

**A.F.E Administración de Ferrocarriles del
Estado**

REGLAMENTO GENERAL OPERATIVO

**PARA EL USO Y GOBIERNO DEL PERSONAL DE LA
ADMINISTRACIÓN EXCLUSIVAMENTE**

2015

GERENCIA GENERAL

CAPITULO I **DISPOSICIONES GENERALES**

PARTE I – GENERAL

Art. I Nómina de términos convencionales

A continuación se determina el significado de cada uno de los términos convencionales empleados en este Reglamento:-

Cambio de Punta: - Se denomina así a cualquier cambio cuando el tren toma primeramente la punta de las agujas.-

Cambio de Talón: - Se denomina de este modo a cualquier cambio cuando el tren toma sus agujas desde el extremo opuesto a la punta.

Conductor: - Se refiere, en general, a los Conductores de Máquinas a Vapor, Diesel Eléctricas, Diesel Hidráulicas, Coches Motores, automóviles de vía, vehículos biviales y maquinaria bivial, zorras en general; y todo otro vehículo de diversas características utilizado en el servicio.- Los mismos deberán contar para ello, con libreta vigente expedida a tal fin por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario del M.T.O.P.

Ayudante Conductor: - Al acompañante del Conductor en las locomotoras Diesel, eléctricas u otras similares.-

De día: - Comprende desde la salida hasta la puesta del sol, con la sola diferencia en lo que respecta a la circulación de los automóviles de vía y vehículos que se les equipare, en que se establece un margen determinado, según la reglamentación que rige a los mismos.-

De noche: - Comprende desde la puesta hasta la salida del sol, con la misma salvedad para los automóviles de vía citada en el caso anterior.-

Desvíos: - Son las vías destinadas a efectuar maniobras o al estacionamiento de vehículos.-

Desvíos de cruce: - Se denomina así, al desvío que las Estaciones disponen para efectuar cruces y, por tanto salvo situaciones de excepción y debidamente denunciadas a Control Seccional, deberá encontrarse libre. –

Estación de Procedencia: - Es en la que se forman y parten los trenes.-

Estación de Destino: - Es la de destino de los trenes.-

Estación Adelante: - Se denomina de esta manera, a la Estación siguiente en servicio en la dirección que lleva el tren.-

Estación Atrás: - Se llama de esta manera, a la Estación de la cual salió el tren.-

Jefe de Estación: - Esta designación, comprende tanto al titular de la Estación, como a quien se encuentre eventualmente como encargado del servicio en sustitución de aquel, trátase de un Ayudante Externo, Oficial Estación, Peón Habilitado, Señalero, etc. que como cometido primordial, entre otros, asume el del gobierno de la Marcha de Trenes, bajo su exclusiva responsabilidad.-

Locomotora de ayuda: - Es la que se ubica a la cola o delante de la titular del tren para ayudar a la misma, en determinados tramos de vía en que existen fuertes repechos.-

Locomotora titular: - Es la que tracciona el tren y que marcha a la cabeza del mismo. En los trenes de doble tracción se denomina de esta manera a la locomotora que va adelante.-

Unidad Múltiple: Se entiende dos o más unidades sean Locomotoras o CCMM que acoplados con conector de telecomando son conducidas desde una cabina de conducción

Cabina de Conducción: - Toma esta denominación el extremo de delante de las unidades con tracción propia, donde actúa el Conductor.-

Personal de Conducción: - Con esta denominación queda comprendido el Conductor, Ayudante Conductor o quienes hagan sus veces.-

Mala visibilidad: - Se entiende por tal, cuando el estado atmosférico (neblina, tormenta, etc.) no permita distinguir las indicaciones de las señales desde una distancia de 200 metros y, las condiciones de vía en general.-

Obstrucción: - Se considera "Obstrucción" cualquier tren o vehículo detenido en la vía, la vía cortada o en estado peligroso para el paso de trenes.-

Silbato: - Es el toque de pito o bocina de las locomotoras y cualquier otro vehículo.-

Tren: - A los efectos de la circulación por las secciones denominadas de BLOCK ABSOLUTO el término "Tren" abarca a toda locomotora que circule sola, acoplada con otra o remolcando vehículos, como así también a los vehículos automotores y automóviles de vía. Los trenes que siguen en dirección progresiva de la numeración kilométrica se denominarán "ASCENDENTES" y los que corren en dirección contraria "DESCENDENTES".-

Vía Libre: - Es la autorización o permiso que se otorga entre Estaciones block, para ocupar la sección con un tren.-

Vía Principal: - En la vía sencilla se trata de la que circulan los trenes.-

Señal: - Por esta acepción, se denomina en forma genérica tanto señales manuales y auditivas como las ópticas, incluso los semáforos.-

Sección Block: - Por sección Block, en la vía sencilla, se entiende el trecho de cada vía principal entre una Estación o Casilla de Señales y la Estación o Casilla de Señales próxima en servicio en la dirección que lleva el tren. En la vía doble tiene referencia al trecho de vía principal comprendido entre la señal de salida de una Casilla y la señal de salida de la Casilla adelante.-

Vía Ascendente: - Se denomina "Vía Ascendente" aquella por la cual corren los trenes en orden kilométrico progresivo.-

Vía Descendente: - Es la vía por la cual corren los trenes según la numeración kilométrica de mayor a menor.-

Vía de Itinerario: - En la vía doble, se llama "vía de itinerario" la vía usada por un tren cuando corre en dirección de la marcha normal sobre aquella vía.-

Vía Contraria: - En la vía doble, se llama "vía contraria" la vía usada por un tren cuando corre en dirección opuesta a la marcha normal sobre la misma

Art. 2 – Entrega y devolución del Reglamento. – Todo funcionario que reciba un ejemplar del Reglamento dará recibo del mismo y en caso de separarse del servicio, lo devolverá a su superior inmediato; de lo contrario incurrirá en responsabilidad.-

Art. 3 – Adiciones al reglamento. – En caso de necesitarse alguna adición, cambio o alteración en este Reglamento le será comunicado a cada persona que tenga un ejemplar del mismo en su poder.

Las adiciones impresas se deben pegar en el sitio correspondiente en el Reglamento siendo responsable el que posee uno de estos libros, del cumplimiento de esta disposición.-

Art. 4 – Conocimiento del Reglamento. – Es obligación de todos los funcionarios de cualquier categoría tener conocimiento de todas las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y cada Jefe de Repartición es responsable de que el personal de su dependencia esté al corriente de dichas disposiciones; pues el cumplimiento de todas ellas es obligatorio a todo el personal del Organismo.

Art. 5 – Sugerencias del personal sobre la Reglamentación. – Es deber del personal someter a su superior inmediato cualquier modificación, ampliación o supresión que creyera conveniente introducir en la reglamentación, explicando las razones que han motivado su propuesta.-

Art. 6 – Sugerencias para el mejoramiento del servicio. - Los funcionarios deberán someter a su superior inmediato cualquier mejora que consideren conveniente para el servicio.-

Art. 7 – Errores u omisiones en instrucciones recibidas. - En caso de notar cualquier error u omisión en órdenes o instrucciones recibidas, deberá llamarse la atención del superior inmediato.-

Art. 8 – Inflamables. – Está terminantemente prohibido el manipuleo de inflamables (nafta, etc.) o la entrada a los depósitos donde se guardan éstos iluminándose con faroles o lámparas de llama, ya sea a mecha o a mantilla; encender fósforos o tener cigarros encendidos. A falta de luz eléctrica, únicamente pueden utilizarse linternas.-

Art. 9 – Poder de los funcionarios Superiores. - Este Reglamento es inalterable para los funcionarios del Organismo, con excepción de los Gerentes, quienes en caso de urgente necesidad y bajo su responsabilidad están facultados para tomar disposiciones, al margen del mismo las que deberán ser acatadas por sus subalternos. Quien adoptará esta decisión, dará cuenta con sus fundamentos al Gerente General.-

Art. 10 – Gerencia General Fiscalización. – La Gerencia General dispondrá la intervención y fiscalización, cuando así lo juzgue conveniente, en la contabilidad y libros de todas las Dependencias.-

Art. 11 – Avisos en las Estaciones. – Los Jefes de Estación no permitirán la colocación de avisos y carteles en los edificios y terrenos del Organismo fuera de los autorizados por parte de la Repartición competente.-

Corresponde a la Gerencia de Infraestructura la colocación de listones o tableros para la fijación de los avisos, mediante comunicación de las necesidades por parte de la Gerencia de Tráfico.-

Art. 12 – Dependencia de las Estaciones.-

1. Los Jefes de Estación debe dirigir todos los asuntos relacionados con el servicio a Jefatura de Tráfico respectiva.-
2. En lo que tiene que ver con la faz contable, estarán a lo que disponga la Gerencia de Finanzas.-
3. Todos los asuntos relativos al Servicio, señalización en general alumbrado, etc. serán dirigidos a la Gerencia de Comunicaciones con aviso a la Jefatura de Tráfico respectiva.
4. En lo relativo a la vía o instalaciones fijas que le compete atenderlo a Infraestructura, cuando en función de la premura del caso, con incidencia en la marcha de los trenes o de la seguridad, como primera medida corresponde cursar aviso a control Seccional quien procurará una intervención rápida. En otros aspectos, como pueden ser reparaciones, etc. que no revisten urgencia, se dirigirán a Jefatura de

Tráfico quien será la encargada de correr los trámites pertinentes. De cualquier manera, tanto en una situación como en otra siempre tendrá intervención Jefatura de Tráfico.-

5. Siendo la relación de las Estaciones con la Gerencia de Material Rodante a través del movimiento de trenes, todo lo relativo a este aspecto, se canalizará por intermedio de Control Seccional, con arreglo a lo que establece su reglamentación.-

Art. 13 – Construcciones en terrenos del Organismo.- Queda terminantemente prohibido construir en predios de la Administración cualquier clase de obra, sin excepción, sin gestionar previamente la autorización correspondiente.-

CAPITULO I

PARTE II – COMETIDOS Y OBLIGACIONES DEL PERSONAL

Art. 14 – Alcohol y Drogas.-

- a) Queda terminantemente prohibido a todos los funcionarios estar bajo los efectos del alcohol o droga, durante el horario de trabajo o dentro de la dependencias de la Empresa.-

Art. 15 – Abandono de Puesto de Trabajo y/o entorpecimiento del servicio

a) La empresa aplicara medidas disciplinarias a todo funcionario que haga abandono de su puesto de trabajo y/o desempeñe sus funciones en forma anormal

- b) Ningún funcionario podrá ausentarse de su puesto de trabajo, a excepción de aquellos casos de fuerza mayor debidamente justificadas, para lo cual dará aviso a su superior inmediato quien dispondrá el relevo correspondiente o las medidas del caso.-

Art. 16 – Porte de armas en horas de Servicio.- Queda terminantemente prohibido el porte de armas durante las horas de servicio, como también en todo momento que los funcionarios u obreros se encuentren dentro de las dependencias del Organismo. Queda exceptuado de esta prohibición el personal especialmente autorizado al efecto.

Art. 17 – Jefes de Tráfico.-

1. Los Jefes de Tráfico, dependientes de la Sub- Gerencia de Tráfico, tendrán a su cargo diferentes Secciones de la red en el ámbito de la Gerencia de Tráfico, siendo su cometido el de supervisar y dirigir toda la actividad relacionada con la misma, en todos sus aspectos con la sola excepción del ordenamiento de la circulación de los trenes y Adelantos, cuya parte estará regida por Control Central y sus Controles Seccionales; salvo situaciones de excepción debidamente justificadas. Es responsable del mantenimiento en servicio de las estaciones para la operativa ferroviaria, disponiendo en caso necesario incluso a sus dependientes directos a hacerse cargo o la habilitación provisoria de las mismas.
2. Quedan por lo tanto comprometidos dentro de la jerarquía de los Jefes de Tráfico, los Jefes de Estación y, todo el personal bajo las órdenes de éstos, durante su función. Será también de competencia de aquellos disponer el movimiento del plantel del personal afectado a reemplazos.

3. Tiene a su cargo el control de los gastos de caja chica.
 4. En caso de ser necesario, intervendrá en forma inmediata en accidentes en general, que tuvieren lugar en la vía y otras dependencias comprendidas en su distrito, adoptando todas las medidas que la situación aconseje; procurando, en circunstancias de interrupción del servicio, total o parcial, la pronta normalización del mismo, a cuyo fin requerirán la intervención, cuando ello sea menester, de otras Reparticiones, para que éstas actúen con sus elementos en la faz que a cada una de ellas les corresponde.
 5. En representación del Organismo asumirán personería ante las autoridades públicas por cuestiones relacionadas con el servicio, como también lo harán con entidades particulares. cuando las circunstancias así lo requieran.
 6. En nombre de la Sub- Gerencia de Tráfico, actuarán con los representantes que designen las otras Gerencias y/o Reparticiones, sea personalmente o por intermedio de sus Ayudantes, en aquellos asuntos de su común competencia. Y, desempeñarán además todas las comisiones especiales ordinarias y extraordinarias que les encomiende el Sub- Gerente de Tráfico.
 7. Cada Jefe de Tráfico, tendrá una Oficina montada en aquellos lugares que así convenga a las necesidades del Organismo, integrada por un determinado número de Ayudantes y un plantel de funcionarios, que variará en función de la importancia de cada una de ellas.
- Art. 18 -Inspectores de Guardas. Cumplirán con las siguientes obligaciones:
1. Remitirán diariamente a la Gerencia de Pasajeros un informe del trabajo que hagan, en el cual se anotará cualquier irregularidad o irregularidades que observen en el servicio, sin inmiscuirse en las funciones de cualquier otro funcionario, fuera de las que le competen en su misión específica salvo que reciban órdenes en contrario.
 2. Revisarán siempre los trenes de pasajeros y cuidarán que todo pasajero este munido de su boleto, pase, abono, etc. Correspondiente. Al mismo tiempo, se cerciorará que los Guarda-Trenes cumplan con sus atribuciones como es debido.
 3. Les está terminantemente prohibido entrar en ninguna clase de concesiones con los pasajeros, debiendo ajustarse estrictamente a las disposiciones vigentes.

Art 19 Inspectores de Locomotoras y Coches Motores

DEPENDENCIA

Los Inspectores de locomotoras dependerán de la sub. Gerencia de Operaciones y directamente del jefe Semi-técnico quien diagramara servicios a realizar.

FUNCIONES Y COMPETENCIAS

1) Acompañar trenes y Coches Motores

Previo a la partida del mismo deberá supervisar.

- A) La presencia del personal correspondiente al servicio.
- B) La revisión de la unidad tractiva.
- C) Formación del tren.

2) Actuar como piloto.

3) Supervisar la actuación del personal de conducción,

Verificar el correcto desempeño de las tareas, en caso de producirse irregularidades tomara las medidas que corresponda, teniendo facultades para relevar funcionarios en el transcurso del servicio para lo cual deberá cursar los avisos correspondientes.

4) En caso de fuerza mayor

(Enfermedad del titular al tomar servicio, accidentes etc.)

En estos casos podrá.

- A) Alistar y encender unidades para que estén prontas para el servicio
- B) Librar vías de tráfico.
- C) Cumplir la función de conductor y/o ayudante, para lo cual requerirá orden superior, sin establecer norma.

5) Intervenir en caso de accidentes

, Analizara las causas que puedan haber tenido incidencia en el mismo, relacionadas con la conducción del tren, material rodante y vía.

6) Intervención por fallas en unidades tractivas y remolcadas

- A) Evaluara in situ la magnitud de la falla y posible reparación que pueda hacer continuar a la unidad afectada en servicio.
- B) Coordinara con remesa las acciones a tomar

- C) Registrara en el libro de abordó los eventos relacionados con el hecho
- D) Exigirá el correcto control del combustible el cual no deberá lucir con enmendaduras.

7) Ejercer docencia

- A) Dictara cursos de capacitación, en Reglamentos, Señales, Conducción de Locomotoras y coches motores. Incluyendo personal de otra Gerencia.
- B) Llevara a cabo las pruebas de evaluación teórico prácticas para la habilitación del personal de conducción.

8) Tren de auxilio

A) Acompañara el tren de auxilio haciéndose cargo del aprovisionamiento de la locomotora del mismo si eso fuera necesario, donde se carezca de personal de mantenimiento.

- B) Tendrá a su cargo la distribución de las tareas del personal de conducción afectado a este coordinando con la oficina de tripulación y
- C) Confeccionar boletos de servicio.

9) Abastecer locomotoras o coches motores de lo necesario en lugares que no se cuente con personal para esa tarea.

10) Material remolcado

Intervenir por desperfecto de freno colaborando con revisador de vagones. en caso de carecer de dicho operario tomara intervención directa, sugiriendo lo más adecuado.

11) Vía

Realizar observaciones de la vía sobre movimientos peligrosos para el material rodante, pasto, malezas y mala visibilidad.

12) En caso de ser requerido por la superioridad acompañara a funcionarios a centros médicos, juzgados o seccionales policiales

13) Realizar instrucción de pre- sumarios

Art. 20 – Registro de domicilio de funcionarios. - El domicilio de todo funcionario debe ser registrado en la Gerencia respectiva de modo que si fuese necesario pueda ser localizado con facilidad.

Todo cambio de domicilio debe ser puesto en conocimiento a la Gerencia respectiva.

Art. 21 – Avisos generales sobre cuestiones que afecten al Organismo. – Todos los funcionarios deben vigilar y cuidar todo aquello que de alguna manera pueda afectar los intereses del Organismo y, por tanto, cualquier irregularidad que notaren, la harán saber sin pérdida de tiempo a su superior inmediato y éste a su vez le dará el curso que corresponda.

Los Jefes de Estación, quedan especialmente encargados de comunicar a la Jefatura de Tráfico, las noticias que reciban del público, como por ejemplo, el mal estado de la red vial, en conexión con las Estaciones, arroyos crecidos que interrumpan pasos y otro impedimento, daños causados a los artículos confiados a su transporte, que presentan deterioros permitiendo la entrada de agua pluvial, o que estén mal tapados o cargados, etc.

En lo que atañe al personal de trenes, si advierten alguna irregularidad en su desempeño, desaliño en su vestimenta, incompetencia, mal trato con el público, estado anormal, etc.-

Relacionado con la parte que compete a otras Reparticiones, si bien deben abstenerse de tomar una intervención directa, ello no es óbice para que se denuncien aquellos hechos anormales o que causen deterioro a los bienes del Organismo y/o que afecten la buena imagen del mismo, dando trámite a los avisos de rigor, sea al personal afectado directamente a aquellas dependencias o bien elevando su información a la Jefatura de tráfico, según corresponda.-

Art. 22 – Construcción o demolición de edificios y cercos en inmediaciones del Ferrocarril. – Es deber de todo funcionario y principalmente de los Jefes de Zona y Capataces de Cuadrilla, comunicar a la Oficina del Jefe Regional cualquier caso de construcciones de edificios, alambrados nuevos, y la remoción de los existentes o demolición de obras que pudieran de un modo u otro, afectar la propiedad del Organismo.-

Art. 23 – Seguridad del Servicio.- Los funcionarios de la empresa que se expongan o que expongan a terceros a peligros del que puedan resultar accidentes, incurrirán en una falta la cual podrá ser objeto de la aplicación de una medida disciplinaria por parte de la Administración, en todos los casos con arreglo a su gravedad.-

Art. 24 – Obligaciones de los funcionarios al ser relevados.-

- a) Ningún funcionario debe entregar el servicio a quien lo releve si este no se hallare en condiciones de desempeñar sus funciones normalmente, y deberá dar intervención a su superior inmediato.-
- b) Todo funcionario al ser relevado deberá enterar a su relevante de las novedades que hubiera relacionadas con su trabajo.-

Art. 25 – Economías.- Es deber de todos los empleados tratar de reducir los costos de la Empresa; tanto en el personal como en el uso de materiales, herramientas y artículos de consumo.-

Art. 26 – Ordenes relativas al Servicio.- Los funcionarios no deben recibir órdenes relativas al servicio del Organismo de personas extrañas al mismo, debiendo dirigirse en todas las cuestiones de servicio a su Jefe inmediato.-

Art. 27 – Prohibición de dar datos.- Es estrictamente prohibido a todos los funcionarios facilitar noticias o datos referentes al tráfico, movimiento o negocios del Organismo sin previa autorización superior.-

Art. 28 – Quemazón de campo.- Todo funcionario que observe o tenga noticias de incendios en campos cercanos a la vía o en predio del Organismo, lo denunciará al Jefe de la Estación correspondiente y a la Cuadrilla más cercana, para que adopten las medidas pertinentes dando cuenta a la Autoridad Policial y a Control Seccional. Si el siniestro fuera advertido en viaje por parte del personal de Conducción, éste lo hará al Jefe

de la primer Estación. En caso de encontrar una Cuadrilla en camino le dará aviso a la misma, deteniendo el tren al efecto, siempre que las circunstancias realmente lo justifiquen.-

Art. 29 – Porteras de alambrados.- En todo caso que el personal de Conducción, guarda ,etc., así como todo funcionario note una portera abierta en los alambrados al costado de la vía , dará aviso al Jefe de la Estación más próxima-

Al recibir el aviso el Jefe de la Estación o quien haga sus veces formulará de inmediato la denuncia correspondiente a la Autoridad Policial de la Sección en que se encuentre la portera abierta.-

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior solicitará la intervención de la Cuadrilla de Infraestructura a fin de que proceda de inmediato a asegurar la portera abierta, dando cuenta de los hechos a la Jefatura de Tráfico competente.-

.-

Art. 30 – Funcionarios deben reportar infracciones.-

- a) Todo funcionario está en el deber de comunicar sin demora a su Jefe inmediato cualquier infracción a las disposiciones vigentes o irregularidad que notara.
- b) Esto permitirá a la Superioridad subsanar las deficiencias que pudieran existir o evitar una repetición de faltas que podrían originar accidentes o trastornos al servicio.-

CAPITULO II – SEÑALES

PARTE I – GENERAL

Art. 31 – Clases de señales.-

Las señales deberán ser perceptibles mediante el oído o la vista y se harán con señales fijas o movibles.-

a) Señales perceptibles por la vista (visuales).-

Las señales perceptibles por medio de la vista se harán con semáforos de día y de noche, banderas, tableros, discos, faroles, linternas o, en casos de necesidad con los brazos simplemente o con cualquier otro objeto-

b) Señales perceptibles por el oído (acústicas).- Las señales perceptibles por medio del oído, se harán con silbato, campana, pito , petardos y a través de los equipos de radio.-

Art. 32 – Señales fijas.-

Las señales para el gobierno de los trenes, que deben ser obedecidas por todo el personal, en cualquier circunstancia, son las siguientes.-

- a. Semáforos.- Estos aparatos, que se instalan a determinada distancia antes de los cambios de entrada de las Estaciones o Paradas y se denominan “Avanzadas” o “de distancia”. También se ubican dentro de los cambios y, en este caso, gobiernan la entrada o salida de los trenes, y las maniobras. Se componen de un poste colocado a determinada altura del piso o un puente con varios postes, en todos los cuales, se

encuentran colocados brazos de distintas características, con movilidad hacia arriba o hacia abajo, pudiendo ser consideradas absolutas (con detención al pie de las mismas) o permisibles (detención en una segunda señal), disponiendo de las luces correspondientes de noche. De frente, el brazo de la señal, se verá a la izquierda del poste, pintado de colorado, con una banda transversal blanca, próxima a su extremo.- De atrás, el brazo de la señal se verá a la derecha del poste, pintado de blanco, con una banda transversal negra ,próxima a su extremo
La interpretación de las señales es la siguiente: -

1. Cuando una señal tiene mas de un brazo de la misma longitud, en el mismo poste, el brazo mas alto corresponde a la vía de la izquierda y el o los de abajo a las vías de la derecha y en el orden de su colocación.-
 2. Si el brazo mas alto es de mayor longitud que el o los de abajo, corresponde a la vía principal y el o los de abajo a los desvíos de izquierda a derecha y en orden de su colocación,-
 3. Cuando dos o mas señales están en mástiles distintos, sobre un mismo poste o sobre un puente de señales, la señal mas alta corresponde a la vía principal y las que están a menor altura ocupan con relación a aquella misma posición que las vías secundarias correspondientes respecto a la vía principal.-
 4. Tratándose de vías de igual importancia, las señales se colocan a la misma altura y su posición relativa es la misma que de las vías correspondientes.
- b. Señales de Plataforma.- Estas señales, están colocadas en el andén de aquellas Estaciones desprovistas de “Señales Avanzadas” y constan de dos brazos colocados a la misma altura, uno para cada sentido de la marcha de los trenes. Se sobreentiende que se obedecerán las indicaciones del brazo situado a la izquierda del poste en el sentido de la marcha del tren.-
- c. Indicación normal de las señales.- La indicación normal de las señales; será a “PELIGRO” en las señales absolutas o de plataforma y a “PRECAUCIÓN” en las de distancia (no absolutas) cuando el brazo se encuentra en posición horizontal, mostrando luz colorada o amarilla, respectivamente.-
- d. Señales luminosas de color.- Estas, también están colocadas en postes o columnas a determinada altura del suelo o a flor de tierra y a determinada distancia entre sí, mostrando solamente luces de diferente color, tanto de día como de noche. Las referidas señales se encuentran ubicadas en la zona de señalización eléctrica.-
- e. Discos “P”.- Son tableros con una letra “P” en negro sobre fondo blanco con el reverso pintado de negro, sin luces, instalados a una distancia aproximada de 500 metros de los cambios de entrada en las Estaciones, provistas de Señal de Plataforma o que carecen de señales. Sirven para indicar donde debe detenerse en tren cuando la señal de plataforma se encuentra a “PELIGRO” o, en su defecto, no se le exhiban las señales de mano correspondientes desde el cambio de entrada.
- f. Indicadores de cambio.- Los mismos, colocados en postes, con brazos o sin ellos, a la altura de los respectivos cambios, señalan las rutas de empalme, desvíos, etc.-

- g. Tableros con diversas indicaciones.- Se hallarán instalados en las Estaciones o en el trayecto entre Estaciones y, tienen por finalidad indicar: puntos de los desvíos donde deben detenerse los trenes en casos de cruces, de la zona que limita las maniobras sin ocupar la sección “block”, preventivos de aproximación de señales, preventivos de Paradas de pasajeros en trayecto, de precauciones, de curvas, de silbato, y otros.-
- h. En algunos pasos a nivel, se han instalado luces coloradas oscilantes para el tráfico de la calle, estando además dotados de una luz blanca a destellos hacia el tren. Cuando esta luz no se visualice por parte del personal de conducción, debe interpretarse que el oscilante no funciona, debiendo el tren observar especial precaución al cruzar el paso a nivel.
- i. Algunas barreras muestran luz blanca a destellos hacia el tren, para indicar que las mismas se encuentran en posición de cerrar la calle (bajas). La falta de la luz blanca a destellos indicará al personal de conducción que las barreras no protegen la calle (que se encuentran altas) debiendo el Conductor del tren proceder de acuerdo al art. 108.

Todas las señales y tableros indicadores precedentemente aludidos con sus respectivos dibujos y otros detalles referentes a su reglamentación figuran entre las páginas 18 y 42.-

Art. 33 – Señales de mano.- Las señales de mano, se harán con banderas, durante el día, o con faroles o linternas durante la noche y en tiempo de mala visibilidad y, en caso de emergencia a falta de estos elementos, también podrán hacerse con los brazos. Estas señales prevalecen sobre las señales fijas y, los Conductores les deben acatamiento en ese orden. A continuación se detallan las situaciones más importantes a tener en cuenta, fuera de otras que se encontrarán mas adelante, aplicables a casos específicos.-

1. Con banderas de día y faroles o linternas de noche, cuando se hacen en reemplazo de las señales fijas, obligan al personal de Conducción a proceder con cautela.
2. En las maniobras, donde no se usaran banderas, exhibiéndose con los brazos de día y con los faroles o linternas de noche, con arreglo a lo que ilustra el diagrama contenido en la página 39.
3. No obstante, se prohíbe exhibir señales a través de los vidrios de una Casilla de Señales.
4. Se denominan “señales personales” a las que hace el funcionario o cualquier persona sin tener ninguna señal demostrativa de las de uso.
5. En las locomotoras y trenes y otros vehículos, usándose indicadores y luces.
6. Explosivas, son las que se hacen por intermedio de petardos o cartuchos explosivos, al contacto del tren y se usan colocándolos, en caso necesario sobre el riel.
7. De silbato de las locomotoras y otros vehículos, como así también por parte de los Guarda-Trenes; de campana en las Estaciones, para disponer la salida de los trenes, etc.
8. Incidentales de peligro o de precaución que se colocan en la vía o en cualquier punto del trayecto para anunciar Peligro o Precaución, con banderas, discos, luces, etc.

Art 34 – Significado de los colores y las Señales.-

- a. COLORADO – significa – PELIGRO
AMARILLO – significa – VÍA LIBRE CON PRECAUCIÓN
VERDE – significa- VIA LIBRE
AMARILLO Y NEGRO – significa – PRECAUCIÓN DESPACIO
LUZ BLANCA – En las señales de aguja, significa que el tren entrará al desvío y la LUZ VERDE fija, corresponde a la vía principal o sin desviar ruta.-
De día donde no hay señal de aguja, se desplegará bandera verde tanto para una vía como para otra.
- b. Señales acústicas de la locomotora, coche motor o cualquier otro vehículo.

UN SILBATO CORTO – significa – Aflojar frenos

DOS SILBATOS CORTOS - significa – Apretar frenos

TRES SILBATOS CORTOS - significa – Retroceder el tren

CUATRO SILBATOS CORTOS - significa – (Falta de boleto de Vía Libre o Boleto de Vía Libre mal confeccionado)

MAS DE CUATRO SILBATOS CORTOS – significa – (Llamar la atención del guarda tren)

UN SILBATO LARGO DESDE EL CAMBIO DE ENTRADA – significa – (Tren incompleto, (véase art. 165)

CUATRO SILBATOS LARGOS – significa – (Haber librado la barra de seguridad del cambio, véase art. 38 inc. D)

Art. 35 – Aplicación de las señales.-

VIA LIBRE se indica:

DE DÍA

- a) Con una bandera verde sostenida horizontalmente.
- b) Un hombre parado al lado de la vía con la cara hacia el tren y el brazo extendido horizontalmente sobre la vía.
- c) La misma indicación, por intermedio de señales fijas, véase diagramas e instrucciones en pág. 31.

DE NOCHE

- d) Un hombre con un farol o linterna exhibiendo luz verde movida de un lado hacia otro.
- e) La misma indicación por medio de señales fijas, véase diagramas e instrucciones en páginas 21 al 31.

PELIGRO – PARAR se indica

DE DIA

- f) Un hombre mostrando una bandera colorada.
- g) Cualquier bandera, sombrero, y otras prendas de ropa, agitada con violencia o tirada al aire delante del tren.
- h) Un hombre al lado de la vía con la cara hacia el tren y los brazos levantados lo mas alto posible sobre la cabeza.
- i) El brazo de la señal absoluta colocado en forma horizontal (véase instrucciones gráficas de las señales fig. 6).

DE NOCHE

- j) Una luz colorada o cualquier otra luz agitada con violencia mostrada por una persona.
- k) El brazo de la señal absoluta colocado en forma horizontal mostrando luz colorada (véase instrucciones gráficas de las señales Fig. 1).

Art. 36 – Señales de precaución por intermedio de banderas o luces.-

- a) Precaución a 5 km. por hora. Una bandera colorada o luz colorada mostrada a un tren y cambiada por la verde en tiempo para evitar la completa parada, indicará al Conductor que debe reducir la marcha a 5 km. por hora hasta tanto reciba la señal de proseguir normalmente.
- b) Precauciones sobre una extensión de vía. Una bandera amarilla y negra colocada del lado derecho de la vía en dirección de la marcha indica al Conductor que debe pasarla a una velocidad ya reducida a la máxima indicada en el aviso previo de precaución que tenga, o en su defecto a 10 km. por hora hasta haber pasado (tratándose de un convoy todo el mismo) una bandera igual, colocada del lado izquierdo de la vía en dirección de la marcha, que le indicará que el punto de precaución ha terminado.
- c) Precauciones en un punto determinado de la vía. Una bandera amarilla y negra desplegada en mano del personal y movida, indicará precaución en el punto determinado y el Conductor debe observar hasta pasarla con todo su tren, la velocidad máxima indicada en el aviso previo que tenga o en defecto de este aviso, a 10 km. por hora. De noche, la luz verde movida, tendrá el mismo significado.
- d) Precauciones en puente y alcantarillas con una luz de hasta 15 metros. Una bandera amarilla y negra colocada en el centro o en un extremo de la abertura a un costado de la vía le indicará al Conductor, que debe pasar el puente o alcantarilla, en toda su extensión a una velocidad reducida a la máxima indicada en la orden de precaución que tenga. A falta de esta orden se reducirá la velocidad a 10 km. por hora. Cuando el puente o alcantarilla tenga una longitud mayor de 15 ms. se procederá en la forma que prescribe el inciso b) de este artículo.
- e) Una bandera blanca o tablero blanco (ver figura 13 A) colocado del lado derecho de la vía, en dirección de la marcha, le indica al conductor que a 500 metros comienza una precaución y una bandera igual colocada del lado izquierdo en dirección de la marcha, indicara que se ha pasado la precaución a 500 metros.

Art. 37 – Señales en las locomotoras, coches motores, autos de vías, etc. (señales ordinarias).-

DE NOCHE – La locomotora, Coche Motor, Auto de Vía, etc., una luz blanca hacia adelante. Ultimo vehículo o locomotora, etc. Dos luces coloradas hacia atrás.-

Art. 38 – Señales para maniobras.-

- a) DE NOCHE: - Una luz blanca que se levanta y baja indica al Conductor “aléjese de la persona que hace la señal”. Una luz blanca movida de un lado a otro, significa “acérquese a la persona que hace la señal”. La luz verde

tendrá el mismo significado, pero, “despacio”, es decir, con precaución. La señal referida con luz verde de noche, y la señal correspondiente con el brazo de día que significan “despacio” deberá exhibirse a una distancia no menor de 20 metros del punto de arrime. Toda señal exhibida para hacer maniobras debe ser continua y la falta de la luz, de noche, o la señal de mano de día, o cualquier luz de noche o señal de día agitada violentamente, obligará al Conductor a detener la marcha.

- b) DE DIA: - Las distintas señales que se exhiben con los brazos en el curso de las maniobras, se encuentran ilustradas en forma gráfica en las figuras 1 al 7
- c) En las maniobras con vagones, las señales deben transmitirse desde la punta del corte en dirección a la marcha.
- d) En las estaciones donde los cambios son gobernados mecánicamente desde una Casilla de Señales o Mesa de Palancas, se tocarán cuatro silbatos largos para indicarle al operador que el cambio ha sido librado y por lo tanto está en condiciones de ser accionado. Tratándose de locomotoras solas, no acompañadas por personal de la Estación, el Conductor tiene la obligación de fijarse cuando ha librado las barras de seguridad del cambio, y recién entonces tocará los cuatro silbatos en seguida de recibir las señales de parar del peón a cargo de las maniobras, quien las hará una vez que el último eje del corte haya librado la punta de la aguja o la barra de seguridad, según el caso.
- e) Cuando se deba hacer marchar un tren o locomotora obedeciendo comunicaciones recibidas por radio, tal como sucede en el caso de maniobras, para tomar y dejar vagones o separarlos y colocarlos en un desvío, se deberán impartir instrucciones específicas para cada tipo de movimiento. Al empujar o hacer retroceder a un tren locomotora o vagones, se debe especificar la distancia a ser recorrida mediante el movimiento de que se trate; asimismo el movimiento debe cesar luego de haberse recorrido la mitad de la distancia establecida, salvo que se reciban instrucciones adicionales. A partir de ese momento, la falta de contacto radial con el funcionario que estuviera dirigiendo el movimiento por radio deberá interpretarse como una señal de detención.- En todo momento que se impartan instrucciones, la misma deberá estar precedida con la identificación del número de la locomotora.

Art. 39 – Falta de señales o señales deficientes.-

- a) La falta de una señal en un punto donde ordinariamente se exhibe, o una señal imperfectamente exhibida, se considera como señal de “PELIGRO”. Al parar de noche al pie de una

señal que tiene la luz apagada, el Conductor puede asegurarse si el brazo muestra "Vía Libre", entonces, queda autorizado para seguir viaje con precaución, dando aviso de lo ocurrido a la Estación.-

- b) Tratándose de una señal NO ABSOLUTA, cuya exhibición sea imperfecta, o que durante la noche no muestre la luz correspondiente, pero que se pueda ver la posición de su brazo, en el primero de los casos, deberá considerarse en la posición más restrictiva (A PRECAUCIÓN) y, en el segundo, si es visible el brazo mostrando Vía Libre, se aceptará como tal; y, cuando existan dudas corresponderá siempre interpretársele a PRECAUCIÓN. Corresponde igualmente denunciar el hecho en la primer Estación. No obstante lo dispuesto en los incisos a) y b), el Conductor de todo tren, que al aproximarse a una señal, la misma esté habilitando la entrada de otro tren en sentido contrario, deberá considerarla de PELIGRO, deteniendo la marcha de inmediato.-

Art. 40 – Señales para parar trenes entre Estaciones.-

- a) El guarda desplegará la bandera colorada de día o la luz correspondiente de noche.
b) Apretará súbitamente el freno de mano, dará silbatos, etc. para llamar la atención del Conductor.
c) En caso de peligro, aplicará el freno automático del tren.

