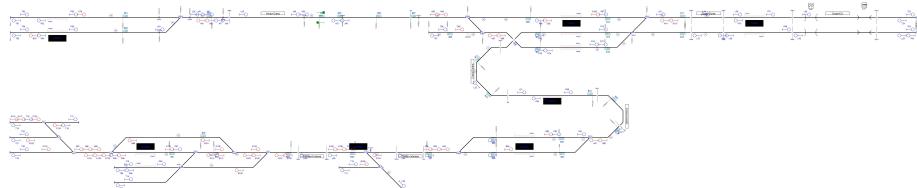


Figura 4.21: Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.

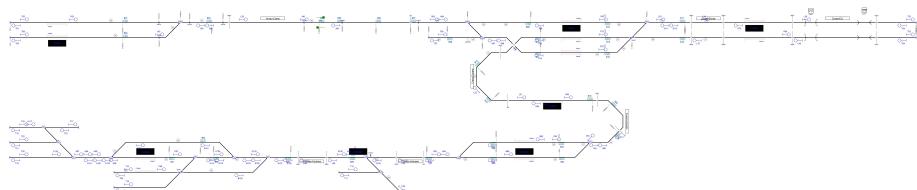


Figura 4.22: Señalamiento generado y simplificado por el RNA.

rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.3.4. Validacion del sistema

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vesti-bulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et ne-tus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Tabla 4.7: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 3.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	68N1	69Va	-	-	Lc ₀₁	ne _{7-ne95}
R ₀₂	68N2	69Va	-	-	Lc ₀₁	ne _{1-ne95}
R ₀₃	69Va	69A	-	-	-	ne _{95-ne59}
R ₀₄	69A	69N2	69W ₀₃ ^N	Plat ₀₉	-	ne _{59-ne17}
R ₀₅	69A	69N3	69W ₀₃ ^R	Plat ₁₃	-	ne _{59-ne77}
R ₀₆	69P2	68F	-	-	-	ne _{17-ne9}
R ₀₇	69B2	69P2	Sw ₀₆ ^N	Plat ₀₉	-	ne _{78-ne17}
R ₀₈	69B2	69P3	Sw ₀₆ ^R +Sw ₀₇ ^S	Plat ₁₃	-	ne _{78-ne77}
R ₀₉	69B2	69P1	Sw ₀₆ ^R +Sw ₀₇ ^T	Plat ₁₂	-	ne _{78-ne21}
R ₁₀	69C	69N1	-	Plat ₁₂	-	ne _{70-ne21}
R ₁₁	69Vc1	69C	-	-	-	ne _{70-ne70}
R ₁₂	69Vc	69Vc1	-	Plat ₀₇	-	ne _{67-ne70}
R ₁₃	70Va	70A	-	-	-	ne _{103-ne64}
R ₁₄	70N2	69Vc	-	-	-	ne _{23-ne67}
R ₁₅	70N1	69Vc	-	-	-	ne _{24-ne67}
R ₁₆	70P1	72Va	-	-	-	ne _{24-ne44}
R ₁₇	70P2	72Va	-	-	-	ne _{23-ne44}
R ₁₈	70B	70N2	70W ₀₂ ^N	Plat ₀₅	-	ne _{26-ne23}
R ₁₉	70B	70N1	70W ₀₂ ^R	Plat ₀₆	-	ne _{26-ne24}
R ₂₀	70A	70P1	70W ₀₁ ^N	Plat ₀₆	-	ne _{64-ne24}
R ₂₁	70A	70P2	70W ₀₁ ^R	Plat ₀₅	-	ne _{64-ne23}
R ₂₂	69W04Y	69N3	-	Plat ₁₃	-	ne _{14-ne77}
R ₂₃	72Va	72A	-	-	-	ne _{44-ne100}
R ₂₄	721	S01	-	-	-	ne _{83-ne32}
R ₂₅	723b	S01	Sw ₀₅ ^T	-	-	ne _{41-ne32}
R ₂₆	723b	72B	Sw ₀₅ ^S	-	-	ne _{41-ne100}
R ₂₇	722	72B	-	-	-	ne _{29-ne100}
R ₂₈	S01	72B	-	-	-	ne _{32-ne100}
R ₂₉	69B1	69P3	Sw ₀₇ ^T	Plat ₁₃	-	ne _{94-ne77}
R ₃₀	69B1	69P1	Sw ₀₇ ^S	Plat ₁₂	-	ne _{94-ne21}
R ₃₁	72B	70B	71W ₀₁ ^N	-	-	ne _{100-ne26}
R ₃₂	69P3	68F	69W ₀₄ ^R	-	-	ne _{77-ne9}
R ₃₃	69P1	70Va	-	-	-	ne _{21-ne103}

4.4. Ejemplo 4

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu telus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,

Tabla 4.8: Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 1 a 15).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	T02	C78	-	Plat ₀₁	-	ne ₁ -ne ₁
R ₀₂	T06	J43	-	Plat ₀₂	-	ne ₇ -ne ₇
R ₀₃	T08	P77	69W ₀₄ ^N	Plat ₀₈	-	ne ₁₄ -ne ₇₇
R ₀₄	T10	C100	Sw ₀₄ ^R	Plat ₀₄	-	ne ₄₁ -ne ₃₂
R ₀₅	T10	S105	Sw ₄₁ ^R	Plat ₀₄	-	ne ₄₁ -ne ₄₄
R ₀₆	T12	L29	71W ₀₂ ^R	-	-	ne ₄₇ -ne ₄₈
R ₀₇	T14	C100	Sw ₀₄ ^R	-	-	ne ₈₄ -ne ₃₂
R ₀₈	T14	S105	Sw ₄₁ ^R	-	-	ne ₈₄ -ne ₄₄
R ₀₉	T20	S97	Sw ₁₂ ^N	-	-	ne ₈₉ -ne ₃₀
R ₁₀	T22	S97	Sw ₁₂ ^R +Sw ₁₃ ^R	-	-	ne ₉₀ -ne ₃₀
R ₁₁	T24	P70	-	Plat ₁₁	-	ne ₁₀₅ -ne ₉₆
R ₁₂	L25	L42	-	-	-	ne ₄ -ne ₁₀₆
R ₁₃	L27	L30	-	-	-	ne ₂₆ -ne ₆₅
R ₁₄	L28	L40	-	-	-	ne ₄₄ -ne ₁₀₁
R ₁₅	L30	C104	-	-	-	ne ₆₅ -ne ₁₀₂

Tabla 4.9: Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 16 a 30).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₁₆	L32	P73	Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₇₀ -ne ₂₁
R ₁₇	L33	L34	-	-	-	ne ₇₈ -ne ₉₃
R ₁₈	L34	P71	-	Plat ₁₁	-	ne ₉₃ -ne ₉₆
R ₁₉	L35	X50	-	-	-	ne ₉₅ -ne ₉₅
R ₂₀	L37	P76	-	Plat ₀₈	-	ne ₉₇ -ne ₇₇
R ₂₁	L37	P72	-	Plat ₁₂	-	ne ₉₇ -ne ₂₁
R ₂₂	L38	T23	-	-	-	ne ₉₈ -ne ₁₀₅
R ₂₃	L40	S126	-	-	-	ne ₁₀₁ -ne ₁₀₀
R ₂₄	L41	S90	-	-	-	ne ₁₀₃ -ne ₆₄
R ₂₅	L42	P68	-	Plat ₁₀	-	ne ₁₀₆ -ne ₉₉
R ₂₆	J43	J46	68W ₀₂ ^R	-	-	ne ₇ -ne ₉
R ₂₇	J46	L35	-	-	-	ne ₉ -ne ₉₅
R ₂₈	X50	S83	-	-	Lc ₀₁	ne ₉₅ -ne ₅₉
R ₂₉	X51	S80	-	-	Lc ₀₁	ne ₉₅ -ne ₉
R ₃₀	P60	L27	70W ₀₂ ^N	-	-	ne ₂₃ -ne ₂₆

viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan

Tabla 4.10: Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 31 a 45).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₃₁	P63	L41	70W ₀₁ ^N	-	-	ne ₂₄ -ne ₁₀₃
R ₃₂	P64	L32	-	-	-	ne ₆₇ -ne ₇₀
R ₃₃	P65	L41	-	-	-	ne ₆₇ -ne ₁₀₃
R ₃₄	P68	L37	-	-	-	ne ₉₉ -ne ₉₇
R ₃₅	P69	T03	-	-	-	ne ₉₉ -ne ₄
R ₃₆	P70	S110	-	-	-	ne ₉₆ -ne ₇₈
R ₃₇	P71	L38	-	-	-	ne ₉₆ -ne ₉₈
R ₃₈	P72	L32	-	-	-	ne ₂₁ -ne ₇₀
R ₃₉	P73	L33	Sw ₀₆ ^R	-	-	ne ₂₁ -ne ₇₈
R ₄₀	P73	P69	-	Plat ₁₀	-	ne ₂₁ -ne ₉₉
R ₄₁	P76	S86	-	-	-	ne ₇₇ -ne ₅₂
R ₄₂	P77	L33	Sw ₀₆ ^R	-	-	ne ₇₇ -ne ₇₈
R ₄₃	P77	P69		Plat ₁₀	-	ne ₇₇ -ne ₉₉
R ₄₄	C78	J46	68W ₀₂ ^N	-	-	ne ₁ -ne ₉
R ₄₅	S80	T01	68W ₀₂ ^N	Plat ₀₁	-	ne ₉ -ne ₁

Tabla 4.11: Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 46 a 60).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₄₆	S80	T05	68W ₀₂ ^R	Plat ₀₂	-	ne ₉ -ne ₇
R ₄₇	S82	X51	69W ₀₃ ^N	-	-	ne ₁₇ -ne ₉₅
R ₄₈	S83	P77	69W ₀₃ ^R +69W ₀₄ ^R	Plat ₀₈	-	ne ₅₉ -ne ₇₇
R ₄₉	S83	S109	69W ₀₃ ^N	Plat ₀₉	-	ne ₅₉ -ne ₁₇
R ₅₀	S86	X51	69W ₀₃ ^R +69W ₀₄ ^R	-	-	ne ₅₂ -ne ₉₅
R ₅₁	S86	T07	69W ₀₄ ^N	-	-	ne ₅₂ -ne ₁₄
R ₅₂	B89	L41	70W ₀₁ ^R	Plat ₀₅	-	ne ₂₃ -ne ₁₀₃
R ₅₃	S90	P60	70W ₀₁ ^R	Plat ₀₅	-	ne ₆₄ -ne ₂₃
R ₅₄	S90	L27	70W ₀₁ ^R +70W ₀₂ ^N	Plat ₀₅	-	ne ₆₄ -ne ₂₆
R ₅₅	B92	P63	-	-	-	ne ₂₄ -ne ₂₄
R ₅₆	S93	B89	70W ₀₂ ^N	-	-	ne ₂₆ -ne ₂₃
R ₅₇	S93	P92	70W ₀₂ ^R	Plat ₀₆	-	ne ₂₆ -ne ₂₄
R ₅₈	S95	S119	Sw ₀₈ ^N	-	-	ne ₈₃ -ne ₃₀
R ₅₉	S96	S119	Sw ₀₈ ^R	-	-	ne ₂₉ -ne ₃₀
R ₆₀	S97	C124	Sw ₀₈ ^R +Sw ₀₉ ^R	-	-	ne ₃₀ -ne ₁₁₀

eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec

Tabla 4.12: Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 61 a 75).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₆₁	S97	C112	Sw ^N ₀₈	Plat ₀₃	-	ne ₃₀ -ne ₈₃
R ₆₂	C100	S124	Sw ^N ₀₉	-	-	ne ₃₂ -ne ₁₁₀
R ₆₃	B101	S96	-	-	-	ne ₂₉ -ne ₂₉
R ₆₄	S102	S113	Sw ^N ₀₉	-	-	ne ₁₁₀ -ne ₃₂
R ₆₅	S102	B101	Sw ^R ₀₉	-	-	ne ₁₁₀ -ne ₂₉
R ₆₆	C104	L28	71W ^N ₀₁	-	-	ne ₁₀₂ -ne ₄₄
R ₆₇	S105	L29	71W ^R ₀₁ +71W ^N ₀₂	-	-	ne ₄₄ -ne ₄₈
R ₆₈	S105	S93	71W ^N ₀₁	-	-	ne ₄₄ -ne ₂₆
R ₆₉	C109	L33	Sw ^N ₀₆	-	-	ne ₁₇ -ne ₇₈
R ₇₀	S110	S82	Sw ^N ₀₆	Plat ₀₉	-	ne ₇₈ -ne ₁₇
R ₇₁	S110	P76	Sw ^R ₀₆	Plat ₀₈	-	ne ₇₈ -ne ₇₇
R ₇₂	S110	P72	Sw ^R ₀₆	Plat ₁₂	-	ne ₇₈ -ne ₂₁
R ₇₃	C112	C100	Sw ^N ₀₄	-	-	ne ₈₃ -ne ₃₂
R ₇₄	S113	C95	Sw ^N ₀₄	Plat ₀₃	-	ne ₃₂ -ne ₈₃
R ₇₅	S113	P58	Sw ^R ₀₄	Plat ₀₄	-	ne ₃₂ -ne ₄₁

Tabla 4.13: Tabla de enclavamiento del ejemplo 3 generada por el RNA (Rutas 75 a 87).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₇₆	S113	S13	Sw ^R ₀₄	-	-	ne ₃₂ -ne ₈₄
R ₇₇	S115	S15	Sw ^N ₁₁	-	-	ne ₈₈ -ne ₈₆
R ₇₈	S116	S17	Sw ^N ₁₁	-	-	ne ₈₆ -ne ₈₈
R ₇₉	S116	S97	Sw ^R ₁₁ +Sw ^R ₁₂ +Sw ^N ₁₃	-	-	ne ₈₆ -ne ₃₀
R ₈₀	S119	S19	Sw ^N ₁₂	-	-	ne ₃₀ -ne ₈₉
R ₈₁	S119	S15	Sw ^R ₁₁ +Sw ^R ₁₂ +Sw ^N ₁₃	-	-	ne ₃₀ -ne ₈₆
R ₈₂	S119	S21	Sw ^R ₁₂ +Sw ^R ₁₃	-	-	ne ₃₀ -ne ₉₀
R ₈₃	S124	S105	Sw ^N ₄₁	-	-	ne ₁₁₀ -ne ₄₄
R ₈₄	S125	S58	-	Plat ₀₄	-	ne ₈₅ -ne ₄₁
R ₈₅	S125	S13	-	-	-	ne ₈₅ -ne ₈₄
R ₈₆	S126	S102	Sw ^N ₄₁	-	-	ne ₁₀₀ -ne ₁₁₀
R ₈₇	S126	S125	Sw ^R ₄₁	-	-	ne ₁₀₀ -ne ₈₅

vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu telus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Tabla 4.14: Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA (Rutas 1 a 16).

Original	Señales	RNA	Señales
R ₀₁	68N1-69Va	R ₂₆ +R ₂₇	S ₄₃ -S ₃₅
R ₀₂	68N2-69Va	R ₄₄ +R ₂₇	S ₇₈ -S ₃₅
R ₀₃	69Va-69A	R ₂₈	S ₅₀ -S ₈₃
R ₀₄	69A-69N2	R ₄₉	S ₈₃ -S ₁₀₉
R ₀₅	69A-69N3	R ₄₈	S ₈₃ -S ₇₇
R ₀₆	69P2-68F	R ₄₇ +R ₂₉	S ₈₂ -S ₈₀
R ₀₇	69B2-69P2	R ₇₀	S ₁₁₀ -S ₈₂
R ₀₈	69B2-69P3	R ₇₁	S ₁₁₀ -S ₇₆
R ₀₉	69B2-69P1	R ₇₂	S ₁₁₀ -S ₇₂
R ₁₀	69C-69N1	R ₁₆	S ₃₂ -S ₇₃
R ₁₁	69Vc1-69C	R ₃₈	S ₇₂ -S ₃₂
R ₁₂	69Vc-69Vc1	R ₃₂	S ₆₄ -S ₃₂
R ₁₃	70Va-70A	R ₂₄	S ₄₁ -S ₉₀
R ₁₄	70N2-69Vc	R ₃₀	S ₆₀ -S ₂₇
R ₁₅	70N1-69Vc	R ₃₁	S ₆₃ -S ₄₁
R ₁₆	70P1-72Va	R ₃₁ +R ₂₄ +R ₅₄ +R ₁₃ +R ₁₅ +R ₆₆	S ₆₃ -S ₂₈

4.4.1. Señalamiento original

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.4.2. Señalamiento generado por el RNA

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus

Tabla 4.15: Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA (Rutas 17 a 33).

Original	Señales	RNA	Señales
R ₁₇	70P2-72Va	R ₃₀ +R ₁₃ +R ₁₅ +R ₆₆	S ₆₀ -S ₂₈
R ₁₈	70B-70N2	R ₅₆	S ₉₃ -S ₈₉
R ₁₉	70B-70N1	R ₅₇	S ₉₃ -S ₉₂
R ₂₀	70A-70P1	R ₅₄ +R ₅₇	S ₉₀ -S ₉₂
R ₂₁	70A-70P2	R ₅₃	S ₉₀ -S ₆₀
R ₂₂	69W04Y-69N3	R ₀₃	S ₀₈ -S ₇₇
R ₂₃	72Va-72A	R ₁₄ +R ₂₃	S ₂₈ -S ₁₂₆
R ₂₄	721-S01	R ₇₃	S ₁₁₂ -S ₁₀₀
R ₂₅	723b-S01	R ₀₄	S ₁₀ -S ₁₀₀
R ₂₆	723b-72B	R ₀₅ +R ₁₄ +R ₂₃	S ₁₀ -S ₁₂₆
R ₂₇	722-72B	R ₅₉ +R ₆₀ +R ₈₃ +R ₁₄ +R ₂₃	S ₉₆ -S ₁₂₆
R ₂₈	S01-72B	R ₆₂ +R ₈₃ +R ₁₄ +R ₂₃	S ₁₀₀ -S ₁₂₆
R ₂₉	69B1-69P3	R ₄₈	S ₈₃ -S ₇₇
R ₃₀	69B1-69P1	R ₂₁	S ₃₇ -S ₇₂
R ₃₁	72B-70B	R ₈₆ +R ₈₃ +R ₆₈	S ₁₂₆ -S ₉₃
R ₃₂	69P3-68F	R ₄₁ +R ₅₀ +R ₂₉	S ₇₆ -S ₈₀
R ₃₃	69P1-70Va	R ₃₈	S ₇₂ -S ₃₂

rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-
lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,
viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.
Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor
semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan
eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.4.3. Sistema sintetizado

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vesti-
bulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris.
Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec
vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et ne-
tus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus
rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-
lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,
viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.
Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor
semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan

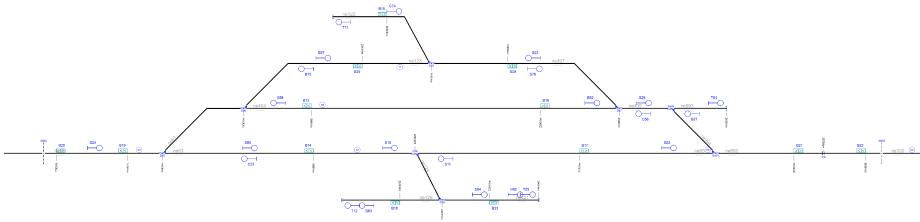


Figura 4.23: Señalamiento original del ejemplo 4.