Art. 41 – Señales para parar en las Estaciones.-

- a) Trenes que conducen pasajeros.- Al aproximarse a una Estación con parada facultativa marcada en el horario, el Conductor dará un toque corto de silbato para llamar la atención del Guarda-Tren, quien le indicará si hay que parar o no, haciendo las señales con la bandera colorada o verde de día o luces correspondientes de noche. En caso de no contestar el Guarda, el tren debe parar en la Estación.-

Art. 42 – Salida de Estaciones

- a) Trenes de Pasajeros

El Guarda-Tren comunicara por radio o exhibirá bandera o luz verde hasta que el tren inicie su marcha.

- b) Trenes de Carga,

Una vez que el tren se encuentra pronto por parte del personal conducción, vía radial, se lo hará saber a la Estación, quien dispondrá de su partida.-

Art. 43 – Señales fuera de uso. -

- a) Cuando una señal queda fuera de servicio por tiempo indeterminado o por clausura de la misma, exhibirá una cruz de madera en el brazo (según se indica en la fig. 14), quedando autorizados los Conductores para no atenderla y observar las señales fijas o de mano que se les exhiba. Se fijarán avisos en Cartelera Personal Conducción para conocimiento del personal, toda vez que se ponga fuera de uso una señal fija.

- b) En caso de roturas o desperfectos momentáneas se le entregará al Conductor en la Estación o Casilla anterior, próxima en Servicio, fórmula de Precaución 56-5629; insertándose en la misma citada observación y además se exhibirán señales de mano, ya sea en el cambio de entrada o desde la Casilla de Señales o Estación donde no exista personal para enviar el cambio. Si el desperfecto de la señal afecta el enclavamiento de cambios, éstos deberán ser asegurados con chaveta y candado, tacos u otro dispositivo.-

Art. 44 – Señales absolutas.-

Cuando la señal absoluta (figura 1) se encuentra en posición de “PELIGRO” el Conductor de un tren debe parar antes de llegar al poste de la misma, debiendo esperar para seguir su marcha, que la señal sea puesta en posición de avanzar o le hagan las correspondientes señales de mano. Cuando la naturaleza de la vía no permita parar el tren con la locomotora frente a la señal, el Conductor debe hacerlo a una distancia de donde le sea fácil reanudar la marcha para seguir a la Estación, pero parará antes de llegar al poste de la señal.

De originarse desperfectos en las señales fijas de distancia o de plataforma, (véase fig. 12), se les exhibirán señales de mano desde el cambio de entrada.-

Art. 45 – Tipos de luces de señales.-

- a) Por regla general, las luces de las señales, que pueden ser generadas por medio de faroles a energía eléctrica, son “FIJAS”, pero existen algunas, de los sistemas eléctricos instalados que proyectan luz a destellos, como indicador de barrera baja en paso a niveles y de maniobras en nueva Terminal de Pasajeros, cuando acusan circuitos de vía ocupados.
- b) Los brazos de señales, disponen de una banda longitudinal, de color amarillo, superpuesta a los colores de reglamento, pintada con pintura fosforescente, que durante la noche se ilumina con la luz de la locomotora, destacando con claridad su posición.

Art. 46 – Trenes detenidos por una señal.-

Cuando un tren se encuentra detenido por una señal, el Conductor debe hacer sonar el silbato en forma corta e intermitente para llamar la atención y comunicarse vía radial con la estación o casilla de señales, si la demora se prolonga por más de 15 minutos el Ayudante en el caso de las locomotoras y el Guarda en el caso de vehículos que solamente cuentan con el Conductor, debe trasladarse hasta la Estación o Casilla de Señales para denunciar el hecho a fin de que se tomen las medidas que el caso aconseje.-

Art. 47 – Señales a exhibirse a trenes al entrar a las Estaciones después de pasadas las señales avanzadas o el disco “P”.-

En el primer cambio, a la entrada de toda Estación o Parada en servicio se desplegará la señal de ordenanza según los artículos siguientes y ningún tren puede entrar si no está bien, aunque las demás señales le den entrada.

Art. 48 – Señales de agujas y de mano.-

- a) Primera aguja de entrada. En el primer cambio a la entrada de toda Estación la luz verde fija indicará entrada a la línea recta y la luz blanca fija entrada al desvío. De día se desplegará la bandera verde tanto para la línea recta como para el desvío a no ser que haya indicador de cambio.

- b) Agujas interiores en las Estaciones. En otros cambios conduciendo de o hacia la vía principal y que tengan indicador de cambio se mostrará luz verde en su posición normal y para el desvío luz blanca.
- c) Agujas de empalme. En los cambios de empalme, la luz verde fija corresponde a la vía de la izquierda y la luz blanca a la vía de la derecha. De día, si no hay señal de agujas fijas, se desplegará la bandera verde tanto para una vía como para la otra.
- d) Estaciones que carecen de señales avanzadas o de plataforma. En las Estaciones que carecen de señales de avanzada o plataforma, todo tren debe ser recibido con bandera o luz correspondiente desde el cambio de entrada. A falta de esta señal, el tren deberá detenerse en el disco "P" hasta que sea recibido con las correspondientes señales por el personal de Estación. Este último, se trata de un caso particular, en que algunas Estaciones que no disponen de ningún tipo de señal, en cambio se le ha dotado de un disco "P".
- e) Trenes especiales o de itinerario sin paradas fijas en las estaciones. Además de las señales de entrada, según incisos anteriores, el Jefe de Estación exhibirá desde la plataforma una bandera o luz verde si el tren no tiene parada, hasta que haya pasado todo el convoy, y bandera o luz colorada si hay necesidad de parar. Si por cualquier circunstancia el mismo Jefe tiene que recibir un tren en la aguja y no puede desplegar las señales de plataforma, de conformidad con lo antes expresado, deberá hacer parar el tren en la aguja por medio de bandera o luces coloradas, dándole al Conductor instrucciones verbales de cómo tiene que proceder. En ausencia de estas señales, el Conductor debe parar.

Art. 49 – Posición de las señales no estando en servicio la Estación.

Las Estaciones en la vía sencilla, al retirarse, bajarán las señales (dejando las luces apagadas o encendidas cuando hayan sido autorizadas para ellos) y deberán dejarlas en esa posición hasta la hora de tomar nuevamente el servicio, cuando se colocarán las señales en su estado normal, o sea a peligro. Al aproximarse a una Estación en vía sencilla fuera de las horas de servicio y estando las señales bajas con luces apagadas, el Conductor aminorará la velocidad, pasando la Estación con precaución.

Si hay luz verde o colorada a la vista en la Estación, es señal de que está en servicio y el conductor deberá proceder en consecuencia

PARTE II TIPOS DE SEÑALES FIJAS

Art. 50 – Indicación gráfica de los diferentes tipos de señales fijas, con brazo indicador y su interpretación.-

SEÑALES FIJAS CON BRAZOS INDICADORES – ABSOLUTAS

En estas señales, que están instaladas a determinada distancia del cambio de entrada de la Estación, se emplea el sistema de posiciones hacia abajo. De frente, (fig. 1) el brazo de la señal se verá a la izquierda del poste, estando aquel pintado de color rojo con una banda transversal blanca, próxima a su extremo.

De atrás el brazo está pintado de color blanco (fig.2) con una banda transversal negra, próximo a su extremo.

Sus indicadores son:

- a) – PELIGRO – PARAR – Brazo en posición horizontal o luz colorada de noche.
- b) – VIA LIBRE – Brazo formando un ángulo de 45° hacia abajo o luz verde de noche.

NOTA: Estos mismos colores se repiten en las señales de similares características que se verán más adelante.

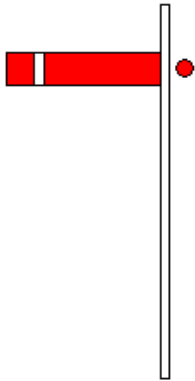


FIGURA 1



FIGURA 2

(Ilustración de figura 1, brazo visto de frente) (Ilustración figura 2, brazo visto de atrás)

SEÑAL FIJA ABSOLUTA PARA MAS DE UNA VIA

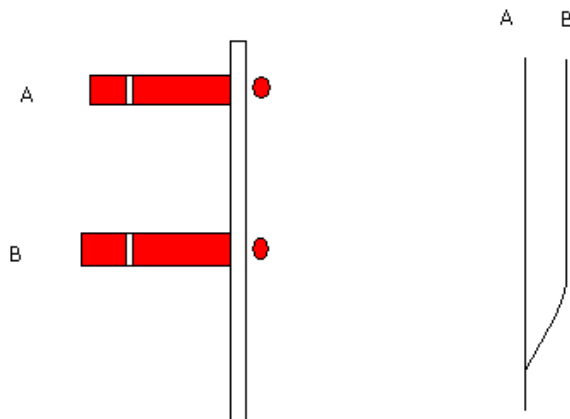


FIGURA 3

Esta figura (Nº 3) muestra un poste con dos brazos de la misma longitud, cuya interpretación es la siguiente:

BRAZO MAS ALTO (A) habilita la entrada a la vía de la izquierda.

BRAZO MAS BAJO (B) habilita la entrada a la vía de la derecha.

SEÑAL DE DISTANCIA – NO ABSOLUTA

Este tipo de señal, PERMISIVA, que se instala a determinada distancia y en combinación con una señal absoluta, tiene como característica esencial, que encontrándose su brazo en posición horizontal de día y mostrando luz amarilla de noche, permite la entrada de los trenes, según se indica más adelante.

Su brazo, que está pintado con los colores vigentes (colorado con una banda blanca hacia el Conductor y blanco con una banda negra en sentido contrario) presenta en su extremo un corte en forma de ángulo.

Su interpretación es la siguiente:

- A. Brazo en posición horizontal de día, mostrando luz amarilla de noche.
AVANCE CON PRECAUCIÓN – llevando su tren bajo control, preparado para parar en la próxima señal ABSOLUTA en posición de PELIGRO.
- B. Brazo formando un ángulo de 45°, hacia abajo mostrando luz verde de noche: VIA LIBRE – por encontrarse también a VIA LIBRE la señal ABSOLUTA.

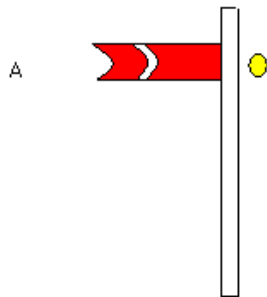


FIGURA 4

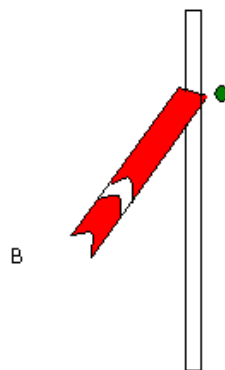


FIGURA 5

SEÑAL CON BRAZOS INDICADORES DE TRES POSICIONES ABSOLUTA

Esta señal, consiste en un poste colocado a determinada distancia de las primeras agujas, dotado de un brazo con el extremo cuadrado, que acciona en tres diferentes posiciones y cuyo significado es el siguiente:

- A. Brazo horizontal (fig. 6) con luz colorada durante la noche: PELIGRO – PARAR no debiendo ser pasada

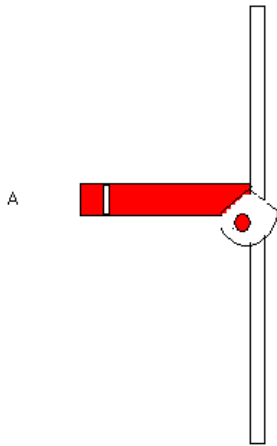


FIGURA 6

B. Brazo formando un ángulo de 45° hacia arriba (fig. 7) de la horizontal, o la luz amarilla durante la noche significa: AVANZAR CON PRECAUCIÓN CON EL TREN BAJO CONTROL PARA:

1. Entrar a vía segunda, no habiendo quien reciba el tren con señales de mano.
2. Parar en los cambios de entrada o entrar en vía principal o a desvío, obedeciendo señales de mano. Entrando en aquellas estaciones dotadas de señales de entrada, la señal en esta posición indicará a los Conductores autorización para seguir hasta la señal de entrada y entonces obedecer la posición de ésta, para parar o avanzar, según el caso.

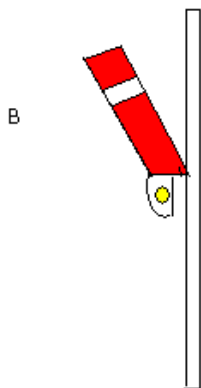


FIGURA 7

C. Brazo formando un ángulo de 90° hacia arriba (fig. 8) de la horizontal, o luz verde durante la noche, significa: ENTRAR A LA ESTACION POR VIA PRINCIPAL. La señal se hallará en esta posición solamente cuando

la vía principal se encuentra expedita, hasta el “palo blanco” del cambio de salida de la Estación, no habiendo por consiguiente necesidad de recibir el tren con señal a mano en el cambio de entrada.

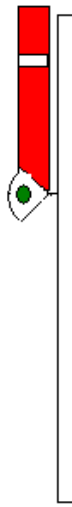


FIGURA 8

PUENTE DE SEÑALES ABSOLUTAS

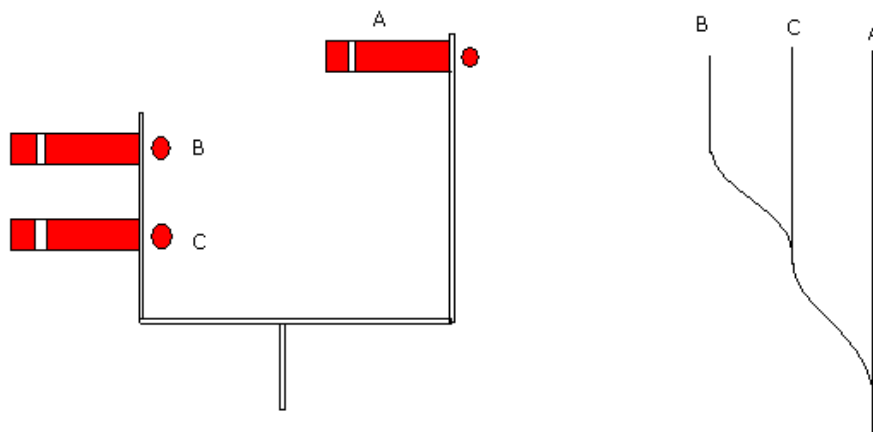


FIGURA 9

Este dibujo muestra tres puentes de señales, cuyas características son las siguientes:

Fig. 9 – Un mástil en el extremo izquierdo del puente dotado de dos brazos de igual longitud (B y C) que habilitan la entrada, por su orden, a los desvíos B izquierdo y C derecho, respectivamente. A la derecha, del mástil indicado, hay otro brazo más alto, identificado con la letra A, que habilita la entrada a la vía principal, colocada a la derecha de ambos desvíos, la que se identifica también con la letra A.

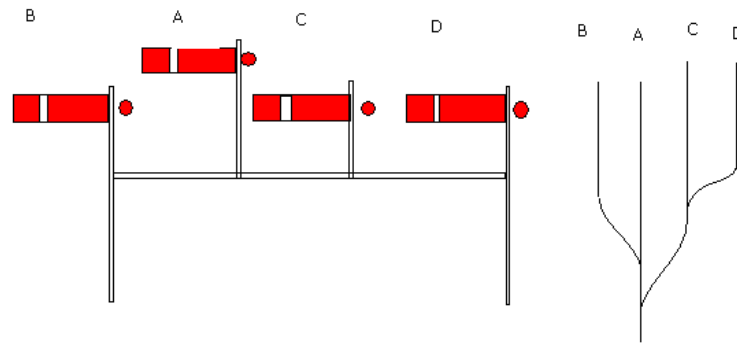


FIGURA 10

Fig. 10 – Aquí el puente consta de cuatro mástiles con un brazo cada uno. El segundo, contando de la izquierda, es más alto que los restantes y la interpretación de ello es la que sigue:
 Brazo A – (el más alto) permite la entrada a la vía principal, es decir, la segunda vía contando de la izquierda señalada también como A.
 Brazo B – Más bajo que el A, colocado en el extremo izquierdo del puente, da entrada al desvío de la misma letra, que se encuentra igualmente colocado a la izquierda del grupo de vías.
 Brazos C y D – Habilitan, por su orden, de izquierda a derecha, la entrada a las vías C y D, ubicadas a la derecha de la vía principal.

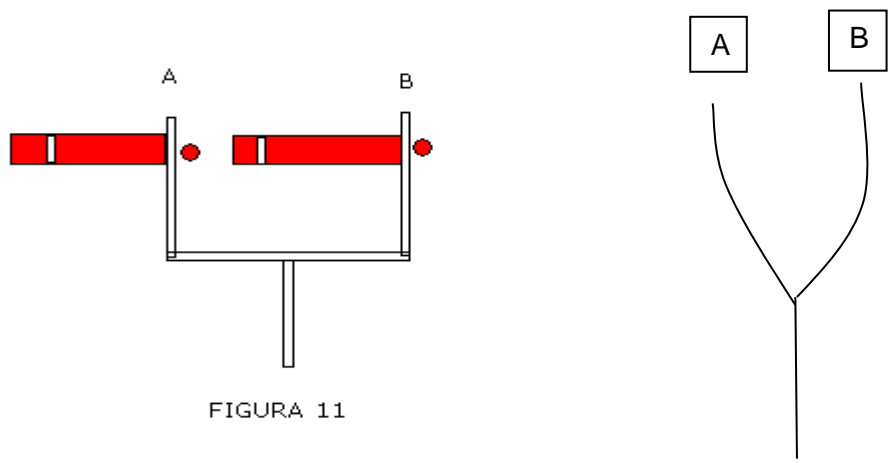


FIGURA 11

Fig. 11 – En la misma vemos un puente con dos mástiles de la misma altura, que consta de un brazo cada uno de la misma longitud, indicados A y B, de izquierda a derecha, los que autorizan la entrada a las vías A y B, dispuestas en el mismo sentido que representan una bifurcación en dos rutas, mediante un cambio doble.

SEÑAL DE PLATAFORMA (COMPLEMENTADA CON DISCO "P" DE PARADA ABSOLUTA)

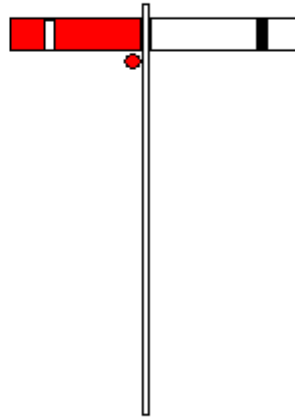


FIGURA 12

Esta señal, consiste en un mástil colocado en la Plataforma de la Estación, dotada de dos brazos, los que gobiernan ambos lados de la vía.

En forma complementaria, disponen de un disco redondo pintado de blanco, con una letra "P" en negro, con el reverso pintado de negro el cual se encuentra colocado a una distancia aproximada de 500 metros del cambio de entrada de la Estación, constituyendo el punto donde debe detenerse el tren cuando no se habilita su entrada.

La interpretación de esta señal es la siguiente:

- a) Brazo izquierdo en posición horizontal o luz colorada de noche: PELIGRO – PARAR EN DISCO "P"
- b) Brazo izquierdo formando un ángulo de 45° abajo, o luz verde de noche: VIA LIBRE

DISCO "P" DE PARADA ABSOLUTA COMPLEMENTARIO DE LA SEÑAL DE PLATAFORMA O DONDE NO EXISTE SEÑAL FIJA

Son tableros con una letra "P" pintada de negro sobre fondo blanco y con el reverso pintado de negro, instalados sobre un poste al costado de la vía y a una distancia aproximada de 500 ms. de los cambios de entrada, en Estaciones dotadas de señal de Plataforma. Le indican al conductor el punto de detención del tren, cuando la señal se encuentre en peligro. En aquellos lugares donde no existe señal, constituyen punto

de detención obligada, debiendo el Conductor esperar la exhibición de señales de mano.

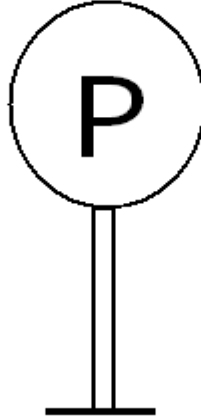


FIGURA 13

SEÑALES FUERA DE SERVICIO

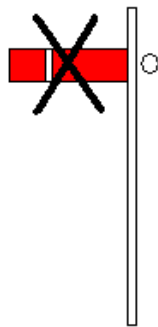


FIGURA 14

A las señales nuevas que aún no se han habilitado al servicio, como asimismo aquellas que por cualquier razón dejan de prestar servicio por tiempo indeterminado, se les coloca dos listones cruzados y se les retiran los faroles. Las señales así marcadas deben ser consideradas como inexistentes

Art. 51 – Señales fijas – luminosas de color.-

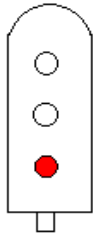


FIGURA 15

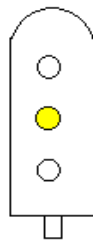


FIGURA 16

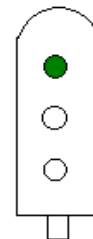


FIGURA 17

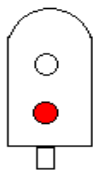


FIGURA 18

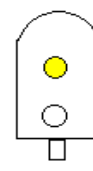


FIGURA 19

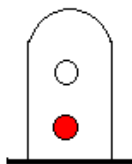


FIGURA 20

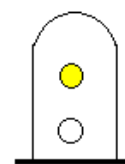


FIGURA 21

SEÑALES DE VIA PRINCIPAL

Estas señales de Vía Principal son de tres aspectos, colocadas sobre postes de señales en la forma que a continuación se indica:

(Fig. 15) luz colorada (Fig. 16) luz amarilla (Fig. 17) luz verde
Su indicación normal es la luz colorada y la aplicación es la siguiente:

INDICACIÓN	SIGNIFICADO
Luz colorada	PELIGRO – NO DEBE SER PASADA
Luz amarilla	AVANCE CON PRECAUCION – Prepárese a encontrar señal próxima “apeligro”
Luz verde	VIA LIBRE – Indica señal próxima a “vía libre” o “a precaución”

SEÑALES A DESVIOS

Son de dos aspectos y de dos clases, a saber:

“A” Colocadas sobre poste de señales.

(Fig. 18) luz colorada (Fig. 19) luz amarilla

Su indicación normal es la luz colorada y la aplicación es la siguiente:

INDICACIÓN	SIGNIFICADO
Luz colorada	PELIGRO – NO DEBE SER PASADA
Luz amarilla	AVANCE CON PRECAUCION – Prepárese a encontrar señal próxima “apeligro”

“B” Estas señales están colocadas a flor de tierra, teniendo, como en el tipo “A” dos aspectos.

(Fig. 20) Luz colorada (Fig. 21) Luz amarilla

Su indicación normal es luz colorada y la aplicación es la siguiente:

INDICACIÓN	SIGNIFICADO
Luz colorada	PELIGRO – NO DEBE SER PASADA
Luz amarilla	AVANCE CON PRECAUCION – Atendiendo señales a mano o hasta la próxima señal, atendiendo indicación de esta última.

PARTE III

INDICADORES Y DISCOS PREVENTIVOS

Art. 52 – A continuación se indican los diferentes tipos de indicadores y discos preventivos y su interpretación.-

INDICADORES DE CAMBIO

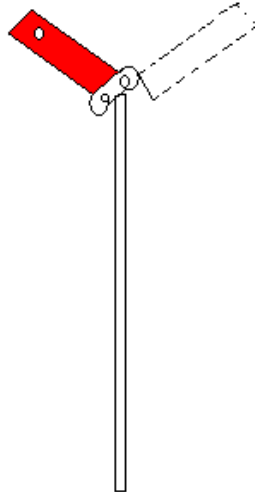


FIGURA 1

Indicador de brazo – tipo alto

Se instalan sobre un poste, por lo general, en los cambios de entrada, de las Estaciones, su brazo, está pintado de colorado, con un círculo blanco próximo a su extremo, tomando el cambio de punta; y pintado de blanco, con un círculo negro en igual lugar que el anterior tomando el cambio de talón.

La posición de su brazo, indica la vía para la cual está dispuesto el cambio.

Indicador giratorio del tipo alto (fig. 2) Instalados sobre un poste.

Su cara pintada de verde de ambos lados, indicará que el cambio está dispuesto para la vía principal y, sin desviar ruta en el caso de un empalme para la vía de la izquierda.

Su cara pintada de blanco (fig.2A) también de ambos lados, indicará que el cambio está dispuesto desviando ruta y tratándose de un empalme, para la vía de la derecha.

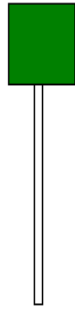


FIGURA 2

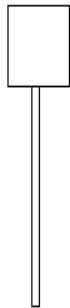


FIGURA 2 A

Indicador giratorio del tipo bajo Tiene las mismas características que los indicadores del tipo alto, pero están instalados a flor de tierra y están ubicados en vías secundarias, playas de maniobras, etc...

Su cara pintada de color verde (fig. 3) indicará que el cambio está dispuesto sin desviar ruta. El color blanco (fig. 3A) indicará que el cambio está operando desviando ruta.

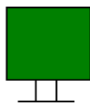


FIGURA 3

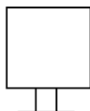


FIGURA 3A

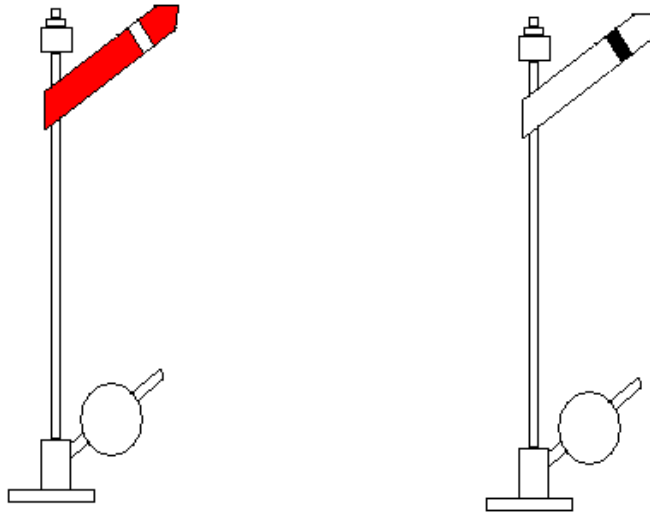


FIGURA 1A

INDICADOR DE BRAZO TIPO ALTO

Su instalación e indicadores son exactamente las mismas que las de la fig. 1. Se diferencian en el diseño del brazo (con su extremo en flecha) y su funcionamiento, ya que gira su base, constituida en un poste de hierro. Disponen de dos brazos, perpendicularmente entre si y paralelos a la cara del farol, quedando siempre oculto uno de ellos, tanto para el lado del Conductor como para el lado de la Estación.

TABLERO PREVENTIVO DE PASOS A NIVEL

Son representados en un cartel de ms. 0,60 x 0,60 con una cruz negra sobre fondo blanco, colocados a 300 metros en ambos lados de determinados pasos a nivel, ubicados sobre la derecha en dirección de la marcha, que advierten al conductor la proximidad de éstos.

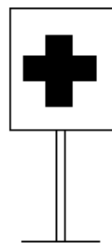


FIGURA 10

DISCO PREVENTIVO DE APROXIMACION

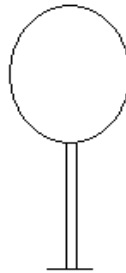
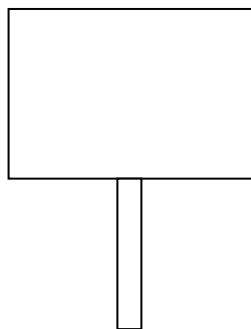


FIGURA 4

Se trata de discos redondos, pintados de blanco, sin luces. Están instalados sobre postes del lado derecho de la vía en el sentido de la marcha y a 500 metros antes de la señal de entrada disco “P”, o a 700 metros de los cambios de entrada, o del centro de las paradas.

Llamarán la atención al Conductor sobre la proximidad de las señales o del disco “P” o de las agujas o del centro de las Paradas.

DISCOS PREVENTIVOS DE APROXIMACION PRECAUCIONES



(Ilustración Fig. 13 A- Art. 36 Inciso e

Se trata de tableros rectangulares pintados de blanco, sin luces. Están instalados sobre postes lado derecho de la vía en sentido de marcha y a 500 Metros antes del inicio de una precaución.-

Llamarán la atención del Conductor sobre la aproximación del inicio de una precaución.-

TABLERO DE PRECAUCION

Indica al conductor el inicio de una precaución, están colocados del lado derecho de la vía en sentido de la marcha.

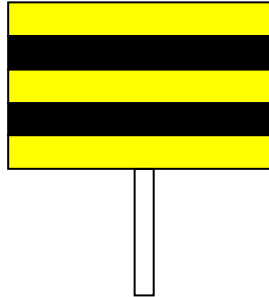


Figura 13B Art 36 inc. B

TABLERO DE MANIOBRAS

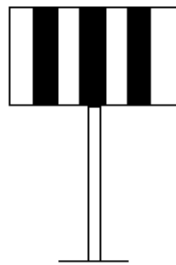


FIGURA 5

Son tableros rectangulares, con rayas negras pintadas sobre fondo blanco en forma vertical, colocados sobre postes al costado de la vía y a determinada distancia afuera del cambio de entrada de la Estación, con su cara mirando hacia ésta.

Determinan el punto hasta el cual está permitido efectuar maniobras sin ocupar la sección.

INDICADOR DE CRUCE

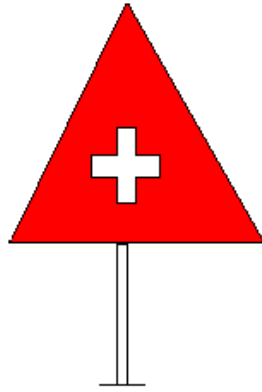


FIGURA 6

Chapa triangular con una cruz blanca sobre fondo rojo durante el día y farol con luz roja de noche, montado sobre un poste de ms. 0,40 de alto. Representa una señal de peligro que no puede ser pasada por el Conductor.

TABLERO PREVENTIVO DE PRECAUCION (DIAMANTE)

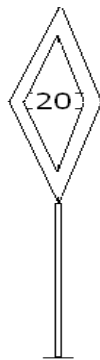
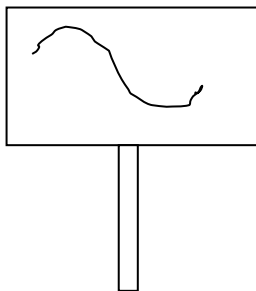


FIGURA 7

Un poste con indicador en forma de diamante, pintado de blanco en la parte superior, o una bandera blanca colorada en el lado derecho de la vía sencilla y en el izquierdo tratándose de vía doble, indicará al Conductor que al pasarlo debe reducir la velocidad para poder observar a los 750 ms. de dicho punto una precaución sobre la cual ha sido avisado con anterioridad. A falta de aviso fijando la velocidad máxima, a observar al pasar por el trecho afectado por la precaución, quedará establecida de 10 kms. por hora.

TABLERO DE PRECAUCION CURVAS CONTRARIAS

(Ilustración Fig.8)



Un poste con un tablero ostentando sobre fondo blanco una “S” pintada diagonalmente en negro, colocado al lado derecho de la vía en dirección a la marcha de los trenes el principio de una curva donde deben reducir la velocidad para pasar el fin de curva y principio de contra curva siguiente a una velocidad máxima que se fijará en el Anexo al Itinerario para los diferentes tipos de vehículos en circulación. La precaución debe ser observada por todo el convoy. El tablero que aparecerá en segundo término colocado sobre el lado izquierdo de la vía en dirección a la marcha, indicará el final de las curvas afectadas por la restricción.

INDICADOR DE BARRERA BAJA

DESTELLADOR

TABLERO DE SILBATO

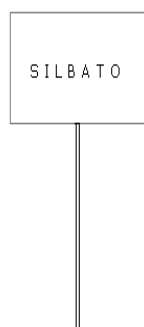


FIGURA 9

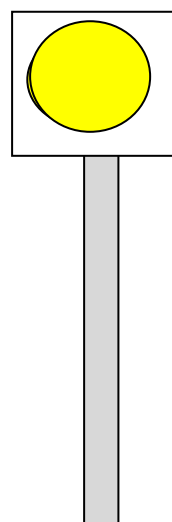


fig. 11

Un poste con un tablero ostentando en letras negras sobre fondo blanco la leyenda SILBATO en letras negras colocado del lado derecho de la vía en dirección a la marcha, indicará al Conductor que al pasarlo debe hacer sonar el silbato en forma intermitente y prolongada desde el lugar que está dicho tablero hasta la salida del puente o paso a nivel próximo al cual ha sido colocado.

INDICADOR DE FUNCIONAMIENTO OSCILANTES \ DESTELLADOR

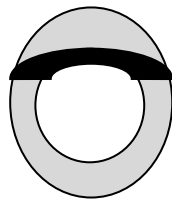


Ilustración figura 12

NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS

La nueva Terminal cuenta con una nueva versión en el sistema eléctrico, motivo por el cual la señalización lumínica tiene el siguiente significado
AMARILLO FIJO: Exclusivo para maniobras

AMARILLO TITILANTE: Cuando el cambio involucrado en la maniobra, tenga su circuito de vía ocupado.

VERDE EXCLUSIVO: Cuando el itinerario de entrada o salida sea por la misma vía (con todos sus cambios en posición normal o directa).

CASOS: Entrada de Carnelli a topera de vía nº2.

Salida de vía nº1 a Carnelli

VERDE Y AMARILLO: Cuando el itinerario de Entrada desde Carnelli sea a otra vía (con algunos de sus enlaces en posición alterna)

CASOS: Entrada desde Carnelli a vías No.1; 3; 4 y puerto.

Salidas de vías No.2; 3; 4 y puerto.

ROJA: Se mantiene su significado como en el resto de la señalización

En señal E2 se encuentra un tablero indicador de ruta que se indica la vía a cual se entra

Art. 53 – SEÑALES PARA MANIOBRAS CON LOS BRAZOS

Fig. 1 Un brazo movido del pecho para afuera indica ALEJESE DE LA PERSONA QUE HACE LA SEÑAL.



FIGURA 1

(Ilustración Fig. 1)

Fig. 2 Un brazo extendido horizontalmente y movido hacia el pecho indica ACERQUESE A LA PERSONA QUE HACE LA SEÑAL.



FIGURA 2

(Ilustración Fig. 2)

Fig. 3 Ambos brazos balanceados hacia adelante y atrás indica CONTINUE EL MOVIMIENTO INICIADO. La misma señal hecha con más rapidez significa ACELERE EL MOVIMIENTO.



FIGURA 3

(Ilustración Fig. 3)

Fig. 4 Ambos brazos extendidos horizontalmente y movidos de arriba para abajo indica PREPARESE A PARAR.



FIGURA 4

Fig. 5 Ambos brazos levantados en alto indica PARESE



FIGURA 5

Fig. 6 Estando el convoy en movimiento o parado, las dos manos levantadas en alto y juntadas y separadas varias veces, indica JUNTE LOS TOPES (o afloje enganches)



figura 6

Fig. 7 Un brazo en alto y movido de derecha a izquierda indica al Señalero que MUEVA EL CAMBIO cerca del cual está la persona que hace la señal.

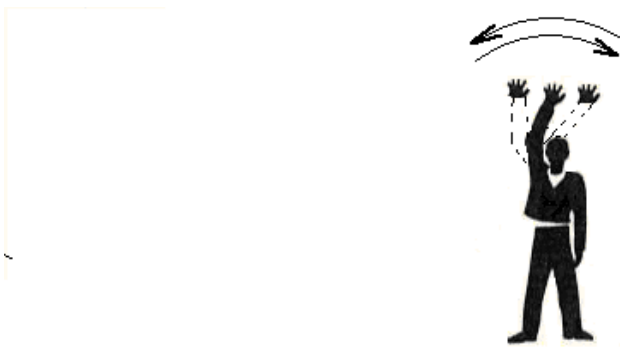


FIGURA 7

(Ilustración Fig. 7)

CAPITULO III **SERVICIO DE TRENES**

PARTE I – GENERAL

Art. 54 – Dependencia de los trenes.- Todo tren durante su permanencia en una estación estará bajo las órdenes del Jefe de ésta y durante la marcha a cargo del Guarda o tripulación del tren

Art. 55 – Boleto de destino fórmula 56-5514.- Con excepción de los trenes ordinarios de pasajeros y de máquinas con servicios diagramados entre Nueva Terminal de Pasajeros, Dr. Lorenzo Carnelli y Peñarol, en todos los demás casos el Jefe o Encargado debe llenar el Boleto de Destino fórmula 56-5514, cuyo boleto firmará el Guarda Tren, Ayudante conducción o Conductor.

Art. 56 – Vagón de cola

- a) Deberá colocarse un vagón con el cien por ciento de freno en condiciones de actividad, enganchándolo cuidadosamente; las mangas

del freno automático bien acopladas, la malla del enganche de cola recogida en el gancho y el correspondiente disco de cola, o en su defecto una bandera colorada atada al enganche.

- b) El ayudante conducción deberá verificar lo dispuesto en el inciso anterior, proporcionándole al conductor, el número del vagón de cola.-.
- c) Trenes que llegan incompletos. Cuando por cualquier motivo, un tren máquina con vagones, o coches motores acoplados, no llegue completo a la estación adelante en servicio, el conductor deberá detenerse indefectiblemente en el cambio de entrada, tocando una pitada larga para indicar al personal de la Estación que el tren está incompleto, y no podrá moverse hasta recibir instrucciones o señales del personal de la Estación.

Art. 57 – Vigilancia sobre el tren en marcha.- En estos casos, el personal de Conducción deberá ceñirse a las siguientes disposiciones:

- a) Al ponerse en marcha y durante el viaje, los Conductores observarán la vía hacia adelante y alternativamente hacia atrás en curva de su lado, siempre que no se comprometa la marcha hacia delante.
Los Ayudantes, el tren y la vía hacia atrás.
En los vehículos a cargo de un solo funcionario de personal de conducción, éste deberá mirar hacia atrás antes de iniciar la marcha y durante el viaje hacia delante sólo lo hará hacia atrás en caso que las circunstancias lo hagan necesario, pero debiendo siempre garantizar la seguridad de la marcha del convoy deteniéndose si fuera necesario.
- b) Al aproximarse y durante su detención en las Estaciones, empalmes y otros parajes donde es la costumbre desplegar señales, SEAN ESTAS FIJAS O A MANO, tanto el Ayudante como el conductor deberán prestar toda su atención a las indicaciones de las mismas, arreglando el trabajo de la máquina de tal manera que no estén ocupados en otros quehaceres en esos momentos.
- c) En el caso de trenes que no paren o al salir el tren de una Estación, el Conductor observará la disposición contenida en el apartado b) hasta que el tren haya pasado todo el paraje que da lugar a esta clase de precaución. Por su parte, el Ayudante también le comprende el mismo cometido pero en lo compatible con lo que establece el inciso a) o sea observando alternativamente hacia atrás. El fiel cumplimiento de esta disposición es de suma importancia y no se admitirán disculpas por parte del personal basadas en tener que distraer su atención en otras ocupaciones.

Art. 58 – Cruce de trenes largos en un desvío corto.- Para efectuar esta operación los funcionarios se guiarán por las instrucciones insertadas en el cuadro gráfico que disponen las Estaciones, donde se indican las maniobras necesarias a ejecutarse.

Art 59 – Cruce de trenes en las Estaciones.- Los trenes que tienen que cruzar y que deben venir con vía libre con precaución entrarán a la Estación uno por vez. Una vez que el tren que tiene que entrar primero se encuentre parado en la Estación y libre el “palo blanco”, el Conductor dará un silbato para indicar que el tren está parado y que el cambio adelante está libre y el personal de Estación se cerciorara que la cola del tren ha librado el “palo blanco “ del cambio atrás, y recién después de esto se podrá dar entrada al tren del lado opuesto que ha sido detenido en la señal o en el disco “P”, según el caso.

En los casos donde el primer tren a entrar por su longitud no tenga cabida entre cambios, quedando por consiguiente la cola obstruyendo el cambio atrás, el Conductor dará un silbato para indicar que el tren está parado y que el cambio adelante está libre. Al recibir este signo se dará entrada al segundo tren, recibiendo en el cambio de entrada para prevenir al Conductor que la vía sobre el lado opuesto se halla obstruida, procediéndose de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 156

Mientras tanto el personal de la Estación se estacionará a 10 metros adelante del palo blanco de vía libre del cambio obstruido por la cola del primer tren, en la dirección de donde entrará el segundo tren, con bandera colorada o luz colorada de noche y exhibirá estas señales hacia la máquina del segundo tren, hasta tanto el convoy se encuentre completamente parado.

Siempre que sea posible, y sin menoscabo del estricto cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre la marcha de trenes, se tratará de evitar la realización de "cruces largos" a que refiere el artículo. A tal efecto, los Jefes o Encargados de las Estaciones tomarán con tiempo las medidas del caso, según las circunstancias.

Art. 60 – Cruce de trenes en desvíos ocupados.- Al entrar un tren, máquina o coche motor en vías ocupadas, o vías muertas, el peón estación exhibirá en la aguja de entrada la bandera colorada de día y luz correspondiente de noche, sustituyendo estas señales por la verde y blanca según el caso, una vez avisado el conductor por que vía debe entrar y la situación existente en la misma.

Exceptuando el caso de cruces de trenes en las condiciones previstas en el tercer párrafo del artículo 59 que antecede, o sea tren largo obstruyendo el cambio del extremo opuesto, queda terminantemente prohibido recibir un tren, máquina o coche motor, etc., con los cambios dispuestos para entrar en vías ocupadas o vías muertas, cuando la Estación cuenta con otra vía desocupada. En consecuencia, en estos casos deberá exhibirse bandera o luz colorada en el cambio de entrada, el cual debe mantenerse dispuesto para la vía que se encuentra libre hasta que el tren se haya detenido y se le hayan dado instrucciones al Conductor. Esta medida debe observarse aún en el caso que el tren se le hubiera otorgado vía libre hasta el cambio de entrada únicamente.

Instrucciones para el uso de indicadores de cruce.-

En cada Estación, de vía sencilla, existe un poste de 0,40 ms. de alto en sitio conveniente y bien visible a la altura del palo blanco en ambos extremos de la Estación.

Estos postes están arreglados para permitir la colocación de un indicador de cruce, o sea, de un farol con luz colorada durante la noche y un indicador triangular de latón pintado de colorado con una cruz blanca en el frente para uso durante el día.-

Una señal hecha de esta forma es absoluta y no puede ser pasada por el conductor bajo ningún concepto. Las Estaciones de cruce podrán dar entrada primero al primer tren que llegue o al que más convenga, bajo las condiciones siguientes, que se observarán en todo caso sin excepción.-

1. El Art. 59 Cruces de Trenes en las Estaciones, debe ser observado estrictamente.
2. Antes de bajar la señal para el primer tren a entrar, se colocará en el poste de lado opuesto de la Estación al que entrará el tren, siendo de

- día, el indicador de latón con el frente pintado de colorado hacia el tren que entra.
3. Una vez puesta una u otra de estas indicaciones en el poste y que realmente se pueda recibir el tren en la Estación, se le dará entrada al primer tren, el cual solo podrá avanzar hasta la altura del poste con el indicador de cruce ubicado en el extremo opuesto al de la estación pero le queda prohibido en absoluto al conductor pasar este poste mientras tiene colocado el indicador de cruce o farol con luz colorada.
 4. Una vez parado el primer tren y cumplidas las instrucciones del Art. 59 y estando los cambios en posición para recibirlo se puede bajar la señal y dar entrada al tren del lado opuesto.
 5. Antes de salir el tren que haya entrado primero, debe sacarse el indicador de latón o el farol dejando en esta forma la vía expedita para que el Conductor siga su viaje una vez se haya obtenido la vía libre correspondiente.
 6. En estas estaciones donde no hay peón, los Jefes deben preparar con anticipación las agujas para efectuar el cruce de los trenes, colocar el indicador de latón o farol en el poste en la forma que dispone el Inc. 2 y recién después de hecho esto podrán bajar la señal para dar entrada al primer tren.
 7. Queda en pie y será observado estrictamente el otorgamiento de Vía Libre con Precaución (Orden N° 56-5629), a todo tren que deba efectuar cruce en la Estación próxima en servicio.
 8. Este indicador triangular tendrá la cara que mira hacia la dirección del segundo tren a entrar, pintada de blanco y para el Conductor del segundo tren carecerá de significado.

Art. 61 – Reducción del tonelaje de los trenes a pedido del Conductor.-

Cuando por las condiciones del tiempo o por cualquier otra causa, el conductor solicite reducir el tonelaje del tren hasta determinado límite a su juicio, deberá procederse de acuerdo. Control Seccional dispondrá qué vagones deben dejarse.

Art. 62 – Silbato de prevención de la locomotora.- En las Estaciones terminales y en aquellas donde los trenes paren más de diez minutos, los Jefes deben ordenar a los conductores que hagan sonar el silbato de la locomotora para prevenir o los pasajeros, cinco minutos antes de la salida del tren, con excepción de la Nueva Terminal de Pasajeros

Art. 63 – Señal a los trenes que no paran.- Se recomienda a los Jefes o Encargados responsables, que se coloquen en lugar visible en la plataforma desplegando la señal correspondiente en los casos de pasar trenes que no paren en la Estación, no retirando la señal hasta que haya pasado todo el tren por la Estación.

Art. 64 – Entrada y salida de trenes en una Estación.-

- a) Ningún tren, máquina, auto de vía, coche motor, zorra a motor, etc. puede salir de una estación hasta que el que viene entrando, sea en la misma dirección o en dirección opuesta, no haya parado completamente. Tampoco puede salir mientras haya una señal dando entrada a un tren en dirección opuesta. Quedan exceptuadas de esta disposición las Estaciones situadas en la vía doble.
- b) Está terminantemente prohibido bajar señales para dar entrada a los trenes tirando del alambre con la mano. En caso que por algún

desperfecto no se pudiera bajar una señal por medio de su mecanismo propio ya sea torno o palanca, previa revisión de los cambios de ese lado, debe dársele entrada al tren con señales de mano.

- c) Tratándose de señales enclavadas con cambios, queda terminantemente prohibido reponer la señal a "PELIGRO" hasta que el último vehículo del tren haya librado los cambios protegidos por la misma, o que el tren se haya detenido.

Art. 65 – Aplicación de freno estando el tren en una Estación.- Estando el tren parado y los frenos apretados para hacer maniobras, o por estar cortada la máquina, de ninguna manera deben ser aflojados hasta que la máquina esté acoplada de nuevo y el freno automático funcione debidamente.

Art. 66 – Llaves para agujas y trancas.- En los desvíos entre Estaciones, cuyos cerrojos los representen candados comunes, encontrándose sus llaves bajo custodia de las Estaciones, los ayudantes de conducción están obligados a hacerse cargo de esas llaves en aquellos casos en que sea menester efectuar maniobras, y una vez finalizada esta operación, reintegrarán las mismas a la Estación que se les indique.

Los ayudantes serán responsables, en esas circunstancias, de que los vehículos que se mantengan depositados en esos desvíos, sean dejados convenientemente frenados y las trancas descarriladoras cerradas, para evitar cualquier riesgo.

Art. 67 – Remolque de material con enganche automático en caso de emergencia.-

El material adaptado para remolcar material con enganche automático cuentan con una barra de acople especial que servirá para librar la sección en caso de descompostura de la locomotora u otra contingencia en que sea necesario retirar el material detenido hacia la estación atrás. Para proceder al acople de emergencia se procederá en la siguiente forma: se sacará el perno del enganche de la locomotora y se colocará la horquilla de la barra con el perno. Luego de colocada la barra se arrimará la locomotora a la mandíbula del enganche central, de manera que pueda acoplarse con el perno correspondiente. Antes de iniciarse el remolque se deberá desahogar los cilindros de freno de todas las unidades que componen el convoy, y la velocidad a desarrollar durante la marcha no deberá exceder de 5 kilómetros por hora.

El procedimiento del párrafo anterior, solo se llevara a cabo si no existe la posibilidad de llevar el convoy bajo los efectos del freno automático y solo se autoriza para liberar sección, no estando permitido para otro remolque más allá que el indicado.

Art. 68 – Registro del movimiento de trenes.- Siendo el movimiento de trenes la parte más importante de los deberes de los Jefes de Estación y Oficiales de estación durante las horas de servicio, y dependiendo su seguridad del estricto cumplimiento de las órdenes relativas a su manejo, es indispensable que obren estrictamente de acuerdo con las disposiciones que se especifican más adelante. Se llevarán registros para este fin, para las secciones regidas por la vía doble y vía sencilla.-

Con la excepción de aquellas estaciones en que el movimiento de trenes se encuentra a cargo de la Casilla de Señales, los Jefes de Estación, como condición de tales son tácitamente responsables del movimiento de trenes dentro de su jurisdicción durante las horas que permanecen al frente del

servicio, y por ello, deben firmar como es de orden los respectivos registros de trenes.

Cuando por exigencias del servicio sea requerida la presencia de los Jefes en otros, trabajos especiales, etc. recién entonces es que podrán delegar la responsabilidad del movimiento de trenes, en el Encargado que tengan en turno, haciendo las correspondientes anotaciones en el Registro de Trenes, pero deben ser entendido por todo el personal, que éste proceder debe considerarse como excepción en el desenvolvimiento del trabajo y nunca como una norma fija que forzosamente haga al Encargado, responsable en todo momento del servicio de trenes, aún encontrándose el Jefe en desempeño de sus funciones.

Invariablemente, el empleado que según el Registro de Trenes haya firmado como encontrándose al frente del movimiento, ya sea Jefe o Encargado, será el único responsable de dicho servicio.

Cada uno de los registros indicados, disponen de una reglamentación propia y aunque ambas tienen mucha similitud, entre sí, difieren en algunas partes de su texto en función al sistema a que se aplican respectivamente.

1. Sistema de Vía libre por Comunicación radial

La tramitación de la vía libre se realizará por el sistema de comunicación radial de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de comunicaciones.

En caso de incomunicación radial, la misma podrá ser tramitada a través del sistema telefónico o utilizando otro móvil para la retransmisión.-

Instrucciones para tomar y dejar servicio.

- a) El Jefe, Señalero o Encargado de servicio antes de dejar servicio firmará el libro (no con iniciales) en ambas páginas de éste, ocupando a éste efecto la línea inmediatamente debajo de la última anotación apuntando la hora pero, recabará primero la firma de quien lo reemplace. Su reemplazante al tomar servicio, firmará igualmente en forma anteriormente establecida, utilizando ambos una misma línea en cada hoja del libro.
- b) En las Estaciones sin servicio permanente igualmente el Jefe, Señalero o Encargado del servicio firmará el libro, anotando la hora de dejar o tomar servicio, cada vez que lo toma o lo deja.
- c) Si una Estación fuera de servicio es llamada a tomar servicio por razones especiales igualmente debe firmar el libro, anotando la hora de tomar servicio: concluidas las operaciones necesarias también debe firmar el libro nuevamente apuntando la hora de su retiro, utilizando a este efecto dos líneas del Registro en ambas páginas, ésta última aunque haya habido anotaciones para efectuar en una página sola.
- d) En caso de dejar servicio y habiendo un tren en Sección el que reemplaza debe seguir con las anotaciones correspondientes al tren en Sección, utilizando los renglones en blanco arriba de su firma y concluyendo las anotaciones correspondientes en la línea inmediata debajo de la de su firma.
- e) Los Sres. Jefes de Estaciones están autorizados a retirarse del servicio (clausurar) con tren en sección, previa autorización de control Trenes, observando en el telegrama de " Lucro" , Tren ... tal en Sección "-

El mismo procedimiento es válido para la Estación que una vez

Haya recibido la salida del tren, puede retirarse hasta su llegada dejando en condiciones, señales y cambios para el ingreso del convoy.-

Al tomar servicio como está dispuesto, los Sres. Jefes no tramitarán ninguna vía libre hasta no obtener la llegada del último tren.-

Las Estaciones corresponsales se pondrán de acuerdo a los efectos de entregar orden al personal de tripulación de llamar personal, según corresponda.-

Esta disposición no es de aplicación en trenes especiales de pasajeros y/u otros que a juicio de Control Trenes considere.-

Es válido también, si así corresponde, solicitar y otorgar vía libre adelantada.

Ejemplo: Tren... Tacuarembó a Rivera, programado para hora 3 la vía libre se puede tramitar antes de retirarse Rivera.

2. Fecha

La fecha en este registro será cambiada en las Estaciones en servicio a las 24 horas. Habiendo un tren en sección antes de las 24 horas y que no libre la sección delante o detrás hasta después de pasar la media noche, debe concluir las anotaciones de este tren en línea correspondiente a la de su iniciación, cambiando fecha en la línea inmediata abajo.-

Tomar y dejar servicio (Código OPAR y LUCRO respectivamente)

Al tomar o dejar servicio una Estación, por cualquier causa y período que sea, transmitirá a su corresponsal en servicio, a cada lado un telegrama en fórmula 56-5686 anunciando su entrada o retiro del servicio.-

- a) La Estación que transmite anotará la hora en la columna "Transmitido" y la Estación a quien fue transmitido.
- b) La Estación que reciba el aviso anotará la hora en la columna "Recibido" y también la Estación quien lo transmitió
- c) Al formular telegrama "LUCRO" (Buenas noches) debe agregarse el número del kilómetro donde estuviera trabajando su cuadrilla de vía, a los efectos de que si mientras permaneciera en descanso se tramitará una vía libre para un tren sin anuncio, Estaciones en servicio, estén en condiciones de otorgar Vía Libre con Precaución por Cuadrilla sin aviso, trabajando en jurisdicción de la Estación en descanso.

3. Vía Libre concedida

Será anotada la hora exacta de conceder la Vía Libre y también la Estación a quien fue concedida.-

Salida de la Estación próxima en Servicio

La hora actual en que el tren haya salido de la próxima Estación en servicio y que consta en el telegrama S. P. recibido al efecto será anotada.-

Llegada y Salida

La hora de llegada a la Estación será anotada con exactitud y también la hora exacta de salida del tren de la Estación.

- a) Cuando un tren pase una Estación sin parar, será anotada la hora de pasada en la columna "salidas" y en la columna "Llegada" la palabra "paso".

- b) En el caso de trenes cortados, la llegada de la primera porción será anotada en la columna correspondiente y la llegada de la segunda porción en la línea inmediata abajo. La hora de salida de este tren será anotada en la línea correspondiente a la llegada de la segunda porción y en la columna observaciones serán anotadas las palabras “Tren Cortado”.

4. Vía Libre Obtenida

Será anotada la hora exacta de obtener la Vía Libre y también el nombre de la Estación que la concedió.

- a) Cuando entre la hora de obtenida una vía libre y la hora probable de salida del tren hubiera transcurrido más de 30 minutos, debe ser anulada la vía libre primitiva y solicitarse otra nueva vía libre sin la cual no deberá despacharse el tren.-En este caso no están comprendidas aquellas vías libres concedidas en forma adelantada .-

Formulas de Vía Libre

Las formulas de Vía Libre serán considerados de tres clases, a saber:

O. para Vía Libre

P. para Vía Libre con precaución

A. para Vía Libre habiendo Estación o Estaciones fuera de servicio.

Boletos O

El número del boleto será anotado en el acto de confeccionarlo en la columna correspondiente del Registro y en la columna “Clase” se anotará la letra O.

Boletos P de papel verde

El número del boleto será anotado en el acto de confeccionarlo en la columna correspondiente del Registro, y en la columna “Clase” será anotada la letra P.

Boletos A de papel blanco con tinta colorada

El número del boleto será anotado en el acto de confeccionarlo en la columna correspondiente del Registro, y en la columna “Clase” será anotada la letra A.

Llegada a la Estación próxima en Servicio

Será anotada con exactitud la hora de la llegada de acuerdo con la hora dada en el telegrama S. P. o la hora de recibido aviso.

Observaciones

Serán anotadas las observaciones correspondientes a las demoras de trenes etc., o incidencias en el servicio de trenes.

5. General

- a) Las anotaciones en este libro serán hechas en tinta con precisión y claridad. Es prohibido borrar anotaciones mal hechas, éstas serán corregidas con una raya de pluma y las anotaciones correctas serán en cifras más chicas arriba de las cifras anotadas erróneamente.
- b) Las anotaciones del movimiento serán hechas en el acto de recibirlas y es terminantemente prohibido dejar estas para llenarlas después.
- c) En el caso de haber concedido la Vía Libre para un tren y ésta fuese anulada también será anulada la línea correspondiente en el Registro a cuyo efecto se anotará en su correspondiente columna de observaciones las palabras “anulada” y la hora, quedando prohibido testar las anotaciones que se hubieran hecho que quedarán como constancia.

- d) Será deber de los Jefes controlar diariamente la corrección y exactitud de las anotaciones hechas en este libro por su personal, aún en las horas en que el servicio de trenes no haya estado a su cargo. Será su deber observar al funcionario culpable y poner sin demora cada caso en conocimiento de la Jefatura Tráfico. La falta de la oportuna denuncia, hará copartícipe al Jefe de la responsabilidad que correspondiera al culpable por el caso producido.
 - e) Todo funcionario, Jefe, Señalero o Encargado del servicio, autorizado para el manejo del movimiento de los trenes firmará este libro en renglón correspondiente como constancia de haberse enterado de estas advertencias.
6. Sistema regido por comunicación radial vía doble
Instrucciones para tomar y dejar servicio.
- a) Al dejar servicio el Jefe, debe anotar la hora exacta y su nombre y apellido completo (sin rúbrica) en ambas páginas del libro, ocupando a este efecto, la línea inmediata debajo de la última anotación efectuada pero, recabará primero la firma de quien lo reemplace, por ejemplo: "hora _____ tomó servicio funcionario.....; hora _____ dejó servicio funcionario.....". Al tomar servicio su reemplazante, debe llenar los mismos requisitos, en la forma que queda establecida.
 - b) En las estaciones sin servicio permanente, el Jefe debe firmar de acuerdo con inciso a) tanto al dejar como al volver al servicio al día siguiente.
 - c) Si una estación fuera de servicio es llamada a tomarlo, por razones especiales, igualmente debe firmar el libro de acuerdo con inciso a) lo mismo que al volverse a retirar del servicio. Téngase presente que las firmas deben hacerse siempre en ambas páginas, aunque solo se hayan hecho anotaciones en una sola.
 - d) Cuando se deje servicio, el que toma servicio debe utilizar el renglón inmediato debajo de su firma para continuar cuando corresponda anotaciones del tren en su corrida por la otra sección (TRENES A SALIR).

Fecha

En estaciones en servicio, la fecha será cambiada a la hora 24. En todos los casos se utilizará una línea especial en cada hoja, siempre una frente a la otra anotando la fecha completa, por ejemplo: "Jueves 12 de febrero de 1982". Las líneas en blanco que queden entre fechas y fecha por haber corrido más trenes Descendentes que Ascendentes o viceversa, deben ser inutilizadas por una línea que vaya desde el lado izquierdo del primer renglón en blanco de cada página hasta el lado derecho del último renglón que sea necesario inutilizar. En ningún caso deben quedar renglones en blanco sin utilizar.

Habiendo un tren en sección antes de las 24 horas y que no libre la sección adelante o atrás hasta después de pasar la media noche, deben concluirse las anotaciones de este tren en la línea correspondiente a la de su iniciación, cambiando la fecha de la línea inmediatamente abajo.

Estación fuera de servicio

Al tomar o dejar servicio una estación, por cualquier causa y período que sea, transmitirá a su corresponsal en servicio a cada lado, los signos correspondientes anunciando su entrada o retiro del servicio.

En los casos donde la estación vecina se retire del servicio, deberá dejarse constancia del hecho, destinándose una línea especial para anotar la siguiente observación: “desde tal hora, Estación _____ retirada del servicio” procediendo en la misma forma cuando vuelva a tomarlo. Estas anotaciones deben figurar en el Registro de Trenes de las tres estaciones, es decir: En el de la Estación que se retira, y en la de las dos estaciones vecinas.

Clasificación Vía Libre

En todos los casos debe especificarse en columna N° 10 qué clase de vía libre se ha obtenido, anotando la letra correspondiente de acuerdo con siguiente clasificación:

O – significa Vía Libre ordinaria

P – significa Vía Libre con Precaución

C – significa autorización Boleto Colorado fórmula 56-5629/1

Anotaciones en el acto

Todas las anotaciones deben ser hechas en el acto de producirse los hechos, siendo terminantemente prohibido dejarlas para anotar después.

Trenes Cortados

En caso de llegar la primera parte de un tren cortado, serán ocupados los casilleros correspondientes al tren destinando la línea siguiente para registrar las horas del segundo corte, haciendo constar en la columna observaciones que se trata de un tren cortado.

Vías Libres anuladas

En el caso de haber concedida vía libre para un tren y aquella fuera anulada, también será anulada la línea correspondiente en el registro, a cuyo efecto se anotará en su correspondiente columna de observaciones la palabra “anulada” y la hora, quedando prohibido testar las anotaciones que se hubieran hecho.

Pasadas de trenes

Cuando un tren pase una estación sin parar, será anotada la hora de pasada en columna N° 12 y en columna N° 6 la palabra “Pasó”.

Trenes pasando a otros

Cuando sea necesario que un tren permita que otro lo pase adelante para mayor preferencia o conveniencia del servicio, la estación en donde se produzca la pasada, debe anotar detalles en Registro solo en la parte “trenes a llegar” en una nueva línea inmediata debajo de las anotaciones del tren que realizó la pasada.

Contralor del Registro

Será deber de los Jefes de Estación controlar diariamente la corrección y exactitud de las anotaciones hechas en este libro por su personal, aún en las horas en que el servicio de trenes no haya estado a su cargo.

Será su deber observar al funcionario culpable y poner sin demora cada caso en conocimiento de la Jefatura de Tráfico. La falta de la oportuna denuncia hará copartícipe al Jefe, de la responsabilidad que le correspondiera al culpable por el caso producido.

Prolijidad de anotaciones

Las anotaciones en este libro serán hechas con tinta con precisión y claridad. Es prohibido borrar anotaciones mal hechas. Estas serán anuladas con una

raya y las anotaciones correctas serán anotadas en cifras más chicas arriba de las cifras apuntadas erróneamente.

En ambas reglamentaciones, que para su mejor observancia serán insertadas en las contra-tapas ambos libros, por el término "JEFE" se identifica a la persona que se halle a cargo del servicio de Trenes, trátase del propio Jefe de Estación, Oficial Estación, señalero o de cualquier otro funcionario que ejerza esa misión. El funcionario a cargo del movimiento de trenes de este sistema, firmará este libro en el renglón correspondiente, como constancia de haberse enterado de sus disposiciones.

Art. 69 – Deberes del personal del tren en casos de accidentes.-

El personal de Conducción se encargará de la evaluación y posible reparación del material tractivo, y/o remolcado y el guarda del tren de la protección del tren en el caso de trenes de pasajeros.- En caso de tripulaciones de trenes de carga, la tarea de protección estará a cargo del ayudante de conducción, quien después de esto colaborará con el conductor en las posibles reparaciones.-

Art. 70 – Faro delantero coche motores, autos, zorras a motor o máquinas y Vehículos Biviales.

Los faros delanteros según sentido de marcha, durante el día, debe permanecer con media luz encendida, con la salvedad que las locomotoras Alsthom, lo deben hacer solo con el foco superior en esa situación.-

- a) Toda vez que en horas de la noche se susciten desperfectos en focos de luminosidad de cualquiera de los vehículos que se mencionan en el título y que ello impida la visibilidad de los conductores respectivos, se deberá detener la marcha, intentar solucionar el mismo y de no lograr su reparación, solicitar auxilio para su reemplazo.-
- b) En horas diurnas los conductores podrán continuar la marcha tomando las precauciones del caso haciendo uso del silbato, hasta el lugar más próximo para su reparación.-
Esta situación deberá ser comunicada a la Estación y Oficina Control Trenes.-
- c) En horas nocturnas , cuando dos vehículos se crucen, los conductores deberán reducir la potencia de la luz de cabecera para no encandilarse.-

Art. 71 – Acoplamiento de vehículos.- El personal de trenes y Estaciones que tienen el deber de efectuar el acoplamiento de vehículos darán estricto cumplimiento a lo siguiente:

Enganches de Rosca – Estos deben ser apretados hasta que se toquen firmemente los platos de topes uno contra otro. A fin de aprovechar la rosca en mejor forma, las tuercas deben mantenerse a igual distancia del centro del tornillo y cualquier diferencia que se note debe ser corregida.

Estando apretado el enganche la bola del mismo debe quedar siempre en posición pendiente y vertical. Al hacer maniobra con los enganches de acople flojos, queda terminantemente prohibido correr las tuercas al extremo del tornillo debiendo quedar siempre 2 o 3 hilos de rosca descubiertos entre las

tuercas y ovalillos para que éstos últimos no sean indebidamente forzados. Al acoplar vehículos con diferentes tipos de enganches se utilizarán en todos los casos el enganche más pesado y fuerte. Se refiere especialmente a los vagones de mayor capacidad, cuyos enganches son más fuertes que los de otros tipos. Se prohíbe pasar por entre medio de los coches de pasajeros provistos de vehículos y enganches embutidos en las cabeceras antes de que éstos se encuentren arrimados uno contra otro y detenidos del todo. Las mangas del freno automático no estando en uso deben encontrarse siempre en el correspondiente soporte y no colgando sueltas. Se prohíbe desacoplar las mangas sin antes hacer anular el vacío en la cañería general desde la locomotora con preferencia, En aquellos casos de tratarse de freno automático por aire comprimido deberán cerrarse los grifos de ambos vagones previo al desacople de mangas.-

Enganches de muela.- Algunas unidades, están dotadas de enganche de muela los que se operan mediante el giro de un dispositivo para abrirlos, y luego de producido el desenganche, con el arrime de los vehículos se cierran nuevamente en forma automática. Los vehículos mencionados, disponen además de mangas flexibles de freno automático, al igual que el resto de los vagones.

Art. 72 – Instrucciones varias.-

1. Trenes de pasajeros. Se recomienda al personal la máxima actividad a fin de que los trenes de pasajeros (Coches Motores, etc.) circulen puntualmente en hora. Los Jefes procederán a autorizar la salida del tren inmediatamente después de que se haya detenido, siempre que sea la hora establecida en el Itinerario, quedando a cargo de los Guardas, según el caso, exhibir las señales definitivas de la salida tan pronto como se haya realizado el descenso y ascenso de pasajeros, debiendo vigilar la Estación que esto se cumpla estrictamente para reducir al mínimo el tiempo de detención del convoy. Desde luego que sin autorización superior, en ningún caso deberá despacharse un tren adelantado. El personal de conducción deberá evitar los atrasos injustificados en la corrida entre Estaciones, prestando además la máxima atención a las señales de salida.
2. En aquellas estaciones donde no se cuente con personal el control del horario e itinerario será responsabilidad del guarda tren.-
3. En las Estaciones donde sólo aparece la hora en el centro de la columna, los trenes no tienen parada, excepto por señales. En las Estaciones donde aparece la hora de parada facultativa, o el signo + además de las horas de llegada y salida por cruces marcados, si los cruces no se realizan, los trenes pueden seguir viaje sin parar, de acuerdo con las señales que se les haga, cumpliéndose las demás disposiciones en vigencia.

CAPITULO III

PARTE II FORMACION Y MANIOBRAS

Art. 73 – Formación de trenes.- es necesario que el Jefe de Estación o Encargado Responsable presencie la formación de los trenes, impartiendo directivas relativas a que el proceso de los trabajos se acelere lo más posible para evitar demoras, indicando las maniobras más prácticas con ese fin. Salvo excepciones muy justificadas impuestas por el servicio, no dejarán de cumplir con esa obligación.

- a) Trenes de Pasajeros. Los trenes de pasajeros se formarán con el material de salones, incluso salones de cabecera.
- b) (Trenes de Carga. Los trenes de carga, se formarán de la siguiente manera:
 1. Formación Trenes. Los vehículos cargados o pesados, deben ir adelante, debiendo los vacíos o vehículos livianos ir detrás, en ambos casos no podrán circular, con más de dos vagones juntos con sus cilindros inactivos.
 2. Trenes con freno dual .- Se entiende por esto aquellos trenes cuyas formaciones que están integradas por vagones con FAV(freno automático vacío) Y FAC (freno automático comprimido) en funcionamiento.-
 - a) .Formación Los vagones serán ubicados desde la locomotora de la siguiente manera: Vagones con FAC con cañería pasante de FAV y a continuación vagones con FAV.-
Los vagones con FAV deberán contar con el cien por ciento de sus cilindros en funcionamiento mientras que para el FAC, se mantiene el sesenta por ciento.-
 - b) Trenes con vagones vacíos.- Estos podrán arrastrar la misma cantidad de vagones con FAV y FAC.-
Ejemplo FAC 10 vagones y 10 vagones con FAV.-
Para éstos efectos aquellos vagones porta contenedores con contenedores vacíos se consideraran como un vagón vacío.-
 - c) Trenes con vagones cargados.- Estos podrán arrastrar hasta un setenta por ciento de vagones FAV con relación a la cantidad de vagones con FAC.-Ejemplo cada diez vagones con FAC, se podrá agregar un máximo de 7 vagones con FAV que deberán contar con el cien por ciento de sus cilindros en funcionamientos
 - d) Distintos sistemas de FAC Todos aquellos vagones cuyo sistema de freno fue reconvertido de FAV a FAC, deberán ubicarse pegados a la locomotora y a continuación de éstos, los que cuentan con FAC original.-

e) Porcentaje freno mano vagones tipo AOI.

DICHOS VAGONES SE ENCUENTRAN NUMERADOS CON

SERIE 72000 del 01 al 80

Al no contar todos con freno de mano se formaran de la siguiente manera: Desde la locomotora, uno con freno de mano dos sin freno de mano, así sucesivamente, debiendo los vagones de ambos extremos contar con freno de mano siendo este ejemplo el mínimo admisible

Cuando operen en recinto portuario, estaciones o desvíos particulares deberán ser fraccionados en cortes de tres respetando proporción antedicha

3. Trenes con maniobras en trayecto. Los trenes que por su categoría deban realizar maniobras en trayecto, DENTRO DE SU FORMACION NORMAL – POR ORDEN DE ESTACION- se formarán con los vehículos pesados adelante, poniendo los livianos atrás. Además debe tratarse de evitarse la colocación de uno o dos vehículos livianos entre los vehículos pesados. En los casos de trenes largos, el Conductor debe ser instruido de la formación que lleva el convoy, a fin de que esté en condiciones de realizar las paradas en consonancia con la misma. No obstante, debe evitarse en todo lo posible las maniobras con vagones tanques cargados y, a tales efectos, en los trenes de Carga, deben ponerse en formación tal, que no se realicen maniobras con ellos

c) Disposiciones Generales.

1. La longitud y arrastre de los trenes, tendrán su única limitación en el tonelaje permitido, según las “Tablas de Pesos máximos” publicadas en el “Anexo al Itinerario de Servicio”. Tratándose de máquinas Diesel Eléctricas de vía principal, que aún no figuren en las “Tablas de Pesos máximos”, las Estaciones deberán consultar a control y en igual forma procederán a falta de las referidas Tablas para otras clases de locomotoras en algunos trayectos.
2. En tiempo anormal, se reducirá el peso de los trenes a juicio del Conductor cumpliendo con lo dispuesto en el art. 61.
3. El arrastre de coches oficiales y vagones viviendas de madera deberá realizarse sin ocupantes, pudiendo ser ocupados en el destino dispuesto como dormitorio.-
Se exceptúan únicamente de esta disposición, los vagones integrantes del Tren de auxilio, dependientes de la Gerencia de Material Rodante.
4. El peso máximo permitido para los trenes de Pasajeros, que figura en el Itinerario de Servicio, se anotará en la Guía de Viaje. A los salones en servicio de pasajeros se agregará el peso de 30 Kg. por cada asiento de la capacidad total. Vacíos tara simple.
5. Máquinas a remolque serán consideradas de acuerdo a los pesos brutos que figuran en la lista de locomotoras.

Art. 74 – Trenes de carga, vacíos, con horario especial.- Siendo los horarios condicionales que figuran en el Itinerario de Servicio, exclusivamente destinados para trenes con programa preestablecido, cuando estos tengan que

realizar maniobras extras intermedias o sufrir demoras por cualquier otra causa, cruces, etc., deberán correr con horario especial confeccionado al efecto, teniendo en cuenta el trabajo a cumplir.

Al Conductor de estos trenes le serán entregados con el “Boleto de Destino”, los detalles referentes a la corrida del tren, según programa, para su debido cumplimiento.

Al confeccionarse horarios especiales o disponerse la corrida de trenes condicionales en dirección contraria en un mismo día, se tendrán en cuenta los cruces a realizar haciendo las salvedades del caso, pudiéndose confeccionar dichos horarios especiales sobre la base de los existentes en el Itinerario de Servicio, en los trayectos en que los trenes corran sin demoras extras intermedias.

Siendo la finalidad primordial del horario, servir de guía al personal en general para que conozca el desarrollo completo de la corrida de cada tren y proceda a su cumplimiento, los trabajos a efectuarse en trayecto así como los cruces, etc., deben ser tenidos en cuenta por Control al confeccionar horarios especiales, ajustándolos en todo lo posible a las necesidades que medien en cada caso.

Cuando por circunstancias fortuitas un tren se atrase obligando a alterar el programa de cruces, o el trabajo a realizar en un extenso trayecto, siendo necesario entonces dar una nueva norma para gobierno del personal, corresponderá darle de nuevo horario, ya sea de los existentes en el Itinerario de Servicio, o confeccionado especialmente de acuerdo con las circunstancias que medien. En estos casos, aún cuando hubiera cambio de número del tren, por nuevo horario asignado, siempre se contará como un solo convoy desde la procedencia al destino, a los efectos de la Estadística de trenes.

Cada cambio de horario o de número de un tren deberá ser informado detalladamente a Gerencia de Operaciones por la Oficina respectiva, quedando prohibido hacer estas alteraciones al sólo efecto de disimular atrasos de trenes, los que serán imputables a quienes no lo tuvieron en cuenta en su oportunidad acordando los tiempos necesarios en los horarios respectivos siempre que no sean consecuencia de factores inevitables, que no haya sido posible prever.

Adjunto a los formularios de los trenes, las Oficinas de Control enviarán a la Gerencia de Operaciones copia de los horarios especiales programados en cada caso.

Notas: Todos los trenes de carga, o condicionales podrán correr adelantados cuando no perjudiquen la marcha regular de otros trenes. Asimismo tratarán de ganar todo el tiempo posible sobre el fijado para maniobras.