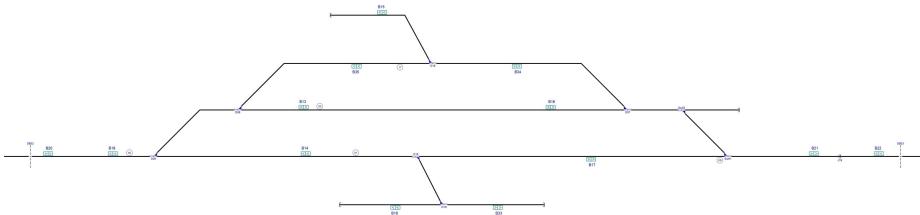


Figura 4.24: Topología ferroviaria del ejemplo 4 sin señalamiento.

Tabla 4.16: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 1 a 15).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	S ₁₅	S ₂₄	-	-	Lc ₀₂	ne98-ne99
R ₀₂	S ₁₆	S ₆₇	Sw ₀₄ ^N	-	Lc ₀₂	ne98-ne292
R ₀₃	S ₁₆	S ₄₃	Sw ₀₄ ^R	-	Lc ₀₂	ne98-ne297
R ₀₄	S ₁₉	S ₃₂	-	-	Lc ₀₆	ne100-ne101
R ₀₅	S ₂₀	S ₁₁	Sw ₀₁ ^N	-	Lc ₀₆	ne100-ne65
R ₀₆	S ₂₀	S ₅₆	Sw ₀₁ ^R	-	Lc ₀₆	ne100-ne400
R ₀₇	S ₂₃	S ₁₆	-	-	-	ne63-ne98
R ₀₈	S ₂₄	S ₈₀	D ₀₅ ^N	-	-	ne99-ne63
R ₀₉	S ₂₄	S ₅₂	D ₀₅ ^R -D ₀₈ ^N	-	-	ne99-ne404
R ₁₀	S ₂₄	S ₅₇	D ₀₅ ^R -D ₀₈ ^R	-	-	ne99-ne123
R ₁₁	S ₂₇	S ₅₆	-	-	-	ne993-ne400
R ₁₂	S ₂₈	S ₀₄	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne400-ne384
R ₁₃	S ₂₈	S ₁₉	Sw ₀₂ ^R	-	Lc ₀₅	ne400-ne100
R ₁₄	S ₃₁	S ₂₀	-	-	-	ne912-ne100
R ₁₅	S ₃₂	S ₉₁	D ₀₉ ^N	-	-	ne101-ne912

eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

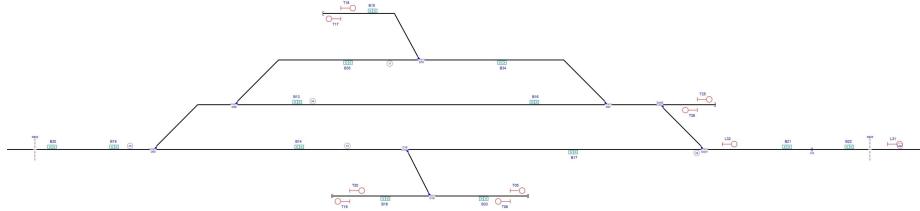


Figura 4.25: Señalamiento generado por el RNA para proteger el fín de vía.

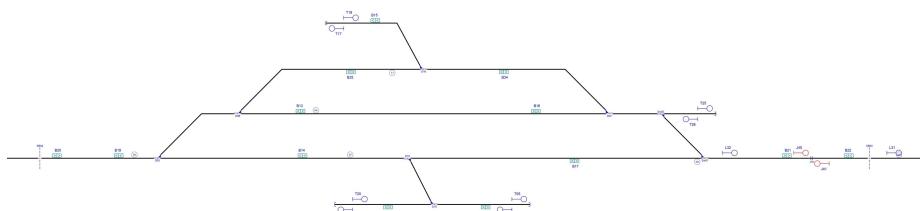


Figura 4.26: Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.

Tabla 4.17: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 16 a 30).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₁₆	S ₃₂	S ₅₉	D ₀₉ ^R -D ₁₀ ^N	-	-	ne101-ne130
R ₁₇	S ₃₂	S ₆₀	D ₀₉ ^R -D ₁₀ ^R	-	-	ne101-ne135
R ₁₈	S ₃₅	S ₀₁	-	-	-	ne290-ne130
R ₁₉	S ₃₉	S ₄₃	-	-	-	ne995-ne297
R ₂₀	S ₄₄	S ₀₄	-	-	-	ne110-ne384
R ₂₁	S ₄₅	S ₀₁	-	-	-	ne295-ne130
R ₂₂	S ₄₆	S ₆₃	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne384-ne110
R ₂₃	S ₄₆	S ₀₉	Sw ₀₂ ^R	-	-	ne384-ne292
R ₂₄	S ₄₇	S ₄₀	-	-	-	ne295-ne297
R ₂₅	S ₅₂	S ₂₈	-	-	-	ne404-ne400
R ₂₆	S ₅₆	S ₅₈	D ₀₇ ^N	-	-	ne400-ne404
R ₂₇	S ₅₆	S ₀₃	D ₀₇ ^R	-	-	ne400-ne407
R ₂₈	S ₅₇	S ₇₆	-	-	-	ne123-ne407
R ₂₉	S ₅₈	S ₁₆	-	-	-	ne404-ne98
R ₃₀	S ₅₉	S ₈₇	D ₁₂ ^T	-	-	ne130-ne114

4.4.4. Validacion del sistema

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec

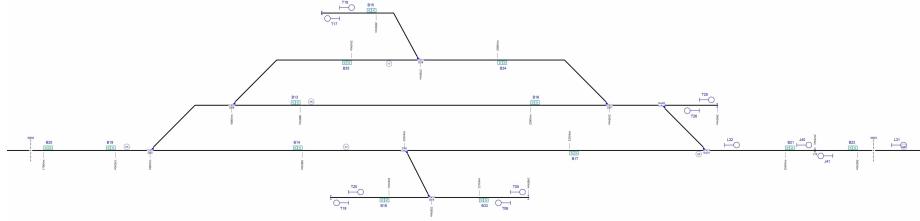


Figura 4.27: Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.

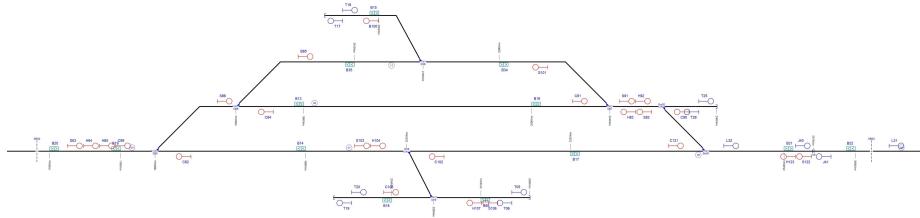


Figura 4.28: Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.

Tabla 4.18: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 31 a 45).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₃₁	S ₅₉	S ₀₆	D ₁₂ ^S	-	-	ne130-ne377
R ₃₂	S ₆₀	S ₉₉	-	-	-	ne135-ne127
R ₃₃	S ₆₂	S ₀₄	-	-	-	ne104-ne384
R ₃₄	S ₆₃	S ₀₁	-	-	-	ne110-ne130
R ₃₅	S ₆₇	S ₀₉	-	-	-	ne292-ne292
R ₃₆	S ₆₈	S ₀₈	-	-	-	ne290-ne290
R ₃₇	S ₇₄	S ₇₆	-	-	-	ne122-ne407
R ₃₈	S ₇₅	S ₁₆	-	-	-	ne123-ne98
R ₃₉	S ₇₆	S ₂₈	-	-	-	ne407-ne400
R ₄₀	S ₈₀	S ₁₀	-	-	-	ne63-ne63
R ₄₁	S ₈₃	S ₁₂	-	-	-	ne126-ne126
R ₄₂	S ₈₄	S ₈₅	-	-	-	ne421-ne421
R ₄₃	S ₈₅	S ₀₅	-	-	-	ne421-ne421
R ₄₄	S ₈₆	S ₈₇	-	-	-	ne132-ne114
R ₄₅	S ₈₇	S ₀₈	-	-	-	ne114-ne290

vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus

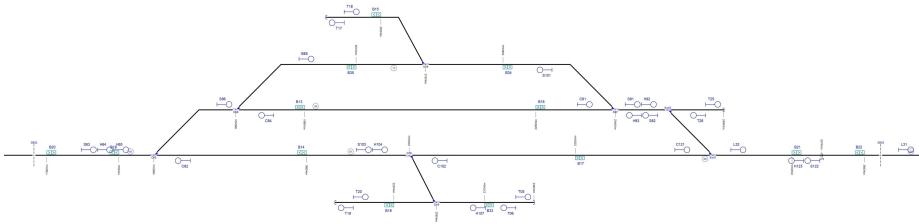


Figura 4.29: Señalamiento generado y simplificado por el RNA.

Tabla 4.19: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 46 a 160).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₄₆	S ₈₉	S ₃₁	-	-	-	ne ₁₃₂ -ne ₉₁₂
R ₄₇	S ₉₀	S ₈₉	-	-	-	ne ₁₃₂ -ne ₁₃₂
R ₄₈	S ₉₁	S ₉₃	-	-	-	ne ₉₁₂ -ne ₉₁₂
R ₄₉	S ₉₃	S ₈₆	D ₂₀ ^N	-	-	ne ₉₁₂ -ne ₁₃₂
R ₅₀	S ₉₃	S ₉₅	D ₂₀ ^R	-	-	ne ₉₁₂ -ne ₄₆₅
R ₅₁	S ₉₄	S ₁₃	-	-	-	ne ₁₃₃ -ne ₁₃₃
R ₅₂	S ₉₅	S ₉₆	-	-	-	ne ₄₆₅ -ne ₄₆₅
R ₅₃	S ₉₆	S ₀₇	-	-	-	ne ₄₆₅ -ne ₉₉₁
R ₅₄	S ₉₇	S ₉₉	-	-	-	ne ₁₃₄ -ne ₁₂₇
R ₅₅	S ₉₈	S ₂₀	-	-	-	ne ₁₃₅ -ne ₁₀₀
R ₅₆	S ₉₉	S ₈₇	D ₁₂ ^S	-	-	ne ₁₂₇ -ne ₁₁₄
R ₅₇	S ₉₉	S ₀₆	D ₁₂ ^T	-	-	ne ₁₂₇ -ne ₃₇₇
R ₅₈	S ₄₀	S ₀₂	Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₂₉₇ -ne ₆₅
R ₅₉	S ₄₀	S ₁₅	Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₂₉₇ -ne ₉₈
R ₆₀	S ₄₃	S ₄₅	D ₀₄ ^N	-	-	ne ₂₉₇ -ne ₂₉₅

rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu telus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.5. Ejemplo 5

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus

Tabla 4.20: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 4 (Rutas 61 a 76).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₆₁	S ₄₃	S ₄₆	D ₀₄ ^R	-	-	ne _{297-ne384}
R ₆₂	S ₀₁	S ₂₀	-	-	-	ne _{130-ne100}
R ₆₃	S ₀₂	S ₁₉	-	-	Lc ₀₅	ne _{65-ne100}
R ₆₄	S ₀₃	S ₇₅	D ₁₆ ^N	-	-	ne _{407-ne123}
R ₆₅	S ₀₃	S ₁₁	D ₁₆ ^R	-	-	ne _{407-ne65}
R ₆₆	S ₀₄	S ₄₀	-	-	-	ne _{384-ne297}
R ₆₇	S ₀₆	S ₁₀	D ₁₅ ^N	-	-	ne _{377-ne63}
R ₆₈	S ₀₆	S ₃₅	D ₁₅ ^R	-	-	ne _{377-ne290}
R ₆₉	S ₀₇	S ₆₈	D ₀₁ ^N	-	-	ne _{991-ne290}
R ₇₀	S ₀₇	S ₄₇	D ₀₁ ^{R-D₀₃^N}	-	-	ne _{991-ne295}
R ₇₁	S ₀₇	S ₄₄	D ₀₁ ^{R-D₀₃^R}	-	-	ne _{991-ne110}
R ₇₂	S ₀₈	S ₁₅	D ₁₄ ^N	-	-	ne _{290-ne98}
R ₇₃	S ₀₈	S ₀₃	D ₁₄ ^R	-	-	ne _{290-ne407}
R ₇₄	S ₀₉	S ₃₅	-	-	-	ne _{292-ne290}
R ₇₅	S ₁₀	S ₀₂	D ₁₈ ^N	-	-	ne _{63-ne65}
R ₇₆	S ₁₀	S ₈₄	D ₁₈ ^R	-	-	ne _{63-ne421}
R ₇₇	S ₁₁	S ₂₃	-	-	-	ne _{65-ne63}

Tabla 4.21: Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 1 a 15).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	T ₀₂	S ₇₁				ne _{991-ne991}
R ₀₂	T ₀₄	J ₃₅	D ₁₄ ^{R-D₁₅^R}			ne _{377-ne290}
R ₀₃	T ₀₄	T ₁₅	D ₁₅ ^N			ne _{377-ne113}
R ₀₄	T ₀₆	C ₆₂	D ₁₈ ^R -D ₁₉ ^R			ne _{421-ne63}
R ₀₅	T ₀₆	T ₁₉	D ₁₉ ^N			ne _{421-ne126}
R ₀₆	T ₀₈	S ₁₁₉				ne _{450-ne127}
R ₀₇	T ₀₈	C ₈₇				ne _{450-ne130}
R ₀₈	T ₁₀	J ₄₅	D ₂₀ ^{R-D₂₁^R}			ne _{465-ne912}
R ₀₉	T ₁₀	T ₂₁	D ₂₁ ^N			ne _{465-ne133}
R ₁₀	T ₁₂	S ₁₀₉				ne _{102-ne114}
R ₁₁	T ₁₄	S ₁₂₅	D ₀₄ ^R			ne _{104-ne297}
R ₁₂	T ₁₆	T ₀₃	D ₁₅ ^N			ne _{113-ne377}
R ₁₃	T ₁₈	S ₉₁	D ₀₇ ^R -D ₁₆ ^R			ne _{122-ne400}
R ₁₄	T ₂₀	T ₀₅	D ₁₉ ^N			ne _{126-ne421}
R ₁₅	T ₂₂	T ₀₉	D ₂₁ ^N			ne _{133-ne465}

Tabla 4.22: Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 16 a 30).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₁₆	T ₂₄	L ₂₉	D ₂₃ ^R -D ₂₄ ^R			ne134-ne114
R ₁₇	T ₂₄	T ₀₇	D ₂₄ ^R			ne134-ne450
R ₁₈	L ₂₉	J ₄₈				ne114-ne114
R ₁₉	S ₃₀	X ₅₂				ne98-ne98
R ₂₀	L ₃₁	X ₅₈				ne100-ne100
R ₂₁	J ₃₅	T ₀₁	D ₀₁ ^N			ne290-ne991
R ₂₂	J ₃₆	J ₃₈	Sw ₀₄ ^N			ne292-ne996
R ₂₃	J ₃₇	J ₃₅	D ₁₄ ^N			ne292-ne290
R ₂₄	J ₃₈	S ₃₀				ne996-ne98
R ₂₅	J ₄₀	L ₃₁				ne992-ne100
R ₂₆	J ₄₃	X ₆₁				ne101-ne100
R ₂₇	J ₄₅	J ₄₃	D ₀₉ ^N			ne912-ne101
R ₂₈	J ₄₆	L ₂₉	D ₂₃ ^N			ne132-ne114
R ₂₉	J ₄₇	J ₄₅	D ₂₀ ^N			ne132-ne912
R ₃₀	J ₄₈	T ₁₁				ne114-ne102

Tabla 4.23: Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 31 a 45).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₃₁	X ₅₂	S ₆₃		Lc ₀₁		ne98-ne99
R ₃₂	X ₅₃	S ₁₂₈		Lc ₀₁		ne98-ne996
R ₃₃	X ₅₈	S ₆₇		Lc ₀₃		ne100-ne101
R ₃₄	X ₅₉	S ₁₂₂		Lc ₀₃		ne100-ne992
R ₃₅	X ₆₀	S ₆₇		Lc ₀₄		ne100-ne101
R ₃₆	X ₆₁	X ₅₉		Lc ₀₄		ne100-ne100
R ₃₇	C ₆₂	X ₅₃	D ₀₅ ^N			ne63-ne98
R ₃₈	S ₆₃	S ₈₆	D ₀₅ ^R			ne99-ne61
R ₃₉	S ₆₃	S ₁₀₃	D ₀₅ ^N			ne99-ne63
R ₄₀	S ₆₇	S ₁₁₂	D ₀₉ ^N			ne101-ne912
R ₄₁	S ₆₇	S ₈₉	D ₀₉ ^R			ne101-ne910
R ₄₂	S ₇₁	S ₇₆	D ₀₁ ^R			ne991-ne288
R ₄₃	S ₇₁	S ₉₄	D ₀₁ ^N			ne991-ne290
R ₄₄	C ₇₄	T ₀₁	D ₀₁ ^R -D ₀₃ ^N			ne295-ne991
R ₄₅	B ₇₅	S ₁₂₅	D ₀₄ ^R			ne110-ne297

rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-
lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,

Tabla 4.24: Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 46 a 60).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₄₆	S ₇₆	C ₇₇	D ₀₃ ^N			ne ₂₈₈ -ne ₂₉₅
R ₄₇	S ₇₆	B ₇₅	D ₀₃ ^R			ne ₂₈₈ -ne ₁₁₀
R ₄₈	C ₇₇	S ₁₂₅	D ₀₄ ^N			ne ₂₉₅ -ne ₂₉₇
R ₄₉	B ₇₈	T ₁₃				ne ₃₈₄ -ne ₁₀₄
R ₅₀	B ₇₈	T ₀₁	D ₀₁ ^R -D ₀₃ ^R			ne ₃₈₄ -ne ₉₉₁
R ₅₁	S ₇₉	C ₇₄	D ₀₄ ^N			ne ₂₉₇ -ne ₂₉₅
R ₅₂	S ₇₉	B ₇₈	D ₀₄ ^R			ne ₂₉₇ -ne ₃₈₄
R ₅₃	C ₈₁	S ₉₁	D ₀₇ ^N			ne ₄₀₄ -ne ₄₀₀
R ₅₄	S ₈₂	C ₈₄	D ₀₇ ^N			ne ₄₀₀ -ne ₄₀₄
R ₅₅	S ₈₂	S ₁₀₁	D ₀₇ ^R			ne ₄₀₀ -ne ₄₀₇
R ₅₆	C ₈₄	X ₅₃	D ₀₅ ^R -D ₀₈ ^N			ne ₄₀₄ -ne ₉₈
R ₅₇	B ₈₅	S ₉₁	D ₀₇ ^R -D ₁₆ ^N			ne ₁₂₃ -ne ₄₀₀
R ₅₈	S ₈₆	C ₈₁	D ₀₈ ^N			ne ₆₁ -ne ₄₀₄
R ₅₉	S ₈₆	B ₈₅	D ₀₈ ^R			ne ₆₁ -ne ₁₂₃
R ₆₀	C ₈₇	J ₄₃	D ₀₉ ^R -D ₁₀ ^N			ne ₁₃₀ -ne ₁₀₁

Tabla 4.25: Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 61 a 75).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₆₁	B ₈₈	L ₂₉	D ₂₃ ^R -D ₂₄ ^N			ne ₁₃₅ -ne ₁₁₄
R ₆₂	B ₈₈	T ₀₇	D ₂₄ ^N			ne ₁₃₅ -ne ₄₅₀
R ₆₃	S ₈₉	L ₂₉	D ₁₀ ^N -D ₂₃ ^R			ne ₉₁₀ -ne ₁₁₄
R ₆₄	S ₈₉	T ₀₇	D ₁₀ ^N			ne ₉₁₀ -ne ₄₅₀
R ₆₅	S ₈₉	B ₈₈	D ₁₀ ^R			ne ₉₁₀ -ne ₁₃₅
R ₆₆	C ₉₀	S ₈₂	Sw ₀₂ ^N			ne ₉₉₃ -ne ₄₀₀
R ₆₇	S ₉₁	T ₂₅	Sw ₀₂ ^N			ne ₄₀₀ -ne ₉₉₃
R ₆₈	S ₉₁	J ₄₀	Sw ₀₂ ^R -Sw ₀₁ ^R			ne ₄₀₀ -ne ₉₉₂
R ₆₉	S ₉₄	J ₃₆	D ₁₄ ^N			ne ₂₉₀ -ne ₂₉₂
R ₇₀	S ₉₄	T ₀₃	D ₁₄ ^R -D ₁₅ ^R			ne ₂₉₀ -ne ₃₇₇
R ₇₁	S ₁₀₁	T ₁₇	D ₁₆ ^R			ne ₄₀₇ -ne ₁₂₂
R ₇₂	S ₁₀₁	X ₅₃	D ₀₅ ^R -D ₀₈ ^R -D ₁₆ ^N			ne ₄₀₇ -ne ₉₈
R ₇₃	C ₁₀₂	C ₆₂	D ₁₈ ^N			ne ₆₅ -ne ₆₃
R ₇₄	S ₁₀₃	C ₁₂₁	D ₁₈ ^N			ne ₆₃ -ne ₆₅
R ₇₅	S ₁₀₃	T ₀₅	D ₁₈ ^R -D ₁₉ ^R			ne ₆₃ -ne ₄₂₁

viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan

Tabla 4.26: Tabla de enclavamiento del ejemplo 4 generada por el RNA (Rutas 76 a 90).