Art. 75 – Trenes Condicionales.-

1. Control de trenes anunciará diariamente la corrida de los trenes condicionales para el día siguiente, citando “Clase”, “Número”, “Procedencia” y “Destino” y hora de salida.-
2. Con el aviso de Control los empleados correspondientes estarán en condiciones de conocer las horas de las pasadas de los trenes y los cruces que deben efectuarse tanto con trenes de horario como con los demás trenes condicionales anunciados para el mismo día.
3. Es deber de todo funcionario procurar que los trenes observen el horario designado. El controlero vigilará la corrida de los trenes constantemente,

y hará las recomendaciones del caso a las Estaciones para conseguir este fin. Además deberá, como máximo cada 60 minutos, conocer la ubicación del Tren, por todos los medios a su alcance.-

4. Igualmente cuando un tren por causas imputables a la locomotora, pierda tiempo en trayecto, el Conductor debe dar parte del caso en la primera Estación, quien pasará aviso inmediato a Control, que tomará la debida intervención de acuerdo con las exigencias del caso.-
 5. Las Estaciones no pueden disponer ningún servicio extraordinario ni la ocupación de una sección por un tren por mayor tiempo que el que tenga asignado en el Itinerario, sin autorización expresa de Control Seccional. Tampoco pueden permitir la ocupación de una sección por zorra a motor o Tractores, etc., vehículos no controlados por Control Seccional, sin autorización de dicha Oficina, salvo cuando se trata de los desplazamientos normales de la Cuadrilla o Revisadores de Vía, etc., siempre que no afecten la marcha de los trenes.
 6. El arrastre de todo tren, se computará sobre la base de tonelaje de acuerdo con las tablas que figuran en el Anexo del Itinerario de Servicio
- Art. 76 – Maniobras-
- a) Maniobras a mano son las que se efectúan a pulso o con barreta de uña, sin intervención de máquina alguna.
 - b) Maniobras corridas (prohibidas en todo el sistema) consiste en tomar velocidad con la máquina delante de un corte de vagones, cortar aquella mientras esté en movimiento, hacerla seguir por una vía y luego dar vuelta el cambio para que los vagones entren por otra.
 - c) Maniobras con maroma (prohibidas en todo sistema) son las que se efectúan enganchando la máquina a los vagones por medio de una maroma, cortándolos después de tomar cierta velocidad para que la máquina siga por una vía y los vagones por la otra.
 - d) Maniobras volantes son las que se realizan con la locomotora empujando pero sin enganchar en forma que el vagón o corte impulsado por aquella tome velocidad para llegar al punto a que se desee llevarlos, hasta donde sigue sin la máquina. Estas operaciones sólo pueden realizarse en las estaciones que están especialmente autorizadas para ello y previa revisión del estado de los frenos de los vehículos a movilizarse. Asimismo queda prohibido realizar maniobras volantes autorizadas con cortes compuestos de vagones , tanques cargados, salones sueltos, ya sean solos, en cortes o en cortes mixtos de vagones y salones, maniobras sueltas de vagones contra salones, cualquier clase de vehículos ocupados por personas o que contengan explosivos, y maniobras sobre vías que conduzcan a las mesas giratorias. En caso de cualquier duda al respecto queda terminantemente prohibido efectuar maniobras volantes. Si en el trayecto a recorrer por los vagones sueltos existiera algún paso a nivel no protegido por barreras, éste debe ser protegido personalmente antes de impulsar los vagones, quedando

terminantemente prohibido realizar la operación sin haber adoptado previamente esta medida de seguridad. Cuando en el curso de maniobras éstas se estén efectuando con salones de pasajeros, o con tanques de combustibles cargados, se deberá comunicar al Conductor el detalle de las operaciones. El Conductor, al recibir el aviso del material que se moviliza deberá extremar las medidas de seguridad de tal forma que se encuentre preparado para detener, en caso de necesidad, la maniobra en cualquier momento, sin riesgo alguno, ante la exhibición de la señal correspondiente.

El corte integrado por los vagones indicados, deberá estar acoplado al freno automático, salvo que circunstancias especiales, como ser locomotoras no dotadas de ese tipo de frenos u otras no especificadas lo impidan, debiéndose en esos casos apretarse bien las mallas de enganches y, el personal de maniobras probar convenientemente el estado de los frenos con anterioridad a todo movimiento y, hallarse atento a aplicarlos cuando ellos se considere necesario.

Art. 77 – Estaciones autorizadas para realizar maniobras volantes. -

; Dr. Lorenzo Carnelli, (con excepción de las vías 24 y 25, cuando se encuentra en servicio el galpón de carga); Peñarol (vías de Almacenes solamente), Playa de Maniobras Peñarol; Canelones; ; 25 de Agosto; Durazno; Paso de los Toros; Achar; Tacuarembó; Tranqueras; Rivera (hacia afuera solamente); Manga; Minas; San Ramón; (hacia adentro solamente); José Pedro Varela (hacia adentro solamente); Treinta y Tres; Vergara; Río Branco; Ing. V. B. Sudriers; Algorta; Paysandú (hacia adentro solamente); Salto (hacia afuera solamente); Empalme Salto (hacia afuera solamente).

Art. 78 – Maniobras con máquinas Diesel Eléctricas de vía principal.- Siempre que se realicen maniobras con vagones con estas máquinas deben hacerse bajo la acción del freno automático. En consecuencia todas las mangas de freno de los vehículos deben estar acopladas entre sí y la manga de cola en correspondiente soporte.

Art. 79 – Vehículos en la vía principal.- Salvo que haya órdenes superiores, no es permitido dejar vehículos sobre la vía principal y, en caso de haber necesidad de hacerlo se adoptarán las providencias necesarias para asegurarlos con calzos, cuñas, etc.

Art. 80 – Precauciones a tomarse antes de desacoplarse o acoplarse la locomotora de un tren o corte de vagones.- Cuando por cualquier motivo, haya que desacoplarse o acoplarse la locomotora, sea adentro o afuera de Estaciones, esto debe hacerse por el peón de estación o ayudante de conducción según corresponda.-

La locomotora no debe desacoplarse del tren o de un corte de vagones hasta tanto no se hayan tomado las medidas necesarias (freno de mano apretados y cuñas colocadas) para evitar que estos se ponga en movimiento durante la ausencia de la locomotora.

Art. 81 – Rotura de enganches.- En caso de rotura o desprendimiento de enganches el ayudante de conducción accionará el o los frenos a mano a su disposición, para detener la sección de tren separada , de ser solucionable se acoplará nuevamente y continuará la marcha, caso contrario cursará el aviso

correspondiente.- El material dañado como cualquier otra pieza de los vehículos, deben recogerse cuidadosamente, protegiendo la zona de rotura y haciendo entrega de estas partes al Jefe de la primera Estación donde se detenga el tren.-

. Este mismo temperamento se observará por los Jefes cuando las roturas sucedan en las estaciones, excepto cuando toma intervención el Revisor de vagones.

Art. 82 – Trenes de Vía y Obras.- Los trenes que ocupe para su servicio exclusivo la Gerencia de Infraestructura, ya sean para Balastaje de la vía, para materiales, renovación rieles, durmientes, etc., se denominarán “Trenes de Vía y Obras” y estarán a cargo de un Encargado y de un peón, salvo en el caso de viajes directos que podrá prescindirse del Encargado. Cuando los trenes se empleen en la construcción de nuevos ramales o extensiones de la vía, se denominarán “Trenes de Construcción”.

En caso de cerrazón o niebla y en horas en que corran trenes ordinarios o haya aviso de especiales, los trenes de Vía y Obras no podrán ocupar la vía principal, salvo cuando corran directos.

Estos trenes se formaran de modo que el furgón, provisto de freno automático y equipo de señales reglamentarias, ocupe el último lugar del convoy contando desde la locomotora.

Dentro de la jurisdicción de las Estaciones las operaciones que se efectúen con estos trenes estarán a cargo del empleado de Tráfico que a tal efecto designe el Jefe o Encargado de Estación.

Al Encargado que dependerá de la Gerencia de Infraestructura, competará la dirección y control del trabajo que se efectúa, debiendo proceder de acuerdo con las indicaciones de los Jefes de Estación o empleado de Tráfico, según el caso, en todo lo referente al movimiento del tren, señales, maniobras, formación, etc., requiriendo de dichos empleados la cooperación que necesite para el mejor desarrollo del trabajo.

La programación de estos trabajos deberán ser puesto en conocimiento a las gerencias involucradas con la debida anticipación tendiente a lograr la máxima coordinación para su cumplimiento.-

El Encargado debe estar presente en el sitio donde trabaja el tren, teniendo las señales de peligro desplegadas a 500 metros de cada lado del convoy.

Asimismo será responsable de que las agujas de los desvíos a balasteras, estén debidamente cerradas con llave y tornillos después del servicio y en buen estado de limpieza, salvo en el caso de haber personal especialmente destinado a ello. Salvo en caso de extrema emergencia que lo justifique, el Encargado no debe intervenir directamente en las maniobras ni hacer señales al Conductor.

El funcionario de Tráfico, será el único responsable del fiel cumplimiento de las disposiciones vigentes y órdenes que emitan los Jefes de Estaciones del trabajo que se realizará, en qué paraje, hasta qué hora y si para ello ha sido otorgada la Vía Libre correspondiente, y en qué condiciones, teniendo presente que la circulación de estos trenes estará sujeta en un todo a las disposiciones contenidas en los Arts. 157, 159 y 167 de la Reglamentación sobre Marcha de Trenes.

A él competen las señales al Conductor para las maniobras que el Encargado le indique, debiendo cooperar con aquel en todo lo que concierne a las operaciones del convoy fuera de la jurisdicción de la Estación. Debe facilitar el

desarrollo del trabajo siempre que ello no implique contravención de las disposiciones reglamentarias en vigencia.

Cuando el tren circule normalmente, el peón viajará en el furgón de cola y lo mismo cuando el tren retroceda empujado por la locomotora, en cuyo caso exhibirá desde este, que será la parte delantera del convoy, una bandera verde de día y luz correspondiente de noche, haciendo señales con la misma en forma continua al Personal de Conducción, para indicarle que la vía está libre estando pronto a aplicar el freno automático en caso de emergencia, debiendo observar una velocidad que no exceda los 10 kilómetros por hora.

Trenes de Vía y Obras en la vía doble. Los trenes de Vía y Obras solamente podrán trabajar en Sección (entre casillas de la vía doble) con autorización previa del Jefe, Señalero y de la Oficina de Control Seccional de Trenes y bajo las siguientes condiciones:

- a) Formación: Se formarán de modo que el furgón, provisto de frenos automáticos, expulsor y el equipo de señales reglamentarias ocupen el último lugar del convoy contando desde la máquina.
- b) Movimiento en la vía doble: No podrán trabajar en tiempo de neblina; en todos los casos deben entrar a la Sección, donde trabajarán, por la casilla atrás y circular por la "Vía de Itinerario". La salida de Sección a la terminación del trabajo o para liberar la Sección, será igualmente por la Vía del Itinerario hacia la casilla adelante, siendo prohibido su regreso por "Vía contraria", para librar la Sección, hacia la casilla atrás por donde entró. Exceptuándose de estas disposiciones los casos donde el trabajo se haga adentro de la protección de la señal de entrada, en posición de peligro, o cuando el trabajo se haga a una distancia no mayor de 100 metros afuera de la señal de entrada o afuera de la señal o cambio de salida. En estos últimos casos serán conceptuadas las operaciones como "maniobras", y se aplicarán las disposiciones del Art. 188 incisos a) o b).
- c) Avisos entre Encargados y Señaleros: Antes de entrar a una Sección donde trabajará con el tren de vía y obras será obligación del Encargado del tren avisar al Jefe o al Señalero la naturaleza de las operaciones que se efectuarán y la duración probable de éstas. El Jefe o Señalero a su vez, le dará aviso por escrito, al encargado con copia al ayudante conducción de la hora que deberá librar la Sección para dar paso a los trenes, recabando, en constancia, la firma de ambos e informará al Señalero de la casilla delante de la hora convenida para la libranza de Sección.

Art. 83 – Bajar o levantar topes móviles y topes enganches mecánicos en general. - Es obligación del ayudante conducción prestar cooperación al funcionario de la Estación cuando haya que bajar o levantar topes móviles de los furgones adaptados, y los topes enganches automático central de éstos últimos.

Art. 84 – Máquina de Ayuda. - Cuando haya necesidad de ayudar trenes en pendientes fuertes, la máquina de ayuda deberá ser siempre acoplada al tren con el freno automático.

CAPITULO III
PARTE III – IRREGULARIDADES ENTRE ESTACIONES
DEBERES DEL PERSONAL DEL TREN

Art. 85 – Descarrilamiento de vehículos.- Los frenos automáticos se deben aplicar cuanto antes, ya sea por la máquina o por medio de las válvulas de los salones en trenes de pasajeros,

1. Si descarrilase, los Guarda-Trenes deben aplicar los frenos para conservar los enganches lo mas tensos posible,.en trenes de pasajeros
2. Si el caso no fuera de peligro, el Conductor debe tratar de conservar los enganches estirados, no permitiendo que los frenos de la locomotora se apliquen en forma brusca.
3. En caso de descarrilamiento, se deben aplicar todos los frenos y parar el tren con toda la presteza posible. Es deber del Guarda-Tren velar por la seguridad de los pasajeros, mientras que el Conductor con el Ayudante se encargarán de la parte técnica y evaluación de los daños para posterior aviso a control

Art.86 – Parada de trenes entre Estaciones.- Cuando por cualquier circunstancia pare un tren entre estaciones, queda terminantemente prohibido retroceder. Si es imposible arrancar desde el lugar en que se encuentra, sin pérdida de tiempo debe cortarse parte del tren, y llevarlo a la Estación o desvío más próximo en dirección a la marcha, regresando enseguida con la máquina para buscar el resto del tren.

Es obligación del personal del tren asegurar la parte cortada con los frenos a mano y con los calzos si fuera necesario, cuidando a la vez que sean cumplidas las disposiciones contenidas en el artículo 87 sobre protección, si la situación lo amerite

Cumplidas las disposiciones precedentes el Conductor y ayudante seguirán con el primer corte a la estación más próxima confirmando el número del último vagón a la llegada de la misma

Quedan excluidos de esta disposición los siguientes casos:

- a) Los trenes de Vía y Obras, se regirán por las disposiciones del artículo 82.-
- b) Cuando por especiales situaciones creadas, fuera inevitable incurrir en considerables demoras de trenes, se faculta al funcionario a cargo del Control Central a autorizar bajo su personal responsabilidad, el retroceso de un convoy hasta la Estación más próxima, adoptando las máximas precauciones reglamentarias. A este efecto siempre que sea posible, el personal del tren conjuntamente con el de la Estación afectada, y por intermedio del Control Seccional, someterán al Control Central cada caso que se presente y se atenderán a su resolución. No siendo posible hacer sin demora esta consulta a Control Central y salvo en caso de vía obstruida o fuerza mayor, deberán limitarse a proceder de acuerdo con la primera parte de este artículo.

Art. 87 – Protección del tren en caso de paradas entre Estaciones por desperfecto de máquina, etc.-

El Ayudante colocará a una distancia de 500 metros de cada extremo del tren una bandera colorada, o luz correspondiente si fuera de noche, y siendo la parada en una pendiente fuerte se debe colocar la señal en la misma cima de

la pendiente. Se cursara aviso de ubicación y causa de la detención a Control o Estación.-

El personal de conducción, debe, además de colocar las señales correspondientes sobre la vía a las distancias expresadas, poner en cada uno de esos extremos, dos petardos explosivos sobre los rieles y que guarden entre sí una distancia aproximada de 20 metros, procedimiento que servirá de previsión dado el caso de que por cualquier circunstancia desaparecieran las banderas o luces de los faroles y que anunciará el consiguiente peligro

Art. 88 Obligación recíproca de los funcionarios del tren.

El Conductor está a las órdenes del Guarda en cuanto a las salidas de estaciones y paradas facultativas en servicios de pasajeros

CAPITULO III

PARTE IV

GUARDAS Y AYUDANTES DE CONDUCCION

Art. 89 – Prohibición de subir a los trenes en movimiento.- Es estrictamente prohibido subir o bajar mientras el tren esté en movimiento.

Art. 90 – Paradas extraordinarias entre Estaciones. Trenes de pasajeros - En caso que sea necesario parar un tren entre Estaciones por cualquier causa, queda prohibido al Conductor emprender la marcha de nuevo, sea con parte o todo el tren, sin recibir del Guarda la señal correspondiente.

En casos de paradas por conveniencia del Conductor éste al estar pronto para seguir debe llamar la atención del Guarda con señales acústicas, hasta recibir la señal de “salida”.

Art. 91 – Acatamiento de órdenes y colaboración personal de trenes en las Estaciones.- Los Guarda-Trenes, y Ayudantes de conductor estarán a las órdenes de los Jefes o Encargados de las Estaciones y mientras permanezcan en ellas, recibirán sus instrucciones y colaborarán en las maniobras y demás servicios.

Art. 92 – Deberes antes de la partida del tren.- Antes de salir de procedencia, y en todas las estaciones donde realicen maniobras, es deber de los guardas (trenes de pasajeros) y ayudantes de conductor avisar a los Conductores la cantidad de ejes tomados y dejados y de los tonelajes respectivos, así como los totales que siguen en el tren.

El Ayudante debe examinar si todos los vehículos están bien enganchados .y debidamente acoplados con mangas de freno en buen estado Deben también examinar los ejes, puertas, sellos, encerados, cadenas, carga, que frenos de manos se encuentren flojos y o perdidas en cañería de freno etc.,

Art. 93 – Obligaciones varias.- Revisarán los boletos en general, harán cumplir estrictamente las disposiciones vigentes de seguridad y orden referente a los pasajeros, como igualmente resguardarán el estado de los salones, evitando que los mismos sean dañados, adoptando las medidas que cada caso aconseje, incluso solicitando la intervención de la Fuerza Pública por intermedio del Jefe de Estación respectivo, a quien previamente someterán el caso a su decisión. Igualmente denunciarán cualquier irregularidad que

observen en el material rodante como ser cajas de grasa calientes, etc., dando intervención al Conductor. Particularmente, en lo que concierne a revisión de boletos, el Guarda comenzará a hacerla desde la salida del tren de la primer Estación, tratando siempre de concluir antes de llegar a la segunda Estación. En dicha revisión pondrá especial cuidado en la fecha en aquellos que la poseen o en su efecto el número correlativo de los mismos, cobrando sin demora el pasaje a quien viaje sin él o la diferencia según tarifa, cuando corresponda .-

Personas viajando en los trenes sin pasaje.-

- 1) Ninguna persona podrá viajar en los servicios de pasajeros sin estar munido de su correspondiente Boleto, Pase o Abono que lo autorice a hacerlo dentro del recorrido que está cumpliendo el tren. Queda exceptuado el personal viajando en servicio.-
- 2) De no cumplirse dicha condición, o sea, si la persona intentara viajar sin ninguno de dichos justificativos, los Señores Guardas procederán de inmediato al expendio del correspondiente pasaje.-
- 3) En caso de que el pasajero se rehusara a abonar boleto, incluso argumentando falta de dinero, se le invitará a descender en la primer Estación de parada del tren, y si corresponde se le dará la intervención a la Autoridad Policial.
- 4) Los funcionarios pertenecientes a las Jefaturas de Policía Departamentales y Dirección Nacional de Bomberos que viajen uniformados, podrán hacerlo sin boletos entre las Estaciones comprendidas en el Departamento en que actúan.

Art. 94 – Hora exacta.- Antes de iniciar la marcha de un tren todos los funcionarios deben ajustar sus relojes a la hora oficial

Se recomienda exactitud al registrar las horas de llegada y salida de los trenes, a fin de evitar diferencias entre los datos de las Estaciones, Guardas, Ayudantes de conducción y Conductores.

Incurrir en seria responsabilidad el funcionario que altere las horas para disimular demoras, atrasos o adelanto de los trenes ya sea en las Estaciones o en trayecto.

Art. 95 – Informes de Guarda-Tren.-de Pasajero Antes de la salida del tren, el Guarda-Tren tomará nota del número de cada vehículo en el tren y también de los vehículos que tomen durante el viaje y llegando a destino deben anotar todos estos datos en su libreta, pasándolos a su informe.

Deberán también detallar:

1. La hora exacta de llegada y salida, el atraso, el tiempo demorado en cada Estación y la causa.
2. Cualquier irregularidad que hubiese acontecido durante el viaje.
3. Cualquier defecto que hubiese notado durante el viaje, en el tren rodante, vía u otras instalaciones.
4. Cualquier circunstancia que lo hubiera obligado a variar del itinerario.

Art. 96 – Guía General de Vagones.- Los Ayudantes de conducción, deben tomar nota del número de cada vehículo en el tren y los que tomen durante el viaje en libreta a tal efecto y siempre revisar la Guía General de Vagones, antes de la salida del tren, para asegurarse de que todos los vehículos anotados están en el tren. El Jefe de la Estación recibidora, debe certificar el haberlos recibido, de lo contrario hará las observaciones correspondientes en la Guía. Estas Guías serán firmadas por el Ayudante de conducción y las

anotaciones deben ser hechas con tinta, poniendo al final de cada anotación las iniciales de la Estación despachante.

Art. 97 – Señales de trenes.-de pasajeros Los Guarda-Trenes pasajeros vigilarán (o lo harán según el caso) que las señales de los trenes sean aplicadas en conformidad con las disposiciones vigentes.

Art. 98 – Útiles que deben llevar los Guarda-Trenes-

- a) Los Guarda-Trenes deben llevar los siguientes útiles, los cuales deberán encontrarse siempre en buen estado:
 - Una linterna tricolor para señales de mano.
 - Un juego de banderas de señales.
 - Un pito.
 - Un ejemplar del Anexo al Itinerario de Servicio.
 - Una libreta de horario de trenes.
 - Un reloj.
 - Un ejemplar de tarifas por cobros sobre el tren.
 - Una llave tipo “cuadrado” para abrir coches.
 - Un equipo de radio portátil (Handy), y accesorios (transformador y base)
 - Un botiquín.
- Art. 99 – Dependencia de los Guardas Trenes Los Guarda-Trenes, dependerán de la Gerencia de Pasajeros, durante el viaje dependerán del personal superior que viaje en el tren y en las Estaciones se ceñirán a lo que dispone el Artículo 91.
- Art. 100 – Pasajeros para trasbordar en las Estaciones de empalme.- Es deber de los Guarda-Trenes, pasar aviso con anticipación a Control y Estaciones de empalme cuando traigan pasajeros para seguir a otras líneas especialmente cuando el tren corra con atraso. Si el tren corriera con considerable atraso que repercutiera también en atraso importante al otro tren en la Estación de Empalme, debe plantearse el caso a la Oficina de Control Central, quien antes de disponer el procedimiento debe consultar con el Gerente de Pasajeros, quien resolverá lo que se debe hacer.

Art. 101 – Pasajeros con mal rumbo.-

- a) Personal de Estaciones. En las Estaciones de Empalme o trasbordo los Jefes cuidarán la combinación o trasbordo a efectuar, y deberán vigilar que se realicen correctamente. Excepto en Nueva Terminal de Pasajeros, el personal de Boletería queda obligado a advertir al público en el momento de expender el pasaje la hora de salida del tren que les corresponde. Si en el momento de expender el pasaje hay un tren próximo a llegar que no es el que corresponde para el destino del pasajero deberán, advertir también que no deben tomar ese tren. Si el pasajero para llegar a destino tiene que trasbordar a otro deberá advertírsele la Estación en que debe bajar.
- b) Personal de Trenes. Es obligación del Guarda a cargo del tren y de sus Ayudas recorrer los salones antes de salir de procedencia y en Estaciones donde el convoy permanezca cierto tiempo, advirtiendo en voz alta a los pasajeros en que estaciones del trayecto el tren no se detendrá. Igualmente al salir de una Estación donde hayan parado y

simultáneamente con la revisión de orden, los Guardas están obligados a advertir en voz alta en cada coche o compartimiento el nombre de la próxima Estación de Parada. Al aproximarse a una Estación de Empalme los Guardas realizarán una prolija revisión para determinar los destinos de los pasajeros, preocupándose de que se encuentren ubicados en los coches correspondientes, haciéndoles las indicaciones necesarias para los casos de trasbordo, cambio de salón, etc. e insistiendo oportunamente para impedir que un pasajero inadvertidamente quede mal ubicado. A los tenedores de pases libres que no indican destino, el Guarda solicitará indicación de cuál es su destino, y en los demás procurará conseguir en la forma ya indicada que no ocurra ninguna confusión. Es deber de los mencionados funcionarios prevenir posibles errores de pasajeros y protegerlos contra desconocimiento del trayecto, vale decir que a cada pasajero deberá tratársele como si fuera la primera vez que recorre el trayecto. Se advierte sobre el estricto cumplimiento de lo dispuesto, bajo responsabilidad.

Art. 102 – Disposiciones Generales.- Denunciarán igualmente, todo movimiento anormal que observen en la corrida de los trenes, como por ejemplo tirones, frenadas bruscas, oscilaciones de los vehículos por efectos de golpes en la vía, etc. adoptando las medidas que las circunstancias aconsejen, incluso detener el tren.

Art. 103 – Trenes remolcando vagones abiertos cargados con madera.-

Todo tren que remolque vagones cargados con madera deberá parar luego de un recorrido no mayor de 40 kilómetros el ayudante conducción efectuará una prolija inspección a dichos vehículos verificando si las cadenas se encuentran con su debida tensión y si la carga no se ha movido. Si se apreciara algún leve movimiento en la carga, susceptible de arreglar en el acto, debe procederse a ponerla en orden apretando las cadenas con ayuda del personal de la Estación, pero si el desarreglo fuera de importancia, se dejará el vagón allí para ser acomodada la carga, pasándose aviso a la Oficina de Control. La altura de los vagones cargados con madera, queda limitada a la siguiente medida:

Con una sola estiba...metros 4,14 desde el nivel del riel.

Con dos estiba.....metros 3,58 desde el nivel del riel.

CAPITULO III

PARTE V – BARRERAS

Art. 104 – Obligaciones de los Guarda-Calles.- Son obligaciones de los Guarda-Calles:

- 1) El Guarda-Calle debe encontrarse en su puesto puntualmente a la hora designada para su servicio, debiendo quedar permanentemente allí durante su turno.
- 2) Es su obligación estar constantemente alerta vigilando la vía de ambos lados, y aún cuando estuviera provisto de timbre para avisar la proximidad de los trenes, ninguna excusa será aceptada para justificar su desatención alegando que el timbre no funciona.
- 3) Las luces de las barreras, deben estar bien encendidas desde la puesta hasta la salida del sol, salvo en el caso de que no sea servicio continuo en que el Guarda-Calle al retirarse del servicio de acuerdo con su horario las apagará retirando los faroles.
- 4) Es deber de todo Guarda-Calle prohibir transeúntes por la vía a no ser que éstos estén munidos de la correspondiente autorización requiriendo el auxilio de la Autoridad en caso necesario y dando cuenta a su Jefe de las infracciones que constate.
- 5) La posición normal de las barreras es “LEVANTADAS” y así deben permanecer mientras no circulen trenes, debiendo bajarse con una prudente anticipación al aproximarse el tren, levantándolas enseguida de haber pasado el convoy.
- 6) Queda terminantemente prohibido dejar las barreras a medio levantar, atándolas con las cadenas o de cualquier otra manera, pues deben quedar completamente altas hasta arrimar a sus topes respectivo
- 7) Al tomar servicio los Guarda-Calles tiene la obligación de verificar el funcionamiento de las barreras, y dejar constancia en el acto de las irregularidades que noten, las que deberán denunciar sin demora a sus Jefes. Al retirarse terminando su turno, en caso de no ser calle de servicio continuo, es deber de los Guarda-Calle asegurar debidamente las barreras y guardar bajo llave los demás útiles, banderas, etc., quedando responsable de su buena conservación y limpieza. Tratándose de servicio permanente, y aún cuando fuera la hora de dejar servicio, ningún Guarda-Calle deberá retirarse de su puesto si no ha llegado quien debe sustituirlo, y en caso de que éste no se presentara tratará de dar aviso a su Jefe, pero teniendo bien entendido que bajo ninguna circunstancia debe quedar la calle abandonada.
- 8) La obligación primordial de todo Guarda-Calle, es la de hacer detener el tránsito público, tanto vehículos como peatones, etc., cuando se aproximen los trenes para dejarles vía libre. En este sentido, los Guarda-Calles deben extremar su vigilancia, no siendo necesario que exhiban señales de vía libre a los trenes, mientras todo esté en orden, pero tienen la obligación de tener constantemente a mano la bandera roja o luz correspondiente de noche, para exhibir a los trenes en caso de emergencia. En caso

de interrupción de cualquier índole y aunque una línea en la vía doble quede completamente libre para pasar trenes, el Guarda-Calle donde exista la irregularidad debe desplegar su bandera colorada hasta que el tren haya parado completamente y recién entonces puede hacer seguir el tren con la bandera verde correspondiente.

- 9) Un ejemplar de las presentes Instrucciones será entregado a cada Guarda-Calle en servicio, quien firmará recibo como enterado de las órdenes emitidas. Cada estación, garita o casilla en servicio tendrá también en sitio visible un ejemplar de la presente, y bajo ninguna circunstancia se aceptará excusas pretendiendo justificar la infracción a lo dispuesto, alegando ignorancia. Los Jefes de Tráfico, sus Ayudantes, Jefes de Estación, y Señaleros y demás superiores autorizados, ejercerán una continua vigilancia en este sentido, e informarán cualquier irregularidad que observen

Art. 105 – Cierre de calles con barreras accionadas a distancia.-

Como norma general en tiempo de neblina, o cuando por cualquier circunstancia exista dificultad visual del Guarda-Calle, Señalero o personal de estación que controle las barreras de calles distantes, se dispone que antes de accionar el mecanismo de descenso deben hacer funcionar previamente las luces oscilantes y timbres durante 30 segundos, o a falta de reloj, contando hasta 50.

Art. 106 – Barreras accionadas desde la Estación.- Cuando en el trayecto entre una Estación y la señal avanzada o el disco "P" exista algún paso a nivel dotado de barreras accionadas desde la Estación, el Jefe o Encargado del servicio no podrá bajar la señal sin antes haberlo hecho con la barrera.

Art. 107 a) – Instrucciones para operación manual de barreras eléctricas.- La operación de las nuevas barreras será realizada por el señalero o personal de estación de la siguiente forma. Se accionará una palanca o botón, el que inmediatamente hará actuar las campanas de alarma y luces rojas en el o los pasos a nivel correspondientes. Unos segundos después automáticamente (sin intervención del señalero), se pondrá en funcionamiento el motor de las barreras iniciando éstas su descenso. El señalero o personal de estación deberá levantar las barreras sistemáticamente (por medio de la palanca o botón) luego de haberse asegurado del pasaje del tren a su entera responsabilidad.

Para el caso que pudiera producirse algún inconveniente en su mecanismo y antes de la intervención de operarios de la Repartición Señalización y Comunicaciones, el personal interviniente de la Gerencia Tráfico puede accionar correctamente en forma manual las mismas, debiéndose proceder de la forma siguiente:

- 1) Se quita el candado.
- 2) Bajar la palanca roja, hasta que haga tope.
- 3) Desplazar el cerrojo amarillo hacia la derecha.
- 4) Introducir la manija de operación en el orificio, haciendo presión hacia adentro y girando a la derecha hasta que quede el brazo en posición levantada.

5) No retirar la manija de operación hasta que se tenga que bajar la barrera nuevamente, para lo cual bastará quitar aquella y desplazar el cerrojo amarillo hacia la izquierda

b) SISTEMA BARRERAS AUTOMATICAS

El funcionamiento de estas barreras es totalmente automático, una vez que ingrese el tren u otro vehículo de vía al circuito de vía asociado a cada barrera, esta encenderá campanas y luces oscilantes. Luego de 7 segundos se encenderá una luz amarilla destellante, la que se encuentra a ambos lados del paso a nivel orientada en dirección al tren y es la que indica al conductor del tren u otro vehículo que circule por la vía, que el paso a nivel está en buen funcionamiento y con barreras bajas.

Si la luz amarilla (FOCO DE AVISO AL MAQUINISTA fig. 11) estuviera PRENDIDA FIJA O APAGADA el conductor del tren u otro vehículo de vía deberá tomar las precauciones del caso para pasar el paso a nivel, ya que el sistema se encuentra en falla, debiendo dar aviso a la estación o casilla de señales más próxima

c) SISTEMAS OSCILANTES AUTOMATICOS. Su funcionamiento es de la misma forma que de las barreras automáticas. Pero en este caso el indicador al conductor de su buen funcionamiento es una luz blanca destellante. (foco de aviso al maquinista oscilantes en funcionamiento fig. 12)

Art. 108 – Trenes, Coches Motores, etc., pasando por paso a nivel con barreras altas.- Los conductores, al encontrarse con una barrera alta deberán detener el tren o coche motor, etc., antes de entrar al paso a nivel, reanudando la marcha una vez de cerciorarse que no existe obstáculo alguno. Este procedimiento debe observarse aún en el caso en que el tren o coche motor, etc., corriera con orden de “Precaución” por “Barreras altas”

CAPITULO IV
SERVICIO DE ESTACIONES

PARTE I – PERSONAL

Art. 109 – Idoneidad del Personal.-

- a) Todo el personal debe ser idóneo para sus funciones, poniendo en ellas el mayor interés y diligencia, a fin de obtener la seguridad, eficiencia y celeridad necesarias.
- b) Todo empleado que tenga a otros a su cargo, debe compenetrarse de la capacidad de sus subalternos, teniendo la obligación de enseñar lo que supieren e informar a la Jefatura Tráfico sobre el progreso de los mismos o sobre los que no demuestren la debida competencia.

Art. 110 - Responsabilidad de los funcionarios de la Estación.-

El Jefe de Estación, y como tal se considera al titular, o quien asuma dicha función en representación de la Estación, es responsable por el servicio de todos los funcionarios a su cargo, pudiendo suspender a cualquiera de ellos en caso de negligencia o falta grave comunicando lo ocurrido en forma inmediata a la Jefatura de Tráfico enviando luego el informe respectivo, sin omitir detalles. Como también durante la permanencia del tren en su estación vigilará que los Guarda-Tren o personal de Conducción cumplan con el Reglamento en todo lo concerniente a su servicio. En caso de accidente o irregularidad en la marcha de los trenes, ya sea de día o de noche, los Ayudantes Externos, Oficiales o encargado responsable de un turno, adoptarán las medidas que requiera el suceso, en su primera instancia procediendo de inmediato a llamar al Jefe de Estación, quien una vez presente, se hará cargo del servicio, quedando desde ese momento todas las actuaciones bajo su responsabilidad. Si ocurriese que el Jefe se hubiera ausentado de la Estación, el funcionario que se halle a cargo del servicio en su condición de encargado responsable, continuará al frente de la situación irregular hasta que aquel llegue o en su defecto que se disponga su relevo. Ningún Jefe de Estación puede abandonar la misma sin previo consentimiento de la Jefatura de Tráfico.-

Art. 111 – Obligación del personal de cumplir con las órdenes impartidas por sus superiores.-

- a) Es obligación ineludible del personal obedecer de inmediato las órdenes que le den sus superiores en el desempeño de sus obligaciones habituales u otras imprevistas.
- b) Si, a su entender, las órdenes recibidas no están encuadradas dentro de lo que establece la reglamentación, es su deber cumplirlas y luego formular reclamo por escrito ante su superior inmediato.

Art. 112 – Tarifas para el público.- Es obligación de aquellos funcionarios que tengan trato directo con el público el estar bien enterados de las tarifas.-

Art. 113 – Precauciones Provisorias.- Cuando una Estación se entere o reciba aviso sobre cualquier novedad que afecte la vía principal, tales como animales o golpes en la vía, inundaciones, incendios, rieles rotos, etc., deberá adoptar sin demora las medidas correspondientes, denunciando además, el caso de inmediato a Control Seccional.

Art. 114 – Funcionarios que actúan por primera vez en una Estación u otro lugar.- Es obligación de todo funcionario cuando actúa por primera vez en una Estación o en otro lugar, averiguar si existen en estas instrucciones especiales o si, por cualquier razón factores topográficos, configuración de vías, etc., hay que proceder en forma distinta a la normal, y en caso afirmativo, compenetrarse bien de ello para estar en condiciones de aplicarlas o cumplirlas cuando requiera. La misma obligación la tiene el Jefe o Encargado del servicio en estos casos, quien deberá asesorar convenientemente a aquellos.

Art. 115 – Conocimiento de los elementos de señalización.- Todo Jefe de Estación, Ayudantes externos, Señaleros o Encargado responsable del movimiento de trenes, está obligado a conocer y gobernar el manejo de los distintos elementos con los cuales se opera el sistema de señales y cambios, en general, sea el mismo manual, mecánico o eléctrico: de tal manera, que en casos de necesidad, puedan, eventualmente, reemplazar a quien se halle destacado en el cumplimiento de esa misión, por circunstanciales ausencias y otras causas. La presente disposición tiene alcance tanto para cuando el emplazamiento de los aparatos se encuentre en la propia Estación o en las Casillas de Señales de su dependencia.

Art. 116 – Admisión de personas extrañas al servicio en las Oficinas de las Estaciones.- Es prohibido a los funcionarios de las Estaciones permitir la entrada a las Oficinas al público o personas extrañas al servicio.

Art. 117 – Utilización de las Cuadrillas de Vía.-

En caso de urgencia, cuando los Jefes de Estación requieran la cooperación de las Cuadrillas la tramitación de la solicitud deberá canalizarse a través de la Jefatura de Tráfico quien coordinará con la Oficina Regional de Vía y Obras su concreción.- Cada vez que tengan lugar estas situaciones que escapan de la actividad normal, los Jefes elevarán la solicitud con tiempo especificando los trabajos a realizar y la cantidad de hombres necesarios.-

En todas estas circunstancias, posteriormente informarán a la Jefatura de Tráfico aportando todos los detalles de los trabajos realizados.-

Art. 118 – Oficiales, Medio Oficiales obreros y Peones para Estaciones.- Cuando sea necesario el reemplazo de algún oficial, medio oficial obrero o Peón de Estación, por circunstanciales ausencias de sus titulares, la Jefatura de Tráfico proveerá el o los correspondientes sustitutos dentro de lo posible, eligiéndolos del plantel de personal competente. Cuando ello no sea posible y el peón designado carezca de algunos conocimientos, como ser el manejo de cambios, sean éstos operados a mano o por intermedio de palancas, se le comunicará al Jefe de Estación. Este por su parte, si le resultara imposible llenar la plaza con otro hombre capaz de su personal, estará obligado a darle ocupación al nuevo peón en aquellos trabajos que pueda realizar sin riesgo, y, en cuanto al manejo de los cambios, el mismo se llevará a efecto bajo su personal responsabilidad, o, en su defecto, del Encargado responsable del servicio.