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₇₆	S ₁₀₉	J ₄₇	D ₂₃ ^N			ne ₁₁₄ -ne ₁₃₂
R ₇₇	S ₁₀₉	S ₁₁₉	D ₂₃ ^R			ne ₁₁₄ -ne ₁₂₇
R ₇₈	S ₁₀₉	C ₈₇	D ₂₃ ^R			ne ₁₁₄ -ne ₁₃₀
R ₇₉	S ₁₁₂	T ₀₉	D ₂₀ ^R -D ₂₁ ^R			ne ₉₁₂ -ne ₄₆₅
R ₈₀	S ₁₁₂	J ₄₆	D ₂₀ ^N			ne ₉₁₂ -ne ₁₃₂
R ₈₁	S ₁₁₉	J ₄₃	D ₀₉ ^R -D ₁₀ ^R -D ₂₄ ^N			ne ₁₂₇ -ne ₁₀₁
R ₈₂	S ₁₁₉	T ₂₃	D ₂₄ ^R			ne ₁₂₇ -ne ₁₃₄
R ₈₃	C ₁₂₁	J ₄₀	Sw ₀₁ ^N			ne ₆₅ -ne ₉₉₂
R ₈₄	S ₁₂₂	C ₁₀₂	Sw ₀₁ ^N			ne ₉₉₂ -ne ₆₅
R ₈₅	S ₁₂₂	S ₈₂	Sw ₀₂ ^R -Sw ₀₁ ^R			ne ₉₉₂ -ne ₄₀₀
R ₈₆	C ₁₂₄	S ₇₉	Sw ₀₃ ^N			ne ₉₉₅ -ne ₂₉₇
R ₈₇	S ₁₂₅	T ₂₇	Sw ₀₃ ^N			ne ₂₉₇ -ne ₉₉₅
R ₈₈	S ₁₂₅	J ₃₈	Sw ₀₃ ^R -Sw ₀₄ ^R			ne ₂₉₇ -ne ₉₉₆
R ₈₉	S ₁₂₈	J ₃₇	Sw ₀₄ ^N			ne ₉₉₆ -ne ₂₉₂
R ₉₀	S ₁₂₈	S ₇₉	Sw ₀₃ ^R -Sw ₀₄ ^R			ne ₉₉₆ -ne ₂₉₇

eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

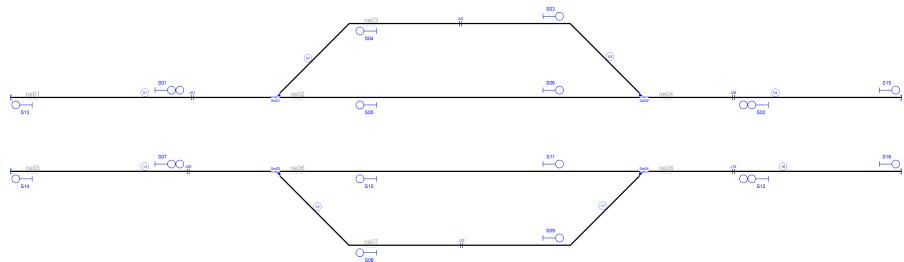


Figura 4.30: Señalamiento original del ejemplo 5.

4.5.1. Señalamiento original

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-
lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,
viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus.
Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor

Tabla 4.27: Equivalencias entre las rutas 1 a 15 originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₀₁	S ₁₅ -S ₂₄	R ₃₁	S ₅₂ -S ₆₃
R ₀₂	S ₁₆ -S ₆₇	R ₃₂ +R ₈₉	S ₅₃ -S ₃₇
R ₀₃	S ₁₆ -S ₄₃	R ₃₂ +R ₉₀	S ₅₃ -S ₇₉
R ₀₄	S ₁₉ -S ₃₂	R ₃₅	S ₆₀ -S ₆₇
R ₀₅	S ₂₀ -S ₁₁	R ₃₄ +R ₈₄	S ₅₉ -S ₁₀₂
R ₀₆	S ₂₀ -S ₅₆	R ₃₄ +R ₈₅	S ₅₉ -S ₈₂
R ₀₇	S ₂₃ -S ₁₆	R ₃₇	S ₆₂ -S ₅₃
R ₀₈	S ₂₄ -S ₈₀	R ₃₉	S ₆₃ -S ₁₀₃
R ₀₉	S ₂₄ -S ₅₂	R ₃₈ +R ₅₈	S ₆₃ -S ₈₁
R ₁₀	S ₂₄ -S ₅₇	R ₃₈ +R ₅₉	S ₆₃ -S ₈₅
R ₁₁	S ₂₇ -S ₅₆	R ₆₆	S ₉₀ -S ₈₂
R ₁₂	S ₂₈ -S ₀₄	R ₅₄ +R ₅₆ +R ₃₂ +R ₉₀ +R ₅₂	S ₈₂ -S ₇₈
R ₁₃	S ₂₈ -S ₁₉	R ₆₈ +R ₂₅	S ₉₁ -S ₃₁
R ₁₄	S ₃₁ -S ₂₀	R ₂₇ +R ₂₆	S ₄₅ -S ₆₁
R ₁₅	S ₃₂ -S ₉₁	R ₄₀	S ₆₇ -S ₁₁₂

Tabla 4.28: Equivalencias entre las rutas 16 a 30 originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₁₆	S ₃₂ -S ₅₉	R ₄₁ +R ₆₃ +R ₇₈	S ₆₇ -S ₈₇
R ₁₇	S ₃₂ -S ₆₀	R ₄₁ +R ₆₅	S ₆₇ -S ₈₈
R ₁₈	S ₃₅ -S ₀₁	R ₆₉ +R ₂₂ +R ₂₄ +R ₃₁ +R ₃₉ +R ₇₄ +R ₈₃ +R ₂₅ +R ₃₅ +R ₄₁ +R ₆₃ +R ₇₈	S ₉₄ -S ₈₇
R ₁₉	S ₃₉ -S ₄₃	R ₈₆	S ₁₂₄ -S ₇₉
R ₂₀	S ₄₄ -S ₀₄	R ₄₅ +R ₅₂	S ₇₅ -S ₇₈
R ₂₁	S ₄₅ -S ₀₁	R ₄₈ +R ₈₈ +R ₂₄ +R ₃₁ +R ₃₉ +R ₇₄ +R ₈₃ +R ₂₅ +R ₃₅ +R ₄₁ +R ₆₃ +R ₇₈	S ₇₇ -S ₈₇
R ₂₂	S ₄₆ -S ₆₃	R ₅₀ +R ₄₂ +R ₄₇	S ₇₈ -S ₇₅
R ₂₃	S ₄₆ -S ₀₉	R ₅₀ +R ₄₃ +R ₆₉	S ₇₈ -S ₃₆
R ₂₄	S ₄₇ -S ₄₀	R ₄₈	S ₇₇ -S ₁₂₅
R ₂₅	S ₅₂ -S ₂₈	R ₅₃	S ₈₁ -S ₉₁
R ₂₆	S ₅₆ -S ₅₈	R ₅₄	S ₈₂ -S ₈₄
R ₂₇	S ₅₆ -S ₀₃	R ₅₅	S ₈₂ -S ₁₀₁
R ₂₈	S ₅₇ -S ₇₆	R ₅₇ +R ₅₅	S ₈₅ -S ₁₀₁
R ₂₉	S ₅₈ -S ₁₆	R ₅₆	S ₈₄ -S ₅₃
R ₃₀	S ₅₉ -S ₈₇	R ₆₀ +R ₄₁ +R ₆₃	S ₈₇ -S ₂₉

Tabla 4.29: Equivalencias entre las rutas 31 a 45 originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₃₁	S ₅₉ -S ₀₆	R ₆₀ +R ₂₆ +R ₃₄ +R ₈₄ +R ₇₃ +R ₃₇ +R ₃₂ +R ₈₉ +R ₂₃ +R ₇₀	S ₈₇ -S ₀₃
R ₃₂	S ₆₀ -S ₉₉	R ₆₁ +R ₇₇	S ₈₈ -S ₁₁₉
R ₃₃	S ₆₂ -S ₀₄	R ₁₁ +R ₅₂	S ₁₄ -S ₇₈
R ₃₄	S ₆₃ -S ₀₁	R ₄₅ +R ₈₈ +R ₂₄ +R ₃₁ +R ₃₉ +R ₇₄ +R ₈₃ +R ₃₅ +R ₃₅ +R ₄₁ +R ₆₃ +R ₇₈	S ₇₅ -S ₈₇
R ₃₅	S ₆₇ -S ₀₉	R ₈₉	S ₁₂₈ -S ₃₇
R ₃₆	S ₆₈ -S ₀₈	R ₄₃	S ₇₁ -S ₉₄
R ₃₇	S ₇₄ -S ₇₆	R ₁₃ +R ₅₅	S ₁₈ -S ₁₀₁
R ₃₈	S ₇₅ -S ₁₆	R ₅₇ +R ₅₄ +R ₅₆	S ₈₅ -S ₅₃
R ₃₉	S ₇₆ -S ₂₈	R ₇₁ +R ₁₃	S ₁₀₁ -S ₉₁
R ₄₀	S ₈₀ -S ₁₀	R ₃₁ +R ₃₉	S ₅₂ -S ₁₀₃
R ₄₁	S ₈₃ -S ₁₂	R ₀₅	S ₀₆ -S ₁₉
R ₄₂	S ₈₄ -S ₈₅	R ₇₅	S ₁₀₃ -S ₀₅
R ₄₃	S ₈₅ -S ₀₅	R ₇₅	S ₁₀₃ -S ₀₅
R ₄₄	S ₈₆ -S ₈₇	R ₂₈	S ₄₆ -S ₂₉
R ₄₅	S ₈₇ -S ₀₈	R ₇₇ +R ₈₁ +R ₂₆ +R ₃₄ +R ₈₄ +R ₇₃ +R ₃₇ +R ₃₂ +R ₈₉ +R ₂₃	S ₁₀₉ -S ₃₅

Tabla 4.30: Equivalencias entre las rutas 46 a 60 originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₄₆	S ₈₉ -S ₃₁	R ₂₉	S ₄₇ -S ₄₅
R ₄₇	S ₉₀ -S ₈₉	R ₇₆	S ₁₀₉ -S ₄₇
R ₄₈	S ₉₁ -S ₉₃	R ₄₀	S ₆₇ -S ₁₁₂
R ₄₉	S ₉₃ -S ₈₆	R ₈₀	S ₁₁₂ -S ₄₆
R ₅₀	S ₉₃ -S ₉₅	R ₇₉	S ₁₁₂ -S ₀₉
R ₅₁	S ₉₄ -S ₁₃	R ₀₉	S ₁₀ -S ₂₁
R ₅₂	S ₉₅ -S ₉₆	R ₇₉	S ₁₁₂ -S ₀₉
R ₅₃	S ₉₆ -S ₀₇	R ₀₈ +R ₂₇ +R ₂₆ +R ₃₄ +R ₈₄ +R ₇₃ +R ₃₇ +R ₃₂ +R ₈₉ +R ₂₃ +R ₂₁	S ₁₀ -S ₀₁
R ₅₄	S ₉₇ -S ₉₉	R ₁₆ +R ₇₇	S ₂₄ -S ₁₁₉
R ₅₅	S ₉₈ -S ₂₀	R ₆₁ +R ₇₇ +R ₈₁ +R ₂₆	S ₈₈ -S ₆₁
R ₅₆	S ₉₉ -S ₈₇	R ₈₂ +R ₁₆	S ₁₁₉ -S ₂₉
R ₅₇	S ₉₉ -S ₀₆	R ₈₁ +R ₂₆ +R ₃₄ +R ₈₄ +R ₇₃ +R ₃₇ +R ₃₂ +R ₈₉ +R ₂₃ +R ₇₀	S ₁₁₉ -S ₀₃
R ₅₈	S ₄₀ -S ₀₂	R ₈₈ +R ₂₄ +R ₃₁ +R ₃₉ +R ₇₄	S ₁₂₅ -S ₁₂₁
R ₅₉	S ₄₀ -S ₁₅	R ₈₈ +R ₂₄	S ₁₂₅ -S ₃₀
R ₆₀	S ₄₃ -S ₄₅	R ₅₁	S ₈₇ -S ₄₃

semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.5.2. Señalamiento generado por el RNA

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec

Tabla 4.31: Equivalencias entre las rutas 61 a 77 originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₆₁	S ₄₃ -S ₄₆	R ₅₂	S ₇₉ -S ₇₈
R ₆₂	S ₀₁ -S ₂₀	R ₆₀ +R ₂₆	S ₈₇ -S ₄₃
R ₆₃	S ₀₂ -S ₁₉	R ₈₃ +R ₂₅	S ₁₂₁ -S ₃₁
R ₆₄	S ₀₃ -S ₇₅	R ₇₂ +R ₃₁ +R ₃₈ +R ₅₉	S ₁₀₁ -S ₈₅
R ₆₅	S ₀₃ -S ₁₁	R ₇₁ +R ₁₃ +R ₆₈ +R ₈₄	S ₁₀₁ -S ₁₀₂
R ₆₆	S ₀₄ -S ₄₀	R ₄₉ +R ₁₁	S ₇₈ -S ₁₂₅
R ₆₇	S ₀₆ -S ₁₀	R ₀₂ +R ₆₉ +R ₂₂ +R ₂₄ +R ₃₁ +R ₃₉	S ₀₄ -S ₁₀₃
R ₆₈	S ₀₆ -S ₃₅	R ₀₂	S ₀₄ -S ₃₅
R ₆₉	S ₀₇ -S ₆₈	R ₄₃	S ₇₁ -S ₉₄
R ₇₀	S ₀₇ -S ₄₇	R ₄₂ +R ₄₆	S ₇₁ -S ₇₇
R ₇₁	S ₀₇ -S ₄₄	R ₄₂ +R ₄₇	S ₇₁ -S ₇₅
R ₇₂	S ₀₈ -S ₁₅	R ₆₉ +R ₂₂ +R ₂₄	S ₉₄ -S ₃₀
R ₇₃	S ₀₈ -S ₀₃	R ₆₉ +R ₂₂ +R ₂₄ +R ₃₁ +R ₃₈ +R ₅₈ +R ₅₃ +R ₅₅	S ₉₄ -S ₁₀₁
R ₇₄	S ₀₉ -S ₃₅	R ₂₃	S ₃₇ -S ₃₅
R ₇₅	S ₁₀ -S ₀₂	R ₇₄	S ₁₀₃ -S ₁₂₁
R ₇₆	S ₁₀ -S ₈₄	R ₇₅	S ₁₀₃ -S ₀₅
R ₇₇	S ₁₁ -S ₂₃	R ₇₃	S ₁₀₂ -S ₆₂

vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu telus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.5.3. Sistema sintetizado

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu telus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

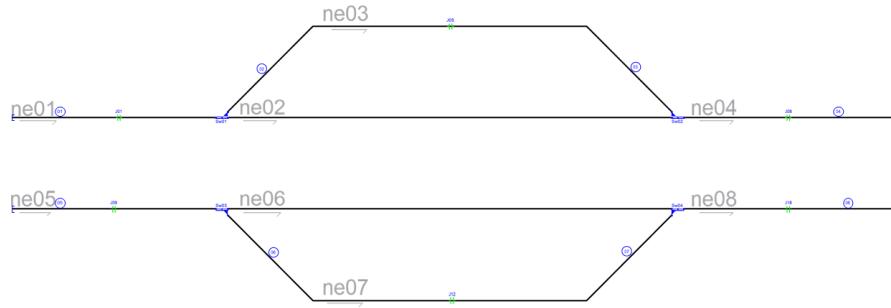


Figura 4.31: Topología ferroviaria del ejemplo 5 sin señalamiento.

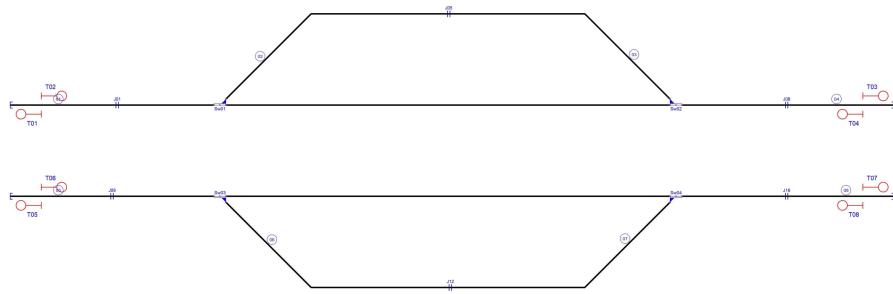


Figura 4.32: Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía.

eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.5.4. Validacion del sistema

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

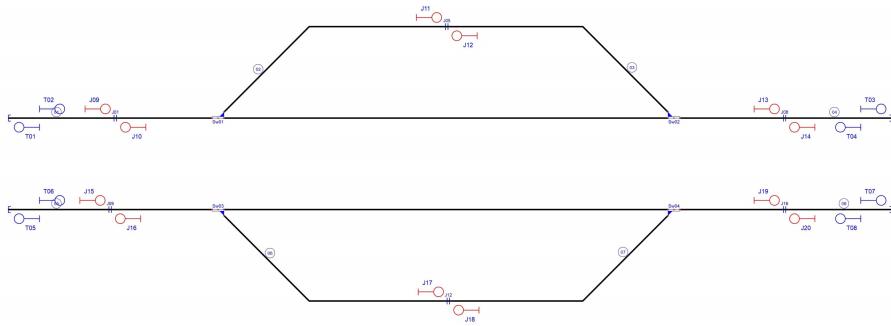


Figura 4.33: Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.