Art. 119 – Estaciones en servicio después de las horas ordinarias.- Si por cualquier motivo fuera necesario tener Estaciones en servicio más allá de su horario establecido, Oficina de Control coordinara al respecto con las Jefaturas de Tráfico su autorización.-

CAPITULO IV

PARTE II INSTALACIONES Y ELEMENTOS VARIOS

Art. 120 – Inspección diaria del Jefe de Estación.- El Jefe de Estación debe revisar diariamente todo lo concerniente a su Estación, como así también periódicamente aquellas dependencias de su jurisdicción, como ser Casillas de Señales, viviendas deshabilitadas, etc. Al retirarse del servicio debe asegurarse que todo se encuentra en orden.

Art. 121 – Tableros de Plataforma para exhibición de avisos.- En todas las Estaciones debe de haber por lo menos un tablero grande en lugar visible y al abrigo de la intemperie para anotar en el mismo, los horarios de los trenes de pasajeros y algún aviso de interés para los usuarios, como ser suspensión o modificación de aquellos, interrupciones de la línea, etc.

Art. 122 – Limpieza de Estaciones.- Es obligación de los Jefes de Estación tener el interior y exterior de sus Estaciones, Casillas de Señales, galpones, gabinetes higiénicos, etc. en perfecto estado de limpieza, dando cuenta enseguida en caso de necesitarse alguna reparación en los mismos. Se debe conservar la vía en la parte comprendida entre los extremos de la plataforma de la Estación, así como los cambios en perfecto estado de limpieza; estos últimos convenientemente lubricados utilizando los elementos destinados a tal fin, de modo que su funcionamiento sea perfecto. Los Jefes de Tráfico y/o Ayudantes y personal superior de la Sub Gerencia de Trafico, están autorizados para inspeccionar todas las dependencias de la Estación libradas al servicio. También podrán inspeccionar las casas habitación del personal con previo aviso a los mismos.

Art. 123 – Seguridad de las Agujas de cambios.-

1. Todos los cambios de la vía principal estarán protegidos con sus respectivas cerraduras, de los distintos tipos vigentes. Estas cerraduras, se encuentran interlocadas con las señales permitiendo la entrada de los trenes a aquellas vías habilitadas. Las llaves de los referidos candados, y/o llave bloqueadora quedarán en la Estación, en custodia del Jefe o Encargado responsable. . En aquellas Estaciones dotadas de palancas para movilizar cambios y señales, instaladas en plataformas o Casillas de Señales, se hallarán colocadas en el dispositivo especial que existe en las mesas donde están colocadas las mismas palancas.
2. Las llaves de los cambios de aquellos desvíos entre Estaciones, quedarán igualmente en las Estaciones a que aquellos pertenezcan en custodia, de la misma manera que lo indicado en el numeral anterior y, les serán entregadas a los Ayudantes de Conducción cada vez que sea

menester operar en esos desvíos a la pasada de los trenes. Finalizados los trabajos de maniobras, las llaves serán dejadas en la próxima Estación en servicio, según instrucciones emitidas a los Ayudantes, para ser posteriormente reintegradas a su Estación de origen en la primera oportunidad. Los Ayudantes de conducción, por su parte, procederán de conformidad a lo establecido en el Art. 66 y, a falta de una oportuna indicación acerca de la Estación donde deberá entregar las llaves, su obligación es reclamarla, dicha disposición deberá ser estrictamente cumplida, no admitiéndose excusas por su omisión. Para estos fines también podrá utilizarse las llaves bloqueadoras con las que cuentan las cajas de herramientas de las locomotoras.-

3. En las Estaciones deberá existir un lugar fijo (Llavero, etc.) para depositar las llaves de los cambios y su manejo quedará reservado invariablemente a lo que determina el apartado 1.

Art. 124 – Manejo correcto de cambios de marmita.- En cada oportunidad que se modifique la posición de un cambio accionado por marmita, debe golpearse ésta para un perfecto ajuste de las agujas, detalle este que debe verificar en todos los casos el funcionario que interviene.

Esta disposición comprende también a los cambios dobles y trampas descarriladoras, debiendo observarse con ambos cambios el mismo procedimiento dispuesto en el párrafo anterior.

Art. 125 – Las Trancas.- Las trancas sólo deben abrirse con la anticipación estrictamente necesaria para efectuar la maniobra.

La tranca ubicada en el otro extremo de la vía utilizada para realizar las maniobras, permanecerá cerrada mientras no obstaculice a dichas operaciones, en cuyo caso sólo podrá retirarse cuando estén enganchados a la máquina todos los vehículos existentes en el desvío. Es obligación del funcionario a cargo de la maniobra, cerciorarse antes de arrimar la máquina, que todos los vagones estén frenados, y además deberá prevenir al Conductor. En los casos en que haya que maniobrar con vagones estacionados en un desvío con declive hacia el lado de donde viene en marcha o ha pedido vía libre un tren, la tranca del desvío no podrá retirarse hasta que la máquina que hará la maniobra con esos vagones se encuentre colocada delante de ellos, en la dirección de donde viene el otro tren.

Art. 126 – Encerados y Cadenas.- Los Jefes de Estación despacharán los encerados y cadenas en las Guías de Adelantos correspondientes, anotando la serie y número de los encerados y los números de las cadenas y, en los casos que vayan tapando cargas en vagón, las guías referidas deberán enviarse conjuntamente con el despacho de dicho vehículo. Cuando se trate de envíos en vagón las guías confeccionadas se entregaran al Ayudante de Conducción

Art. 127 – Encerados y cadenas uso y conservación.-

- a) Las cadenas que se usan para asegurar cargas deben estar bien apretadas por medio de la barra y aseguradas las puntas en las argollas colocadas con este objeto, o en su defecto, a los topes u otra parte del vagón que no afecte al movimiento, quedando prohibido asegurar cadenas y encerados a los ejes, ruedas, elásticos, cajas de grasa, tubos del freno automático, trancas de las puertas y demás piezas que puedan desplazarse, etc.
- b) Los encerados se deben sacar y colocar cuidadosamente para no romperlos, atándolos solamente con las cuerdas que tienen para ello;

teniendo especial cuidado en que no se agarren entre los topes o que sean rotos por la carga que tapan. Cuando los encerados y cadenas no están en uso deben colocarse doblados en lugar seco y seguro de la Estación. Antes de doblar los encerados deben ser estirados al sol para secarlo en caso de estar mojado, también es obligatorio revisar los que se reciban doblados para cerciorarse que están secos y sin desperfectos. Después de días de lluvia o humedad deben desdoblarse y secar los encerados que tengan. Los encerados y las letras de los mismo queden para afuera y visibles.

- c) En caso de lluvia, es obligación del Jefe del Personal concerniente de las estaciones, hacer sacar el agua que se haya empozado en los encerados cubriendo vagones, etc., tan pronto como termine de llover. Asimismo, deberán revisar siempre todo vagón que se reciba tapado con encerados, para cerciorarse que no traigan agua empozada.
- d) No deben cargarse encerados o cadenas en vagones abiertos. Solo pueden enviarse en vagones cubiertos precintados.
- e) Está prohibido pegar etiquetas en los encerados pues el engrudo afecta la consistencia de la lona. Deberán rotularse con tiza.
- f) Está terminantemente prohibido prestar encerados o cadenas a particulares o a otras Reparticiones sin autorización expresa del Gerente General.
- g) Los encerados o cadenas que necesiten ser reparados, se informará a la Gerencia de Operaciones – Departamento de Análisis y Gestión quien dispondrá tanto sobre su envío como su posterior reparación.-

Art. 128 – Palos blancos entre la vía principal y los desvíos de las Estaciones.

Son aquellas tablas o rieles pintados de blanco colocados en el suelo entre las vías que indican el punto hasta donde se puede operar sin interferir con la vía adyacente, no debiendo pasar los topes esa señal, en el caso que queden vehículos estacionados.-

Art. 129 – Faroles o linternas de mano en las Plataformas.- Durante la permanencia de un tren en una Estación, de noche, el Jefe no puede permitir que se vea ningún farol o linterna de mano mas que el del personal del tren, para evitar que el Conductor se confunda en las señales.

Art. 130 – Herramientas y útiles que se deben tener en las Estaciones.- Cada Estación debe tener en buen estado de limpieza y servicio, las herramientas y útiles según inventario.

Art. 131 – Aviso sobre falta de agua.- Los Jefes de Estación, cuando debido a un inconveniente mecánico u otra causa sea suspendido el bombeo de agua, informarán de inmediato a la Jefatura de Tráfico.

Art. 132 – Carga de preferencia.- En caso de haber en una Estación carga demorada, o carga que no pueda sufrir retardo, es deber del Jefe informar de este hecho a Oficina Control Trenes.-

Art. 133 – Irregularidades en carga.-

En todos los casos que se constaten irregularidades en el transporte de cualquier consignación, reclamen o no sus interesados, corresponde elevar a la Jefatura de Tráfico, y Gerencia Comercial el correspondiente informe, agregando al mismo toda la documentación tramitada, como ser copias de

telegramas cursados, copia guía de carga y cualquier otro elemento que contribuya a facilitar el esclarecimiento de lo acontecido.

Art. 134 – Herramientas de las Cuadrillas.- Los Jefes de Estación, sólo aceptarán herramientas de las Cuadrillas para remitir a reparación, cuando las mismas se encuentren debidamente despachadas en Guía de Servicio, firmada por el Capataz.

Art. 135 – Distribución de cartas, guías y otros documentos.- Estas se entregarán al ayudante conducción o guarda, quienes se encargarán de distribuir las.

CAPITULO IV

PARTE III SALONES, FURGONES Y VAGONES

Art. 136 – Coches de reserva.- Se debe avisar a Control Seccional, sin pérdida de tiempo, cuando por falta de asiento en los trenes de pasajeros sea necesario agregar un coche de reserva.

Art. 137 – Limpieza de Coches de pasajeros, Furgones y Coches Motores.-

- a) La limpieza de los coches de pasajeros, furgones y coches motores deben ser siempre objeto de especial atención de parte de los Jefes o Encargados de las Estaciones, y del personal concerniente de las mismas.
- b) Los Guarda-Trenes deberán vigilar que se mantengan los coches en perfecto estado de aseo durante el viaje, recurriendo, frente a cualquier necesidad del momento, a solicitar de los Jefes o Encargados de las Estaciones para que con sus peones subsanen aspectos relacionados con la limpieza, ya sea en los gabinetes higiénicos, lavatorios o salas de los coches.
- c) Los Inspectores de trenes y el personal de las Jefaturas de Tráfico deben cuidar que se cumpla estrictamente con esta disposición informando cualquier infracción.

Art. 138 – Vagones que se hayan descarrilado.- Los vagones que hayan sufrido descarrilamiento no volverán a correr hasta tanto sean revisados por un Operario competente y en caso de que el descarrilamiento ocurra entre Estaciones, deben ser dejados en la primer Estación para la revisión arriba mencionada.

Art. 139 – Vehículos con desperfectos dejados en las Estaciones.- La Estación donde un tren dejó vehículos con carga desarreglada con caja caliente o cualquier otro desperfecto, deberá comunicarlo a Control Seccional para que disponga la intervención del Operario con los elementos necesarios para su

reacondicionamiento, informando luego con todos los detalles del caso, incluso cuando hubo intervención primaria del personal de Conducción.

Art. 140 – Remisión de vehículos o piezas a reparación.- La remisión, ya se trate de vehículos como de piezas de los mismos a reparación, deberá ajustarse a la norma que establezca la Gerencia de Material Rodante, de conformidad a su distribución interna, ya se trate de los Talleres Peñarol, Paysandú o Piedra Alta , lo que será comunicado de antemano.

Art. 141 – Tarjetas reparación de vagones.- En los casos en que, los operarios de vagones dependientes de Talleres encuentren vehículos en mal estado en la línea, les pondrán una tarjeta que indique que el mismo debe entrar a reparación con la observación de si pueden seguir cargados, a media carga, vacíos o en cualquier otra forma. Existen dos clases de tarjetas: una de reparación pesada, y otra de reparación liviana, debidamente identificada cada una de ellas. Los mismos deberán hacerse seguir sin demora a destino que indique el operario, quedando prohibido hacerlos continuar en servicio.-.

Art. 142 – Permanencia de vehículos en una Estación.- Estos necesitarán vigilancia especial y el Jefe verá que no obstruyan las vías de tránsito ni que por causas imprevistas puedan ser movidos o dañados. Los frenos deben estar bien apretados y como tienen tendencia a aflojarse cuando un vagón se está cargando a pesar de haber sido asegurados cuando vacío, es de suma importancia que durante la operación de carga se vuelvan a apretar de vez en cuando pues los elásticos ceden con la carga y las zapatas del freno entonces aflojan.

Habiendo vehículos sin freno, se trabarán las ruedas con cuñas de maderas y de contar desvío con tranca descarriladora la misma deberá encontrarse correctamente colocada y asegurada con cadena y candado

Tratándose de vehículos de cualquier clase dejados en vía con pendiente, se deberán trabar las ruedas con cuñas de madera, además de apretar debidamente los frenos de manos, tranca descarrilladota de poseer deberá encontrarse debidamente colocada y asegurada con cadena y candado.-

Además todos los vehículos en cada desvío, una vez concluido el movimiento diario, deben estar bien enganchados entre si y con las puertas cerradas para evitar penetración de polvo y mojadura del piso y además que por viento u otra causa puedan moverse.

Coches y Furgones. Deben ser guardados bajo techo siempre que sea posible, con las ventanas, persianas y puertas cerradas (las últimas con llave).

Vagones. Se le debe revisar las cadenas y encerados y acomodar la carga si está mal.

Art. 143 – Vehículos antes de salir de una Estación.- Los coches deben estar bien limpios tanto en su parte exterior como interior; su alumbrado en perfecto estado de servicio; los furgones prontos con todos sus elementos necesarios y los vagones convenientemente barridos; tratándose de cubiertos con las puertas bien cerradas, aún encontrándose vacíos y, cuando se encuentren cargados con sus precintos de polietileno u otro sistema de seguridad convenientemente colocados.-

Art. 144 – Modo de cargar y descargar vagones.- Es obligación de los Jefes de Estación vigilar personalmente que los peones realicen este trabajo correctamente. El peso debe ser distribuido por igual sobre todos los elásticos del vehículo y el peso mayor debe ponerse siempre en el piso para evitar oscilaciones peligrosas; en los vagones abiertos las cargas deben estar

arregladas de modo que no hagan daño a los encerados y formando techo, de manera que el agua no quede estancada encima del encerado. La carga de fácil deterioro, o rotura debe estar cuidadosamente acomodada en lugar seguro, y que los artículos peligrosos o de mal olor sean acomodados donde no puedan dañar a las demás cargas.

Los vagones con pasto, alfalfa y carga por el estilo, deben ser cargados de modo que las puntas de alambre no dañen los encerados.

Para abreviar las maniobras a las máquinas, siempre que sea posible, es conveniente que descarguen y vuelvan a cargar siempre los vagones consecutivos de modo que al tomarlos no haya que hacer más que una maniobra.

Art. 145 – Vigilancia sobre vagones cargados con leña.- Los Jefes de Estación y demás personal concerniente, deben prestar mucha atención sobre el acondicionamiento de la carga en los vagones con leña, a fin de evitar que esta pueda caer en trayecto con el consiguiente riesgo para la seguridad en la marcha de los trenes. Asimismo los ayudantes de conducción deben ejercer especial vigilancia en viaje.

Art. 146 – Tolerancia en la carga máxima de los vagones.-

- a) Aunque la carga máxima asignada a los vagones no debe sobrepasarse, con fines de ajuste práctico se admite como máximo absoluto hasta una sobrecarga del 3% (tres por ciento) sobre la carga máxima asignada a cada tipo de vagón.
- b) La altura máxima permitida desde el nivel del riel en vagones cargados con carga general, es la de metros 4.40. El ancho máximo permitido desde el eje vertical centro del vagón hacia cada lado, es la de metros 1.676 (metros 3.352, total con carga centrada)

Art. 147 – Enganchar y desenganchar vehículos.- Los funcionarios deberán tener el mayor cuidado al ponerse entre los vehículos con el objeto de enganchar y desenganchar.

Art. 148 – Vagones con cargas de tránsito.- Los vagones que circulen transportando cargas consideradas como de TRANSITO se regirán por las disposiciones que se dicten en la materia, las que serán oportunamente comunicadas.

Cada vagón con carga de tránsito será señalado con una etiqueta grande con la palabra “TRANSITO”, en letras grandes, y no debe ser abierto sin la presencia de la autoridad competente.

Art. 149 – Parte diario de vagones y distribución de los mismos.- Siendo de competencia del Área Control de Trenes la distribución del material remolcado y adelantos, los Jefes de Estación se ceñirán a las disposiciones insertas en el Artículo 268 de la Reglamentación de la Oficina de Control Trenes.

CAPITULO IV

PARTE IV - ACCIDENTES

Art. 150 – Accidentes fatales o graves por las locomotoras o coches motores, etc.- Siempre que sea posible, los Jefes deben ir al lugar del accidente levantando un acta firmada por los pasajeros que hayan presenciado el hecho, cuya acta con todos los detalles del accidente, incluso con la firma y domicilio de los testigos, con un informe minucioso debe remitirse a la Jefatura de Tráfico respectiva. Al mismo tiempo darán aviso a las autoridades del distrito. En todo caso de accidente personal de acuerdo con el inciso que antecede el Jefe de Estación que intervenga en el asunto guarda-Tren u otro funcionario tratará de obtener los siguientes datos en el momento de ocurrir el accidente:

- a) Nombre completo del herido, edad, estado civil, nacionalidad y domicilio.
- b) Declaración del herido de cómo sucedió el accidente.
- c) Nombre completo y domicilio de los testigos.
- d) Declaración de los testigos.
- e) Qué heridas ha sufrido, explicando detalladamente en qué parte del cuerpo.
- f) Qué médico lo atendió y el diagnóstico del mismo.
- g) Quien, cuándo y adonde lo llevaron.
- h) El tiempo que se supone durará la curación.
- i) Los informes deben acompañarse de un croquis indicando el punto exacto donde sucedió el accidente.
- j) Nombre y puestos de todos los funcionarios que presenciaron lo ocurrido.

En el caso que se tratase de un herido, el tren lo llevará consigo hasta la Estación inmediata, en dirección a la marcha a fin de que se le preste la asistencia necesaria, como también pueda dejarse en la casa de algún vecino, cuando exista conveniencia y sea posible hacerlo, para prestarle los primeros auxilios.

En accidente con resultado muerte, los Jefes de Estación o personal superior que concurra al lugar del hecho deberán solicitar la inmediata intervención de la autoridad policial, realizando ante la misma y las judiciales que actúen todas las diligencias tendientes a que sea puesto en libertad el personal de conducción que hubiera sido detenido, así como al más pronto restablecimiento de la circulación del material rodante.

A tales efectos harán presente a las mencionadas autoridades, las normas cuya parte dispositiva a continuación se transcribe:

Decreto del Poder Ejecutivo del 8 de Noviembre de 1909

Accidentes Ferroviarios
INTERVENCION POLICIAL
Ministerio del Interior
Montevideo, 8 de noviembre de 1909.
El Presidente de la República
DECRETA:

ART. 1º Cuando ocurra un accidente de ferrocarril del cual resulte muerta o herida alguna persona, la policía tomará de inmediato las medidas necesarias para asegurar al Maquinista, foguista o empleado que se presume responsable, hasta que tome la intervención correspondiente el Juez de Instrucción de turno en la Capital o la autoridad judicial más inmediata al lugar del suceso en los Departamentos, para que pueda resolver sobre la excarcelación o la prisión, según las prescripciones de la citada ley del 30 de Mayo de 1883 (artículo 1º y 3º).

Art. 2º A fin de no interrumpir el servicio cuando el empleado pertenezca a un tren en marcha y no pueda ser reemplazado de inmediato, la policía lo hará acompañar hasta que sea relevado o termine el viaje y comparezcan ante la autoridad judicial correspondiente.

Art. 3º Deróguese el decreto de fecha 3 de febrero de 1883.

Art. 4º Comuníquese, insértese y publíquese. WILLIMAN José Espalter.

Acordada de la Alta Corte de Justicia N° 1.201 del 18 de abril de 1928

LA ALTA CORTE DE JUSTICIA ACUERDA:

Con carácter general, y establece como directivas y normas de conducta para todos los funcionarios de su resorte que sean llamados a actuar en ejercicio de sus cometidos en la ocasión de acontecimientos ocurridos en las vías públicas, incluso las férreas las siguientes:

Primero: cuando de accidente o de sucesos calificables, o racionalmente y “prima facie” sospechables, como consecutivos a actos delictuosos que ocurran en las vías públicas, emerja un entorpecimiento considerable para la circulación de personas y vehículos, los funcionarios intervinientes al efecto de las constataciones que las leyes y reglamentos en vigencia prescriban, procurarán, sin menoscabo de la eficacia y perfecta regularidad de las diligencias investigatorias, subsanar con la mayor celeridad los inconvenientes que obstaculicen la circulación. Al efecto y cuando tengan la seguridad de que la movilización de los accidentados y víctimas a un costado de las vías y en lugar apropiado, no dificultará en lo mínimo la mejor averiguación de las cosas, deberán autorizarla o disponerla para que el restablecimiento de la circulación se opere en el más breve término.

Cuidarán muy especialmente de que los accidentados y víctimas reciban cuanto antes los auxilios que permitan salvar sus vidas o aminorar sus males, adoptando con tal objeto medidas prontas e inteligentes;

Segundo: Solamente en aquellos casos de evidente e inmediatamente constatable gravedad, verbigracias en los delitos que como tales, no permitan ni la menor duda, impedirán que los cadáveres de las víctimas sean movidos del sitio en que aparecieran hasta que se hayan cumplido todas aquellas diligencias investigadoras que reflejen con exactitud el real estado de las cosas y todos los signos denunciadores y reveladores de la comisión del acto delictuoso. Pero en tales casos y cuando ellos tengan por escenario vías públicas de tráfico intenso o muy importante como las vías férreas y tranviarias, procederán al desempeño de su cometido con la mayor actividad para que la circulación por las vías quede interrumpida el menor tiempo posible.

Tercero: Los magistrados que por razón de su función y jurisdicción sean llamados a concurrir a la atención de sucesos habidos en las vías públicas, deberán hacerlo sin pérdida de tiempo, siendo causa de censura y de corrección, que esta Corte impondrá, toda negligencia indisciplinable que sea constatada en circunstancias tales.

Cuarto: Los funcionarios judiciales, en las circunstancias del carácter de las tenidas en cuenta en este acuerdo, se esmerarán por coordinar su actuación en la mejor armonía con la de la autoridad policial concurrente, proponiendo a simplificar y activar los procedimientos sin menoscabo alguno para la mejor investigación de los sucesos, pero con el menor daño posible de los intereses colectivos.

Quinto: Diríjase mensaje a la Presidencia de la República solicitando su cooperación, en el terreno de los servicios públicos de policía, para la mejor aplicación de las disposiciones de ese acuerdo.

Sexto: Que se comunique y publique. Firma S.E. de que certifico.

Art. 151 – Disposiciones para casos de accidentes.- Cuando ocurra un accidente, los Jefes de Estación, en cuya jurisdicción tuvo lugar, cursarán un aviso a Control Seccional, consignando todos los detalles a saber:

- a) Número del tren y hora del suceso.
- b) Número de máquina y nombre del personal de la misma.
- c) Nombre del Guarda.
- d) Punto exacto de la vía en que ocurrió el accidente, haciendo constar si es curva, pendiente, terraplén, o desmonte.
- e) Formación del tren desde la máquina en adelante hasta su vehículo de cola.
- f) Si como consecuencia ha quedado como saldo desgracias personales y auxilio prestado a los heridos, indicando si es posible, dónde fueron trasladados para su asistencia.
- g) La posible causa del accidente y cualquier otro dato de interés.
- h) Habiendo roturas de enganches u otras piezas del tren rodante deben ser recogidos los pedazos y remitidos a la brevedad posible al taller correspondiente.
- i) En caso de descarrilamiento se debe revisar bien la vía en toda la parte afectada por el mismo y demás instalaciones para recoger mayores datos.
- j) Además de los datos que anteceden deberá incluir en el informe, cualquier circunstancia no prevista en estas disposiciones.
- k) Los funcionarios que intervengan en casos de accidente deberán expresar con toda claridad el nombre y domicilio de los testigos que lo hayan presenciado sin hacer ninguna exclusión. Se abstendrán en absoluto de suministrar información a toda persona ajena al Organismo, salvo a la autoridad policial a la que le darán intervención cuando corresponda.

Art. 152 – Ordenes en caso de accidentes en los trenes.- En caso de cualquier accidente que ocurra en los trenes, será necesario que la Estación más inmediata al lugar del suceso comunique al Guarda-Tren y personal de Conducción respectivo las órdenes superiores que haya recibido al respecto.

CAPITULO V
COMUNICACIÓN ENTRE ESTACIONES
SOBRE MARCHA DE TRENES

PREVENCION: Siendo el movimiento de trenes la parte más importante de los deberes de los Jefes de Estación o Encargados, durante las horas de su servicio y dependiendo su seguridad del estricto cumplimiento de las órdenes relativas a su manejo es indispensable que obren estrictamente de acuerdo con las disposiciones que contiene este Reglamento.

Art. 153 – Sistema para el control y marcha de los trenes.- El sistema para el Control y Marcha de los trenes debe regirse por el sistema de Block absoluto, es decir que una Sección no podrá ser utilizada por dos trenes al mismo tiempo.

Con las excepciones dispuestas en el artículo N° 159.

Art. 154 – Sistema “Estación a Estación”.- La marcha de los trenes será dirigida de Estación a Estación por los Señores Jefes de acuerdo con las siguientes disposiciones.

Art. 155 – Pedido y concesión de Vía Libre.- Al recibir aviso de la salida de un tren de la Estación anterior o como mínimo cinco minutos antes de la hora de salida o pasada de un tren, el Jefe o Encargado del servicio pedirá a la Estación siguiente en Servicio le conceda la Vía Libre.

Cuando entre la hora de obtenida una Vía Libre y la hora probable de salida del tren, hubieran transcurrido más de treinta minutos, debe ser anulada la Vía Libre primitiva y solicitarse otra nueva Vía Libre sin la cual no deberá despacharse el tren.

Al recibir este pedido el Jefe se cerciorará que efectivamente no hay otro tren en Sección y que no existe inconveniente para aceptar el tren y dará la Vía Libre correspondiente y en las condiciones que exijan las circunstancias.

Obtenida la vía libre se llenará el boleto de Vía Libre correspondiente el cual se entregará al conductor de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 157 autorizándole a seguir viaje hasta la Estación siguiente en servicio, citando número del telegrama correspondiente.

Queda prohibido al Jefe o Encargado de Estaciones solicitar o conceder vía libre, sin haber revisado previamente el arco de vía libre entregado por el

personal del tren, coche motor, etc., que circuló anteriormente por la sección. Nótese que la "Vía Libre" obtenida para despachar un tren, no puede utilizarse para otro tren. Si después de haber obtenido "Vía Libre" para el tren "A", fuese necesario despachar otro tren "B" en vez de aquel, se anularán los telegramas cambiados con referencia al tren "A" y se cursarán de nuevo a los que corresponda para tren "B".

Prevención: En las Estaciones donde no hay servicio permanente es deber de los Jefes al tomar servicio comunicarse con las Estaciones inmediatas en Servicio a fin de cerciorarse de los trenes que corren dentro de esos límites.

Cuando haya trenes corriendo en Sección, se documentarán estas comunicaciones cursándose los telegramas "Salida" y "Llegada" que afectan a la Estación que toma Servicio, los que harán figurar en todos los casos en su Registro de Trenes con la observación correspondiente.

Esto, independientemente de los telegramas que se cursan de acuerdo con la reglamentación vigente, y se refiere a todas las Estaciones que tomen Servicio, ya sea una o más que se encuentren simultáneamente fuera de Servicio.

Art. 156 – Concesión de Vía Libre condicional.-

- a) Cuando no hay disponible una vía en la Estación. En los casos que se pida Vía Libre para un tren y la Estación que recibe el pedido no tiene disponible una vía para recibir el tren, deberá únicamente dar VIA LIBRE CON PRECAUCION" hasta la señal, o si no hubiera señal o tratándose de señal de Plataforma hasta el disco "P". Donde no existiera éste, hasta el cambio de entrada. Si al llegar el tren al punto determinado y la vía se encuentra libre para su recepción, se bajará la señal y podrá entonces el tren seguir hasta la Estación como de costumbre. Donde no hubiera señal, se le dará entrada por medio de señal a mano. En los casos de seguir la obstrucción cuando el tren ha llegado a la señal, disco "P" o cambio de entrada, pero que por cualquier razón sea necesario hacerlo entrar hasta el punto obstruido u ocupado parcialmente se darán instrucciones verbales al Conductor y el tren será guiado desde la señal, disco "P" o cambio de entrada por medio de señales a mano, teniendo cuidado el conductor de efectuar dicha entrada con precaución que pueda parar convenientemente antes de llegar al punto de obstrucción. Para estos casos se empleará la Orden de Precaución (formula 56-5629) agregando hasta qué punto se otorga la orden, hasta la señal disco "P" o cambio de entrada en la Estación. Después de la palabra "Por" se insertará el motivo como ser: "Obstrucción en Vías de la Estación".
- b) Pedido y concesión de Vía Libre para todo tren que deba cruzar con otro. Las Estaciones a cada lado del punto de cruce pedirán y la estación de cruce concederá Vía Libre CONDICIONAL. Se utilizara la formula. 56-5629 y después de la palabra "Por" se insertará el motivo como ser "Efectuar cruce con otro tren".
- c) Vía Libre con precaución en tiempo de neblina. En tiempo de neblina cuando se haga difícil ver las indicaciones de las señales fijas desde una distancia de 500 metros, la concesión de la Vía Libre debe ser otorgada con PRECAUCION hasta la señal de la Estación próxima en servicio, entregando al conductor formula. 56-5629 con la observación "Por neblina". En caso de señales de Plataforma, o donde no existan señales, la vía libre deberá concederse hasta el cambio de entrada.

Al aproximarse a la señal o cambio de entrada, el conductor debe controlar la marcha del tren hasta poder distinguir con claridad y luego obedecer las indicaciones dadas por la misma, o las señales de mano, según el caso. Durante todo el tiempo de neblina tanto las señales fijas como los indicadores de cambios o de vía habilitadas para la recepción de trenes deben permanecer con las luces encendidas.

- d) Maniobras afuera de los cambios en la Vía Principal. En las Estaciones provistas de señal Avanzada, serán suspendidas las maniobras afuera del último cambio hacia el mismo lado CINCO MINUTOS antes de la hora que debe llegar un tren. En las Estaciones provistas de señal de Plataforma o Estaciones no provistas de señales, serán suspendidas las maniobras afuera del último cambio hacia el mismo lado DIEZ MINUTOS antes de la hora que debe llegar un tren. Si la "Sección Larga" eventualmente establecida, fuera de 40 kilómetros o más, el margen para detener las maniobras en ambos casos, será de VEINTE MINUTOS.

Art. 157 – Boletos de "Vía Libre".- El hecho de entregar el "Boleto de Vía Libre" al conductor no debe interpretarse como señal de partida, sino que debe esperar las señales de salida establecidas.

Ningún conductor saldrá de una Estación, hasta que le haya sido entregada una de las órdenes siguientes según el caso:

- a) Boleto de Vía Libre.- Se entregará cuando se haya obtenido autorización de la Estación siguiente concediendo Vía Libre encontrándose expedita la Sección afectada. Cuando la Vía Libre se haya tramitado pocos minutos antes de la hora 24 y, se prevea que el tren pueda pasar algo más de esa hora, el Boleto de Vía Libre será fechado con el día en que se obtuvo la misma, concediéndose una tolerancia de diez minutos sobre el día siguiente en su validez.
- b) Orden para seguir con Precaución.- Se entregará cuando se haya obtenido permiso de la Estación siguiente, para que el tren siga a otro aún en Sección con el intervalo reglamentario de acuerdo con el Art 159.
- c) Orden para seguir con precaución habiendo restricciones de velocidades.-
- d) Orden para seguir con precaución para trenes trabajando en trayecto y regresando a la misma Estación. Se procederá de acuerdo con el Art 167.
- e) Orden para seguir con precaución por haber cuadrillas trabajando en la vía sin tener aviso de la corrida del tren. Se procederá de acuerdo al Art 168.
- f) Orden para seguir hasta la señal o cambio de Entrada cuando no hay disponible una vía en la estación o cruce con otro tren. Se procederá de acuerdo con el Art. 156 especificando en fórmula 56-5629 hasta qué punto se otorga y su motivo.
- g) En todos los casos que los trenes deban correr con PRECAUCION por cualquier causa aún habiendo Estaciones del trayecto fuera de servicio, debe usarse la fórmula 56-5629 "Orden de Precaución". Dicha fórmula se llenará agregando las palabras "PROXIMA EN SERVICIO" al nombre de la Estación hasta donde se concede Vía Libre, expresando luego la causa de la Precaución de la siguiente manera: Al conductor del tren N° _____ Ud. tiene Vía Libre para seguir con precaución hasta _____ próxima en servicio. Por _____
- h) Orden para seguir hasta una Estación fuera de Servicio. Se entregará fórmula 56-5629 de la siguiente manera: Al conductor de tren N° _____

Ud. tiene Vía Libre para seguir con PRECAUCION hasta _____ fuera de servicio.

- i) Autorización para entrar a una Sección incomunicada. Para usar en casos de acuerdo con el art 161.
- j) Autorización para entrar a una Sección ocupada por otro tren o vehículo. Para usar en casos de acuerdo con el Art. 165.
- k) Fórmula de Vía Libre estando fuera de servicio Estaciones en trayecto. Cuando hay una o más estaciones fuera de servicio deberá entregarse fórmula 56-5630 Ud. tiene Vía Libre hasta _____ PROXIMA EN SERVICIO.
- l) Cuando un tren deba realizar trabajos en Estaciones fuera de Servicio siguiendo con misma Vía Libre obtenida de una Estación más adelante, se le entregará fórmula 56-5630 y adjunto una orden escrita con tinta y en forma clara con siguiente redacción: Debe parar en Estación _____ fuera de Servicio, siguiendo luego con la Vía Libre ya concedida hasta _____.
- m) En estos boletos de Vía Libre no deberán contener otras inscripciones que las indicadas en este Reglamento. El número de cada Boleto o Fórmula de Vía Libre entregada a los trenes deberá ser anotado en el Registro de Trenes.
- n) En la Vía Doble, o sea en la zona comprendida entre Peñarol, Empalme Tablada y Nueva Terminal de Pasajeros, el tramo comprendido entre Nueva Terminal de Pasajeros y Casilla Colón, los trenes correrán sin Boleto de Vía Libre debiendo ajustarse al sistema de Señales. .

Art. 158 – Descripción de los Boletos de Vía Libre, modo de llenarlos. -

- a) Boleto de Vía Libre. Formula 56-5628 impreso en papel blanco con letras negras con numeración correlativa, tanto para trenes ascendentes y descendentes.- Se llenara la fecha y el número de Telegrama S. P. otorgando la Vía Libre de la Estación próxima. Deberá anotarse también el N° del tren, y ser firmada con tinta por el Jefe, estampando al dorso el sello de la Estación.-
- b) Orden para proceder con precaución. Fórmula 56-5629 impresa en papel verde con letras negras, con numeración correlativa. Se llenará, la fecha, número de telegrama autorizando la “Vía Libre” y firmada con tinta por el Jefe, estampando al dorso el sello de la Estación.
- c) Autorización para entrar a una Sección incomunicada u ocupada por otro tren o vehículo. Fórmula 56-5629/1 impresa en papel colorado con letra negra, con numeración correlativa. Se llenará la fecha, y firmada con tinta por el Jefe estampando al dorso el sello de la Estación.
- d) Fórmula de Vía Libre estando fuera de Servicio Estaciones en trayecto. Fórmula 56-5630 impresa en papel blanco con letra colorada. Solo se usará para la “Vía Libre” cuando el tren debe pasar una o más Estaciones fuera de Servicio. Se llenará y firmará por el Jefe con tinta poniendo el número del S. P. autorizando la “Vía Libre” estampándole al dorso el sello de la Estación.
Sólo deberán escribirse en dichos boletos números comunes quedando prohibido el uso de cifras romanas.

Los boletos mencionados precedentemente son confeccionados en libretas con talonario. Este talonario debe ser llenado en cada caso con los datos correspondientes, sin excepción alguna.

. Art. 159 – Excepciones al artículo 153

Durante el día se permite que un tren de Vía y Obras, trabajando en sección, siga a otro en la misma sección.

Esta disposición no se aplica en caso de niebla o temporal y se rige de acuerdo a las siguientes disposiciones.