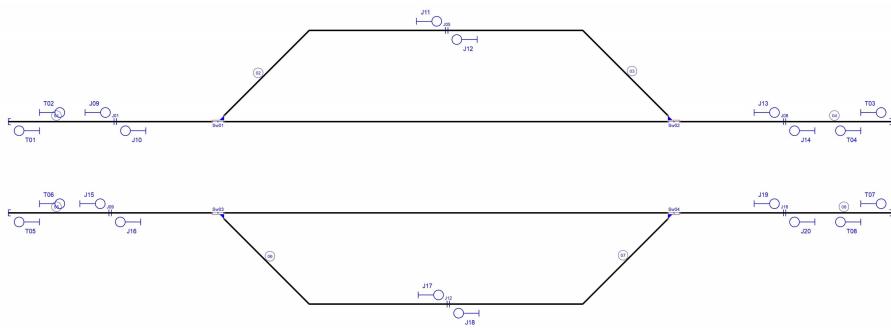


Figura 4.34: Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.

4.6. Ejemplo 6

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu telus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.6.1. Señalamiento original

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris.

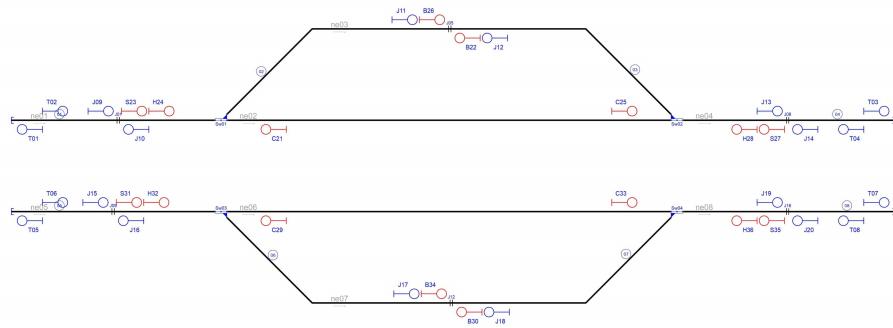


Figura 4.35: Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.

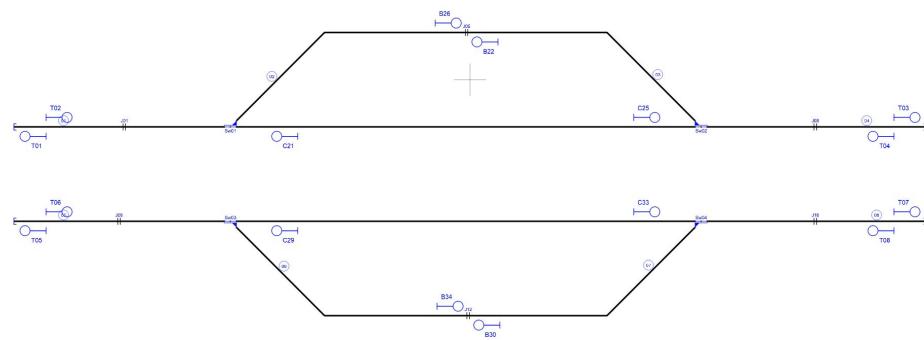


Figura 4.36: Señalamiento generado y simplificado por el RNA.

Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.6.2. Señalamiento generado por el RNA

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus

Tabla 4.32: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 5.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	S ₀₁	S ₀₆	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₂
R ₀₂	S ₀₅	S ₁₃	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne ₀₂ -ne ₀₁
R ₀₃	S ₀₁	S ₀₃	Sw ₀₁ ^R	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₃
R ₀₄	S ₀₄	S ₁₃	Sw ₀₁ ^R	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₁
R ₀₅	S ₀₂	S ₀₄	Sw ₀₂ ^R	-	-	ne ₀₄ -ne ₀₂
R ₀₆	S ₀₆	S ₁₅	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne ₀₂ -ne ₀₄
R ₀₇	S ₀₂	S ₀₅	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne ₀₄ -ne ₀₃
R ₀₈	S ₀₃	S ₁₅	Sw ₀₂ ^R	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₄
R ₀₉	S ₀₇	S ₁₁	Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₀₅ -ne ₀₆
R ₁₀	S ₁₀	S ₁₄	Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₀₆ -ne ₀₅
R ₁₁	S ₀₇	S ₀₉	Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₀₅ -ne ₀₇
R ₁₂	S ₀₈	S ₁₄	Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₀₇ -ne ₀₅
R ₁₃	S ₁₂	S ₁₀	Sw ₀₄ ^N	-	-	ne ₀₈ -ne ₀₆
R ₁₄	S ₁₁	S ₁₆	Sw ₀₄ ^N	-	-	ne ₀₆ -ne ₀₈
R ₁₅	S ₁₂	S ₀₈	Sw ₀₄ ^R	-	-	ne ₀₈ -ne ₀₇
R ₁₆	S ₀₉	S ₁₆	Sw ₀₄ ^R	-	-	ne ₀₇ -ne ₀₈

Tabla 4.33: Tabla de enclavamiento del ejemplo 5 generada por el RNA.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	T ₀₂	C ₂₅	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₃
R ₀₂	T ₀₂	B ₂₆	Sw ₀₁ ^R	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₄
R ₀₃	T ₀₄	C ₂₁	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne ₀₄ -ne ₀₃
R ₀₄	T ₀₄	B ₂₆	Sw ₀₂ ^R	-	-	ne ₀₄ -ne ₀₄
R ₀₅	T ₀₆	C ₃₃	Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₀₅ -ne ₀₆
R ₀₆	T ₀₆	B ₃₄	Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₀₅ -ne ₀₇
R ₀₇	T ₀₈	C ₂₉	Sw ₀₄ ^N	-	-	ne ₀₈ -ne ₀₆
R ₀₈	T ₀₈	B ₃₀	Sw ₀₄ ^R	-	-	ne ₀₈ -ne ₀₇
R ₀₉	C ₂₁	T ₀₁	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne ₀₂ -ne ₀₁
R ₁₀	B ₂₂	T ₀₁	Sw ₀₁ ^R	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₁
R ₁₁	C ₂₅	T ₀₃	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne ₀₂ -ne ₀₄
R ₁₂	B ₂₆	T ₀₃	Sw ₀₂ ^R	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₄
R ₁₃	C ₂₉	T ₀₅	Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₀₆ -ne ₀₅
R ₁₄	B ₃₀	T ₀₅	Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₀₇ -ne ₀₅
R ₁₅	C ₃₃	T ₀₇	Sw ₀₄ ^N	-	-	ne ₀₆ -ne ₀₈
R ₁₆	B ₃₄	T ₀₇	Sw ₀₄ ^R	-	-	ne ₀₇ -ne ₀₈

rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-
lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,

Tabla 4.34: Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₀₁	S ₀₁ -S ₀₆	R ₀₁	T ₀₂ -C ₂₅
R ₀₂	S ₀₅ -S ₁₃	R ₀₉	C ₂₁ -T ₀₁
R ₀₃	S ₀₁ -S ₀₃	R ₀₂	T ₀₂ -B ₂₆
R ₀₄	S ₀₄ -S ₁₃	R ₁₀	B ₂₂ -T ₀₁
R ₀₅	S ₀₂ -S ₀₄	R ₀₃	T ₀₄ -C ₂₁
R ₀₆	S ₀₆ -S ₁₅	R ₁₁	C ₂₅ -T ₀₃
R ₀₇	S ₀₂ -S ₀₅	R ₀₄	T ₀₄ -B ₂₆
R ₀₈	S ₀₃ -S ₁₅	R ₁₂	B ₂₆ -T ₀₃
R ₀₉	S ₀₇ -S ₁₁	R ₀₅	T ₀₆ -C ₃₃
R ₁₀	S ₁₀ -S ₁₄	R ₁₃	C ₂₉ -T ₀₅
R ₁₁	S ₀₇ -S ₀₉	R ₀₆	T ₀₆ -B ₃₄
R ₁₂	S ₀₈ -S ₁₄	R ₁₄	B ₃₀ -T ₀₅
R ₁₃	S ₁₂ -S ₁₀	R ₀₇	T ₀₈ -C ₂₉
R ₁₄	S ₁₁ -S ₁₆	R ₁₅	C ₃₃ -T ₀₇
R ₁₅	S ₁₂ -S ₀₈	R ₀₈	T ₀₈ -B ₃₀
R ₁₆	S ₀₉ -S ₁₆	R ₁₆	B ₃₄ -T ₀₇

viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

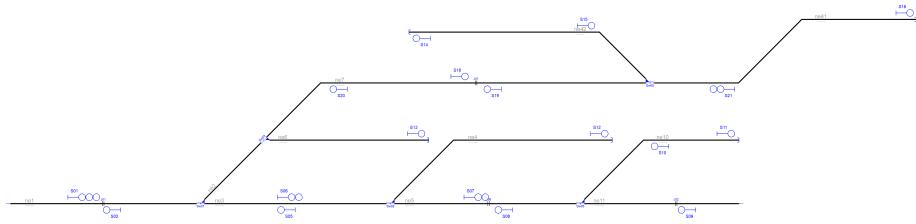


Figura 4.37: Señalamiento original del ejemplo 6.

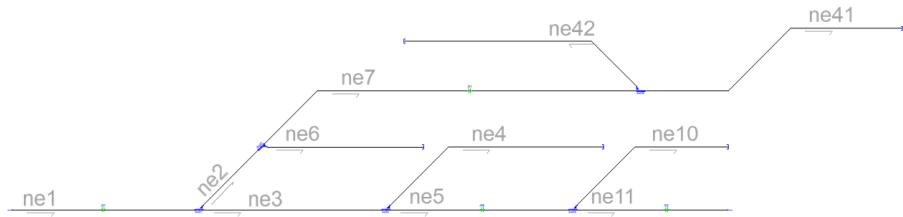


Figura 4.38: Topología ferroviaria del ejemplo 6 sin señalamiento.

Tabla 4.35: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 6.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	S ₀₁	S ₀₆	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₃
R ₀₂	S ₀₁	S ₁₃	Sw ₀₁ ^R +Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₆
R ₀₃	S ₀₁	S ₁₈	Sw ₀₁ ^R +Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₇
R ₀₄	S ₀₆	S ₀₇	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₅
R ₀₅	S ₀₆	S ₁₂	Sw ₀₂ ^R	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₄
R ₀₆	S ₂₁	S ₁₉	Sw ₀₈ ^N	-	-	ne ₄₁ -ne ₀₇
R ₀₇	S ₂₁	S ₁₄	Sw ₀₈ ^R	-	-	ne ₄₁ -ne ₄₂
R ₀₈	S ₀₅	S ₀₂	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₁
R ₀₉	S ₀₉	S ₀₈	Sw ₀₅ ^N	-	-	ne ₁₁ -ne ₀₅
R ₁₀	S ₀₈	S ₀₅	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne ₀₅ -ne ₀₃
R ₁₁	S ₁₀	S ₀₈	Sw ₀₅ ^R	-	-	ne ₁₀ -ne ₀₅
R ₁₂	S ₁₅	S ₁₆	Sw ₀₈ ^R	-	-	ne ₄₂ -ne ₄₁
R ₁₃	S ₁₈	S ₁₆	Sw ₀₈ ^N	-	-	ne ₀₇ -ne ₄₁
R ₁₄	S ₁₉	S ₂₀	-	-	-	ne ₀₇
R ₁₅	S ₂₀	S ₀₂	Sw ₀₁ ^R +Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₀₇ -ne ₀₁
R ₁₆	S ₀₇	S ₁₁	Sw ₀₅ ^R	-	-	ne ₀₅ -ne ₁₀

4.6.3. Sistema sintetizado

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec

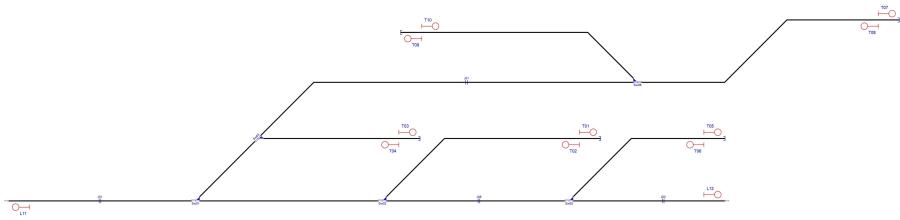


Figura 4.39: Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía.

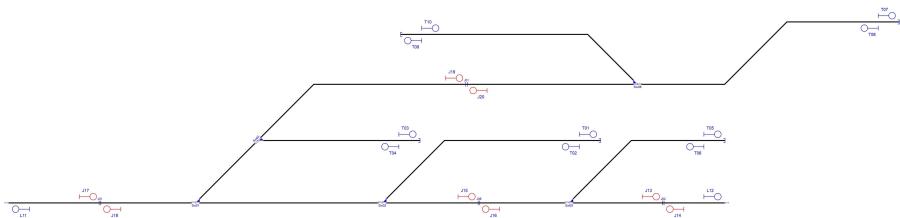


Figura 4.40: Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.

vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.6.4. Validacion del sistema

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

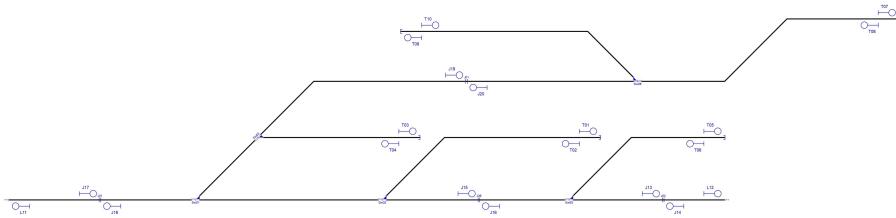


Figura 4.41: Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.

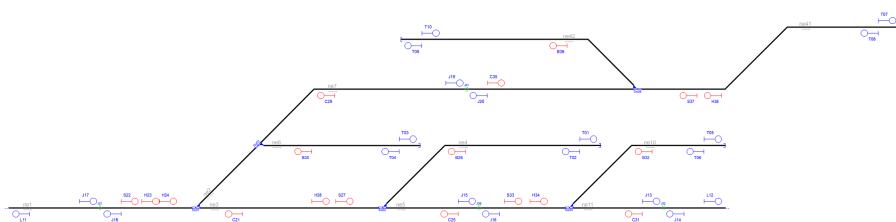


Figura 4.42: Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.

4.7. Ejemplo 7

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.7.1. Señalamiento original

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

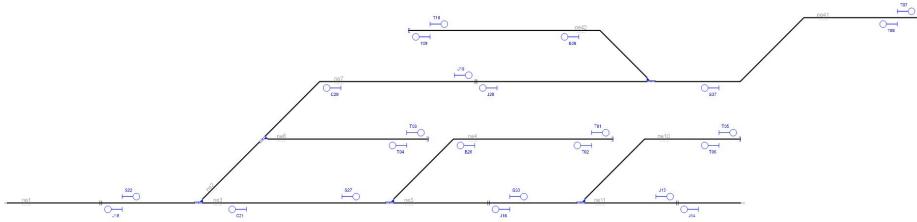


Figura 4.43: Señalamiento generado y simplificado por el RNA.

Tabla 4.36: Tabla de enclavamiento del ejemplo 6 generada por el RNA.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	T ₀₂	B ₂₆	-	-	-	ne ₀₄
R ₀₂	T ₀₄	J ₁₈	Sw ₀₁ ^R +Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₀₆ -ne ₀₁
R ₀₃	T ₀₆	J ₁₆	Sw ₀₅ ^R	-	-	ne ₁₀ -ne ₀₅
R ₀₄	T ₀₈	S ₃₇	-	-	-	ne ₄₁
R ₀₅	T ₁₀	T ₀₇	Sw ₀₈ ^R	-	-	ne ₄₂ -ne ₄₁
R ₀₆	J ₁₄	J ₁₆	Sw ₀₅ ^N	-	-	ne ₁₁ -ne ₀₅
R ₀₇	J ₁₆	C ₂₁	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne ₀₅ -ne ₀₃
R ₀₈	J ₁₉	T ₀₇	Sw ₀₈ ^N	-	-	ne ₀₇ -ne ₄₁
R ₀₉	J ₂₀	C ₂₉	-	-	-	ne ₀₇
R ₁₀	C ₂₁	J ₁₈	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₁
R ₁₁	S ₂₂	S ₂₇	Sw ₀₁ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₃
R ₁₂	S ₂₂	J ₁₉	Sw ₀₁ ^R +Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₇
R ₁₃	S ₂₂	T ₀₃	Sw ₀₁ ^R +Sw ₀₃ ^R	-	-	ne ₀₁ -ne ₀₆
R ₁₄	B ₂₆	C ₂₁	Sw ₀₂ ^R	-	-	ne ₀₄ -ne ₀₃
R ₁₅	S ₂₇	S ₃₃	Sw ₀₂ ^N	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₅
R ₁₆	S ₂₇	T ₀₁	Sw ₀₂ ^R	-	-	ne ₀₃ -ne ₀₄
R ₁₇	C ₂₉	J ₁₈	Sw ₀₁ ^R +Sw ₀₃ ^N	-	-	ne ₀₇ -ne ₀₁
R ₁₈	S ₃₃	J ₁₃	Sw ₀₅ ^N	-	-	ne ₀₅ -ne ₁₁
R ₁₉	S ₃₃	T ₀₅	Sw ₀₅ ^R	-	-	ne ₀₅ -ne ₁₀
R ₂₀	B ₃₆	T ₀₉	-	-	-	ne ₄₂
R ₂₁	S ₃₇	J ₂₀	Sw ₀₈ ^N	-	-	ne ₄₁ -ne ₀₇
R ₂₂	S ₃₇	B ₃₆	Sw ₀₈ ^R	-	-	ne ₄₁ -ne ₄₂

Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.7.2. Señalamiento generado por el RNA

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris.

Tabla 4.37: Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₀₁	S ₀₁ -S ₀₆	R ₁₁	S ₂₂ -S ₂₇
R ₀₂	S ₀₁ -S ₁₃	R ₁₃	S ₂₂ -T ₀₃
R ₀₃	S ₀₁ -S ₁₈	R ₁₂	S ₂₂ -J ₁₉
R ₀₄	S ₀₆ -S ₀₇	R ₁₅	S ₂₇ -S ₃₃
R ₀₅	S ₀₆ -S ₁₂	R ₁₆	S ₂₇ -T ₀₁
R ₀₆	S ₂₁ -S ₁₉	R ₂₁	S ₃₇ -J ₂₀
R ₀₇	S ₂₁ -S ₁₄	R ₂₂	S ₃₇ -B ₃₆
R ₀₈	S ₀₅ -S ₀₂	R ₁₀	C ₂₁ -J ₁₈
R ₀₉	S ₀₉ -S ₀₈	R ₀₆	J ₁₄ -J ₁₆
R ₁₀	S ₀₈ -S ₀₅	R ₀₇	J ₁₆ -C ₂₁
R ₁₁	S ₁₀ -S ₀₈	R ₀₃	T ₀₆ -J ₁₆
R ₁₂	S ₁₅ -S ₁₆	R ₀₅	T ₁₀ -T ₀₇
R ₁₃	S ₁₈ -S ₁₆	R ₀₈	J ₁₉ -T ₀₇
R ₁₄	S ₁₉ -S ₂₀	R ₀₈	J ₂₀ -C ₂₉
R ₁₅	S ₂₀ -S ₀₂	R ₁₇	C ₂₉ -J ₁₈
R ₁₆	S ₀₇ -S ₁₁	R ₁₉	S ₃₃ -T ₀₅

Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor

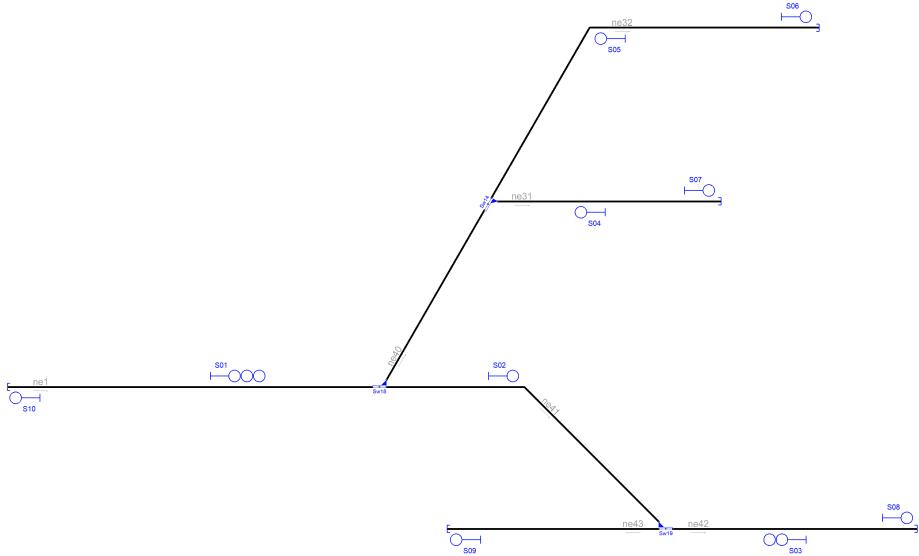


Figura 4.44: Señalamiento original del ejemplo 7.