- a) Un tren de Vía y Obras podrá seguir a otro después de un intervalo de 15 minutos y nunca debe guardar una distancia menor de 3 kilómetros del primero. En ningún caso se permitirá que los dos trenes corran al mismo tiempo en la misma pendiente o repecho. Al despachar un tren después de otro, el Jefe dará al conductor del tren siguiente una orden de precaución avisándole del tren que corre adelante con la hora de su salida. Esta orden deberá ser firmada por el Jefe en persona y entregada al conductor.
- b) En los trabajos especiales tales como renovación de rieles, durmientes, etc., que demanden la operación simultánea de dos trenes Vía Y Obras entre dos estaciones y a una distancia entre sí menor de los tres kilómetros reglamentarios, queda autorizada la concesión de “Vía Libre con precaución” bajo las siguientes condiciones:
 1. De acuerdo con la indicación del Representante de Infraestructura, encargado del trabajo, podrá despacharse ambos trenes de Vía y Obras con precaución de acuerdo con lo establecido en el inciso “B” y estableciendo claramente e instruyendo al personal afectado si los trenes luego de realizada su tarea seguirán a la próxima Estación o regresarán a la de procedencia.
 2. El Encargado del trabajo dispondrá por intermedio del personal de Tráfico y otros empleados la oportuna exhibición de señales a los trenes en el sitio del trabajo, siendo él responsable de la adopción de las necesarias medidas de seguridad para evitar cualquier accidente. En todos los casos que exista comunicación entre el sitio de trabajo y la Estación próxima, los encargados se pondrán de acuerdo con el Jefe, con respecto a la marcha de los trenes referidos.

Los autos de vía, Máquina Plasser y Maquina Desmalezadora – Herbicida podrán circular atrás de los trenes con un intervalo de tiempo no menor a 15 minutos (excepto de noche, tiempo de niebla o temporal) sin necesidad de consultar a Control en el bien entendido que no deben perjudicar la marcha de los trenes que puedan estar esperando cruce o lo sigan, en cuyo caso debe recabarse autorización de Control.

La circulación normal de los autos de vía, Máquinas Plasser y Maquinas Herbicida- Desmalezadora está autorizada dentro de los 30 minutos antes de la salida del sol y hasta 30 minutos después de la puesta del mismo.

No obstante lo preceptuado en el párrafo anterior, los autos de vía, podrán circular de noche.

En estos casos, el vehículo debe tener alumbrado eléctrico.
La velocidad máxima permitida en estos casos será de 40 kilómetros por hora y deberán correr con vía libre ocupando una Sección.

Los Vehículos Biviales y las Zorras a Motor serán regidos por reglamentación especial.

Art. 160– Arreglo de cruces y preferencias.-

- a) A fin de poder arreglar los cruces de la manera más ventajosa, los Jefes deben ponerse de acuerdo con Control. En caso de incomunicación con dicha Oficina, si los trenes fueran de igual categoría, el atrasado en horario tendrá preferencia sobre el adelantado. No obstante lo dispuesto, cuando demorando pocos minutos a un tren de categoría superior se evite una demora larga a un tren de menor importancia, ya atrasado, se dará preferencia a este último. Cuando un tren de carga tuviera señalado el cruce con un tren de pasajeros en la Estación siguiente, el Jefe deberá calcular teniendo en cuenta las circunstancias, si podrá llegar en tiempo sin ocasionar demora al tren de pasajeros y en caso de duda consultará con el conductor antes de despacharlo.
- b) Queda prohibido el despacho de dos trenes a la vez hacia una Estación clausurada al servicio. Teniendo trenes a ambos lados se despachará como primer tren el que más convenga, teniendo en cuenta su velocidad, distancia a recorrer, etc., con Vía Libre condicional otorgada por la próxima Estación en Servicio hasta la Estación designada de cruce con orden de llamar al personal. Una vez que la Estación de cruce haya tomado servicio y se encuentre en comunicación con las Estaciones en servicio de ambos lados, recién puede otorgarse “Vía Libre condicional” al segundo tren para efectuar allí el cruce.

Art. 161– Despacho de trenes habiendo incomunicación entre Estaciones.-

Debe quedar bien entendido que sólo en caso de ABSOLUTA INCOMUNICACION y después de haber agotado los recursos a su alcance para obtener VIA LIBRE o comunicación por cualquier medio, es que un Jefe puede recurrir a la facultad otorgada en este artículo despachando trenes SIN VIA LIBRE, bajo su personal responsabilidad.

- a) Tratándose de trenes que tienen cruce establecido. Un tren señalado para cruzar con otro en determinada Estación, no debe despacharse de la precedente si el atraso que sufre no le permitiera llegar a la Estación de cruce DENTRO DE LA MEDIA HORA después de la indicada en el Itinerario. El Jefe, en la cual está un tren designado para cruzar con otro que corre en dirección opuesta, siéndole imposible saber donde se encuentra este último tren, transcurrida MEDIA HORA de atraso, puede desenganchar la máquina del tren que está esperando en su Estación y mandarla como máquina piloto, avisando al conductor por escrito que tenga mucha precaución y mire continuamente para distinguir al tren que se espera en la dirección opuesta, haciendo a la vez uso extenso del silbato, principalmente en curvas y desmontes. A ningún tren se le dejará salir en la misma dirección hasta que la máquina piloto haya regresado. Si llegada la máquina a la Estación próxima está esperando un tren de pasajeros para seguir, el Jefe despachará este último,

entregando una "Autorización para entrar a sección incomunicada" (fórmula 56-5629/1) al conductor y habiendo necesidad de regresar la máquina piloto, ésta puede ser acoplada al mismo tren. La misma operación se llevará a efecto si hay un tren de carga en cada Estación. Si un tren de carga está esperando en la Estación que sea el destino de la máquina piloto, y un tren de pasajeros, en la de procedencia, se detendrá el primero, devolviéndose inmediatamente la máquina piloto con orden escrita dando Vía Libre para que se deje venir el tren de pasajeros a cruzar con el de carga en su Estación.

- b) Tratándose de trenes que no tienen cruce establecido. Cuando un tren no tiene cruce señalado con otro tren ordinario, condicional o especial, está detenido en una Estación por incomunicación, el Jefe podrá despacharlo siempre que hayan llegado todos los trenes ordinarios, condicionales y especiales de la dirección opuesta después de haber transcurrido desde la salida del tren anterior en la misma dirección, como mínimo, el tiempo normal de recorrido establecido en el Itinerario para la sección MAS DIEZ MINUTOS. De noche, en tiempo de neblina o tormenta fuerte, debe mediar el DOBLE DEL TIEMPO NORMAL de recorrido entre la salida de cada tren en la misma dirección. En estos casos, también se le entregará al conductor "una autorización para entrar en sección incomunicada". (Fórmula 56-5629/1 Boleto Colorado). Es entendido, en estos casos se mantiene también la preferencia de los trenes establecida en el inciso a), como asimismo, el despacho de la máquina piloto si se dieran las circunstancias de un eventual cruce con el último tren que se espera en dirección contraria.

Art. 162 – Trenes demorados en Sección ignorándose la causa.- Si después de recibir la salida de un tren, éste demorara un tiempo excesivo en llegar, deberá procederse de la siguiente forma:

- a) Enterar del caso, por teléfono a la Estación de partida inquiriendo informes por si el tren se hallare detenido a la vista. Avisar enseguida a Control Seccional los detalles en mano. Combinarse los dos Jefes para enviar un funcionario como mejor convenga hasta la mitad de la sección con orden de dar conocimiento en la forma más rápida de lo que ocurre.
- b) Si transcurridos los 30 (treinta) minutos de atraso sobre el tiempo permitido para el recorrido, según Itinerario de Servicio o Itinerario especial en poder del personal del tren, no se pudiera conseguir detalles, sobre lo ocurrido al convoy y existiendo una locomotora con o sin tren, coche motor, auto vía, zorra Wickham, etc., se procederá, previo arreglo con Control Seccional, al despacho de la máquina, sin el tren, u otro vehículo sin PASAJEROS, para enterarse de lo ocurrido tomándose providencias para un posible remolque. Este auxilio, podrá entrar a la sección ocupada, desde uno u otro extremo indistintamente, según convenga. Tratándose de un auxilio entrado a la sección en sentido contrario del tren que se espera, si la máquina fuera a vapor y estuviera con miriñaque en dirección a la máquina del tren en sección o máquina D.E., deberá agregarse adelante un vagón, preferentemente abierto, y de cuatro ejes (cuando se disponga de este tipo) para facilitar un posible remolque. El vehículo así despachado debe llevar la fórmula 56-5629/1 (Boleto Colorado). El Jefe o empleado competente deberá acompañar la máquina exploradora, y si llevara vagón adelante deberá

viajar en él, exhibiendo bandera o luz colorada en lugar bien alto y visible hacia la dirección de la marcha, no debiendo ésta exceder una velocidad de 10 (diez) kilómetros por hora. Si la locomotora que se despacha, corriera sin vagón adelante, o si el vehículo explorador fuera un coche motor, auto vía o zorra Wickham, podrá desarrollar una velocidad máxima de 20 (veinte) kilómetros por hora. Su conductor hará sonar el silbato o bocina, frecuentemente, principalmente en curvas y desmontes.

Art. 163 – Auxilio en condiciones atmosféricas anormales.- Lo establecido en el inciso b) del artículo 162 SE PROHIBE PONERLO EN PRACTICA habiendo niebla o lluvia fuerte que impida la visibilidad, cuando se trate del despacho de una máquina o de cualquier auxilio en CONTRA DE LA MARCHA del tren demorado, debiéndose optar, en cambio, donde la topografía de los caminos lo permitan, por recurrir a autos de calle, u otra clase de vehículos. Tratándose de un auxilio en SENTIDO FAVORABLE a la marcha del tren demorado, se podrá llevar a cabo, en esas condiciones atmosféricas anormales, ciñéndose a las siguientes formalidades:

1. El Jefe de Estación o persona competente viajará en la máquina, coche motor, etc., munido de las señales reglamentarias, con la misión expresa de regular la marcha, que en esas circunstancias NO PODRA EXCEDERSE de los 10 (diez) kilómetros por hora, previa instrucción al conductor para que extreme las medidas de precaución, haciendo uso frecuente del silbato. El Jefe o quién actúe en su lugar, será responsable del auxilio. Cuando la visibilidad de por sí muy limitada por el fenómeno atmosférico imperante se torne aún más dificultosa, como ser a la entrada de curvas y desmontes, etc., el responsable del auxilio deberá extremar las medidas de precaución, procediendo a DETENER LA MARCHA del mismo cuando así lo crea conveniente, a efectos de verificar si la vía se encuentra libre, disponiendo incluso que el Ayudante recorra un trecho a pie, y en caso afirmativo se proseguirá viaje. Cuando no se trate de una locomotora igualmente se detendrá la marcha, haciéndose sonar insistentemente el silbato antes de reanudarla.
2. El conductor por su parte, deberá prestar estricto acatamiento a las órdenes que imparta el Encargado del auxilio, dispensando especial atención a las señales que éste exhiba, como así también a sus instrucciones verbales. Ordenará igualmente el concurso de su Ayudante cada vez que le sea exigido. A aquel le será entregada la fórmula 56-5629/1 (Boleto Colorado).

Art. 164 – Limitación de velocidad por demoras excesivas.- Cuando un tren sufre demoras en trayecto por causas imprevistas (accidentes, desperfectos de la locomotora, etc.) y el conductor no haya entregado la fórmula N° 56-5507 de “Tren detenido en Sección” y siempre que pueda llegar a la próxima Estación en servicio DENTRO DE LOS 30 (treinta) minutos de atraso sobre la hora fijada por Itinerario a que se refiere el inciso b) del art. 162, queda facultado para continuar la marcha y desarrollar la velocidad normal.

Si el atraso sufrido no le permitiera llegar dentro de ese término la marcha, NO DEBE EXCEDERSE de 20 (veinte) kilómetros por hora, salvo que reciba aviso por escrito de algunas de las Estaciones inmediatas ordenándoles seguir a la velocidad normal.

Art. 165 – Parte del tren dejado en la vía.- En caso de cortarse el tren entre Estaciones y tener que llevar la primera parte a la Estación más próxima, ninguna máquina debe salir a buscar la segunda parte del tren sin que el conductor obtenga del Jefe “Autorización para entrar en una Sección ocupada por otro tren o vehículo” (fórmula N° 56-5629/1 Boleto Colorado) hasta el punto donde haya sido dejado.

Es deber del Jefe avisar a la Estación correspondiente lo ocurrido.

Cuando por cualquier motivo un tren no llegue completo a la Estación adelante en Servicio, el conductor deberá detenerse indefectiblemente en el cambio de entrada, tocando un pitada larga (silbato o bocina) para indicar al personal de la Estación que el tren está incompleto y no podrá moverse hasta recibir instrucciones o señales del personal de la Estación.

Art. 166 – Restricciones de Velocidad.- Cuando un tren deba observar precaución en trayecto por cualquier causa, la Estación próxima al lugar afectado que despacha el tren, entregará “orden de precaución” de acuerdo con el Art. 157 inciso c).

Esta orden (formula 56-5629) deberá constar por (véase formula 56-5686 adjunta).

En fórmula 55-5686 se especificará claramente al personal el punto donde debe observar la restricción y la velocidad fijada.

La fórmula 56-5629 debe ser entregada una vez vencida en la Estación correspondiente, no así la fórmula 56-5686 que retendrá el conductor.-

Demás indicaciones, como ser: por cruce, vías ocupadas, etc., deberá indicarse en fórmula 56-5629.

Art. 167 – Trenes regresando al punto de partida.- Cuando un tren salga de una Estación para efectuar trabajos en trayecto y regreso al punto de partida, el Jefe deberá obtener “Vía Libre” de la Estación próxima en Servicio especificando hasta donde corre y entregará orden de precaución indicando hasta qué punto puede seguir y la hora que debe encontrarse de regreso en la Estación.

Art. 168 – Cuadrillas trabajando en la vía sin tener conocimiento de corrida de trenes especiales.- Estando la cuadrilla trabajando en trayecto y se reciba el pedido de Vía Libre de un tren, del cual no tiene conocimiento la Cuadrilla, al pedir o conceder “Vía Libre” para ese tren en la Sección donde se halla trabajando la Cuadrilla debe procederse según dispuesto en el Art. 157 inciso e) utilizando fórmula de “Precaución” (formula 56-5629) en la que se insertará la “Observación” “Cuadrilla N° _____ trabaja entre _____ y _____ sin aviso de la corrida de tren _____ observación que también debe constar en el despacho telegráfico pidiendo o concediendo “Vía Libre”. Concretando: aún cuando se haya avisado a la Cuadrilla en el lugar del trabajo, la corrida de algún tren especial, deberá otorgarse “Vía Libre con precaución” de acuerdo con lo establecido precedentemente. La misma precaución deberá otorgarse cuando un tren de Itinerario corra con más de 30 minutos de atraso o de adelanto.

Art. 169 – Aviso de llegada y salida de trenes a estaciones próximas.- Razones obvias exigen que los avisos de las salidas y llegadas de trenes, entre correspondientes se transmitan sin demoras.

El aviso de llegada se transmite cuando el tren haya llegado completo y librado los cambios. Asimismo, queda terminantemente prohibido cursar el aviso de llegada de un tren, sin haber revisado previamente el arco de vía libre

entregado por el personal de conducción y verificado el disco de cola o el N° del último vagón para ser transmitido.

Art. 170 – Firma y entrega de los boletos de Vía Libre.- El boleto de Vía Libre, será confeccionado y firmado por el Jefe o encargado del Servicio. El boleto de Vía Libre, será entregado al conductor cuando está pronto para seguir viaje. Se considerará responsable de la marcha de los trenes el funcionario que en cada turno, firma el registro de trenes, sea el Jefe o el encargado del servicio.-

Art. 171 – Falta del boleto de vía libre, boleto de vía libre con errores y anulados.- Bajo ninguna circunstancia el conductor seguirá viaje sin recoger el Boleto de Vía Libre en una Estación en Servicio. Cada Boleto de Vía Libre, tiene uso solamente para el tren que se solicitó Vía Libre.

Ningún boleto de Vía Libre se entregará con enmendaduras. En cada caso, el boleto en esas condiciones será anulado y se confeccionará otro. El conductor que reciba un “Boleto de Vía Libre” equivocado o enmendado debe rechazarlo y al efecto llamará la atención del personal de Estación por medio de cuatro pitadas, a fin de que sin pérdida de tiempo se le envíe uno correcto.

Dichos boletos se conservarán en archivo estación.-

Art. 172 – Boletos de vía libre vencidos.- El conductor entregará al llegar a la Estación hasta donde lleva “Vía Libre” el boleto de Vía Libre vencido.

De igual forma, lo entregará en viaje, cuando alguna Estación intermedia se hubiera puesto en servicio y entonces reciba otro boleto de Vía Libre.

Los boletos de Vía Libre vencidos, se mantendrán en archivo estación.-

Art. 173 – Redacción de los telegramas sobre trenes.- Para mejor gobierno del personal de Estaciones afectado a la marcha de los trenes, se cuenta con un formulario para el telegrama de Vía Libre; que es utilizado tanto para los trenes ascendentes como para los trenes descendente , constando los mismos de numeración impresa.

Cada formulario consta de cuatro casilleros, para los cuatro trámites de Vía Libre: Código MOMO _____ (pedido) CAÑA _____ (concesión) o FOSO _____ (concesión con precaución) LLALLA _____ (salida) VIVIA _____ (llegada).

En los siguientes casos, para mayor claridad, se agregará al formulario correspondiente de vía libre (N° 56-5688) un formulario de Telegrama de Servicio (N° 56-5686) con las anotaciones complementarias pertinentes, procediéndose a tachar en el primero la parte impresa que no corresponda:

- a) Negando Vía Libre. Su _____ NO (por tal causa). Si después desapareciese la causa que motivó la negativa y pudiera conceder la “Vía Libre” pedida, siempre claro está, que en el intervalo no se haya tramitado la Vía Libre de otro tren, cursará un telegrama diciendo “Anule mi _____ tiene Vía Libre para tren N° _____ (usando el código correspondiente CAÑA O FOSO). Si en el intervalo hubiese corrido otro tren, el trámite precedente queda anulado y debe tramitarse nueva Vía Libre.
- b) Pidiendo Vía Libre de acuerdo al Art. 157 inciso “B”. MOMO _____ con precaución 15 minutos después de la salida del tren N° _____
- c) Concediendo Vía Libre de acuerdo al Art. 157 inciso “B”. FOSO _____ 15 minutos después de la salida de tren N° _____. El telegrama pidiendo o concediendo Vía Libre, Llegada, Salida, etc., debe llevar la firma del Jefe o Encargado del Servicio.- Es muy importante ver por el disco de cola o No. del último vagón que el tren realmente llegó

completo y ha librado los cambios de entrada de la Estación antes de dar aviso.

Art. 174 – Corrida de trenes condicionales y especiales.- Control Central por intermedio del Control Seccional dispondrá la corrida de los trenes condicionales y especiales necesarios.

Es deber del Jefe de donde parte el convoy tener la hora de salida, número correspondiente y trabajo ordenado en trayecto.

Debe llenar el boleto de destino (fórmula 56-5514) indicando el número del tren, número de locomotora, nombre del conductor, hora de salida y la Estación de destino, cuyo boleto firmará el Ayudante entregándolo al conductor.

En el caso que la máquina tenga que seguir a otro punto que el fijado en el boleto de destino, el conductor recibirá un nuevo boleto para continuar a su destino.

Igual procedimiento se observará con las máquinas solas, o con vagones, y coches motores sin guarda.

Art. 175 – Trenes pasando Estaciones sin parar.- En donde los trenes no tengan parada, el conductor debe regular la velocidad del tren para tirar el arco con boleto “Vía Libre” vencido y recoger el nuevo que le será entregado al pasar la Estación.

Art. 176 – Arcos de Vía Libre.- Cada Estación será provista de arcos “Vía Libre” para alcanzar los boletos al conductor.

Art. 177 – Aviso del maquinista del tren detenido.-

a) En caso de descompostura de Máquina o cualquier otra circunstancia que motive la detención de un tren en Sección y necesitándose auxilio, será deber del conductor confeccionar, un “Aviso del conductor del tren detenido” fórmula N° 56-5507. Después de llenada y entregada esta formula, le queda absolutamente prohibido al conductor mover su tren mientras no llegue la Máquina o tren de auxilio solicitado, salvo que a pedido suyo, se le hubiera devuelto la fórmula N° 56-5507 y recién cuando ella se encuentre en su poder quedará habilitado para mover el tren.. Tratándose de trenes provistos de comunicación, el conductor deberá entregar la fórmula N° 56-5507 “Tren detenido” al ayudante y una vez en su poder, éste se comunicará con la Estación más próxima anunciándole “Obra en mi poder fórmula N° 56-5507. Tren detenido en kilómetro ____ y palo _____. El Jefe de Estación deberá repetirle al ayudante su anuncio como prueba de haber sido debidamente interpretado. Luego se acordará el servicio de auxilio. En caso que conductor solicite la devolución de la formula para mover su tren, esto será posible con la conformidad del Jefe Estación tramitada a través del ayudante o guardas.-

b) Después de cumplir con lo dispuesto en el Art. 87 del Reglamento General sobre protección, el ayudante conducción o guarda será quien transmita el aviso. Una vez librada la sección el ayudante o guarda deberá hacer entrega de la formula N° 56-5507 al Jefe Estación.-

Es deber de todo conductor antes de iniciar su viaje contar con la formula N° 56-5507.-

Art. 178 – Cortes en la Vía.- Cuando Vía y Obras solicite cortar la vía principal en secciones largas y el punto donde se efectúe el corte queda a mucha distancia de la estación que otorgó el permiso una vez terminado el trabajo el

representante de Vía y Obras comunicará a quien corresponda, que la vía ha quedado en condiciones para el tráfico, disponiendo el envío simultáneo del certificado que debe extenderse en estos casos. Si en las estaciones próximas al trecho de vía afectado por el corte existieran trenes para entrar en esa Sección, una vez recibido el aviso telefónico o radial del representante de Vía y Obras anunciando el restablecimiento de la vía, el Jefe que otorgó el permiso podrá despachar los trenes de acuerdo con la preferencia que indique Control Seccional y previa Vía Libre de orden gestionada a la próxima Estación con fórmula 56-5629 instruyendo por escrito al personal de cada tren que al aproximarse al punto donde se efectuó el corte debe parar su tren y responderá a las señales que exhiba el representante de Vía y Obras destacado en aquel lugar .-

En el registro de trenes se hará constar a los efectos de libranza de la Sección, las horas en que se reciba la comunicación telefónico o radial y la de recibido el certificado expedido por el representante de Vía y Obras.

Art. 179 – Ejemplo de Tramitación de Vía Libre.- Para su mejor ilustración, se muestran a continuación algunos ejemplos del sistema:

a) Florida: tiene un tren ascendente para despachar a Durazno.

Procede en la forma siguiente:

FLORIDA A DURAZNO

Momo _____

(Déme Vía Libre para el tren N° _____)

Recibirá contestación de Durazno:

Caña _____

(Tiene Vía Libre para el tren N° _____)

Recibida la Vía Libre, entonces se confeccionará el boleto de Vía Libre Ascendente, Art. 157 (inciso A) y Art. 158 (inciso A).

Una vez que el tren esté listo y pueda realmente seguir viaje, será firmado el boleto de Vía Libre, Art. 170 y Art. 171

Salidos el tren, debe pasar el aviso correspondiente a la Estación siguiente. Luego recibirá la llegada Art. 169.

b) Otro ejemplo. Art. 157 (inciso C) Tacuarembó tiene un tren descendente a Piedra Sola, por mal tiempo hay inundaciones entre las dos Estaciones pero el tren puede seguir con precaución. Piedra Sola confeccionará el telegrama siguiente a su corresposal en Tacuarembó

Déme Vía Libre con precaución para tren N° _____

Piedra Sola contestará:

FOSO _____

(Con Precaución por _____ tiene usted Vía Libre con precaución para tren N° _____)

Tacuarembó confeccionará una “orden de precaución” (fórmula 56-5629) Art. 157 (inciso C), 158 (inciso B) y 166, debiendo indicarse al personal la velocidad máxima que puede correr el tren, según indicación del personal de Vía y Obras. Salido el tren, debe pasar el aviso correspondiente a la Estación siguiente, Art. 169

Luego recibirá la llegada de Piedra Sola, Art. 169.

c) Otro ejemplo. Art. 157 (inciso D), habiendo necesidad de trabajar con un tren de Vía y Obras, entre José Pedro Varela y Treinta y Tres. El

tren de Vía y Obras se encuentra en José Pedro Varela y debe regresar a esta Estación.

José Pedro Varela debe pedir Vía Libre a Treinta y Tres en la forma siguiente:

MOMO con precaución para tren N° _____ hasta Kil. Y regresar a esta trabajando, en trayecto. Liberar sección _____ (a tal hora) Treinta y

Tres debe contestar:

FOSO _____ (Con precaución por trabajos en trayecto hasta Kil. _____ y regresar a esa tiene Vía Libre para tren N° _____ Librando sección _____ (a tal hora).

José Pedro Varela debe confeccionar una “orden de precaución”.

Al conductor del tren _____ Ud. tiene Vía Libre para seguir con precaución hasta Kil. _____ y regresar a ésta Estación a las _____ (las causales que obligan a ello). Por _____

Una vez salido el tren, pasará el aviso de salida a Treinta y Tres Art 169 regresando el tren, igualmente José Pedro Varela debe avisar la llegada a Treinta y Tres Art. 169

d) Otro ejemplo.

Art. 157 (inciso E). Sudriers tiene un tren descendente que ha sido anunciado después de salir la Cuadrilla de Toledo y esta no tiene aviso de su corrida. Pedirá Vía Libre a Toledo en la forma siguiente:

MOMO _____

(Deme Vía Libre para tren N°)

Toledo al conceder Vía Libre, lo hará en la siguiente forma:

FOSO _____

(Con precaución por Cuadrilla N° _____ trabajando en la vía entre Kil. _____ y _____ sin aviso de la corrida del tren, tiene Vía Libre para tren _____)

Sudriers despachará el tren con fórmula N° 56-5629 de precaución Art. 157 (inciso E) haciendo constar en la misma observación: por “Cuadrilla N° _____ trabajando entre kilómetros _____ y _____ sin aviso de la corrida del tren _____” Art. 168.

e) Otro ejemplo.

Art. 157 (inciso E) Florida tiene un tren descendente que ha sido anunciado después de salir la Cuadrilla y esta no tiene conocimiento de su corrida.

Pedirá Vía Libre a 25 de Agosto en la forma siguiente:

MOMO con precaución para tren N° _____ habiendo una cuadrilla trabajando sin conocimiento de la corrida de éste tren.

25 de Agosto al conceder la Vía Libre lo hará en la siguiente forma:

FOSO _____ (con precaución por Cuadrilla trabajando en trayecto sin conocimiento de la corrida del tren. Tiene Vía Libre para Tren N° _____)

Florida despachará el tren con fórmula 56-5629 de precaución Art. 157 (inciso E) haciendo constar en la misma, la observación: Por “Cuadrilla N° _____ trabajando entre kilometro ____ y ____ sin aviso de la corrida del tren” Art. 168.

f) Otro ejemplo

Art. 157 (inciso F) Paysandú tiene un tren descendente para despachar a Algorta. La Sección de la Vía entre Paysandú y Algorta está libre, pero

esta última Estación tiene sus vías bloqueadas y no puede recibir un tren en la Estación.

Paysandú debe pedir Vía Libre a Algorta.

MOMO _____ (Deme Vía Libre para tren N° _____)

La Estación Algorta contestará:

FOSO _____ (Con precaución por vías ocupadas, hasta la señal o cambio de entrada. Tiene Vía Libre para tren N° _____ (Véase art. 156 inciso A).

Paysandú llenará la fórmula de precaución N° 56-5629 de acuerdo con las instrucciones en Art. 156 (inciso A) y despachará el tren.

g) Otro ejemplo.

Art. 157 (inciso k) Florida tiene un tren ascendente para despachar a Paso de los Toros, estando fuera de servicio Sarandi y Durazno.

Florida debe pedir Vía Libre a Paso de los Toros en la siguiente forma:

MOMO _____

(Deme Vía Libre para tren N° _____)

Recibirá contestación de Paso de los Toros.

CAÑA _____

(Tiene Vía Libre para tren N° _____)

Entonces debe llenar la Fórmula de Vía Libre estando fuera de servicio Estaciones en trayecto (fórmula 56-5630) Art. 158 (inciso D).

En los casos en que tenga instrucciones de Control para parar en alguna Estación con el fin de pasar un aviso al Jefe o para tomar vagones sin que esta Estación deba tomar servicio, se deberá también entregar al conductor copia de la citada orden para su conocimiento, debiendo el tren seguir su viaje con la Vía Libre que le fue otorgada desde Florida.

h) Otro ejemplo.

Artículo 157 (inciso H) Florida tiene un tren ascendente para despachar hasta Durazno, estando esta última fuera de servicio, pero hay orden de que ésta debe tomar servicio o resulta ser el destino del tren. Florida debe pedir Vía Libre a la próxima Estación en servicio de la siguiente manera:

FLORIDA A PASO DE LOS TOROS

MOMO _____ hasta Durazno fuera de servicio. Contestará:

FOSO _____ hasta Durazno fuera de servicio.

Entonces Florida llenará la fórmula 56-5629 de la siguiente manera:

Ud. tiene Vía Libre para seguir con precaución hasta Estación Durazno fuera de servicio.

Llegado a Durazno y tomando servicio aquella Estación, debe dar enseguida la llegada tanto a Florida como a Paso de los Toros.

Florida anotará en columna observaciones del Libro de Registro de Trenes, "Vía Libre hasta Durazno concedida por Paso de los Toros".

Paso de los Toros debe anotar en columna observaciones: Llegó a Durazno a tal hora".

Si después que la Estación Durazno ha tomado servicio, el tren tuviera que seguir más afuera, Durazno llenará las formalidades del caso, según Arts. 157, 169 y 173.

En el caso de un tren que ha salido de una Estación con fórmula 56-5629 o 5630, y que mientras esté en viaje ha tomado servicio una estación intermedia, a su hora reglamentaria el tren no podrá seguir

con dicha Vía Libre debiendo entonces el conductor entregar este boleto recibiendo nueva Vía Libre desde esta Estación hasta la próxima en servicio (Art. 172).

En este caso la Estación llenará las formalidades del caso de acuerdo con los Arts. 157, 169 y 173

Art. 180 – Recomendaciones complementarias.-

a) Queda prohibido el despacho de trenes sin sus correspondientes boletos de vía libre, siendo igualmente responsable en ello los Jefes o Encargados de Estación y los Sres. Conductores.-

b) Como frecuentemente es necesario pasar avisos a las Estaciones que se encuentran fuera de servicio, dándoles instrucciones para ponerse en línea, etc., sin que deban atender la Vía Libre del propio tren que les lleva el aviso, por cuanto éste ya la tiene concedida hasta otra Estación más adelante, se dispone lo siguiente:

De acuerdo con las órdenes que imparta Control en cada caso, en la última Estación que se encuentre en servicio, antes de llegar a la Estación fuera de servicio en que deba detenerse el tren, se entregará bajo sobre cerrado al Guarda o Ayudante Conducción, el aviso a entregarse al Jefe de la Estación fuera de servicio.

El sobre deberá llevar escrito lo siguiente:

Aviso a entregar al Jefe de la Estación _____ fuera de servicio por guarda de tren o Ayudante conducción _____ fecha _____. Una vez entregado el mensaje al Jefe destinatario, será devuelto el sobre firmado por este al Guarda o Ayudante Conducción, quien lo conservará como constancia de la orden cumplida.

El boleto de Vía Libre, fórmula 56-5630, se usará como de costumbre y adjunto se entregará al conductor copia de la siguiente orden dirigida al Guarda y conductor del Tren _____ fecha _____.

Debe parar en Estación _____ fuera de servicio siguiendo luego con la Vía Libre ya concedida hasta _____

Una copia de esta orden se archivará en la Estación despachadora debidamente firmada por el Guarda y el Conductor. Este procedimiento se adoptará también en casos de tener que subir o bajar pasajeros, o efectuar servicio de maniobras o bultos en Estaciones fuera de servicio.

c) Los boletos de Vía Libre anulados, deberán enviarlos semanalmente con un detalle explicativo con las causas de su anulación en la misma forma que los boletos vencidos (véase art. 172)

Al efecto confeccionarán un estado en papel de oficio de acuerdo con los datos que más abajo se detallan:

Detalle de boletos de Vía Libre anulados

Estación _____ (sello)

Semana terminada el _____

Boleto N° Fórmulas Nros. 56-5629 ESTACIONES DE A
56-5630

Causas que motivaron su anulación

Firma del Jefe.

d) Cuando al pasar trenes por una Estación, se produzcan irregularidades tales, como seguir sin boleto o palo de Vía Libre, etc., y no pudiendo ser detenido el tren en el acto, por medio de señales, de inmediato deberá

comunicarse lo ocurrido a la Estación próxima en servicio para que se detenga el tren y recabe las causas que motivaron la irregularidad, dando cuenta a Control.

e)

1º Cuando el personal tenga que hacer tomar servicio a una Estación del trayecto debe dársele por escrito la orden respectiva y recabar su firma como constancia de que aquella fue recibida.

2º Cuando el personal de una Estación que se encuentra retirada sea llamado para atender algún tren, aunque no tome servicio como Estación block; el empleado que se halla en ese momento al frente de ella tendrá la obligación de asegurarse de que el tren de que se trata tiene la Vía Libre correspondiente para proseguir a la Sección adelante.

3º En los boletos de vía libre manuscritos sólo deberá citarse la Estación hasta donde son válidos.

4º Cuando el tren lleve vía libre hasta una Estación retirada debe entregársele una orden por escrito al guarda y conductor especificando claramente que debe hacerla tomar servicio y esperar nueva vía libre.

CAPITULO VI

MARCHA DE TRENES EN VIA DOBLE

SISTEMA “BLOCK ABSOLUTO” – TELEGRAFO DE BLOCK

Instrucciones para el uso del Aparato “Telégrafo BLOCK” en la vía DOBLE

SISTEMA BLOCK ABSOLUTO

Estos aparatos instalados en las Estaciones y Casillas de Señales de la vía doble son dedicados especialmente al “Pedido y Concesión de Vía Libre” y anuncios de la ocupación y desocupación de la sección por cada tren y sirven de medio para gobernar la marcha de trenes entre los puntos donde se hayan instalados.

El uso del aparato “Block” reemplaza por consiguiente, el uso Telégrafo para asegurar que no haya más de un tren entre dos casillas de señales, o estaciones en la misma vía y al mismo tiempo, cuya condición constituye Block Absoluto.

Todo tren, locomotora, Coche Motor o automóvil de vía, etc., deberá señalarse de casilla a casilla en la forma prescripta en el Reglamento que sigue, siempre entendido que el control del movimiento de trenes por el sistema Block no dispensa en manera alguna del uso de señales fijas, de mano o explosivas.

DEFINICIONES:

- a) Casilla. Por el término “casilla” se entiende indistintamente una estación o casilla de señales dotada de aparatos Block.
- b) Casilla Adelante. Se llama “casilla adelante”, la casilla siguiente en la dirección que lleva el tren (véase art. 1).
- c) Casilla Atrás. Se llama “casilla atrás” la casilla de la cual salió el tren (véase art.1).

Ejemplo: “Casillas A, B y C en vía doble”.

Vía ascendente A B C

Vía descendente _____

Para el señalero de casilla B, tratándose de trenes ascendentes:

Casilla C es la “casilla adelante”

Casilla A es la “casilla atrás”.

Tratándose de trenes descendentes:

Casilla A es la “casilla adelante”

Casilla C es la “casilla atrás”.

Descripción del aparato “Telégrafo de BLOCK”.

Se compone cada instalación en las estaciones o casillas de señales, menos las terminales, de dos juegos “telégrafo de Block”, un juego correspondiente a la casilla vecina de un lado, y otro para la del otro lado, formándose cada juego de dos instrumentos, o sea:

El Teléfono. Para conversar con la casilla vecina.

La Campanilla. Para la transmisión del sonido de los toques, correspondientes a los distintos signos hechos por medio del manipulador en la Casilla vecina.

Empleo del Código de Signos BLOCK.

En el empleo de este aparato sólo deben utilizarse las llamadas o “Signos” que a continuación se detallan empleando a tal efecto el manipulador.

CODIGO DE SIGNOS BLOCK

Números del Signo		Toques
1	Llamar la atención _____	1
2	Atiéndame por teléfono _____	4 consecutivos
3	Deme Vía Libre para	
	Tren ordinario de pasajeros o mixto ___	3 consecutivos
	Tren especial pasajeros, excursión o inspección _____	3-1
	Tren rápido de pasajeros o Coche Motor _____	3-2
	Tren ordinario de carga o máquina con vagones)	
	Tren auxilio regresando del lugar del accidente _____	3-3
	Tren Vía y Obras sin parada en Sección _____)	
	Tren especial ganado o carga directo _	3-4
	Tren auxilio en viaje al lugar del accidente _____	3-3-1
	tren con parada en sección _____	3-1-3
	Máquina sola, acoplada o con Breck _____	3-2-1
	Automóvil de vía, o velocípedos a motor _____	3-1-2
4	Tengo sección libre pero estación (o empalme) obstruida _____	
	Doy vía libre condicional _____	2-3-2
5	Tren entra a su sección (salida)	2 consecutivos
6	Tren ha librado sección (llegada)	2-1
7	Va máquina de ayuda a la cola	2-3
8	Cancele la vía libre _____	2-2-2
9	Error, anule último signo dado _____	5 consecutivos
10	Hago maniobras afuera de los cambios o señal de salida donde existe en vía de itinerario.	
	Ocupe sección _____	1-2-2
11	Ocupo vía afuera de la señal de entrada con maniobras _____	2-2-1
12	Vía obstruida. Peligro _____	4-4
13	Vehículos escapados en vía Itinerario _____	2-3-4
14	Vehículos escapados en vía contraria _____	4-3-2

- | | | |
|----|---|-----------------|
| 15 | Tren pasó sin farol (o disco) a la cola:
Aviso a la casilla adelante _____ | 2-5 |
| | Tren pasó sin farol (o disco) a la cola:
Aviso a la casilla atrás _____ | 5-2 |
| 16 | Haga parar y examine tren _____ | 7 consecutivos |
| 17 | Tren pasó cortado _____ | 5-5 |
| 18 | Entrada en servicio de la casilla _____ | 5-5-5 |
| 19 | Retiro del servicio de la casilla _____ | 7-5-5 |
| 20 | Indicador marca incorrectamente.
Rectifique _____ | 1-2 |
| 21 | Prueba de comunicaciones y aparatos | 11 consecutivos |

Este signo se utilizará solamente en los casos especialmente autorizados de acuerdo con el art. 225 de la Reglamentación que sigue: Signos que no precisan prefijarse con el signo N° 1 (Llamar atención).