Tabla 4.38: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 7.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	S ₀₁	S ₀₂	Sw ₁₈ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₄₁
R ₀₂	S ₀₁	S ₀₆	Sw ₁₄ ^N +Sw ₁₈ ^R	-	-	ne ₀₁ -ne ₃₂
R ₀₃	S ₀₁	S ₀₇	Sw ₁₄ ^R +Sw ₁₈ ^R	-	-	ne ₀₁ -ne ₃₁
R ₀₄	S ₀₃	S ₀₉	Sw ₁₉ ^N	-	-	ne ₄₂ -ne ₄₃
R ₀₅	S ₀₃	S ₁₀	Sw ₁₈ ^N +Sw ₁₉ ^R	-	-	ne ₄₂ -ne ₀₁
R ₀₆	S ₀₂	S ₀₈	Sw ₁₉ ^R	-	-	ne ₄₁ -ne ₄₂
R ₀₇	S ₀₄	S ₁₀	Sw ₁₄ ^R +Sw ₁₈ ^R	-	-	ne ₃₁ -ne ₀₁
R ₀₈	S ₀₅	S ₁₀	Sw ₁₄ ^N +Sw ₁₈ ^R	-	-	ne ₃₂ -ne ₀₁

semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.7.3. Sistema sintetizado

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis,

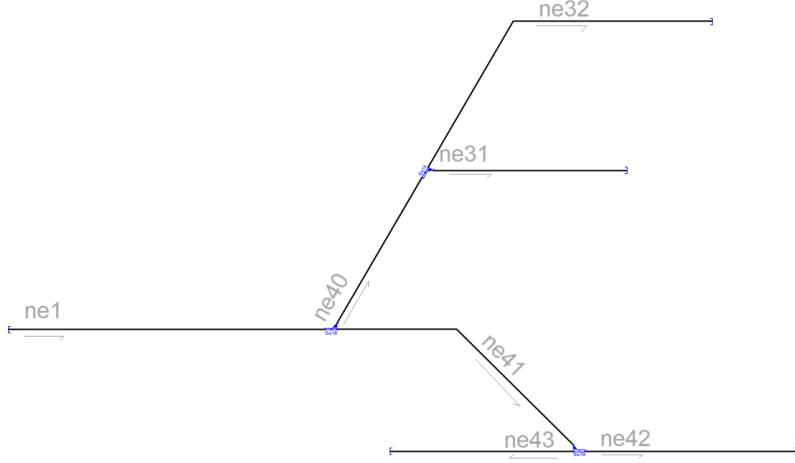


Figura 4.45: Topología ferroviaria del ejemplo 7 sin señalamiento.

Tabla 4.39: Tabla de enclavamiento del ejemplo 7 generada por el RNA.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	T ₀₂	S ₁₄	-	-	-	ne ₀₁
R ₀₂	T ₀₄	T ₀₁	Sw ₁₄ ^R +Sw ₁₈ ^R	-	-	ne ₃₁ -ne ₀₁
R ₀₃	T ₀₆	T ₀₁	Sw ₁₄ ^N +Sw ₁₈ ^R	-	-	ne ₃₂ -ne ₀₁
R ₀₄	T ₀₈	H ₂₀	-	-	-	ne ₄₂
R ₀₅	T ₁₀	T ₀₇	Sw ₁₉ ^N	-	-	ne ₄₃ -ne ₄₂
R ₀₆	S ₁₄	B ₁₈	Sw ₁₈ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₄₁
R ₀₇	S ₁₄	T ₀₅	Sw ₁₈ ^R +Sw ₁₄ ^N	-	-	ne ₀₁ -ne ₃₂
R ₀₈	S ₁₄	T ₀₃	Sw ₁₈ ^R +Sw ₁₄ ^R	-	-	ne ₀₁ -ne ₃₁
R ₀₉	B ₁₈	T ₀₇	Sw ₁₉ ^R	-	-	ne ₄₁ -ne ₄₂
R ₁₀	H ₂₀	T ₀₉	Sw ₁₉ ^N	-	-	ne ₄₂ -ne ₄₃
R ₁₁	H ₂₀	T ₀₁	Sw ₁₉ ^R +Sw ₁₈ ^N	-	-	ne ₄₂ -ne ₀₁

viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.7.4. Validacion del sistema

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et ne-

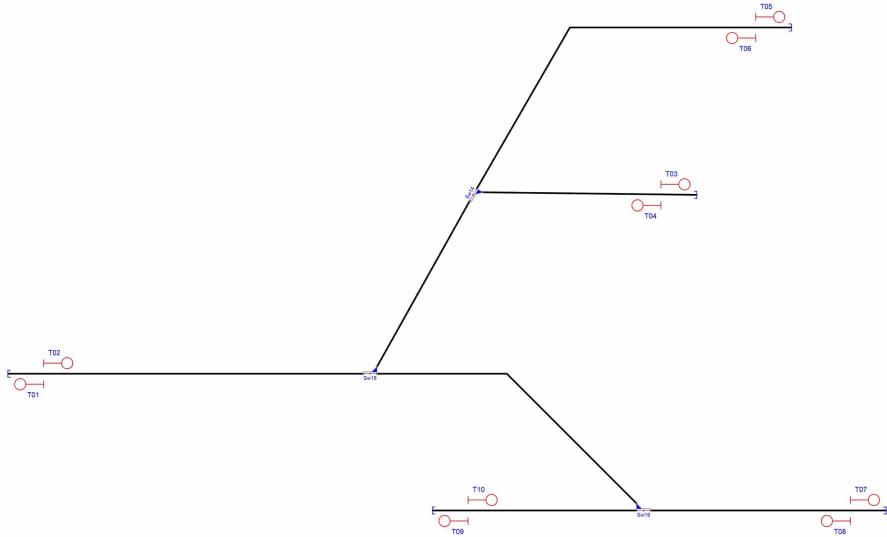


Figura 4.46: Señalamiento generado por el RNA para proteger el fín de vía.

tus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.8. Ejemplo 8

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vesti-bulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et net-tus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tel-lus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

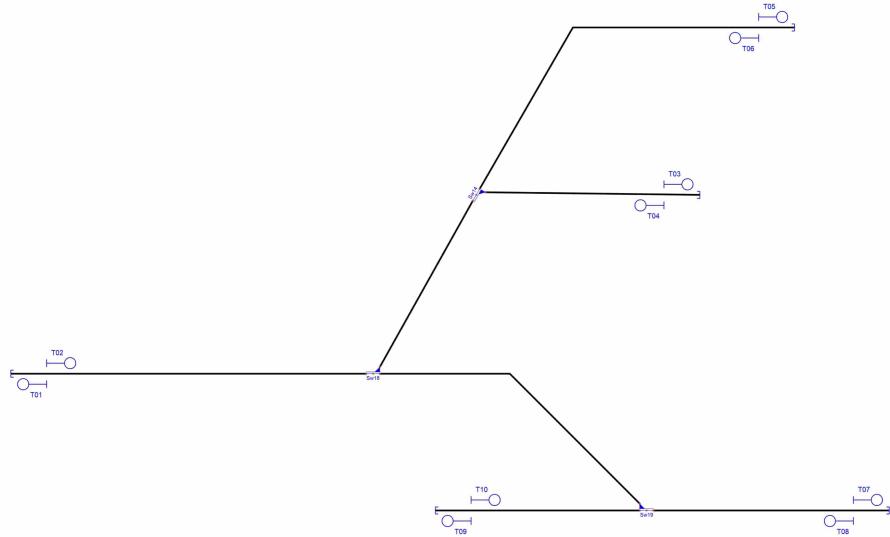


Figura 4.47: Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.

eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.8.1. Señalamiento original

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.8.2. Señalamiento generado por el RNA

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec

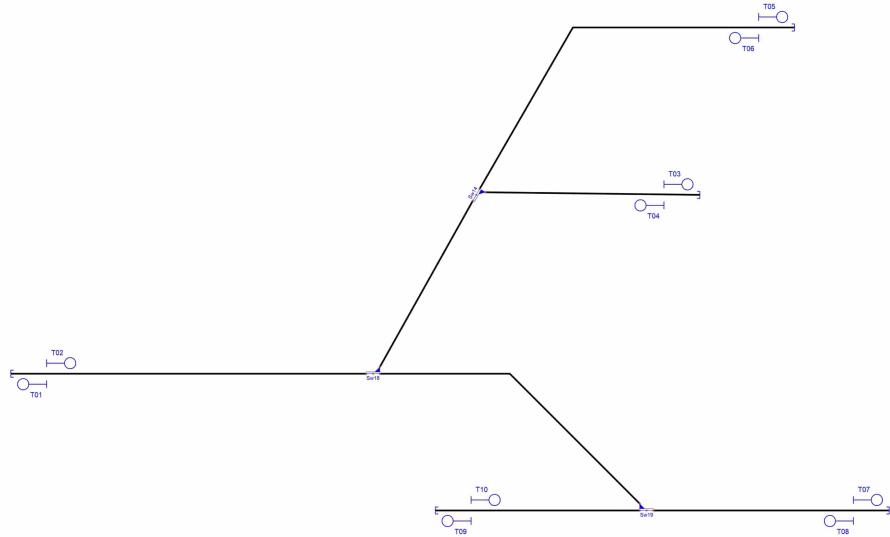


Figura 4.48: Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.

vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.8.3. Sistema sintetizado

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor

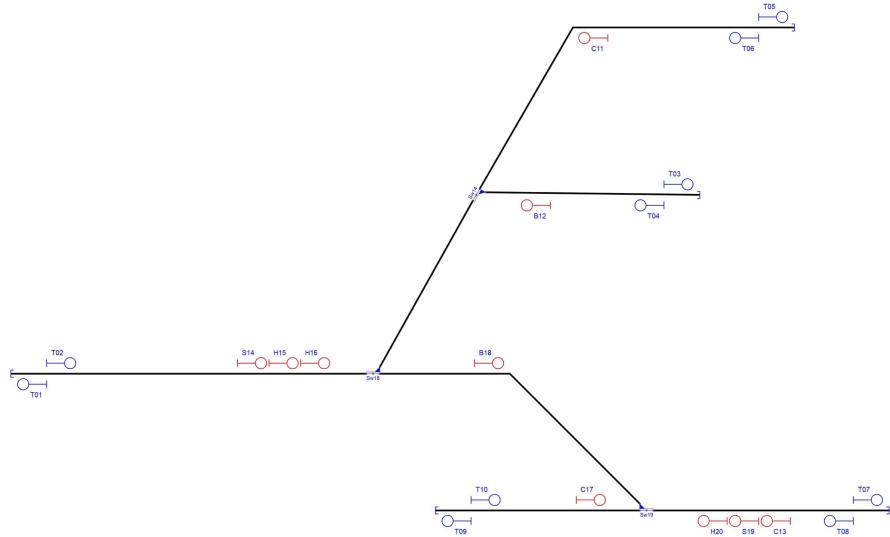


Figura 4.49: Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.

semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.8.4. Validacion del sistema

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

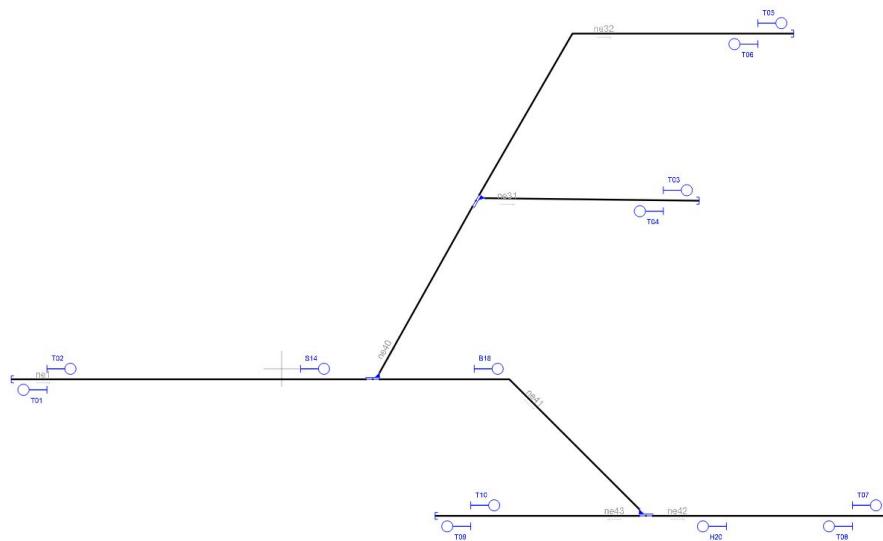


Figura 4.50: Señalamiento generado y simplificado por el RNA.

Tabla 4.40: Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₀₁	S ₀₁ -S ₀₂	R ₀₆	S ₁₄ -B ₁₈
R ₀₂	S ₀₁ -S ₀₆	R ₀₇	S ₁₄ -T ₀₅
R ₀₃	S ₀₁ -S ₀₇	R ₀₈	S ₁₄ -T ₀₃
R ₀₄	S ₀₃ -S ₀₉	R ₀₉	B ₁₈ -T ₀₇
R ₀₅	S ₀₃ -S ₁₀	R ₁₁	H ₂₀ -T ₀₉
R ₀₆	S ₀₂ -S ₀₈	R ₁₀	H ₂₀ -T ₀₁
R ₀₇	S ₀₄ -S ₁₀	R ₀₂	T ₀₄ -T ₀₁
R ₀₈	S ₀₅ -S ₁₀	R ₀₃	T ₀₆ -T ₀₁

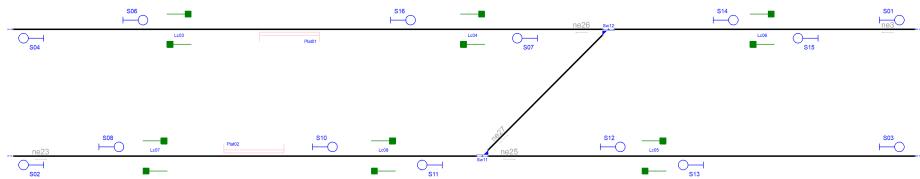


Figura 4.51: Señalamiento original del ejemplo 8.

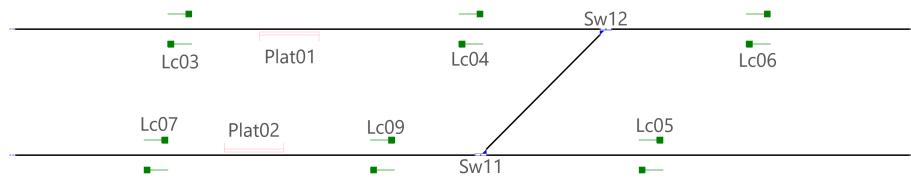


Figura 4.52: Topología ferroviaria del ejemplo 8 sin señalamiento.

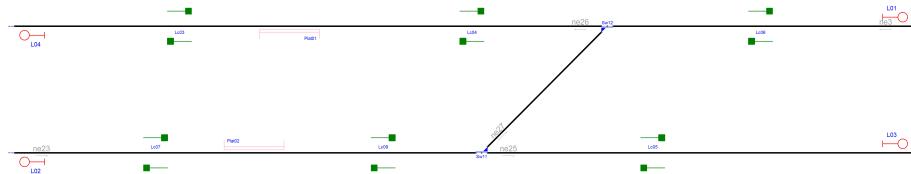


Figura 4.53: Señalamiento generado por el RNA para proteger el fin de vía.

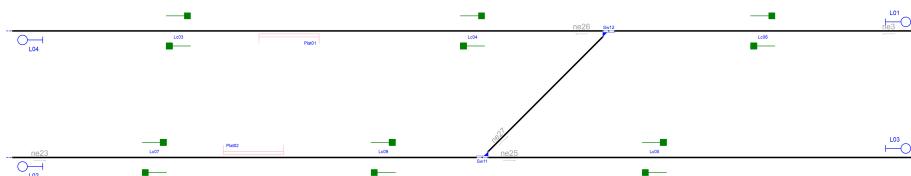


Figura 4.54: Señalamiento generado por el RNA para proteger las junturas.

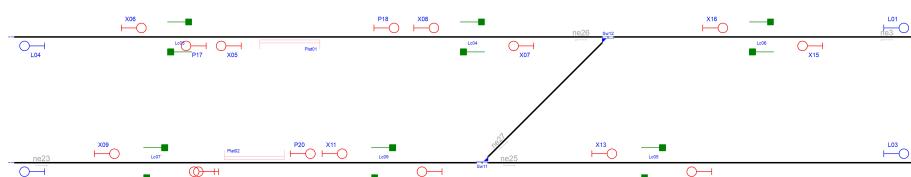


Figura 4.55: Señalamiento generado por el RNA para proteger plataformas y cruces de vía.

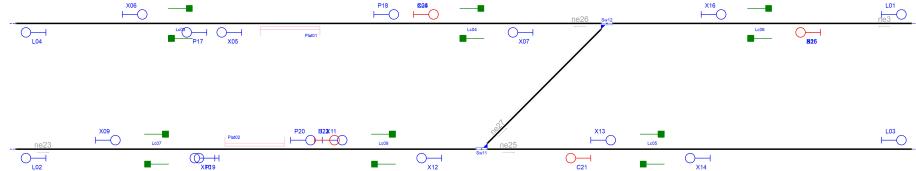


Figura 4.56: Señalamiento generado por el RNA para proteger las máquinas de cambios.

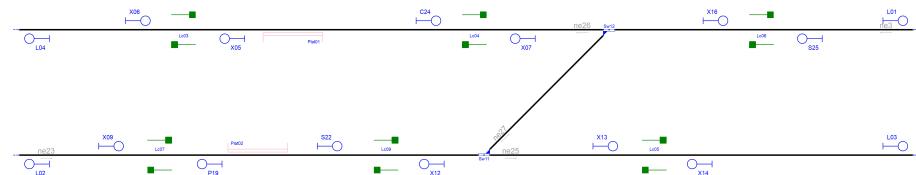


Figura 4.57: Señalamiento generado y simplificado por el RNA.