Modo de transmitir los signos. La indicación (-) entre los toques significa una pausa. Por ejemplo signo N° 8 “cancele la vía libre” se transmite con el manipulador, 2 toques (pausa) 2 toques (pausa) 2 toques.

Donde se establece que los toques son consecutivos se cuidará de transmitirlos sin pausa para evitar malos entendidos.

Modo de contestar los signos. Todos los signos serán, repetidos por la casilla que los reciba a la casilla trasmisora como constancia de haberlo interpretado correctamente con la sola excepción del signo N° 3 en los casos en que no es conveniente o posible dar Vía Libre, o cuando se concede “Vía Libre condicional” (signo N° 4). En todo caso de duda sobre la interpretación de un signo se debe esperar que la casilla trasmisora lo trasmita de nuevo antes de contestar. Por consiguiente la falta de repetición de cualquier signo (salvo los casos enumerados) debe aceptarse como indicación de que la casilla receptora no la ha recibido debidamente, en cuyo caso se trasmitirá de nuevo hasta obtener su contestación correcta.

Al producirse, empero, el caso de que la casilla vecina conteste un signo en forma errónea, se le dará el signo N° 9 “Error anule último signo” precediendo luego a transmitir de nuevo el signo mal interpretado.

Reglamentación sobre empleo de los signos BLOCK en la vía doble.

Art. 181 – “Llamar Atención” (1 toque).- Debe emplearse como signo preliminar y antes de transmitir otro signo se obtendrá la contestación correspondiente. Exceptuándose solamente los signos N° 4, 5, 12, 13, 14, 16 y 17 para los cuales no es necesario llamar previamente atención.

Atiéndame por Teléfono (toques 4).- El empleo del teléfono debe limitarse estrictamente a las comunicaciones relacionadas con el servicio de trenes, siendo prohibido en forma terminante su uso para transmitir asuntos particulares o asuntos del servicio de otra índole. Los señaleros llevarán un Registro donde anotarán las conversaciones habidas por teléfono del aparato Block y la naturaleza de éstas.

Art. 182 – Pedido y concesión de vía libre – Prevenciones especiales.- Ninguna casilla debe pedir Vía Libre para un tren si no ha recibido y anotado en el Registro de trenes la “llegada” (signo N° 6) del último tren que ha pasado por la misma vía.

Art. 183 – Procedimiento para el pedido y concesión de vía libre y anuncios de ocupación y desocupación de sección.-

- a) Signo N° 3 – Deme vía libre para tren _____

Los 9 signos comprendidos dentro del grupo N° 3 se emplean de acuerdo a la categoría de cada tren para pedir y conceder permiso para despachar un tren de una sección de vía a la sección próxima, una vez que el tren anterior ha librado sección adelante y que la sección se haya desocupada.

Estando la sección libre: (estando la sección libre véase prevenciones Art. 183) se dará conformidad para el despacho de un tren mediante la repetición del signo N° 3 recibido de la casilla atrás.

Faltando vía libre: En los casos donde, aunque se tenga la sección de vía desocupada, no es posible o conveniente por cualquier causa conceder la “vía libre” pedida para un tren con signo N° 3 por la casilla atrás, la casilla que recibe este signo lo dejará sin contestación (exceptuándose los casos especiales donde se autoriza el empleo del signo N° 4 (véase art. N° 185) para conceder “vía libre condicional”).

El señalero que necesita obtener la “vía libre” seguirá llamando con signo N° 3 a intervalos cortos para recordar que precisa ocupar la sección y al mismo tiempo anotará en el Registro de trenes la hora que pidió esta “vía libre” por primera vez siendo rehusado y la hora en que finalmente la obtiene.

- b) Signo N° 5 “Tren entra a su sección” (toques 2 consecutivos). Se utiliza para avisar a la casilla adelante la salida de un tren para el cual se ha obtenido previamente “vía libre”. La casilla que reciba este signo, contestará con dos toques consecutivos.
- c) Signo N° 6 “Tren ha librado sección” (toques 2-1). El objeto de este signo es para comunicar la desocupación de una sección de vía después de la pasada de un tren, y no será transmitido a la casilla atrás hasta cumplirse las siguientes condiciones:

Tratándose de trenes que siguen viaje a otra sección: el signo N° 6 dando la sección desocupada recién será dado a la casilla o estación atrás cuando el tren ha llegado o seguido su marcha a la próxima sección adelante, completo, con su farol de cola.

Tratándose de trenes que a su llegada a una estación entran a desvíos o pasan a la otra vía principal: puede transmitirse el signo N° 6 dando la sección desocupada a la casilla atrás una vez que el tren se ha desviado por completo de la vía por la cual entró y los cambios y señales se han restablecido a la posición normal.

- d) Ejemplo de transmisión de signos. A, B, y C representan tres estaciones (o casillas) vecinas. Un tren rápido de pasajeros circulará de casilla A, a casilla C.

Casilla A, llama atención a casilla B con signo N° 1 (un toque) al recibir la contestación de B, casilla A dará los toques reglamentarios para pedir “vía libre” con signo N° 3 (toques 3-2).

Si la casilla B tiene la sección libre y no tiene inconveniente para recibir el tren expresará su conformidad para recibir el tren repitiendo el mismo signo (toques 3-2) a casilla A.

Al recibir esta contestación la casilla A despachará el tren.

Una vez que el tren se ha puesto en marcha casilla A dará el signo N° 5 (toques 2 consecutivos) a casilla B indicando que el tren ha entrado en la sección de B. casilla B repetirá este signo a A.

Mientras tanto casilla b ha conseguido “Vía Libre” para el tren a casilla C en la misma forma detallada arriba.

Al pasar el tren por su casilla el señalero de B dará primero el signo N° 5 de salida a casilla C, y después de haberse asegurado que el tren a llegado o seguido viaje a C completo con su farol de cola, procederá a transmitir a casilla A el signo N° 6 de llegada (tonos 2-1). Casilla A repetirá el signo como entendido cuando la casilla A estará en condiciones de ofrecer y casilla B de aceptar otro tren en esta línea.

Art. 184 – Concesión de vía libre “condicional”.-

La concesión de “vía libre condicional” en la vía doble mediante la contestación de un pedido de Vía Libre hecho con signo N° 3 por el signo N° 4 “Tengo sección libre pero estación (o empalme) obstruido”. Doy vía libre “condicional”, (toques 2-3-2) sólo se permite a las casillas o estaciones especialmente autorizadas por el Gerente de Explotación de cuya autorización habrá constancia escrita en el cartel de Reglamento Block en cada estación concerniente.

Cuándo puede concederse “vía libre condicional”.

Las estaciones especialmente autorizadas pueden conceder vía libre “condicional” con signo N° 4 en los casos especificados en los incisos a) y b) que siguen, a excepción de los casos detallados en inciso e) de este artículo.

- a) Cuando sea necesario desviar un tren para dar paso a otro, o cuando por cualquier circunstancia (maniobras, etc.) se hallare ocupando dentro de la protección de la señal de entrada en posición de peligro la vía por la cual debe pasar otro tren, sólo podrá conceder vía libre a la casilla atrás con el signo N° 4 “doy vía libre condicional”.
- b) Para conceder vía libre condicional, aún en los casos detallados en el inciso a) debe existir la seguridad de que la sección de vía atrás, está completamente libre hasta la señal de entrada, que esta señal se halla a peligro, y que no se ocupará con maniobras, etc., la sección de vía atrás afuera de la señal de entrada.
- c) Contestación del signo N° 4. El señalero que en contestación a un pedido de vía libre recibiera el signo N° 4 dando vía libre condicional repetirá este mismo signo a la casilla transmisora en señal de haberlo entendido.
- d) Prevención al Conductor. El señalero que reciba la concesión de vía libre condicional hará parar el tren y avisará verbalmente al conductor que la sección adelante está libre hasta la señal de entrada pero que la estación o empalme está interrumpido.
Cada vez que se conceda vía libre condicional se dejará constancia en el Registro de Trenes de ambas casillas.
- e) Prohibición de conceder “Vía Libre condicional”. Aún en las estaciones donde se autoriza el uso del signo N° 4 la concesión de vía libre condicional es prohibida de noche y en tiempo de niebla o fuerte lluvia. Es igualmente prohibido aceptar con “vía libre condicional” en la vía doble, los trenes de pasajeros que no tengan parada fija por Itinerario en la Estación. Estos trenes solo podrán recibirse con vía libre signo N° 3.

Art. 185 – Máquina de ayuda a la cola o máquina que corran acopladas.-

Donde un tren corra con una máquina de ayuda a la cola, al salir el tren y después de dar el signo N° 5 de “salida” la casilla llamará la atención de la casilla adelante y al contestar esta última dará el signo N° 7 “Máquina de ayuda

a la cola” (toques 2-3). La casilla que recibe este signo no debe dar llegada (signo N° 6) hasta que el tren haya pasado con la máquina a la cola. Cuando hay dos o más máquinas que corran acopladas, el señalero pedirá vía libre para una máquina solamente y después de recibir contestación transmitirá a la casilla que concede la “Vía Libre” el signo N° 7 “Máquina de ayuda a la cola” (toques 2-3) para la segunda máquina y para cada máquina que esté acoplada. El señalero que reciba este signo lo repetirá tantas veces como lo haya recibido. En la columna observaciones del Registro de Trenes cada señalero debe anotar “Máquina a la cola o dos máquinas (o más acopladas).

Art. 186 – Cancelación de Vía Libre.- Cuando por cualquier causa el señalero que ha pedido y obtenido Vía Libre para un tren, desea luego cancelarla, llamará atención a la casilla adelante que la concedió, y después de contestada dará el signo N° 8 “Cancele la vía libre” (toques 2-2-2). El señalero de la casilla adelante repetirá este signo.

Cuando el señalero que ha concedido la “vía libre” es quien desea cancelarla dará a la casilla atrás (que la pidió) el signo N° 8 “Cancele la vía libre”.

Si esta cancelación es posible por no haber salido aún el tren será contestado con el mismo signo en señal de conformidad.

Si en cambio el tren ya sale y no es posible detenerlo, la casilla despachadora al recibir el signo N° 8 le contestará con la “salida” (signo N° 5) y ampliará por teléfono la causa de no haberlo detenido.

Art. 187 – Anulación de signos dados.- El signo N° 9 “error anule el último signo” (toques 5) se emplea para anular signos transmitidos incorrectamente o en el caso de la repetición incorrecta de un signo por la casilla receptora. Contestando el signo en igual forma se procederá a dar de nuevo el signo equivocado o mal interpretado.

Art. 188 – Ocupación de Sección adelante o atrás, por maniobras, afuera de los cambios de salida o señal de entrada.- Si durante el curso de maniobras en una estación y estando la sección respectiva desocupada, es necesario salir con un corte de vehículos afuera de los cambios de salida, o señal de salida donde existe, hacia la sección “adelante” o afuera de la protección de la señal de entrada hacia la sección –atrás- el señalero tiene la obligación de comunicar a la casilla en extremo de la sección afectada, la ocupación de ésta en la forma siguiente:

- a) Si la maniobra se efectúa afuera de los cambios de salida o señal de salida en sección adelante, o sea sobre la vía “de Itinerario”; se dará a la casilla adelante del otro extremo de la sección el signo N° 10 “hago maniobras afuera de cambios en vía de Itinerario”. “Ocupe sección” (toques 1-2-2). La casilla receptora contestará:

Al terminarse las maniobras se transmitirá el signo N° 6 “tren ha librado sección” a la otra casilla quien contestará.

- b) Si la maniobra se efectúa afuera de la protección de la señal de entrada en sección atrás, o sea sobre la vía –contraria-, se transmitirá a la casilla atrás del otro extremo de la sección el signo N° 11 “ocupo sección afuera de la señal de entrada con maniobras” (toques 2-2-1).

Al terminar las maniobras se transmitirá el signo N° 6 a la otra casilla “tren ha librado sección”.

Esta operación de hacer ocupar o dar por ocupada la sección debe hacerse toda vez que se lleve un corte de vehículos afuera de los puntos señalados arriba y no se debe hacer desocupar o desocuparse la

sección hasta tanto todos los vehículos no hayan regresado dentro de los cambios y éstos estén en posición normal.

Los Señaleros de ambos extremos de la sección dejarán constancia de esta ocupación de sección, y las horas de ocupación y libranza en el Registro de Trenes cada vez que se produzca.

Art. 189 - ¡Vía obstruida, peligro!- Si a consecuencia de alguna obstrucción en la vía, u otra emergencia de gravedad, fuera necesario hacer para todos los trenes, la estación o casilla que tenga conocimiento del suceso dará de inmediato el signo N° 12 “Vía obstruida Peligro” (toques 4-4) a las casillas vecinas de ambos lados, pondrá y mantendrá a peligro todas sus señales en ambas vías.

El señalero que reciba este signo debe acatarlo en el acto y poner y mantener sus señales a peligro para hacer parar cualquier tren que corra en dirección hacia la casilla de donde procedió el signo “Vía obstruida”. En este sentido extremará las medidas para evitar que un tren ya en marcha hacia la sección obstruida prosiga su viaje y, si la máquina ya ha pasado sus señales, tratará por todos los medios de atraer la atención del conductor y guarda exhibiendo bandera o luz colorada, colocando señales explosivas en la vía, o adoptando cualquier otro recurso que se le ocurra para lograr el fin de hacer parar el tren. Dado el caso, empero, en que no pueda detener un tren al recibir este signo transmitirá en el acto a la casilla de donde procedió el aviso el signo N° 13 “vehículos escapados en vía de Itinerario”, (véase Art. 231 de este Reglamento).

En todos los casos mientras no se aclare la naturaleza de la obstrucción y si afecta a una o a las dos vías deben considerarse ambas vías obstruidas. Una vez establecida la causa y librada la obstrucción la casilla que dio el primer aviso transmitirá el signo N° 6 de “llegada”.

Los primeros trenes que circularán en ambas vías de la sección una vez librada, lo harán con orden de precaución y con las prevenciones debidas al conductor en fórmula N° 56-5629.

El intercambio de este signo y la hora de libranza de cada vía será anotado en el Registro de Trenes por todas las casillas intervinientes.

Art. 190 – Vehículos escapados.-

- a) En vía de Itinerario. Si algún vehículo, tren o, parte de un tren, se escapa de una estación o casilla de señales en la vía de la marcha normal de los trenes (Vía de Itinerario) o entra a la sección adelante por esta vía sin la autorización necesaria, el señalero dará a la casilla adelante el signo N° 13 “vehículos escapados en vía de Itinerario” (toques 2-3-4) y pondrá inmediatamente sus señales a peligro para hacer parar cualquier tren que venga corriendo en una u otra dirección.

El Señalero que reciba este signo debe poner y mantener sus señales a peligro para hacer parar cualquier tren que corra sobre la otra vía en dirección a la casilla de señales que transmitió el signo “vehículos escapados sobre la vía de Itinerario”.

Si corre algún tren delante de los vehículos que han escapado y entendido que la vía adelante está desocupada, este tren debe seguir su viaje, pero inmediatamente de haber pasado, las señales deben ser puestas a peligro y el señalero debe tomar todas las medidas a su alcance para detener los vehículos escapados, desviándolos en último

caso al desvío que ofrezca menos probabilidades de producir desperfectos.

Si las circunstancias así lo aconsejan, para evitar mayor perjuicio a los vagones eventualmente estacionados, podrá recurrirse a la medida de provocar el descarrilamiento de los vagones escapados, dejando la aguja de algún cambio entreabierta.

Si se trata de un tren que ha salido sin vía libre y llega completo (con farol a la cola) el Señalero dará la señal “llegada” a la casilla atrás.

Si después de transmitir el signo “vehículos escapados sobre la vía de Itinerario” el tren o los vehículos fuesen parados y retirados de la sección, el señalero quien había pasado dicho signo debe notificar a la casilla adelante por teléfono.

- b) En la vía contraria. Si el escape de los vehículos del tren o parte de un tren, se produce en sentido opuesto a la marcha de trenes, o sea sobre la vía contraria, el señalero debe pasar en seguida a la casilla atrás (o sea hacia la cual corren los vehículos) el signo N° 14 “vehículos escapados en la vía contraria” (toques 4-3-2).

Al mismo tiempo pondrá sus señales de ambos lados y en ambas vías a peligro y no permitirá a ningún tren entrar a la sección por donde escapan los vehículos.

El señalero que reciba este signo debe poner sus señales a peligro inmediatamente, exhibir además una bandera o farol colorado, y extremar las medidas para hacer parar cualquier tren que corriera en la misma vía hacia la casilla de la cual fue recibido el signo.

Acto continuo tomará las medidas necesarias para hacer detener los vehículos escapados, o, si esto no fuera posible, para desviarlos ya sea al desvío que ofrezca menor probabilidad de producir desperfectos, o bien a la otra vía “de Itinerario”, cuidando en este último caso que la sección adelante se encuentre desocupada.

IMPORTANTE: Bajo ninguna circunstancia debe permitirse que vehículos escapados en VIA CONTRARIA, corran por esta vía MAS ALLA DEL PRIMER CAMBIO DE CRUCE por donde puedan desviarse sin peligro de chocar con otro tren.

En el caso de que se logre hacer pasar el tren o los vehículos escapados a la vía de Itinerario, pero sin poder parar, el signo N° 13 “vehículos escapados en vía de Itinerario” debe ser transmitido a la casilla próxima en la dirección de su corrida.

Si el Señalero no puede tomar ninguna de estas medidas protectoras, por no tener cambios en el sentido de marcha de los vehículos, debe retransmitir sin perder tiempo alguno, el signo “vehículos escapados sobre la vía contraria”, a la casilla de señales próxima.

- c) Precauciones a tomarse al librarse las vías. Debe entenderse que en todo caso que se produzca un escape de vehículos en la vía Doble, sea por la vía de Itinerario, o por vía contraria, de hecho deben considerarse ocupadas ambas vías y debe impedirse por todos los medios que otros trenes entren en sección hasta tanto no se tenga la seguridad de que la vía por donde deben circular está libre y los vehículos escapados están bajo control. Para el procedimiento a observarse al enviar una máquina a la sección ocupada por los vehículos para retirar éstos de la vía (véase artículo 237 de este Reglamento).

En todos los casos el primer tren a circular en cualquiera de las dos vías después de recibirse el aviso de libranza debe correr con suma precaución, advirtiéndose al conductor en este sentido y entregándole orden de precaución en fórmula N° 56-5629.

Todos los señaleros intervinientes en el intercambio de estos signos Nros. 13 y 14 registrarán la hora de transmisión y hora de librada la vía, en sus Registros de Trenes.

Art. 191 – Trenes pasando sin farol a la cola.- Todos los trenes llevarán por lo menos, un farol a la cola tanto de día como de noche, para indicar que el tren está completo. Es deber de cada Señalero observar cada tren que pasa y asegurarse que está completo antes de dar el signo N° 6 “Tren ha librado sección” a la casilla atrás. Si un tren pasara sin farol alguno de cola, o de noche con farol de cola apagado, de modo que el Señalero no puede informarse si es por haberse cortado o no el tren, no debe dar el signo N° 6 sino transmitir el signo N° 15 “tren pasó sin farol de cola” (toques 2-5 a la casilla atrás). La casilla que transmita este signo detendrá el próximo tren que circula en la dirección opuesta, informará al conductor lo ocurrido y lo mandará seguir con toda precaución. La casilla atrás deberá detener todo tren en dirección a la casilla que dio el signo N° 15 hasta tanto reciba la “llegada” (signo N° 6) correspondiente al tren para el cual recibió el signo “Tren pasó sin farol a la cola”. La casilla adelante deberá hacer parar el tren y averiguar del guarda si está completo y, si efectivamente lo está, dará el signo N° 6 de llegada. Entonces la casilla que primero dio el aviso del “Tren pasó sin farol a la cola” dará a su vez el signo N° 6 a la casilla atrás.

Si en cambio se encuentra que una parte del tren ha sido dejada en la vía los Jefes de las estaciones de ambos lados se pondrán de acuerdo para librar la vía cuanto antes.

En todo caso donde se transmita este signo N° 15 los señaleros de ambos lados dejarán constancia del hecho en el Registro de Trenes.

Las instrucciones de este artículo, que anteceden, se refieren solamente a la falta completa de farol a la cola.

Si un tren pasa con un farol a la cola de noche y el farol no está alumbrado, pero puede distinguirse y el señalero está convencido de que el tren está completo, no dará el signo “tren pasó sin farol” pero dará el signo N° 16 “haga parar y examine tren” a la casilla adelante y dará la llegada signo N° 6 a la casilla atrás. En este caso no será necesario parar los trenes en la dirección opuesta.

Art. 192 – Haga parar y examine tren.- Si al paso de un tren se observa alguna irregularidad, como por ejemplo señales de alarma de los pasajeros, un vehículo incendiado, carga desarreglada o por caerse de un vagón, cajas de eje calientes (salvo los casos de trenes que pasan sin farol a la cola, véase Art. N° 232) deberá darse el signo N° 16 “haga parar y examine tren” (toques 7) a la casilla adelante comunicándole el por qué del aviso por teléfono.

El señalero que reciba este signo detendrá el tren y lo revisará tomando luego las medidas que el caso aconseje. Si uno u otro de los señaleros tiene razón de sospechar por la naturaleza de la irregularidad, que cualquiera de las vías han quedado obstruidas no se permitirá la entrada de otro tren a la sección afectada hasta tanto no se aclare el hecho y se pasará en el acto el aviso de “vía obstruida. Peligro” (signo N° 12 de acuerdo con el artículo 230).

De cualquier modo después de la transmisión del signo “Haga parar y examine tren” deberá hacerse parar el primer tren a entrar a ambas vías de la sección afectada para prevenir a los conductores de lo que ocurre y recomendarles que observen toda precaución mediante la entrega de orden escrita en fórmula N° 56-5629.

Además se dejará constancia en el Registro de trenes.

Art. 193 – Trenes que pasen cortados.- Cuando un señalero observe, o haya recibido aviso de que un tren corre cortado en dos o más partes, y frente a la posibilidad de que la segunda parte siga corriendo, deberá tomar medidas para no hacer parar la primera parte, salvo para evitar un accidente mayor.

Su primer cuidado será asegurarse de la corrida libre de la primera parte en la sección hacia adelante transmitiendo en seguida el signo N° 17 “tren paso cortado” (toques 5-5) a la casilla adelante y el signo N° 12 “vía obstruida, Peligro” a la casilla atrás.

Señas al conductor. El señalero que reciba este signo “tren pasó cortado” u observe que un tren corre cortado hacia su casilla, hallándose libre de la sección hacia adelante, bajará sus señales si ya no estuvieran bajas y exhibirá al conductor una seña como sigue:

De día: una bandera verde movida despacio de un lado a otro.

De noche: una luz verde movida despacio de un lado a otro.

El conductor viendo esta seña, debe adoptar precauciones para evitar que la parte, o partes, cortadas alcancen a chocar con la parte delantera, teniendo especial cuidado de no parar hasta cerciorarse de que la parte de atrás haya parado o reducido lo suficiente la marcha para no producir averías al encontrarse con el resto del tren.

Exhibida esta señal al conductor y una vez que haya pasado la primera parte, se tratará de parar el resto del tren, si aún viniera en marcha, colocando tierra, balasto, etc., sobre los rieles y colocando señales explosivas para llamar la atención del guarda para apretar los frenos.

Toda casilla que reciba este signo “Tren pasó cortado” cuidará especialmente de no dar vía libre o permitir la salida de ningún tren por la vía opuesta en dirección hacia el tren cortado, hasta comprobar que ambas partes de este tren se hayan parado sin consecuencias y que la vía está libre.

Al mismo tiempo cuidará de conservar libre la sección adelante por si fuese necesario dejar correr la primera parte de esa sección.

Para el procedimiento a observarse al enviar una máquina a la sección ocupada por la parte cortada para retirar esta parte de la vía, véase artículo 237 de este reglamento. En el Registro de Trenes se anotarán las horas de recibo de estos avisos y la hora de libranza de sección en todo caso.

Art. 194 – Ocupación excesiva de la sección por un tren.-

Cuando después de haber recibido el signo N° 5 “Salida” de su corresponsal transcurra un tiempo anormal sin que llegara el tren anunciado, el Señalero debe detener el primer tren que corra en dirección opuesta avisándole al conductor lo que ocurre y permitiéndole después que prosiga viaje con orden de precaución en fórmula N° 56-5629.

Art. 195 – Descompostura del aparato BLOCK.- Si el señalero no puede pasar los signos reglamentarios, ningún tren podrá entrar a la sección afectada hasta que se haya cumplido lo siguiente:

1º. Se hará avanzar el tren en dirección a la casilla con indicación “amarilla”.

2º. A la pasada del tren por la casilla, el señalero u otro empleado autorizado le entregará al conductor la fórmula N° 56-5629 (orden de precaución) utilizando un arco provisto para este fin y le informará al conductor lo que ocurre.

Siempre que hubiera comunicación telefónica entre las dos casillas, la casilla que necesita despachar un tren recabará antes la conformidad de la casilla adelante y asimismo dará orden de precaución al conductor en fórmula N° 56-5629.

Donde tampoco exista la comunicación telefónica pero se tiene la seguridad de que la sección adelante está libre, el señalero entregará orden al conductor en fórmula N° 56-5629 para seguir con precaución hasta la próxima casilla donde parará para informar al señalero lo ocurrido.

No se permitirá en ningún caso que un tren siga a otro aún con precaución, en la misma dirección, mientras no haya transcurrido el doble del tiempo normal requerido para llegar el primero a la casilla de adelante y en ningún caso puede este tiempo ser menor de cinco minutos.

En tiempo de neblina ningún tren debe pasar a la sección donde exista una falta o descompostura del aparato Block sin que el señalero haya agotado previamente todos los medios para cerciorarse que la sección adelante está libre de obstrucciones, y en todos los casos el señalero detendrá el tren para informar al conductor de lo que ocurra y le entregará orden de precaución en fórmula 56-5629.

Al rectificarse la falta o descompostura del aparato Block se reanudará el trabajo normal recién después de pasar los primeros trenes subsiguientes por la sección afectada en ambas vías y el primer tren a pasar en cada vía lo hará con orden de precaución en fórmula N° 56-5629.

Art. 196 – Tren o parte de un tren detenido en sección.- Procedimiento para entrar a la sección ocupada a los efectos de librar vía. Cuando se tenga conocimiento por aviso de la casilla vecina o por aviso del guarda o foguista que un tren ha sufrido accidente o descompostura en sección o se ha cortado dejando una parte en sección y será por lo tanto necesario permitir la entrada de la máquina titular del tren detenido, o de una segunda máquina o tren de auxilio, a la sección obstruida para librar la vía, se observará el procedimiento siguiente:

NOTA: 1. En todo caso de descompostura o accidente que motive la detención de un tren en sección en la vía doble y donde el conductor necesita auxilio será deber del conductor confeccionar y enviar por medio del foguista hacia la casilla adelante o por intermedio del guarda hacia la casilla de atrás, según cual quede más cerca un “aviso del conductor del tren detenido” en el formulario especial provisto a este efecto.

Habiendo llenado este formulario el conductor no podrá mover su máquina o tren mientras no llegue la máquina o tren de auxilio, salvo que enviara una persona a la casilla para retirar el aviso y obtener la conformidad del señalero para poner en marcha su máquina.

Cuando la máquina de un tren detenido permanezca con su tren en sección, los señaleros de ambos lados no podrán dar entrada a una segunda máquina o tren de auxilio a la sección ocupada sin tener este aviso confeccionado por el conductor del tren detenido o tener la seguridad de que este “aviso” se halla en poder del señalero de la casilla vecina.

2. Los procedimientos en los incisos a), b) y c) de este artículo, que siguen, se aplicarán igualmente para el retiro de “vehículos escapados” de una sección una vez localizado el paradero de éstos.

a) Siendo la máquina titular. Cuando la máquina o tren de auxilio entra desde la casilla adelante o sea “por vía contraria”. Tratándose de la máquina titular del tren detenido que ha llegado sola o con una parte del tren a la casilla adelante y debe regresar por vía contraria o sea por la misma vía, a buscar el resto del tren, el señalero de la casilla adelante le entregará al conductor un “permiso de correr por vía contraria” en el formulario especial provisto donde se hará constar que el conductor tiene este permiso “para regresar por vía contraria en busca del resto de un tren detenido”. Antes de la entrega de esta orden y antes de despachar la máquina el señalero comunicará su propósito al señalero de la casilla atrás para obtener su conformidad y evitar que desde la casilla atrás se envíe otra máquina para mover el tren detenido.

No siendo la máquina titular. Donde la máquina titular permanezca con el tren detenido y se trata del envío de una segunda máquina o el tren de auxilio por “vía contraria” desde la casilla adelante al lugar del tren detenido, el señalero de esta casilla recabará primero del foguista del tren detenido el “aviso del conductor de tren detenido” confeccionado por el conductor de este tren o si este aviso lo hubiese entregado el guarda a la casilla atrás, se cerciorará que el señalero de la casilla atrás, lo tiene en su poder y no lo aprovechará para dar entrada a otra máquina por su parte. En todo caso debe conseguir la conformidad del señalero de la casilla atrás para dar entrada a la máquina o tren de auxilio por vía contraria.

Cumplidas estas condiciones el señalero confeccionará y entregará al conductor un “permiso de correr por vía contraria” en el formulario correspondiente que le servirá de autorización para entrar a la sección ocupada.

Señales para correr por vía contraria. La máquina o tren que entra por vía contraria a la sección ocupada será despachado por el señalero con señales a mano hechas con bandera, de día y con farol, de noche, y será acompañado por el foguista del tren detenido si este foguista ha llegado a la casilla adelante.

b) Cuando la máquina o tren de auxilio entra desde la casilla atrás o sea por “vía de Itinerario”. Donde la entrada de una segunda máquina o tren de auxilio a una sección ocupada con un tren, o parte de un tren, se efectuará desde la casilla atrás, o sea por “vía de Itinerario”, el señalero recabará del guarda del tren detenido el “aviso del conductor de tren detenido” confeccionado por el conductor de este tren, o si este aviso lo hubiese entregado el foguista en la casilla adelante, se cerciorará que el señalero de la casilla adelante lo tiene en su poder y que no lo aprovechará para dar entrada a otra máquina por su parte. En todo caso se recabará la conformidad del señalero de la casilla adelante para la entrada de la máquina o tren de auxilio por “vía de Itinerario” desde la casilla atrás.

Cumplidas estas condiciones el señalero entregará al conductor una “orden de precaución” en fórmula N° 56-5629 donde consta que “tiene permiso de correr con precaución hasta el lugar de detención del tren” y

lo despachará con bajar la señal de salida donde exista o con señales a mano por falta de señal fija. La máquina o tren de auxilio que entra a la sección ocupada será acompañada por el guarda tren detenido si este guarda ha llegado a la casilla de atrás.

- c) Retiro de tren o parte de tren detenido hacia adelante o hacia atrás.
Antes de despachar la máquina titular o una segunda máquina para retirar de la vía el tren, o parte del tren detenido, los señaleros de ambos lados de la sección ocupada arreglarán de mutuo acuerdo, si el retiro del tren, o parte del tren, detenido se hará hacia adelante o hacia atrás. De acuerdo con la resolución tomada, el señalero a quien corresponda despachar la máquina titular o de auxilio, además de otorgar al conductor una “orden de precaución” o “permiso para correr por vía contraria” necesario según inciso a) y b) de este artículo para su entrada a la sección hasta el punto de obstrucción, le proveerá a la vez de la autorización correspondiente para retirar el tren, o la parte detenida, hasta la próxima casilla. Esta autorización, si la operación se hará hacia adelante por vía de Itinerario, será dada con el formulario N° 56-5629 “orden de precaución” y si se hará hacia atrás por vía contraria, en el formulario especial “permiso para correr por la vía contraria”, debiendo hacerse constar claramente en cualquiera de los dos casos, hasta qué punto se autoriza al conductor llevar el tren o parte del tren detenido.

- d) Ejemplos de Ordenes mencionados en incisos a), b), c).

Permiso para correr por vía contraria.

Al conductor de tren o máquina N° _____ queda autorizado para correr con precaución por la VIA CONTRARIA, desde _____ hasta _____ con motivo de _____ y con la conformidad del Jefe o Señalero de _____

Firma del Señalero _____

Estación o Casilla _____

Hora _____ Fecha _____

- e) Teléfono portátil. Tratándose de trenes provistos de teléfonos portátiles, el conductor deberá entregar la fórmula N° 56-5507 “tren detenido” al Guarda y una vez en su poder, éste se comunicará con la estación más próxima anunciándole: “OBRA EN MI PODER FORMULA (56-5507) TREN DETENIDO EN KILOMETRO _____ Y PALO _____”. El Jefe de Estación deberá repetir al guarda su anuncio como prueba de haber sido debidamente interpretado.

Luego se acordará el servicio de auxilio.

Desde ese momento el conductor no podrá mover la máquina o tren, mientras no llegue la máquina o tren de AUXILIO solicitado, salvo que a su pedido le fuera devuelta la fórmula N° 56-5507, previa autorización al Guarda por parte del Jefe de Estación que intervenga, y recién cuando ella se encuentre en su poder quedará habilitado para mover el tren.

I – Instrucciones para pasar el tráfico de vía doble sobre una sola vía.-

Si por un accidente u otra causa quedara obstruida una de las dos vías principales en la vía doble y fuera necesario correr los trenes en ambas direcciones por una sola vía se observará el procedimiento que se detalla a continuación:

- a) Arreglos a efectuarse por los Jefes de Estación.

Los Jefes de Estación de ambos lados del punto de obstrucción determinarán entre sí los puntos en cada extremo de la vía obstruida donde se hará la desviación de los trenes de la vía doble a la vía sencilla.

De estos arreglos dará aviso a la estación o casilla de señales vecina de cada lado y los señaleros de éstas harán parar los trenes que circulen en dirección a la sección obstruida para otorgar “orden de precaución” en fórmula 56-5629 al conductor y prevenirle que deberá parar en la próxima estación o casilla para recibir órdenes antes de entrar en la vía sencilla. Mientras dure la obstrucción los Jefes a ambos lados responderán de que el personal de todo tren que llegue con dirección al lugar obstruido esté avisado de lo que ocurre y que el SERVICIO SE HAGA CON PILOTO en la vía sencilla.

- b) Nombramiento de piloto y sus deberes. Efectuados los arreglos a que se refiere el inciso anterior, los Jefes de Estaciones a ambos extremos del punto de la interrupción se pondrán de acuerdo para nombrar un empleado competente como Piloto y NINGUNA MAQUINA DEBE ENTRAR EN LA SECCION DE VIA SENCILLA SIN ESTAR EL PRESENTE PARA DESPACHAR A LA MAQUINA O TREN. Debe acompañar a cada tren yendo en la máquina exceptuando cuando dos o más trenes tienen que seguir en la misma dirección: en este caso despachará con el boleto “movimiento de trenes por una sola vía”, todos los trenes e irá personalmente en la máquina del último. En todos los casos el primer tren que circula por la vía sencilla será acompañado por el piloto.

Como norma general el Jefe de la Estación “adelante” de la obstrucción hará el nombramiento del piloto con el propósito de que el primer viaje que haga éste para obtener en su certificado la firma del Jefe de Estación al otro extremo de la vía sencilla sea por “vía de Itinerario” (véase inciso D).

Bajo ninguna circunstancia puede permitirse la corrida de una máquina o tren sobre la vía sencilla en sentido contrario al uso normal de esta vía, ni aún que sea acompañado por el piloto, hasta tanto éste no haya recabado en su certificado la firma del Jefe de Estación o Señalero en cada extremo de la vía sencilla y de cada casilla intermedia.

- c) Distintivo del Piloto. El Piloto será distinguido por un brazal con la inscripción PILOTO, o en su defecto por una bandera colorada que deberá tener atada en el brazo izquierdo arriba del codo, y bajo ninguna circunstancia puede haber más de un piloto en servicio a la vez, excepto los casos comprendidos en inciso m).

Durante el trayecto por la vía sencilla acompañando trenes, el piloto se hará ver en la máquina al pasar por cada Estación o Casilla intermedia a efectos de su reconocimiento por el Jefe o Señalero.

- d) Certificado para el Piloto. Para acreditar la persona del Piloto se hará llenar el formulario “Circulación de trenes por una vía únicamente” a lo menos en triplicado y con tantas copias como estaciones o casillas intermedias haya sobre el trecho de vía sencilla a establecerse.