Tabla 4.41: Tabla de enclavamiento original del ejemplo 8.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₁	S ₀₆	S ₁₆	-	Plat ₀₁	Lc ₀₃	ne ₂₆
R ₀₂	S ₀₇	S ₀₅	-	Plat ₀₁	Lc ₀₄	ne ₂₆
R ₀₃	S ₀₈	S ₁₀	-	Plat ₀₂	Lc ₀₇	ne ₂₃
R ₀₄	S ₁₀	S ₁₂	Sw ₁₁ ^N	-	Lc ₀₉	ne ₂₃ -ne ₂₅
R ₀₅	S ₁₀	S ₁₄	Sw ₁₁ ^R +Sw ₁₂ ^R	-	Lc ₀₉	ne ₂₃ -ne ₀₃
R ₀₆	S ₁₁	S ₀₉	-	Plat ₀₂	Lc ₀₉	ne ₂₃
R ₀₇	S ₁₂	S ₀₃	-	-	Lc ₀₅	ne ₂₅
R ₀₈	S ₁₃	S ₁₁	-	-	Lc ₀₅	ne ₂₅ -ne ₂₃
R ₀₉	S ₁₄	S ₀₁	-	-	Lc ₀₆	ne ₀₃
R ₁₀	S ₁₅	S ₀₇	Sw ₁₂ ^N	-	Lc ₀₆	ne ₀₃ -ne ₂₆
R ₁₁	S ₁₅	S ₁₁	Sw ₁₁ ^R +Sw ₁₂ ^N	-	Lc ₀₆	ne ₀₃ -ne ₂₃
R ₁₂	S ₁₆	S ₁₄	-	-	Lc ₀₄	ne ₂₆ -ne ₀₃

Tabla 4.42: Tabla de enclavamiento del ejemplo 8 generada por el RNA.

Ruta	Inicio	Final	Cambio	Plataforma	Cruce	netElement
R ₀₀	X ₀₅	L ₀₄	-	-	Lc ₀₃	ne ₂₆
R ₀₁	X ₀₆	C ₂₄	-	Plat ₀₁	Lc ₀₃	ne ₂₆
R ₀₂	X ₀₇	L ₀₄	-	Plat ₀₁	Lc ₀₃	ne ₂₆
R ₀₃	X ₀₉	S ₂₂	-	Plat ₀₂	Lc ₀₇	ne ₂₃
R ₀₄	X ₁₂	S ₂₂	-	-	Lc ₀₉	ne ₂₃
R ₀₅	X ₁₃	L ₀₃	-	-	Lc ₀₅	ne ₂₅
R ₀₆	X ₁₄	X ₁₂	Sw ₁₁ ^N	-	Lc ₀₅	ne ₂₅ -ne ₂₃
R ₀₇	X ₁₆	L ₀₁	-	-	Lc ₀₆	ne ₀₃
R ₀₈	P ₁₉	L ₀₂	-	-	Lc ₀₇	ne ₂₃
R ₀₉	S ₂₂	X ₁₃	Sw ₁₁ ^N	-	Lc ₀₉	ne ₂₃ -ne ₂₅
R ₁₀	S ₂₂	X ₁₆	Sw ₁₁ ^R +Sw ₁₂ ^R	-	Lc ₀₉	ne ₂₃ -ne ₀₃
R ₁₁	C ₂₄	X ₁₆	Sw ₁₂ ^N	-	Lc ₀₄	ne ₂₆ -ne ₀₃
R ₁₂	S ₂₅	X ₀₇	Sw ₁₂ ^N	-	Lc ₀₆	ne ₀₃ -ne ₂₆
R ₁₃	S ₂₅	X ₁₂	Sw ₀₄ ^R +Sw ₀₇ ^N	-	Lc ₀₆	ne ₀₃ -ne ₂₃

Tabla 4.43: Equivalencias entre las rutas originales y las generadas por el RNA.

Original	Señales	RNA	Señales
R ₀₁	S ₀₆ -S ₁₆	R ₀₁	X ₀₆ -C ₂₄
R ₀₂	S ₀₇ -S ₀₅	R ₀₂	X ₀₇ -L ₀₄
R ₀₃	S ₀₈ -S ₁₀	R ₀₃	X ₀₉ -S ₂₂
R ₀₄	S ₁₀ -S ₁₂	R ₀₉	S ₂₂ -X ₁₃
R ₀₅	S ₁₀ -S ₁₄	R ₁₀	S ₂₂ -X ₁₆
R ₀₆	S ₁₁ -S ₀₉	R ₀₈	P ₁₉ -S ₀₂
R ₀₇	S ₁₂ -S ₀₃	R ₀₅	X ₁₃ -T ₀₃
R ₀₈	S ₁₃ -S ₁₁	R ₀₆	X ₁₄ -J ₁₂
R ₀₉	S ₁₄ -S ₀₁	R ₀₇	X ₁₆ -C ₀₁
R ₁₀	S ₁₅ -S ₀₇	R ₁₂	S ₂₅ -S ₀₇
R ₁₁	S ₁₅ -S ₁₁	R ₁₃	S ₂₅ -X ₁₂
R ₁₂	S ₁₆ -S ₁₄	R ₁₁	C ₂₄ -X ₁₆

Capítulo 5

Conclusiones

5.1. Resultados obtenidos

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

5.2. Trabajo futuro

 Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

[189][129][190][6][185][191][192][16][48]
[193][194][89][7][195][75][196][8][197][172]
[198][76][17][39][18][19][64][199][20][40]

[65][21][85][200][22][23][24][37][25][201]
[202][38][86][41][203][204][26][27][205][42]
[206][207][208][87][77][209][210][211][212][213]
[214][215][216][217][188][78][73][218][79][219]
[66][67][68][69][70][71][72][57][58][59]
[60][61][62][63][74][220][136][143][178][147]
[221][222][223][224][179][180][186][43][44][52]
[139][49][50][51][225][226][227][110][228][107]
[229][230][111][231][135][152][80][81][28][232]
[82][233][83][181][29][36][84][90][30][234]
[31][32][45][33][235][34][91][236][92][237]
[46][148][173][137][142][238][53][239][240][108]
[109][174][241][242][175][153][**Paper '156**][161][133][113]
[1][138][130][176][149][150][243][244][2][177]
[131][88][245][246][247][9][3][248][249][14]
[54][140][55][162][141][13][144][145][146][151]
[156][157][158][159][154][155][182][134][132][15]
[56][171][4][5][35][47][167][170][169]

Referencias

- [1] A. Iliasov, D. Taylor, L. Laibinis y A. Romanovsky, “Practical Verification of Railway Signalling Programs,” *IEEE Transactions on Dependable and Secure Computing*, 2022. DOI: 10.1109/TDSC.2022.3141555.
- [2] M. Heinrich et al., “Security Requirements Engineering in Safety-Critical Railway Signalling Networks,” *Security and Communication Networks*, 2018. DOI: 10.1155/2019/8348925.
- [3] R. Safety y S. B. (RSSB), “Signalling Principles Handbook: Interlocking Principles (Former Railway Group Standard GK/RT0060) - NR/L2/SIG/30009/GKRT0060,” 2020.
- [4] N. Goverment, “Rail Signalling Principles for Light Rail Networks,” *Transport Asest Standards Authority*, 2020.
- [5] R. I. Safety y S. B. (RISSB), “Signalling Principles,” 2018.
- [6] N. H. Konig y G. B. Raymond, “Standards for functions and interfaces as a basis for CBTC on mainline railways in Europe,” 2003.
- [7] M. A. Oz, O. T. Kaymakci y A. Koyun, “A safety related perspective for the power supply systems in railway industry,” *Eksplotacja i Niezawodnosc - Maintenance and Reliability*, 2017. DOI: 10.17531/ein.2017.1.16.
- [8] H. Olsen y M. Owens, “SSI - Australian Railways,” *ARTC, Australian Rail Track Corporation LTD*, 2005.
- [9] R. Safety y S. B. (RSSB), “Block System Interface Requirements,” 2013.
- [10] “Reglamento Interno Técnico Operativo,” Trenes Argentinos. (1993), dirección: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/rito.pdf> (visitado 11-02-2024).
- [11] F. How. “Interlocking, back to basic.” (2022), dirección: <https://www.irse.org/Qualifications-Careers/Exam-Support-Resources/Module-A>.
- [12] “Fundamental Requirements for Train Control Systems,” Institution of Railway Signal Engineers. (2024), dirección: <https://www.irse.org/Publications-Resources/Misc-publications> (visitado 11-02-2024).

- [13] A. Chiappini, A. Cimatti, L. Macchi y B. Vittorini, “Formalization and validation of a subset of the European Train Control System,” *ACM/IEEE 32nd International Conference on Software Engineering*, 2010. DOI: 10.1145/1810295.1810312.
- [14] L. Huang, “The Past, Present and Future of Railway Interlocking System,” *2020 IEEE 5th International Conference on Intelligent Transportation Engineering (ICITE)*, 2020. DOI: 10.1109/ICITE50838.2020.9231438.
- [15] R. Cavada, A. Cimatti, S. Mover, M. Sessa, G. Cadavero y G. Scaglione, “Analysis of Relay Interlocking Systems via SMT-based Model Checking of Switched Multi-Domain Kirchhoff Networks,” *Formal Methods in Computer Aided Design (FMCAD)*, 2018. DOI: 10.23919/FMCAD.2018.8603007.
- [16] R. Dobias y H. Kubatova, “FPGA Based Desing of the Railway’s Interlocking Equipments,” *Euromicro Symposium on Digital System Design*, 2004. DOI: 10.1109/DSD.2004.1333312.
- [17] S. Raghapur, “Safety Integrity Level - an Overview for FPGA Engineers,” 2018.
- [18] “Safety design on FPGA’s using soft Lockstep Processors,” 2016.
- [19] “Safe FPGA Design Practices Safe FPGA Design Practices for Instrumentation and for Instrumentation and Control in Nuclear Plants,”
- [20] B. F. Flesch, B. Brand, R. M. de Figueiredo, L. R. Prade y M. R. da Silva, “Proposal of a functional safety methodology applied to fault tolerance in FPGA applications,” *Latin-American Test Symposium (LATS)*, 2016. DOI: 10.1109/LATW.2016.7483331.
- [21] A. Hayek y J. Börcsök, “SRAM-Based FPGA Design Techniques for Safety Related Systems Conforming to IEC 61508,” *International Conference on Advances in Computational Tools for Engineering Applications (ACTEA)*, 2012. DOI: 10.1109/ICTEA.2012.6462892.
- [22] “8 Reasons to Use FPGAs in IEC 61508 Functional Safety Applications,” *Altera*, 2013.
- [23] “Developing Functional Safety Systems with TÜV-Qualified FPGAs,” *Altera*, 2010.
- [24] “DO-254 for the FPGA Designer,” *Xilinx*, 2012.
- [25] “On Applying Software Development Best Practice to FPGAs in Safety-Critical Systems,” 2000.
- [26] C. Bernardeschi, L. Cassano y A. Domenici, “SRAM-based FPGA Systems for Safety-Critical Applications: A Survey on Design Standards and Proposed Methodologies,” *Journal of Computer Science and Technology*, 2015.

- [27] G. Corradi, R. Girardey y J. Becker, “Xilinx tools facilitate development of FPGA Applications for IEC61508,” *NASA/ESA Conference on Adaptive Hardware and Systems (AHS)*, 2012. doi: 10.1109/AHS.2012.6268669.
- [28] I. Bakhmach, V. Kharchenko, A. Siora, V. Sklyar y A. And rashov, “Experience of I&C systems modernization using FPGA technology,” *American Nuclear Society International Topical Meeting on Nuclear Plant Instrumentation, Control and Human-Machine Interface*, 2010.
- [29] I. Bakhmach, V. Kharchenko, A. Siora, V. Sklyar y V. Tokarev, “Advanced I&C systems for NPPS based on FPGA technology: European experience,” *International Conference on Nuclear Engineering*, 2009.
- [30] V. Sklyar, V. Kharchenko, A. Siora, S. Malokhatko, V. Golovir e Y. Beliy, “Reliability and Availability Analysis of FPGA-based Instrumentation and Control Systems,” *International Conference The Experience of Designing and Application of CAD Systems in Microelectronics (CADSM)*, 2011.
- [31] V. Kharchenko, V. Sklyar, O. Odarushchenko y A. Ivasuyk, “Fault-Injection Testing: FIT-Ability, Optimal Procedure and Tool for FPGA-Based Systems SIL Certification,” *East-West Design & Test Symposium (EWDTS)*, 2013. doi: 10.1109/EWDTS.2013.6673129.
- [32] V. Kharchenko, A. Siora, V. Sklyar, A. Volkoviy y V. Bezsalii, “Multi-diversity versus common cause failures: FPGA-based multi-version NPP I&C systems,” *International Topical Meeting on Nuclear Plant Instrumentation, Control, and Human-Machine Interface Technologies (NPIC & HMIT)*, 2010.
- [33] A. Siora, V. Sklyar, Y. Rozen, S. Vinogradskaya y S. Vinogradskaya, “Licensing principles of FPGA-based NPP I&C systems,” *International Conference on Nuclear Engineering*, 2009. doi: 10.1115/ICONE17-75270.
- [34] A. Fernández-León, A. Pouponnot y S. Habinc, “ESA FPGA Task Force: Lessons Learned,” 2002. dirección: <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:198956430>.
- [35] M. M. Nicolás, L. F. Santiago, G. R. Adrián, Á. Nicolás y L. Ariel, “FPGA implementation of a critical railway interlocking system,” *IEEE Latin America Transactions*, 2020. doi: 10.1109/TLA.2019.9082240.
- [36] V. Kharchenko, “Diversity for Safety and Security of Embedded and Cyber Physical Systems: Fundamentals Review and Industrial Cases,” *Biennial Baltic Electronics Conference (BEC)*, 2016. doi: 10.1109/BEC.2016.7743719.
- [37] “Isolation Design Flow for Xilinx 7 Series FPGAs or Zynq-7000 AP SoCs (ISE Tools),” 2015.
- [38] “Isolation Design Flow for Xilinx 7 Series FPGAs or Zynq-7000 AP SoCs (Vivado Tools),” 2016.

- [39] D. Macii, M. Avancini, L. Benciolini, S. Dalpez, M. Corra y R. Pascerone, “Design of a Redundant FPGA-based Safety System for Railroad Vehicles,” *Euromicro Conference on Digital System Design*, 2014. doi: 10.1109/DSD.2014.96.
- [40] E. Gracic, A. Hayek y J. Börcsök, “Evaluation of FPGA Design Tools for Safety Systems with On-Chip Redundancy Referring to the Standard IEC 61508,” *International Conference on System Reliability and Safety (ICSR)*, 2017. doi: 10.1109/ICSR.2017.8272853.
- [41] K. S. Morgan, D. L. McMurtrey, B. H. Pratt y M. J. Wirthlin, “A Comparison of TMR With Alternative Fault-Tolerant Design Techniques for FPGAs,” *IEEE Transactions on Nuclear Science*, 2007. doi: 10.1109/TNS.2007.910871.
- [42] J. Anwer, M. Platzner y S. Meisner, “FPGA Redundancy Configurations: An Automated Design Space Exploration,” *IEEE International Parallel & Distributed Processing Symposium Workshops*, 2014. doi: 10.1109/IPDPSW.2014.37.
- [43] “Triple module redundancy design techniques for Virtex FPGAs,” *Xilinx*, 2001.
- [44] F. Kastensmidt, L. Sterpone, L. Carro y M. Reorda, “On the optimal design of triple modular redundancy logic for SRAM-based FPGAs,” *Design, Automation and Test in Europe*, 2005. doi: 10.1109/DATE.2005.229.
- [45] V. S. Kharchenko, V. S. Kharchenko, A. A. Siora, V. V. Sklyar y V. I. Tokarev, “Diversity-oriented FPGA-based NPP I&C systems: safety assessment, development, implementation,” *International Conference on Nuclear Engineering*, 2010. doi: 10.1115/ICONE18-29754.
- [46] V. Kharchenko, V. Sklyar y A. V. Volkoviy, “Defence-in-Depth and Diversity Analysis of FPGA-Based NPP I&C Systems: Conception, Technique and Tool,” *International Conference on Nuclear Engineering and the ASME*, 2012. doi: 10.1115/ICONE20-POWER2012-54349.
- [47] R. A. Ghignone et al., “Modelling, Simulation and Code Generation for Electronic Railway Interlocking Systems,” *IEEE Latin America Transactions*, 2021. doi: 10.1109/TLA.2021.9423859.
- [48] M. Banci y A. Fantechi, “Geographical Versus Functional Modelling by Statecharts of Interlocking Systems,” *Electronic Notes in Theoretical Computer Science*, 2005. doi: 10.1016/j.entcs.2004.08.055.
- [49] W. Wong, “A Simple Graph Theory and Its Application in Railway Signalling,” *International Workshop on the HOL Theorem Proving System and Its Applications*, 2002. doi: 10.1109/HOL.1991.596304.
- [50] D. Wang, X. Chen y H. Huang, “A graph theory based new approach to route location in railway interlocking,” *Computers & Industrial Engineering*, 2013. doi: 10.1016/j.cie.2013.09.019.

- [51] I. Bethke, “Selecting sets of disjoint paths in a railway graph,” *Graduate project*, 2005.
- [52] M. A. N. Oz, I. Sener, O. T. Kaymakci, I. Ustoglu y G. Cansever, “Topology Based Automatic Formal Model Generation for Point Automation Systems,” *Informartion technology and control*, 2015. doi: 10.5755/j01.itc.44.1.7382.
- [53] T. Ye, X. Zhang, Y. Zhang y J. Liu, “Towards a Railway Topology Ontology toIntegrate and Query Rail Data Silos,” *International Semantic Web Conference*,
- [54] E. Roanes-Lozano y L. M. Laita, “An applicable topology independent model for railway interlocking systems,” *Mathematics and Computers in Simulation (MATCOM)*, 1998. doi: 10.1016/S0378-4754(97)00093-1.
- [55] A. Kuzu, O. Songuler, A. Sonat, S. Turk, B. Birol y E. H. Dogruguvan, “Automatic interlocking table generation from railway topology,” *IEEE International Conference on Mechatronics*, 2011. doi: 10.1109/ICMECH.2011.5971206.
- [56] U. R. S. Department, “Towards a Universal Topology Model for Railways and Data Exchange Format for Infrastructure,” *UIC RailTopoModel and railML Conference*, 2015.
- [57] “IEC 61508-1-2010 Functional safety of electrical/electronic/programmable electronic safety-related systems - Part 1: General requirements,” *International Standard*, 2010.
- [58] “IEC 61508-2-2010 Functional safety of electrical/electronic/programmable electronic safety-related systems - Part 2: Requirements for electrical/electronic/programmable electronic safety-related systems,” *International Standard*, 2010.
- [59] “IEC 61508-3-2010 Functional safety of electrical/electronic/programmable electronic safety-related systems - Part 3: Software requirements,” *International Standard*, 2010.
- [60] “IEC 61508-4-2010 Functional safety of electrical/electronic/programmable electronic safety-related systems - Part 4: Definitions and abbreviations,” *International Standard*, 2010.
- [61] “IEC 61508-5-2010 Functional safety of electrical/electronic/programmable electronic safety-related systems - Part 5: Examples of methods for the determination of safety integrity levels,” *International Standard*, 2010.
- [62] “IEC 61508-6-2010 Functional safety of electrical/electronic/programmable electronic safety-related systems - Part 6: Guidelines on the application of IEC 61508-2 and IEC 61508-3,” *International Standard*, 2010.
- [63] “IEC 61508-7-2010 Functional safety of electrical/electronic/programmable electronic safety-related systems - Part 7: Overview of techniques and measures,” *International Standard*, 2010.

- [64] “Developing Safety Critical Applications that Meet IEC 61508 Standards, Using System-on-Chip Devices with Embedded ARM Cortex-M3 and FPGA,” *Microsemi*, 2013.
- [65] E. Gracic, A. Hayek y J. Börcsök, “Implementation of a Fault-Tolerant System Using Safety-Related Xilinx Tools Conforming to the Standard IEC 61508,” *International Conference on System Reliability and Science (ICSR)*, 2016. DOI: 10.1109/ICSR.2016.7815842.
- [66] CENELEC, “EN 50126-1 Railway Applications - The Specification and Demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) - Part 1: Generic RAMS Process,” 2018.
- [67] CENELEC, “EN 50126-2 Railway Applications - The Specification and Demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) - Part 2: Systems Approach to Safety,” 2018.
- [68] CENELEC, “EN 50126-3 Railway applications. The specification and demonstration of reliability, availability, maintainability and safety (RAMS) Guide to the application of EN 50126-1 for rolling stock RAM,” 2008.
- [69] CENELEC, “EN 50126-4 Railway applications. The Specification and Demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS). Part 4. Functional Safety. Electrical/Electronic/Programmable electronic systems,” 2012.
- [70] CENELEC, “EN 50126-5 Railway applications. The Specification and Demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS). Part 5. Functional Safety. Software,” 2012.
- [71] CENELEC, “EN 50128 Railway applications - Communication, signalling and processing systems - Software for railway control and protection systems,” 2012.
- [72] CENELEC, “EN 50129 Railway applications - Communication, signalling and processing systems - Safety related electronic systems for signalling,” 2020.
- [73] M. Bellek, “Design and RAMS analysis of railway interlocking systems using formal methods,” *Department of Electrical Engineering, Istanbul Technical University*, 2013.
- [74] Q. Mahboob y E. Zio, “Handbook of RAMS in railway systems theory and practice,” *CRC Press*, 2018.
- [75] T. Kishi y N. Noda, “Software Design based on Architecture Conformance,” 1999.
- [76] M. S. Durmuş, U. Yıldırım, O. Eriş y M. T. Söylemez, “Safety-Critical Interlocking Software Development Process for Fixed-Block Signalization Systems,” *Symposium on Control in Transportation Systems*, 2012. DOI: 10.3182/20120912-3-BG-2031.00034.

- [77] E.-j. Joung y K.-h. Shin, “Suggestions of Development Methodology for Railway Software,” *International Technical Conference on Circuits/Systems, Computers and Communications*, 2008.
- [78] U. Yıldırım, M. S. Durmuş y M. T. Söylemez, “Application of Functional Safety on Railways Part II: Software Development,” *Asian Control Conference (ASCC)*, 2011.
- [79] D. Streitferdt, A. Zimmermann, J. Schaffner y M. Kallenbach, “Component-Wise Software Certification for Safety-Critical Embedded Devices,” *nnual Industrial Automation and Electromechanical Engineering Conference (IEMECON)*, 2017. DOI: 10.1109/IEMECON.2017.8079584.
- [80] A. Drozd, V. Kharchenko, A. Siora y V. Sklyar, “Component-Based Safety-Oriented On-Line Testing of Digital Systems,” *Component-Based Safety-Oriented On-Line Testing of Digital Systems*, 2010. DOI: 10.1109/EWDTTS.2010.5742122.
- [81] J. Drozd, A. Drozd, S. Antoshchuk y V. Kharchenko, “Natural development of the resources in design and testing of the computer systems and their components,” *International Conference on Intelligent Data Acquisition and Advanced Computing Systems (IDAACS)*, 2013. DOI: 10.1109/IDAACS.2013.6662656.
- [82] A. Drozd, V. Kharchenko, S. Antoshchuk, J. Sulima y M. Drozd, “Checkability of the Digital Components in Safety-Critical Systems: Problems and Solutions,” *East-West Design & Test Symposium (EWDTTS)*, 2011. DOI: 10.1109/EWDTTS.2011.6116606.
- [83] A. Drozd, V. Kharchenko, S. Antoshchuk, J. Drozd, M. Lobachev y J. Sulima, “The Use of Natural Resources for Increasing a Checkability of the Digital Components in Safety-Critical Systems,” *East-West Design & Test Symposium (EWDTTS)*, 2013. DOI: 10.1109/EWDTTS.2013.6673209.
- [84] J. Drozd, O. Drozd, S. Antoshchuk, A. Kushnerov y V. Nikul, “Effectiveness of Matrix and Pipeline FPGA-Based Arithmetic Components of Safety-Related Systems,” *International Conference on Intelligent Data Acquisition and Advanced Computing Systems: Technology and Applications (IDAACS)*, 2015. DOI: 10.1109/IDAACS.2015.7341410.
- [85] B.-g. Cai1, C.-m. Jin, L.-c. Ma, Y. Cao y H. Nakamura, “Analysis on the application of on-chip redundancy in the safety-critical system,” *EICE Electronics Express*, 2014. DOI: 10.1587/elex.11.20140153.
- [86] R. Girardey, M. Hübner y J. Becker, “Safety Aware Place and Route for On-Chip Redundancy in Safety Critical Applications,” *IEEE Computer Society Annual Symposium on VLSI*, 2010. DOI: 10.1109/ISVLSI.2010.51.
- [87] M. S. Durmuş, O. Eriş, U. Yıldırım y M. T. Söylemez, “A New Voting Strategy in Diverse Programming for Railway Interlocking Systems,” *International Conference on Transportation, Mechanical, and Electrical Engineering (TMEE)*, 2011. DOI: 10.1109/TMEE.2011.6199304.

- [88] F. Mazzanti, A. Ferrari y G. O. Spagnolo, “Towards formal methods diversity in railways: an experience report with seven frameworks,” *International Journal on Software Tools for Technology Transfer*, 2018. DOI: 10.1007/s10009-018-0488-3.
- [89] I. Zaza, “Report of a comparative analysis of the Interlocking Systems,” *Department of Information Engineering (DINFO), University of Florence*, 2013.
- [90] V. Kharchenko, E. Babeshko, V. Sklyar, A. Siora y V. Tokarev, “Combined Implementation of Dependability Analysis Techniques for NPP I&C Systems Assessment,” *Energy and Power Engineering*, 2011.
- [91] G. Park, Y. Yu, H. T. Kim, Y. Kwon, H. Park y C. H. Jeong, “Regulatory Issues on Using Programmable Logic Device in Nuclear Power Plants,” *Korean Nuclear Society*, 2012.
- [92] M. Kumar, A. Kabra, G. Karmakar y P. Marathe, “A Review of Defences against Common Cause Failures in Reactor Protection Systems,” *International Conference on Reliability, Infocom Technologies and Optimization (ICRITO)*, 2015. DOI: 10.1109/ICRITO.2015.7359232.
- [93] “Trackguard Westrace Mk II,” Siemens Mobility. (2018), dirección: <https://assets.new.siemens.com/siemens/assets/api/uuid:688f3a74-6f27-446d-81b7-899827b02631/trackguard-westrace-mkii-en.pdf> (visitado 11-02-2024).
- [94] “Alstoms Smartlock equipment at the heart of modular signalling project in the UK,” Alstom Transport. (2011), dirección: <https://www.alstom.com/press-releases-news/2011/3/Alstom-Smartlock> (visitado 11-02-2024).
- [95] “The Hitachi WSP2G Computer Based Interlocking System,” Hitachi Rail. (2022), dirección: <https://www.riissb.com.au/wp-content/uploads/2022/07/FastTrack-Newsletter-July-2022-Maharajahs-Express.pdf> (visitado 11-02-2024).
- [96] Thales. “Route Control Systems.” (2024), dirección: <https://www.thalesgroup.com/en/route-control-systems> (visitado 11-02-2024).
- [97] Bombardier. “Bombardier Marks a Century of Rail Control Leadership.” (2015), dirección: <https://bombardier.com/en/media/news/bombardier-marks-century-rail-control-leadership> (visitado 11-02-2024).
- [98] Kyosan. “Railway Signaling Solutions, Interlocking Equipment.” (2024), dirección: <https://www.kyosan.co.jp/english/product/signal03.html> (visitado 11-02-2024).
- [99] Hima. “COTS Rail Applications – a global movement that is growing rapidly.” (2024), dirección: <https://www.hima.com/en/industries-solutions/cots-rail-references> (visitado 11-02-2024).

- [100] CRRC. “CRRC SRI won the signal system order for China’s first hydrogen energy tram,” CRRC Qingdao Sifang Rolling Stock Research Institute. (2018), dirección: <https://www.crrcgc.cc/sfsen/g11483/s21363/t291490.aspx> (visitado 11-02-2024).
- [101] CAF. “Quasar Q4, Electronic Interlocking,” CAF Signalling. (2024), dirección: <https://www.cafsignalling.com/en/products-and-services/electronic-interlocking/> (visitado 11-02-2024).
- [102] Transmashholding. “Innovative Rail Traffic Control Systems.” (2024), dirección: <https://tmhsmart.ru/en/> (visitado 11-02-2024).
- [103] “Definition and technology trend of train signaling system,” Hyundai Rotem. (2024), dirección: <https://tech.hyundai-rotem.com/en/new-normal/definition-and-technology-trend-of-train-signaling-system/> (visitado 11-02-2024).
- [104] “GE Transportation Increases Safety and Efficiency on TriMet Transit Network in Portland,” General Electric transportation. (2010), dirección: <https://www.ge.com/news/taxonomy/term/2344> (visitado 11-02-2024).
- [105] Caterpillar. “Signalling Products & Systems.” (2024), dirección: <https://www.progressrail.com/en/Segments/Infrastructure/Signaling/ECM.html> (visitado 11-02-2024).
- [106] “Electronic interlocking systems with remote control,” Stadler Rail. (2024), dirección: <https://www.stadlerrail.com/en/signalling/branchline/> (visitado 11-02-2024).
- [107] “IRS 30100 -RailTopoModel - Railway infrastructure topological model,” *International Union of Railways*, 2016.
- [108] “Feasibility study RailTopoModel,” *International Union of Railways*, 2013.
- [109] A. Hlubuček, “RailTopoModel and RailML3 in overall context,” *Acta Polytechnica CTU Proceedings*, 2017. doi: 10.14311/APP.2017.11.0016.
- [110] M. Bosschaart, E. Quaglietta, B. Janssen y R. M. P. Goverde, “Efficient formalization of railway interlocking data in RailML,” *Information Systems*, 2015. doi: 10.1016/j.is.2014.11.007.
- [111] “Using railML for Exchanging Timetable Data,” 2017.
- [112] Railml.org. “Home - railML.org.” (2022), dirección: <http://www.railml.org> (visitado 14-02-2024).
- [113] A. Nash, D. Huerlimann, J. Schuette y V. P. Krauss, “RailML – A standard data interface for railroad applications,” *Comprail*, 2004.
- [114] Railml.org. “RailML 3.2 Common.” (2022), dirección: <http://wiki3.railml.org/DataModel/3.2/CO/> (visitado 14-02-2024).

- [115] Railml.org. “RailML 3.2 Infrastructure.” (2022), dirección: <http://wiki3.railml.org/DataModel/3.2/IS/> (visitado 14-02-2024).
- [116] Railml.org. “RailML 3.2 Interlocking.” (2022), dirección: <http://wiki3.railml.org/DataModel/3.2/IL/> (visitado 14-02-2024).
- [117] Railml.org. “RailML 3.2 RollingStock.” (2022), dirección: <http://wiki3.railml.org/DataModel/3.2/RS/> (visitado 14-02-2024).
- [118] Railml.org. “RailML 3.2 TimeTable.” (2022), dirección: <http://wiki3.railml.org/DataModel/3.2/TT/> (visitado 14-02-2024).
- [119] Railml.org. “railML® partners.” (2024), dirección: <https://www.railml.org/en/introduction/partners.html> (visitado 14-02-2024).
- [120] Maprex. “Maprex Train Simulator.” (2024), dirección: <https://maprex.co.kr/> (visitado 14-02-2024).
- [121] “IVU.rail,” IVU Traffic Technologies. (2024), dirección: <https://www.ivu.com/solutions/highlights/ivurail> (visitado 14-02-2024).
- [122] Railml.org. “railVIVID: The railML Viewer & Validator.” (2024), dirección: <https://www.railml.org/en/user/railvivid.html> (visitado 14-02-2024).
- [123] S.-S. John. “VIS-ALL 3D.” (2024), dirección: <https://john-software.de/produkte/vis-all-3d/> (visitado 14-02-2024).
- [124] “Railway Infrastructure and Layout Aided Designer,” Design 4 Rail y Track Planner. (2024), dirección: <https://design4rail.com/service/d4rhorizon/> (visitado 14-02-2024).
- [125] Wikipedia. “Universal Serial Bus (USB).” (2024), dirección: <https://en.wikipedia.org/wiki/USBs> (visitado 30-03-2024).
- [126] Wikipedia. “Bluetooth.” (2024), dirección: <https://en.wikipedia.org/wiki/Bluetooth> (visitado 30-03-2024).
- [127] Wikipedia. “General Packet Radio Service (GPRS).” (2024), dirección: https://en.wikipedia.org/wiki/General_Packet_Radio_Service (visitado 30-03-2024).
- [128] “Global Rolling Stock Market: Industry Analysis and Forecast (2023-2029),” Maximize Market Research. (2024), dirección: <https://www.maximizemarketresearch.com/market-report/global-rolling-stock-market/26747/> (visitado 11-02-2024).
- [129] U. Yildirm, M. S. Durmus y M. T. Soylemez, “Automatic Interlocking Table Generation for Railway Stations using Symbolic Algebra,” *IFAC Symposium on Control in Transportation Systems*, 2012. DOI: 10.3182/20120912-3-BG-2031.00035.
- [130] I. Ristic, “Automated development of railway signalling control tables: A case study from Serbia,” *Mechatronics and Intelligent Transportation Systems*, 2023. DOI: 10.56578/mits020404.

- [131] A. E. Haxthausen, “Automated generation of formal safety conditions from railway interlocking tables,” *International Journal on Software Tools for Technology Transfer*, 2013. doi: 10.1007/s10009-013-0295-9.
- [132] X. Chen, Y. He y H. Huang, “An approach to automatic development of interlocking logic based on statechart,” *Enterprise Information Systems*, 2011. doi: 10.1080/17517575.2011.575475.
- [133] M. F. Ariyachandra e I. Brilakis, “Application of Railway Topology for the Automated Generation of Geometric Digital Twins of Railway Masts,” *European Conference on Product & Process Modelling*, 2021. doi: 10.1201/9781003191476-52.
- [134] C. Xiangxian, H. Hai y H. Yulin, “Automatic Generation of Relay Logic for Interlocking System Based on Statechart,” *Second World Congress on Software Engineering*, 2010. doi: 10.1109/WCSE.2010.31.
- [135] A. Das, M. K. Gangwar, D. Ghosh, C. Mandal, A. Sengupta y M. M. Waris, “Automatic Generation of Route Control Chart From Validated Signal Interlocking Plan,” *IEEE Transactions on intelligent transportation systems*, 2020. doi: 10.1109/TITS.2020.2993794.
- [136] A. Rehman, S. Latif y N. A. Zafar, “Automata Based Railway Gate Control System at Level Crossing,” *International Conference on Communication Technologies (ComTech)*, 2019. doi: 10.1109/COMTECH.2019.8737833.
- [137] M. A. N. Oz, I. Sener, O. T. Kaymakci, I. Ustoglu y G. Cansever, “A Tool for Automatic Formal Modeling of Railway Interlocking Systems,” *International Conference on Computer as a Tool (EUROCON)*, 2015. doi: 10.1109/EUROCON.2015.7313752.
- [138] T. Gonschorek, L. Bedau y F. Ortmeier, “Automatic Model-based Verification of Railway Interlocking Systems using Model Checking,” *Proceedings of ESREL*, 2018.
- [139] L. Zhang, “Railway Signal Interlocking Logic Simulation System,” *International Conference on Control and Computer Vision*, 2019. doi: 10.1145/3341016.3341017.
- [140] A. Ferrari, A. Fantechi, G. Magnani, D. Grasso y M. Tempestini, “The Metro Rio case study,” *Science of Computer Programming*, 2013. doi: 10.1016/j.scico.2012.04.003.
- [141] A. Ferrari et al., “Survey on Formal Methods and Tools in Railways: The ASTRail Approach,” 2019. doi: 10.1007/978-3-030-18744-6_15.
- [142] A. Hernando, R. Maestre y E. Roanes-Lozano, “A New Algebraic Approach to Decision Making in a Railway Interlocking System Based on Preprocess,” *Mathematical Problems in Engineering*, 2018. doi: 10.1155/2018/4982974.

- [143] S. Chadwick, P. James, M. Roggenbach y T. Wetner, “Formal Methods for Industrial Interlocking Verification,” *International Conference on Intelligent Rail Transportation (ICIRT)*, 2018. doi: 10.1109/ICIRT.2018.8641579.
- [144] J. Falampin, H. Le-Dang, M. Leuschel y D. Plagge, “Improving Railway Data Validation with ProB,” *Industrial Deployment of System Engineering Methods*, 2013. doi: 10.1007/978-3-642-33170-1_4.
- [145] A. Iliasov, P. Stankaitis y D. E. Adjepon-Yamoah, “Static Verification of Railway Schema and Interlocking Design Data,” *Proceedings of Reliability, Safety, and Security of Railway Systems(RSSRail)*, 2016. doi: 10.1007/978-3-319-33951-1_9.
- [146] A. Ferrari y M. ter Beek, “Formal Methods in Railways: A Systematic Mapping Study,” *ACM Computing Surveys*, 2022. doi: 10.1145/3520480.
- [147] Q. Cappart, C. Limbrée, P. Schaus, J. Quilbeuf, L.-M. Traonouez y A. Legay, “Verification of Interlocking Systems Using Statistical Model Checking,” *International Symposium on High Assurance Systems Engineering (HASE)*, 2017. doi: 10.1109/HASE.2017.10.
- [148] B. Luteberget y C. Johansen, “Efficient verification of railway infrastructure designs against standard regulations,” 2017. doi: 10.1007/s10703-017-0281-z.
- [149] G. Lukács y T. Bartha, “Formal Modeling and Verification of the Functionality of Electronic Urban Railway Control Systems Through a Case Study,” *Urban Rail Transit*, 2022. doi: 10.1007/s40864-022-00177-8.
- [150] D. Basile, F. Mazzanti y A. Ferrari, “Experimenting with Formal Verification and Model-Based Development in Railways: The Case of UMC and Sparx Enterprise Architect,” *Formal Methods for Industrial Critical Systems*, 2023. doi: 10.1007/978-3-031-43681-9_1.
- [151] A. Iliasov, D. Taylor, L. Laibinis y A. Romanovsky, “Formal Verification of Signalling Programs with SafeCap,” *International Conference on Computer Safety, Reliability and Security*, 2018. doi: 10.1007/978-3-319-99130-6_7.
- [152] M. Huber y S. King, “Towards an Integrated Model Checker for Railway Signalling Data,” *International Symposium of Formal Methods Europe*, 2002.
- [153] S. Busard, Q. Cappart, C. Limbree, C. Pecheur y P. Schaus, “Verification of railway interlocking systems,” *International Workshop on Engineering Safety and Security Systems*, 2015. doi: 10.4204/EPTCS.184.2.
- [154] A. Iliasov, I. Lopatkin y A. Romanovsky, “The SafeCap Platform for Modelling Railway Safety and Capacity,” *International Conference on Computer Safety, Reliability and Security*, 2013. doi: 10.1007/978-3-642-40793-2_12.

- [155] A. Iliasov, I. Lopatkin y A. Romanovsky, “Practical Formal Methods in Railways – The SafeCap Approach,” *Proceedings of Reliable Software Technologies (Ada-Europe)*, 2014. DOI: 10.1007/978-3-319-08311-7_14.
- [156] P. Behm, P. Benoit, A. Faivre y J.-M. Meynadier, “Meteor A Successful Application of B in a Large Project,” *International Symposium on Formal Methods*, 1999.
- [157] F. Badeau y A. Amelot, “Using B as a High Level Programming Language in an Industrial Project: Roissy VAL,” 2005. DOI: 10.1007/11415787_20.
- [158] M. Butler et al., “The First Twenty-Five Years of Industrial Use of the B-Method,” *Formal Methods for Industrial Critical Systems*, 2020. DOI: 10.1007/978-3-030-58298-2_8.
- [159] J.-R. Abrial, “Formal Methods: Theory Becoming Practice,” *Universal Computer Science*, 2007.
- [160] M. N. Menéndez. “Repositorio bibliográfico.” (2024), dirección: <https://github.com/Martin-N-Menendez/PhDThesis/tree/main/Bibliografia> (visitado 14-02-2024).
- [161] A. Ferrari, F. Mazzanti, D. Basile y M. ter Beek and, “Systematic Evaluation and Usability Analysis of Formal Tools for Railway System Design,” *IEEE Transactions On Software Engineering*, 2021. DOI: 10.1109/TSE.2021.3124677.
- [162] A. Ferrari, F. Mazzanti, D. Basile, M. H. ter Beek y A. Fantechi, “Comparing Formal Tools for System Design: a Judgment Study,” *IEEE/ACM 42nd International Conference on Software Engineering (ICSE)*, 2020.
- [163] CONICET-GICSAFe. “Grupo de Investigación en Calidad y Seguridad de las Aplicaciones Ferroviarias (GICSAFe).” (2023), dirección: <https://sites.google.com/view/conicet-gicsafe/inicio> (visitado 10-06-2023).
- [164] “Trenes Argentinos,” Trenes Argentinos. (2024), dirección: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes> (visitado 11-02-2024).
- [165] CONICET. “Primer premio INNOVAR 2018 para un Monitor de Barreras para optimizar el sistema ferroviario.” (2018), dirección: <https://www.conicet.gov.ar/primer-premio-innovar-2018-para-un-monitor-de-barreras-para-optimizar-el-sistema-ferroviario/> (visitado 10-06-2023).
- [166] Argentina.gob.ar. “Se conocieron los ganadores de INNOVAR 2018.” (2018), dirección: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-conocieron-los-ganadores-de-innovar-2018> (visitado 10-06-2023).
- [167] M. Menéndez, S. Germino, F. Larosa y A. Lutenberg, “Automatic generation of VHDL code for a railway interlocking system,” *International Journal of Embedded Systems*, 2022. DOI: 10.1504/IJES.2021.121088.

- [168] L. Dórdolo et al., “Modular system for the monitoring and management of railway signaling equipment,” *IEEE Latin America Transactions*, 2020. DOI: 10.1109/TITS.2023.3317256.
- [169] M. N. Menéndez, S. Germino, L. D. Díaz-Charris y A. Lutenberg, “Automatic Railway Signaling Generation for Railways Systems Described on Railway Markup Language (railML),” *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 2023. DOI: 10.1109/TITS.2023.3317256.
- [170] S. Germino, M. Menéndez y A. Lutenberg, “An XSLT-Based Proposal to Ease Embedded Critical Systems Tools Implementation, Verification, Validation, Testing, and Certification Efforts,” *IEEE embedded systems letters*, 2022. DOI: 10.1109/LES.2022.3221810.
- [171] J.-F. Demoutiez, “The foundation for an universal Infraestructure Data Exchange Format,” *ERIM Conference*, 2013.
- [172] N. A. Zafar, S. A. Khan y K. Araki, “Towards the safety properties of moving block railway interlocking system,” *International Journal of Innovative Computing, Information and Control*, 2011.
- [173] Durmuş, M. S., Takai, S., Söylemez y M. T., “Fault Diagnosis in Fixed-Block Railway Signaling Systems: A DiscreteEvent Systems Approach,” *EEJ Transactions on electrical and electronic engineering*, 2014. DOI: 10.1002/tee.22001.
- [174] J. Široký, P. Nachtigall, E. Tischer y J. Gašparík, “Simulation of Railway Lines with a Simplified Interlocking System,” *MDPI*, 2021. DOI: 10.3390/su13031394.
- [175] C. Zheng, S. Assaf y B. Eynard, “Towards modelling and standardisation techniques for railway infrastructure,” *Product Lifecycle Management and the Industry of the Future*, 2018. DOI: 10.1007/978-3-319-72905-3_23.
- [176] A. Hernando, E. Roanes-Lozano, J. L. Galan-Garcia y G. Aguilera-Venegas, “Decision making in railway interlocking systems based on calculating the remainder of dividing a polynomial by a set of polynomials,” *Electronic Research Archive*, 2023. DOI: 10.3934/era.2023313.
- [177] M. Aanes y H. P. Thai, “Modelling and Verification of Relay Interlocking Systems,” 2012.
- [178] B. Aristyo, K. Pradityo, T. Tamba, Y. Nazaruddin y A. Widjyotriatmo, “Model Checking-based Safety Verification of a Petri Net Representation of Train Interlocking Systems,” *Annual Conference of the Society of Instrument and Control Engineers of Japan (SICE)*, 2018. DOI: 10.23919/SICE.2018.8492661.
- [179] U. Yildirim, M. S. Durmus y M. T. Söylemez, “Fail-Safe Signalization and Interlocking Design for a Railway Yard: An Automation Petri Net Approach,” *International Symposium on Intelligent and Manufacturing Systems*, 2010.

- [180] B. Malakar y B. Roy, “Railway Fail-Safe Signalization and Interlocking Design Based On Automation Petri Net,” *International Conference on Information Communication and Embedded Systems*, 2014. DOI: 10.1109/ICICES.2014.7034154.
- [181] C.-K. Chen, “A Petri net design of FPGA-based controller for a class of nuclear I&C systems,” *Institute of Nuclear Energy Research*, 2011. DOI: 10.1016/j.nucengdes.2011.04.004.
- [182] X. Hei, L. Chang, W. Ma, J. Gao y G. Xie, “Automatic transformation from UML Statechart to Petri Nets for safety analysis and verification,” *International Conference on Quality, Reliability, Risk, Maintenance, and Safety Engineering*, 2011. DOI: 10.1109/ICQR2MSE.2011.5976760.
- [183] M. N. Menéndez. “Layouts analyzed with RNA.” (2022), dirección: <https://github.com/GICSAFePhD/RailML> (visitado 14-02-2024).
- [184] Wikipedia. “Accidente ferroviario de Versalles.” (2024), dirección: https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_ferroviario_de_Versalles (visitado 14-02-2024).
- [185] V. Chandra y M. Verma, “Fail-Safe Interlocking System for Railways,” *IEEE Design & Test of Computers*, 1991. DOI: 10.1109/54.75664.
- [186] “Fail-Safe Signalization Design for a Railway Yard: A Level Crossing Case,” *IFAC World Congress*, 2010. DOI: 10.3182/20100830-3-DE-4013.00056.
- [187] Wikipedia. “Train communication network (TCN).” (2024), dirección: https://en.wikipedia.org/wiki/Train_communication_network (visitado 30-03-2024).
- [188] M. S. Durmuş, U. Yıldırım y M. T. Söylemez, “Application of Functional Safety on Railways Part I: Modelling & Design,” *Asian Control Conference (ASCC)*, 2011.
- [189] S. Patalay, “Analysis of Railway Interlocking Systems,”
- [190] F. van Dijk, W. Fokkink, G. Kolk, P. van de Ven y B. van Vlijmen, “EURIS, a Specification Method for Distributed Interlockings,” *Computer Safety, Reliability and Security*, 1998. DOI: 10.1007/3-540-49646-7_23.
- [191] K. Shimamura et al., “A Fail-safe Microprocessor Using Dual Synthesizable Processor Cores,” *AP-ASIC’99. First IEEE Asia Pacific Conference on ASICs (Cat. No.99EX360)*, 1999. DOI: 10.1109/APASIC.1999.824026.
- [192] M. Banci, A. Fantechi y S. Gnesi, “Some experiences on Formal specification of Railway Interlocking Systems using Statecharts,” 2005.
- [193] K. Winter y N. J. Robinson, “Modelling Large Railway Interlockings and Model Checking Small Ones,” *Australasian computer science conference*, 2003.

- [194] P. Nesi, I. Zaza y P. Bellini, “Raiss-RAIlway Signalling : Safety and Security,” *Department of Information Engineering (DINFO), University of Florence*, 2014.
- [195] P. James, “SAT-based Model Checking and its applications to Train Control Systems,” *Deparment of Computer Science, Swansea University*, 2010.
- [196] A. Cribbens, “Solid-state interlocking (SSI): an integrated electronic signalling system for mainline railways,” *IEE Proceedings B - Electric Power Applications*, 1987. doi: [10.1049/ip-b.1987.0024](https://doi.org/10.1049/ip-b.1987.0024).
- [197] D. Lutovac y T. Lutovac, “Towards an universal computer interlocking system,” 1998.
- [198] B. T. Celebi y O. T. Kaymakci, “Verifying the accuracy of interlocking tables for railway signalling systems using abstract state machines,” *Journal of Modern Transportation*, 2016. doi: [10.1007/s40534-016-0119-1](https://doi.org/10.1007/s40534-016-0119-1).
- [199] R. Olay, “Safety Critical Applications,” *Microsemi Industrial Business Manager*, 2012.
- [200] “Development of Safety Related Systems,” *Lattice Semiconductor*, 2015.
- [201] “Functional safety in process instrumentation with SIL rating,” *Siemens*, 2003.
- [202] “The Xilinx Isolation Design Flow for Fault-Tolerant Systems,” *Xilinx*, 2013.
- [203] Z. Wang, C.-g. Geng1, X.-x. Chen, D. Wang, H. Huang y A.-a. Guan, “Modeling Safety-Critical System Requirements with Hierarchical State Machine,” *International Conference on Information Science, Electronics and Electrical Engineering*, 2014. doi: [10.1109/InfoSEEE.2014.6947759](https://doi.org/10.1109/InfoSEEE.2014.6947759).
- [204] M. S. Durmus, “A control and automation engineering approach to railway interlocking system design,” 2014.
- [205] Y. Ichinomiya, S. Tanoue, M. Amagasaki, M. Iida, M. Kuga y T. Sueyoshi, “Improving the Robustness of a Softcore Processor against SEUs by using TMR and Partial Reconfiguration,” *IEEE Annual International Symposium on Field-Programmable Custom Computing Machines*, 2010. doi: [10.1109/FCCM.2010.16](https://doi.org/10.1109/FCCM.2010.16).
- [206] T. Tamandl y P. Preininger, “Online Self Tests for Microcontrollers in Safety Related Systems,” *IEEE International Conference on Industrial Informatics*, 2007. doi: [10.1109/INDIN.2007.4384745](https://doi.org/10.1109/INDIN.2007.4384745).
- [207] A. Lewiński y K. Trzaska–Rycaj, “The Safety Related Software for Railway Control with Respect to Automatic Level Crossing Signaling System,” *International Conference on Transport Systems Telematics*, 2010.

- [208] H. Wang, C. Gao y S. Liu, “Model-based Software Development for Automatic Train Protection System,” *Asia-Pacific Conference on Computational Intelligence and Industrial Applications (PACIIA)*, 2009. doi: 10.1109/PACIIA.2009.5406387.
- [209] C. George y A. Haxthausen, “The logic of the RAISE specification language,” *Computing and Informatics*, 2003. doi: 10.1007/978-3-540-74107-7_7.
- [210] J. C. Knight, “Safety Critical Systems: Challenges and Directions,” *International Conference on Software Engineering (ICSE)*, 2002.
- [211] N. Silva y R. Lopes, “Practical Experiences with real-world systems: Security in the World of Reliable and Safe Systems,” *Annual IEEE/IFIP Conference on Dependable Systems and Networks Workshop (DSN-W)*, 2013. doi: 10.1109/DSNW.2013.6615515.
- [212] “Aplicacion de normativa CENELEC a desarrollo y explotacion de material rodante,” *CAF*,
- [213] S. Bacherini et al., “Modelling a Railway Signalling System using SDL,” 2003. dirección: <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:17261702>.
- [214] “Model Driven Engineering of railway control systems with the openETCS process,” 2014.
- [215] H. Jonsson, S. Larsson y S. Punnekkat, “Agile Practices in Regulated Railway Software Development,” *International Symposium on Software Reliability Engineering Workshops*, 2012. doi: 10.1109/ISSREW.2012.80.
- [216] M. S. Durmus, S. Takai y M. T. Soylemez, “Decision-Making Strategies in Fixed-Block Railway Signaling Systems: A Discrete Event Systems Approach,” *EEJ Transactions on Electrical and Electronic Engineering*, 2015. doi: 10.1002/tee.22052.
- [217] G. Pinter, Z. Micskei e I. Majzik, “Supporting design and development of safety critical applications by model based tools,” 2009.
- [218] A. Ceccarelli, I. Majzik, D. Iovino, F. Caneschi, G. Pinter y A. Bondavalli, “A Resilient SIL 2 Driver Machine Interface for Train Control Systems,” *International Conference on Dependability of Computer Systems DepCoS-RELCOMEX*, 2008. doi: 10.1109/DepCos-RELCOMEX.2008.33.
- [219] T. Mens, J. Magee y B. Rumpe, “Evolving software architecture descriptions of critical systems,” *IEEE Computer Society*, 2010.
- [220] S. Ghosh, A. Das, N. Basak, P. Dasgupta y A. Katiyar, “Formal Methods for Validation and Test Point Prioritization in Railway Signaling Logic,” *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 2017. doi: 10.1109/TITS.2016.2586512.

- [221] Q. Qu, "Research on Life Evaluation of Computer Interlocking System Based on Neural Network," *International Conference on Sensing, Diagnostics, Prognostics, and Control (SDPC)*, 2018. DOI: 10.1109/SDPC.2018.8664937.
- [222] J. Mocki y L. Vlacic, "Railway interlocking process - Building a base for formal methods," *IEEE International Conference on Intelligent Rail Transportation Proceedings*, 2013. DOI: 10.1109/ICIRT.2013.6696284.
- [223] G. Chen, D. Fan y J. Yang, "Research and Implementation of Fault-Tolerant Computer Interlocking System," *International Conference on Computational Intelligence and Software Engineering*, 2010. DOI: 10.1109/CISE.2010.5676767.
- [224] M. T. Söylemez, M. S. Durmuş, U. Yıldırım, S. Türk y A. Sonat, "The Application of Automation Theory to Railway Signalization Systems: The Case of Turkish National Railway Signalization Project," *IFAC World Congress*, 2011. DOI: 10.3182/20110828-6-IT-1002.03755.
- [225] "All Aboard with Xilinx Exploring the Future of Trains and Railways," *Xilinx*, 2020.
- [226] "Railway and Industry Business Expertise," *MIOS Elettronica*, 2020.
- [227] "SOC for Railway Train & Railways," *Xilinx Webinar*, 2020.
- [228] M. P. Lindegaard, P. Viuf y A. E. Haxthausen, "Modelling Railway Interlocking system," *IFAC Control in Transportation Systems*, 2000. DOI: 10.1016/S1474-6670(17)38143-0.
- [229] "Normas para los cruces entre caminos y vias ferreas," *Ministerio de Economía, Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas de la República Argentina*,
- [230] "Arty Evaluation Board Tutorial LwIP Applications for the Arty Evaluation Board," 2015.
- [231] S. Ghosh, A. Das, N. Basak, P. Dasgupta y A. Katiyar, "Formal Methods for Validation and Test Point Prioritization in Railway Signaling Logic," *IEEE Transactions on intelligent transportation systems*, 2016. DOI: 10.1109/TITS.2016.2586512.
- [232] D. Sabena et al., "Reconfigurable High Performance Architectures: How much are they ready for safety-critical applications?" *IEEE European Test Symposium (ETS)*, 2014. DOI: 10.1109/ETS.2014.6847820.
- [233] M. Drozd y A. Drozd, "Safety-Related Instrumentation and Control Systems and a Problem of the Hidden Faults," *International Conference on Digital Technologies (DT)*, 2014. DOI: 10.1109/DT.2014.6868692.
- [234] A. Andrashov, V. Kharchenko, V. Sklyar, A. Siora y L. Reva, "Verification of FPGA-based NPP I&C systems: general approach and techniques," *International Conference on Nuclear Engineering*, 2011.

- [235] G. Y. Park, C. H. Jung y D. I. Kim, “A Study on the Verification and Validation of Programmable Logic Component in A Nuclear Power Plant,” *Korean Nuclear Society*, 2007.
- [236] C. Bernardeschi, L. Cassano y A. Domenici, “SRAM-Based FPGA Systems for Safety-Critical Applications: A Survey on Design Standards and Proposed Methodologies,” *Journal of Computer Science and Technology*, 2013. DOI: 10.1007/s11390-015-1530-5.
- [237] A. Avizienis, J.-C. Laprie, B. Randell y C. Landwehr, “Basic Concepts and Taxonomy of Dependable and Secure Computing,” *IEEE Transactions on Dependable and Secure Computing*, 2004. DOI: 10.1109/TDSC.2004.2.
- [238] J. Liu, Y. Zhang, J. Han, J. He, J. Sun y T. Zhou, “Intelligent Hazard-Risk Prediction Modelfor Train Control Systems,” *IEEE Transactions on intelligent transportation systems*, 2020. DOI: 10.1109/TITS.2019.2945333.
- [239] G. Liu y Z. Hou, “Railway Traffic Object Detection Using DifferentialFeature Fusion Convolution Neural Network,” *IEEE Transactions on intelligent transportation systems*, 2020. DOI: 10.1109/TITS.2020.2969993.
- [240] “Adaptive Iterative Learning Control for SubwayTrains Using Multiple-Point-Mass DynamicModel Under Speed Constraint,” *IEEE Transactions on intelligent transportation systems*, 2020. DOI: 10.1109/TITS.2020.2970000.
- [241] A. Idani, Y. Ledru y G. Vega, “Alliance of model-driven engineering with a proof-based formal,” *Innovations in Systems and Software Engineering*, 2020. DOI: 10.1007/s11334-020-00366-3.
- [242] “Reliability, Safety and Security of railway systems,” *First International Conference, RSSRail 2022*, 2016. DOI: 10.1007/978-3-031-05814-1.
- [243] A. E. Haxthausen, A. Fantechi y G. Gori, “Decomposing the Verification of Interlocking Systems,” *Lecture Notes in Computer Science*, 2023. DOI: 10.1007/978-3-031-40132-9_7.
- [244] P. James, F. Moller y M. Roggenbach, “Software Model Checking of Interlocking Programs,” *Lecture Notes in Computer Science*, 2023. DOI: 10.1007/978-3-031-40132-9_9.
- [245] A. Ferrari, A. Fantechi, S. Gnesi y G. Magnani, “Model-Based Development and Formal Methods in the Railway Industry,” *IEEE Software*, 2013. DOI: 10.1109/MS.2013.44.
- [246] H. Su, M. Chai, H. Liu, J. Chai y C. Yue, “A Model-Based Testing System for Safety of Railway Interlocking,” *International Conference on Intelligent Transportation Systems (ITSC)*, 2022. DOI: 10.1109/ITSC55140.2022.9922557.

- [247] S. Ghosh, A. Das, N. Basak, P. Dasgupta y A. Katiyar, “Formal Methods for Validation and Test Point Prioritization in Railway Signaling Logic,” *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 2016. doi: 10.1109/TITS.2016.2586512.
- [248] A. Iliasov y A. Romanovsky, “Formal Analysis of Railway Signalling Data,” *International Symposium on High Assurance Systems Engineering (HASE)*, 2016. doi: 10.1109/HASE.2016.44.
- [249] A. Iliasov y A. Romanovsky, “SafeCap Domain Language for Reasoning about Safety and Capacity,” *Workshop on Dependable Transportation Systems/Recent Advances in Software Dependability*, 2012. doi: 10.1109/WDTS-RASD.2012.11.