Después de Firmar todas las fórmulas, el Piloto tomará en una la firma del Jefe de Estación donde se encuentre para entregarla al Jefe de Estación del otro extremo de la vía sencilla, quien a su vez firmará otra

copia para que también por medio del Piloto sea entregada al Jefe de la Primera Estación. Las demás copias serán entregadas por el Piloto a las otras Estaciones o casillas intermedias que hubiera en el trecho de vía sencilla y guardará una copia para sí en la cual recabará la firma de todos los Jefes o Señaleros de las estaciones y casillas donde haya dejado este certificado.

- e) Personal de trenes, señales y vía, obedeciendo al Piloto. Los Jefes y Pilotos que firmen las fórmulas responderán de que los Inspectores, Capataces, Señaladores y otros empleados en el trayecto interrumpido estén debidamente informados de lo que ocurre e instruidos de sus respectivos deberes.
- f) Posición de las señales fijas y señales para circular por la vía sencilla. Mientras subsista la circulación de los trenes por una sola vía las señales fijas en las casillas de ambos extremos, y todas las señales en trayecto que normalmente gobiernan la entrada a la sección de vía doble obstruida permanecerán a peligro para ambas vías. En reemplazo de estas señales fijas se controlará la entrada y salida de trenes de la vía sencilla por medio de señales a mano hechas con bandera de día, y de noche o en tiempo de neblina con faroles. Estas señales serán exhibidas a los trenes desde los mismos cambios de entrada y salida de la sección de vía sencilla.
- g) Suspensión del sistema "BLOCK". Durante todo el tiempo que subsista la obstrucción de una o las dos vías principales será suspendido el uso de los aparatos BLOCK para gobernar la marcha de trenes entre las casillas a ambos lados del punto de obstrucción y será sustituido por el control ejercido por el piloto.
- h) Señales de peligro en la vía obstruida. En adición a las precauciones que anteceden y para mayor seguridad, se colocarán de día tres señales explosivas y una bandera colorada, y de noche o en tiempo de neblina tres señales explosivas y un farol con luz roja, sobre la misma vía obstruida a ambos lados del lugar de obstrucción cerca del punto donde empieza y termina el servicio por la vía sencilla. Estas señales de peligro no serán retiradas hasta tanto no se libre por completo la vía obstruida.
- i) Trenes correrán con precauciones. Los trenes correrán con precaución en todo el trayecto de la vía sencilla y durante la noche o en el tiempo de neblina llevarán un farol adicional con luz roja al frente de la máquina. Este farol adicional será retirado una vez que el tren haya salido de la vía sencilla.
- j) Cruce de trenes a la vía sencilla fuera de estación en un punto intermedio. Si el cruce de trenes de una a otra vía se efectuase en un punto intermedio afuera de una estación, un empleado práctico estará a cargo del trabajo y será el único que pueda hacer indicaciones al piloto y hará las veces de Jefe de Estación a los efectos de los arreglos detallados en los incisos anteriores.
- k) Sostener cambios de punta. Cuando entre los puntos obstruidos se encuentren cambios de punta es obligación del conductor llamar la atención al acercarse, para que el guarda o persona a cargo del tren pueda bajarse y sostener el cambio hasta que éste haya pasado.
- l) Relevo del Piloto. En caso de tenerse que relevar al Piloto, su reemplazante firmará con anticipación, y acompañado de aquel todas las

fórmulas repartidas y hará constar al pie que cesan las atribuciones del primero para manejar los trenes, desde el momento que él toma posesión del cargo con todas sus responsabilidades.

- m) Ambas vías obstruidas. En caso de hallarse obstruidas ambas vías principales de manera que fuera necesario despachar trenes de ambos lados hasta el punto de obstrucción para el trasbordo de pasajeros o con otro propósito, se nombrará un piloto a cada lado para controlar el servicio de trenes entre el lugar de obstrucción y el cambio de cruces más cercano.

Queda bien entendido en este caso que el piloto que trabaja a un lado de la obstrucción no puede pasar al otro lado.

En caso de tener ambas vías obstruidas regirán las mismas instrucciones para los Jefes de Estación y señaleros establecidos en los incisos a), c) f) y g) de este artículo en todo lo que concierne a las prevenciones debidas al personal de trenes.

- n) Ejemplo de certificado para el Piloto. Señor Jefe de Estación _____ fecha _____ Hallándose bloqueada la vía entre la Estación _____ y _____ se hace necesario que todo tráfico pase entre dichos puntos por la vía _____ y a ese efecto se reconocerá al señor _____ como Piloto y única persona autorizada para ordenar la salida de cualquier tren o máquina, ya sea acompañándola él o por medio de una orden firmada por su puño y letra que debe entregar personalmente al conductor. Por lo tanto no permitirá Ud. la salida de ningún tren o máquina de _____ sin dicho requisito.

Firma _____

Jefe _____

Debidamente impuesto de las instrucciones al efecto tomo cargo del puesto de Piloto entre estación _____ y _____ mientras dure la interrupción de la vía en dicho trayecto.

Firma _____

Observaciones para el caso de reemplazo del Piloto.

Firma _____ Piloto que dejó servicio.

Firma _____ Piloto reemplazante.

- o) Ejemplo de boleta para el personal de trenes a otorgarse por el Piloto. N°.

Movimiento de trenes por una sola vía.

Entre _____

Guarda _____

Conductor _____ el tren N°

_____ puede seguir viaje hasta _____ por la vía _____

Firma del Piloto _____

NOTA: La única persona que puede firmar esta orden es el Piloto encargado del movimiento de los trenes.

- p) Aviso de libranza de vía. Una vez que la obstrucción ha sido removida y la vía se halle libre será deber de los Jefes de Estación de ambos lados comunicar a todos los concernientes que los arreglos especiales, a que

se refiere este artículo quedan sin efecto y puede reanudarse el trabajo normal.

Art. 198 – Trenes de vías y obras trabajando en sección.-

Los trenes de Vía y Obras solamente podrán trabajar en sección entre casillas con autorización previa al Señalero de la Oficina de Control Seccional de Trenes y bajo las condiciones siguientes:

Formación: Los trenes de Vía y Obras se formarán de modo que el furgón, provisto de freno automático, manómetro y el equipo de señales reglamentarias, ocupe el último lugar del convoy contando desde la máquina.

Su movimiento en vía doble. Los trenes de Vía y Obras no podrán trabajar en tiempo de neblina.

Entrada en Sección. En todos los casos deben entrar a la sección donde trabajarán desde la casilla atrás y circular por “Vía de Itinerario”.

Salida de Sección. La salida de sección de estos trenes a la terminación del trabajo o para librar la sección para otros trenes, se hará igualmente por la vía de Itinerario hacia la casilla adelante, siendo prohibido su regreso por “vía contraria” para librar la sección hacia la casilla atrás por donde entraron.

Exceptuándose de estas disposiciones los casos donde el trabajo se haga dentro de la protección de la señal de entrada en posición de peligro o cuando el trabajo se haga a una distancia no mayor de 100 metros afuera de la señal de entrada o afuera de la señal o cambio de salida.

En estos últimos casos serán conceptuadas las operaciones como “maniobras y aplicarán las disposiciones del Artículo 229 incisos a) o b) según corresponda.

Anuncios por Block. Para los trenes de Vía y Obras que trabajarán en sección (salvo los casos especificados al final del inciso b), se hará el pedido de Vía Libre con el signo N° 3 apropiado (toques 3-1-3) y el señalero de la casilla adelante que concede esta Vía Libre, una vez recibida la “salida” del tren, no dará el signo N° 6 de “llegada” a la casilla atrás hasta no hablar con el Encargado del tren y tener la seguridad de que la vía ha quedado completamente libre y en condiciones normales de tránsito.

Avisos entre Encargados y Señaleros. Antes de entrar a una sección donde trabajará con el tren de Vías y Obras será deber del Encargado del tren avisar al señalero la naturaleza de las operaciones que se efectuarán y la duración probable de éstas.

El Señalero a su vez le dará aviso por escrito al Encargado con copia al guarda de la hora que deberá librar sección para dar paso a otros trenes, recabando la firma de este en constancia, e informará al señalero de la casilla adelante la hora convenida para la libranza de sección.

Art. 199 – Personal que debe manejar los aparatos Block.- En las estaciones donde no haya señaleros, el Jefe personalmente o un empleado autorizado, y designado para cada turno del servicio, deberá

manejar los aparatos Block y hacer los asientos en el Registro de Trenes, no permitiendo que otros lo hagan.

En las casillas de señales donde trabajen dos señaleros a un mismo tiempo el encargado del servicio es quien debe manejar los aparatos.

Art. 200 – Cambio de turno de servicio por personal a cargo de los aparatos Block.-

Aunque haya llegado la hora de cambio de servicio de un Jefe o Señalero que tiene a su cargo el manejo del aparato Block, si tiene concedida Vía Libre y bajadas las señales para un tren, no podrá entregar el servicio hasta que el tren haya llegado completo o, si se trata de un tren que no tiene parada en su estación, hasta que haya librado la sección adelante.

Antes de dejar el servicio debe cerciorarse que su reemplazante está enterado de todas las novedades en el servicio de trenes y que todas las anotaciones en el Registro de Trenes se encuentran en orden.

Art. 201 – Anotaciones en el Registro de la hora en que las señales son recibidas.-

En todos los casos sin excepción, los señaleros deberán anotar en sus Registros, con tinta, las horas en que recibieran o transmitieran los signos, firmando debajo de la última anotación antes de dejar el servicio. Estas anotaciones deben hacerse en el acto de dar o recibir cada signo. En los casos de algún error de anotación, éstos no deben ser enmendados sino que se anularán pasándoles una raya y haciendo la anotación nuevamente debajo de la primera, de manera que lo escrito primero quede bien legible.

Al registrar los signos, los señaleros deberán anotar los minutos teniendo en cuenta a ese efecto que las fracciones de minutos se calcularán de la siguiente manera. Cuando es más de un minuto y medio, se anotarán dos minutos, pero cuando la fracción no alcance a un minuto y medio se anotará un minuto.

En las estaciones el Jefe personalmente hará inspección del Registro de Trenes diariamente y lo firmará en señal de haber llevado a cabo la revisión del trabajo de todos los turnos.

CAPITULO VII

CIRCULACION DE ZORRAS A MOTOR

Art. 202 – Circulación zorras a Motor y obligaciones del Conductor.-

La circulación de las zorras a motor, por cuya designación se entiende una zorra a motor liviana, una zorra a motor de cuadrilla, como también un tractor tipo 18A, solos o con acoplados, en caso que puedan ser retirados de la vía por su propio personal, será regida por las disposiciones siguientes:

Art. 203 – Libreta de circulación Nº 56-6060 dentro del radio asignado.- Los conductores de zorras a motor deben estar provistos de una libreta especial (fórmula 56-6060) para presentarla en todas las Estaciones del trayecto que se encuentren en servicio dentro de su radio o jurisdicción a fin de que el Jefe o Encargado preste su conformidad a que continúe la marcha previa obtención de la vía libre.

La referida libreta fórmula 56-6060 debe llenarse a tinta y en forma bien legible.

Art. 204 – Viajes fuera de su jurisdicción.- El uso de la libreta (fórmula 56-6060) como control de Vía Libre corresponde solamente cuando la zorra a motor circule dentro de la jurisdicción que le ha sido asignada. Cuando una zorra a motor realice viajes directos fuera de su jurisdicción, será considerada como un automóvil de vía, y como tal circulará con Boleto de Vía Libre.

Art. 205 – Anotaciones de las zorras – Registro de Trenes.- Las Estaciones anotarán las zorras a motor en su Registro de Trenes como si se tratara de un tren, transmitiendo en la forma reglamentaria los telegramas de vía libre, llegada, salida, etc., por intermedio de radio o teléfono, según el caso. En estos telegramas también se incluirán los datos con respecto al retiro de zorras de la vía.

Art. 206 – Vía Libre – Modo de llenar la libreta Nº 56-6060.- En los telegramas de vía libre se harán constar si va directa o trabajará entre Estaciones. Si va en viaje directo de Estación a Estación, debe fijarse la hora exacta de librar sección siempre que así lo requiera el servicio. Si la zorra tiene que ser descarrilada en trayecto, debe convenirse la hora exacta en que aquella será descarrilada y nuevamente encarrilada. En ambos casos el Jefe o Encargado de Estación hará las anotaciones correspondientes en la libreta (fórmula 56-6060) haciendo constar el número de telegrama que otorgó la Vía Libre,

agregando las observaciones necesarias, como ser, precauciones especiales en la vía y si va a trabajar en sección, trenes próximos a circular, estampando luego su firma completa en el sitio destinado a tal objeto. Cuando la zorra tenga que ser encarrilada entre Estaciones, corresponde al Conductor hacer las anotaciones del caso.

Art. 207 – Hora de encarrilamiento.- Sitio del trabajo.- En la última Estación en servicio, antes de llegar al sitio de trabajo, el Conductor está obligado a comunicar al Jefe o Encargado de la Estación el lugar y la hora en que indefectiblemente descarrilará la zorra dejando la sección expedita. También acordarán la hora en que podrá encarrilar.

- a) A la hora convenida para encarrilar es obligación de los Jefes y Encargados de las Estaciones afectadas estar atentos al llamado del Conductor de la zorra para evitar demoras innecesarias.
- b) Cuando una Estación que tenga zorra trabajando en sección se retire del servicio, deberá hacerlo constar en el respectivo telegrama de retiro, citando el Km. donde se encuentra la zorra y la hora convenida para encarrilar.
- c) Cuando al tomar servicio una Estación intermedia ya se encuentra alguna zorra trabajando en sección entre Estación, sus corresponsales deberán hacérselo conocer por telegrama, citando el kilómetro y la hora convenida para encarrilar.
- d) Las Estaciones de residencia de Cuadrillas o Revisadores de Vía, etc., que tengan zorras trabajando en sección, deberán encontrarse en servicio para el regreso de éstas, y no podrán retirarse hasta que la zorra haya llegado y dejado expedita la vía principal.

Art. 208 – Prohibición de continuar la marcha vencida la hora de librar sección.- Cualquiera sea la circunstancia queda expresa y categóricamente prohibido al conductor de la zorra a motor continuar la marcha al vencer la hora fijada para librar sección. Debe inmediatamente descarrilar el vehículo en el punto que se encuentre depositándolo a la distancia reglamentaria, dejando así la vía expedita.

Art. 209 – Incomunicación.- Normalmente ningún tren podrá circular en una sección Block ocupada por una zorra a motor, mientras no se tenga aviso de la llegada de ésta a la próxima estación o de su retiro de la vía en el sitio de trabajo dejando la vía expedita. No obstante cuando por incomunicación u otra causa, llegada la hora fijada para librar sección y transcurridos cinco minutos de la misma, no se tuviera aviso de la llegada de la zorra o de su retiro de la vía, la Estación donde se encuentra detenido el tren puede previa conformidad de Control, y siempre que sea de día (no habiendo neblina o temporal) despacharlo con especial precaución, entregando al conductor además del boleto de precaución, un aviso especial detallando lo que ocurre y recabando su firma en la copia. El tren debe marchar a velocidad reducida hasta encontrar la zorra desde cuyo punto puede entonces desarrollar velocidad normal. El personal de máquina deberá vigilar atentamente la vía hacia adelante y hacer uso continuo del silbato en las curvas y los desmontes. Además de las disposiciones que anteceden, el Jefe de la Estación emitirá instrucciones por intermedio del personal del tren al encargado de la zorra a los efectos de su posterior circulación.

Art. 210 – Discos “Atención Zorra en Sección”.- A fin de que bajo ninguna circunstancia pueda olvidarse la presencia de la zorra en determinada sección,

además de las correspondientes anotaciones en los “Registros de Trenes” se proveerá a las estaciones concernientes de disco metálicos pintados de rojo con la leyenda ATENCION ZORRA EN SECCION, que los Jefes tendrán la obligación de mantener a la vista, durante todo el tiempo que esté la zorra entre Estaciones, como señal óptica que prevenga cualquier inadvertencia.

Art. 211 – Circulación.- Las zorras a motor podrán circular de día (no habiendo neblina o temporal) en cualquier momento siempre que no hubiera concedido vía libre para otro convoy en la misma sección en sentido contrario.

1) Zorras Materfer.-

Quando se estime necesario que dos (2) Zorras a Motor “Materfer”, las cuales no pueden ser retiradas de la vía, deban de trabajar en una sección Block, partiendo desde un mismo punto de procedencia se establece lo siguiente:

A) La primera Zorra despachada hasta un determinado Km., una vez arribe al punto de destino, o en su defecto a un sitio anterior al mismo, el Conductor procederá a comunicar a sus corresponsales la hora de Llegada.- Una vez detenida en el lugar de referencia le queda terminantemente prohibido MOVILIZAR el vehículo, CADUCANDO su Vía Libre.

B) La Segunda Zorra se despachará con Autorización (Boleto Colorado – Formula 56/5629/01) con la conformidad de su corresponsal hasta un determinado punto con REGRESO, Observando Zorra Materfer DETENIDA en KTRO..., debiendo mantener siempre una distancia Mínima entre ambas de Dos (2) Kilómetros.-

Quando esta haya regresado a su estación de procedencia recién se podrá conceder Vía Libre para el retorno de la primer Zorra.-

De igual manera y en similares condiciones al apartado B, se podrá autorizar el Ingreso de una Zorra a Motor en sentido contrario.-La Vía quedará expedita una vez que la totalidad de las mismas hayan librado Sección en las estaciones respectivas.-

Ejemplo Tacuarembó despacha 1er Zorra a Km 472

Tacuarembó despacha 2da Zorra a Km 470

Tranqueras despacha Zorra hasta Km 487

Nico Pérez despacha 1er Zorra a Km 268

Nico Pérez despacha 2da Zorra a Km 266

J. P. Varela despacha Zorra hasta Km. 270

C) En una sección Block comprendida por dos estaciones, queda Autorizado a despachar con PRECAUCION en forma simultánea y en sentido contrario un Tren (Vía y Obras, Maquina sola, Maquina y Vagones, etc.) con REGRESO hasta un determinado KM., y a su vez el despacho de una Zorra a Motor hasta el KM..., o en su defecto hasta un KM... y regreso, en cuyo caso ambos Trenes deben mantener indefectiblemente una distancia Mínima de 10 Kilómetros entre Si .-

Esta disposición también habilita que este procedimiento se realice con vehículos Biviales, Maquina Plasser y/o Perfiladora y Maquina Desmalezadora –Herbicida.-

Para el caso en que la sección se encuentre ocupada por Zorras Materfer, el Tren se despachará con Boleto Colorado, siempre y cuando no hubiese salido con anterioridad y en el mismo sentido una Zorra Materfer.-

Se procederá de igual forma, si se tratara de una zorra y ésta hubiese librado Sección.-

Este procedimiento NO es de aplicación durante la Noche en tiempo de Neblina o Temporal.-

Ejemplos

Tranqueras despacha Zorra Materfer a Km. 500
Tacuarembó despacha Maquina y Vagones a Km. 456 y regreso
(Boleto Colorado)

T y Tres despacha Maquina Sola a Km. 328 y regreso con Vagones
J. P. Varela despacha Zorra a Motor a Km. 318 (formula 565629)

Rivera despacha Maquina y Vagones a Km. 558 y regreso
Tranqueras despacha Maquina Plasser a Km. 548 y regreso
(formula 56.5629)

Art. 212 – Corrida con precaución siguiendo trenes.- Las zorras a motor podrán correr con precaución detrás de cualquier tren, mediante un intervalo prudencial. De igual manera puede correr una zorra a motor liviana atrás de una zorra o tractor de cuadrilla, como también podrá despacharse dos zorras de igual porte, pero éstas no pueden despacharse siguiendo a una zorra liviana.

Art. 213 – Circulación de noche. Casos de excepción.- Podrán circular durante la noche, en tiempo de neblina y temporal en casos de verdadera necesidad, a expreso pedido de un empleado responsable de la Repartición afectada y previa conformidad de Control.

Obtenida esta conformidad la zorra a motor circulará en este caso con vía libre de Estación a Estación, equiparando su corrida y la ocupación de la sección en todo sentido a la de un tren.

Art. 214 – Obligatoriedad de los Conductores conocer lista de trenes especiales.-

- a) antes de iniciar el viaje, los conductores tienen la obligación de enterarse de la nómina de los trenes especiales que hay anunciados y firmar la lista a tinta, no debiendo salir de la Estación sin dejar estampada la correspondiente observación acerca del kilómetro en que va a trabajar, etc., en las Estaciones que no permanezcan en servicio durante la noche los conductores deben obtener éstos datos antes de su clausura.-
- b) cuando por razones del servicio tengan que movilizarse en vías de Estación a efectos de recoger materiales, etc., deberá previamente recibir la debida autorización del Jefe o Encargado del Servicio y en

todos los casos sus movimientos deberán ser acompañados por personal Estación.-

- c) Cuando regresan a la Estación de asiento, u otra, una vez entregada la libreta fórmula 56-6060, el Jefe o Encargado del servicio, dispondrá sus movimientos a efectos de llegar al punto donde descarrilarán y también deberá ser objeto del acompañamiento por parte del personal de Estación.-

Antes de dejar servicio a su regreso a residencia, los capataces harán conocer al Jefe de Estación y/o Control Seccional, según corresponda, el programa para el día siguiente, indicando hora de salida, lugar de trabajo y hora de regreso, a efectos de que la Estación o Control puedan evitar dentro de lo posible demoras extras de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 314.-

Art. 215 – Encarrilamiento – Solicitud Vía Libre.- Inmediatamente después de haber pasado un tren completo (indicado por número del último vagón) por el sitio donde se encuentra una zorra retirada de la vía y siendo la hora de encarrilar, el conductor queda facultado para llamar a la estación correspondiente, dándole aviso de la pasada del tren y número del último vagón , solicitando vía libre para circular, ya sea con precaución detrás del tren o en sentido contrario sin esperar que el tren llegue a la Estación; previas las comprobaciones del caso y mutuo acuerdo entre los Jefes de las Estaciones de ambos lados del sitio donde opera la zorra a motor, el Jefe de la Estación hacia donde aquella se dirige otorgará sin demora la respectiva vía libre, dejándose constancia de lo actuado en los Registros de Trenes.

Art. 216 – Cruces de Pasos a nivel – Barreras.- En todos los casos cuando se aproxime un paso a nivel, el conductor debe tocar bocina y reducir la marcha de manera que en cualquier emergencia pueda detenerla de inmediato.

Art. 217 – Barreras altas.- En los pasos a nivel donde existan barreras éstas deben ser bajadas para dar paso a las zorras a motor. Si en cualquier circunstancia las barreras no fueran bajadas, el conductor debe detener la zorra antes de llegar al paso a nivel, el que podrá cruzar con precaución. Igual procedimiento deberá emplearse en aquellos pasos a nivel que estando provisto de campana de alarma y/o luces oscilantes no funcionaran cualquiera fuera la causa.

Art. 218 – Concesión de la Vía Libre hasta Estaciones fuera de Servicio. – Cuando por diversas circunstancias, a ambos lados de una “Sección Larga” (comprendida por dos o más estaciones retiradas del servicio) se presente el caso de tener un tren a despacharse de la Estación que se encuentra en servicio de un extremo de la sección y una zorra a motor a despacharse en dirección contraria desde la estación en servicio en el otro extremo de la sección, se autoriza a despachar a ambos para entrar en la sección hasta estaciones clausuradas, debiendo en todos los casos quedar una sección corta (trayecto entre una estación y otra) sin ocuparse. Una vez llegado el tren y la zorra a la estación hasta la cual llevan vía libre, deberán tomar servicio y para continuar viaje, deberán recabar nueva vía libre, dándose preferencia al convoy que corresponda.

Debe entenderse bien claro que únicamente se autoriza éste procedimiento entre un tren y una zorra a motor.

Por ejemplo. (Tren y Zorra)

Chamberlain concede a Tacuarembó vía libre para un tren hasta Piedra Sola, quien debe tomar servicio y obtener nueva vía libre. Chamberlain podrá así mismo despachar únicamente una zorra a motor, hasta Achar a quien también le hará tomar servicio, quedando así por medio, una sección corta entre ambas.

No obstante tratándose de la ocupación simultánea de la sección por dos o más Zorras, queda autorizado su despacho dentro de sus jurisdicciones en una misma sección, ya sea siguiéndose o en sentido contrario pero siempre guardando entre sí una distancia mínima de 2 (dos) kilómetros

Ejemplo

Si la cuadrilla de Tacuarembó ocupa sección hasta el final de su jurisdicción, Ktro 479, la cuadrilla de Rivera solo puede ocupar sección en sentido contrario como máximo hasta el Ktro 481 y así sucesivamente se procederá en situaciones similares que se presenten en toda la red .-

Art. 219 – Velocidad.- La velocidad máxima permitida al pasar puentes, curvas o cambios, es de 15 kilómetros por hora.

- a) Zorras livianas en viajes. Velocidad máxima en viajes directos 40 km. por hora. Velocidad máxima trabajando en sección 20 km. por hora.
- b) Carga máxima. Dos personas.
- c) Peso de arrastre máximo. 300 kilogramos.

Art. 220 – Ubicación de zorras e implementos al costado de la vía.- Las zorras a motor al ser retiradas de la vía en el sitio del trabajo deben colocarse a una distancia no menor de 1m70 del riel más próximo, igual distancia debe observarse para los demás implementos de trabajo.

Art. 221 – Cumplimiento hora exacta de descarrilar.- El Conductor está obligado a descarrilar la zorra a la hora convenida, aunque no haya llegado hasta el punto fijado, comunicándose de inmediato con la Estación afectada. También avisará de inmediato a las Estaciones afectadas si en trayecto encontrara trabajo imprevisto y tuviera que descarrilar la zorra antes de la hora establecida.

Art. 222 – Prohibición de encarrilar sin autorización.- No debe volver a encarrilarse la zorra motor sin recabar la debida autorización de la Estación correspondiente.

Art. 223 – Comunicación del Conductor antes de encarrilar.- Aproximándose la hora convenida para encarrilar y antes de hacerlo, el Conductor se comunicará por radio con la Estación correspondiente a fin de obtener la vía libre para encarrilar y una vez obtenida ésta, de inmediato debe encarrilarse la zorra para seguir a la Estación respectiva. En el caso de que el Conductor luego de haber agotado todos los recursos a su alcance, no pudiera conseguir comunicación con ninguna de las Estaciones a cada lado del punto donde está descarrilada la zorra a motor, puede encarrilarla sin pérdida de tiempo y seguir con especial precaución hasta la Estación más próxima. Los Jefes o Encargados de las Estaciones deberán tener siempre presente esta posibilidad de incomunicación, haciendo las prevenciones del caso por escrito y bajo firma, a los Conductores de los trenes cuando la hora de entrada o de circulación de éstos hacia, o por

la sección donde trabaja la zorra, coincida con la hora convenida para su encarrilamiento.

Art. 224 – Comunicaciones.- Para controlar éstos movimientos las zorras estarán dotadas de un equipo de radio que utilizara tanto para dar llegada al sitio de trabajo y avisar que la vía queda expedita como para obtener la vía libre antes de volver a encarrilar.

Art. 225 – Retiro de la vía – Constancia en Registro de Trenes.- Al recibir aviso que una zorra a motor ha sido retirada de la vía en un punto intermedio, las Estaciones en servicio de ambos lados harán las anotaciones del caso en sus Registros de Trenes; cursándose entre si los telegramas de orden dejando constancia de la vía expedita. Igualmente tomarán intervención cuando vuelva a ocupar la vía, concediendo la Estación adelante por telegrama numerado la vía libre que le solicite el Conductor de la zorra desde el sitio de trabajo.

Art. 226 – Obligatoriedad de comunicar punto exacto del descarrilamiento.- Al dar aviso a la Estación próxima de que una zorra ha sido retirada de la vía en un punto intermedio, el Conductor después de asegurarse con qué Estaciones se comunica está obligado a citar el kilómetro y la línea donde ha descarrilado su zorra y la hora, por su parte, el Jefe de la Estación respectiva, además de anunciarse claramente al Conductor con quien comunica, queda obligado a repetir la hora de llegada y sitio en que fue retirada la zorra de la vía a fin de que exista seguridad de total entendimiento, quedándole prohibido al Conductor retirarse sin haber llenado éstos requisitos. Es obligación que las Estaciones al recibir el aviso de llegada de una zorra desde el punto donde estas descarrilan, además de la repetición de la hora y sitio en que fue retirada la zorra, transmitan al Conductor el número del telegrama de llegada a fin de que estos lo anoten en su libreta como complemento de las formalidades exigidas por la seguridad del servicio.

Art. 227 – Señales y elementos que deben usar las zorras.- Las zorras a motor ostentarán mientras circulen por la vía: de día una bandera colorada cuyo palo debe tener una altura no menor de 1m30, de noche un foco o farol delantero que ilumine el camino a una distancia prudencial, y dos faroles mostrando luz colorada, uno hacia adelante y el otro hacia atrás.

Art. 228 – Implementos de la zorra.- Cada zorra debe estar provista de los siguientes implementos en buen estado y listos para el servicio:

1 equipo radio y sus accesorios.

2 banderas coloradas.

2 banderas verdes.

2 linternas de señales tricolores.

1 bocina o pito de alarma.

6 petardos explosivos (para usar en tiempo de neblina).

Cada Conductor está obligado a tener reloj que debe ajustar a las horas de las Estaciones antes de salir de viaje.

Art. 229 – Avisos sobre accidentes, etc.- Se hará a través de comunicación radial o cualquier otro medio a su alcance en forma inmediata en casos de accidentes, inundaciones, rieles rotos, y para cualquier caso de emergencia.- Todos estos avisos deben ser confirmados por escrito a la brevedad.

Inmediatamente de terminar de hablar por el equipo radial.-

Art. 230 – Desperfectos.- En caso de defectos en viaje, el Conductor procederá a retirar la zorra a motor de la vía a la distancia reglamentaria y efectuar las revisiones que estén a su alcance. Si no le fuera posible poner el

vehículo en condiciones de reanudar la marcha ni permitirle el tiempo de que dispone empujarla hasta la Estación más cercana, colocará entonces la bandera o luces verdes, avisando en ambos casos a la Estación, o Estaciones afectadas para hacer los arreglos del caso y obtener la libranza de la sección usando para ello la radio o cualquier otro medio en caso de incomunicación. La Estación que reciba este aviso comunicará el hecho a la Repartición respectiva, con las indicaciones que el Conductor le proporcione entre las que expresará el desperfecto que tiene la zorra.

Art. 231 – Entradas a Estaciones.- Los Conductores deben observar las siguientes precauciones al acercarse a las Estaciones:

- a) Llamar la atención por toques de bocina al pasar la señal de entrada.
- b) Obedecer las señales a mano que debe exhibir el personal de Estaciones.
- c) Cerciorarse de que los cambios estén en posición correcta a su marcha.
- d) Las zorras a su entrada a las Estaciones deben hacerlo guiándose por la señal avanzada o de plataforma donde no exista aquella deteniéndose en la misma, o en el disco “P” o continuando viaje, según sus indicaciones. En las Estaciones que carecen de señales obedecerán las señales de mano.
- e) Salida de las Estaciones. Obtenida la vía libre, igualmente ninguna zorra puede salir de una Estación sin previa autorización del Jefe o Encargado. Los Conductores deberán tener en cuenta además, lo dispuesto en el inciso a) del art. 64.

Art. 232 – Uso de la zorra exclusivamente al servicio del Organismo.- El uso de zorra a motor queda limitado al servicio del Ferrocarril y no deben ser utilizadas por asuntos ajenos al mismo sin expresa autorización del respectivo Ing. Regional previo acuerdo con Control Central, quien impartirá órdenes por intermedio de Control Seccional.

Art. 233 – Certificado de competencia.- Toda persona que actúa como Conductor de zorra a motor debe estar munido de un Certificado de competencia expedido por la Gerencia de Infraestructura y Libreta de Conducción expedida por la Dirección Nacional del Transporte Ferroviario .-.

Art. 234 – Aseguramiento del equipo.- Todo material, herramientas, etc., que se transporte en zorras motor y acoplados, deben ser debidamente asegurados para evitar su caída.

Art. 235 – Prohibición de remolque por trenes.- Es absolutamente prohibido a los Conductores hacerse remolcar por un tren. Queda permitido el remolque por un auto de vía, zorra a motor pesada, tractor y máquinas Plasser; éstas últimas, con una limitación de 2509 kilogramos, siempre que todos los vehículos citados, cuenten con enganches adecuados.

Art. 236 – Evitar demoras.- Deberá evitarse en todo lo posible demoras extras a las zorras de Cuadrillas tanto a la salida de residencia como al regreso del lugar de trabajo. A tal efecto cuando sea necesario de acuerdo con los trenes programados o el desarrollo de su corrida, los funcionarios a cargo del servicio en las Estaciones harán las sugerencias que se consideren más convenientes a Control Seccional, quien resolverá. Se justifica una demora razonable de un tren de categoría secundaria, para facilitar el cumplimiento del horario de una Cuadrilla.

Art. 237 – Prohibición de mantener vehículos encarrilados con motor encendido sin Conductor.- Las Zorras de Cuadrilla, de Inspección, tractores, autos de vía, etc., queda prohibido mantenerlos estacionados sobre la vía solos, con el motor en marcha, aún hallándose frenados.

CAPITULO VIII

CIRCULACION MAQUINA APISONADORA “PLASSER” ,MAQUINA COMBINADA “DESMALEZADORA- HERBICIDA Y EQUIPO SOLDADOR DE RIELES “ALUMINOTERMICAS”

CIRCULACION DE MAQUINA APISONADORA DE BALASTO Y ALINEADORA DE VIA “PLASSER” ENTRE ESTACIONES.

Art. 238 – Las apisonadoras y alineadoras de vía “PLASSER” son vehículos que no pueden descarrilar en sección, aunque pueden desplazarse en uno y otro sentido y, por lo mismo deberán ocupar sección mientras efectúan su trabajo, de ahí que, en esos casos los Jefes de Estación donde se encuentre una de esas apisonadoras coordinaran con su Encargado y Control Seccional a los efectos de que, sin interferir la circulación de los trenes, se les pueda otorgar el mayor tiempo posible.

Su circulación será reglamentada en la siguiente forma:

1. Las citadas máquinas se identificarán como “PLASSER” a los efectos del trámite de la VIA LIBRE.
2. Estarán comprometidas en la reglamentación que rige la circulación de autos de vía (véase art. 159 de la “Comunicación entre Estaciones sobre Marcha de Trenes”).
3. En los casos en que la máquina trabaje en sección, se deberá por parte del encargado de la misma solicitar el tiempo necesario y los Jefes de Estación pedirán a Control Seccional la autorización pertinente para ello. Una vez autorizados, obtendrán la vía libre correspondiente, llenando el BOLETO DE VIA LIBRE (fórmula de Precaución), en la forma reglamentaria estampándose la hora y lugar (en la Estación siguiente o

regresando a la de partida) en que debe librar sección, tal como también si la sigue algún otro vehículo autorizado.

4. Una zorra motor de cualquier tipo o Tractor con dispositivo de descarrilar, podrá seguir a una máquina "PLASSER" de acuerdo a lo previsto en el Art. 212 de la Reglamentación de Zorras a Motor. Esta Zorra, que quedará afectada a los trabajos de la máquina apisonadora, será despachada con su mismo destino y, llegada a ese punto, deberá librar la sección de conformidad a lo que establece el Art. 206 de la aludida Reglamentación, finalizado el trabajo de la "PLASSER" podrá despacharse la Zorra (o el tractor en su caso) siguiendo a aquella.
5. Puede darse el caso de que el trabajo de la máquina demande la entrada de una segunda zorra a motor en el sentido opuesto al de la circulación de aquella. En esta situación, la zorra deberá ser despachada en la forma reglamentaria, pero CON ANTERIORIDAD AL DESPACHO DE LA PLASSER librando sección en el punto donde ésta última irá a operar; y recién una vez que HAYA LIBRADO SECCION LA ZORRA, cumpliendo las formalidades reglamentarias, podrá solicitarse VIA LIBRE para la máquina "PLASSER".
6. Al igual que la zorra que entre en el mismo sentido de la marcha de la máquina apisonadora, recién podrá encarrilarse cuando ésta última se movilice. De esta manera la segunda Zorra (o tractor descarrilador) podrá circular tanto en el sentido contrario al de la máquina, es decir regresando al punto desde el cual entró a la sección, como a favor, pero en éste caso, si la "PLASSER" va seguida por la otra Zorra, recién podrá despacharse cuando la sección haya quedado expedita, o sea, que máquina "PLASSER" y Zorra siguiéndola hayan llegado a la Estación.
7. Cuando la naturaleza de los trabajos obligue a que durante el curso de los mismos sea menester el movimiento de las Zorras en Sección ocupada o la entrada de más zorras fuera de las dos previstas, deberá instalarse una Estación Provisoria en el lugar, lo que deberá preverse con suficiente antelación. El Encargado de ésta Estación Provisoria, gobernará en la forma reglamentaria, el movimiento de todos los vehículos allí concentrados o al llegar. La instalación de la referida Estación Provisoria se hará en un todo de conformidad al Reglamento de "Comunicación entre Estaciones sobre Marcha de Trenes"
8. Lo dispuesto en los apartados 5, 6 y 7 tiene vigencia durante las horas del día, según la limitación del Art. 159 aludido en el apartado 2, quedando prohibido ponerlo en práctica en tiempo de niebla o lluvia.

CIRCULACION DE MAQUINA COMBINADA DESMALEZADORA - HERBICIDA ENTRE ESTACIONES

Art. 239 – Las maquinas DESMALEZADORA -HERBICIDA de vía se trata de vehículos dotados de equipamiento, tanto para el desmalezado y desbrozado de faja, como para la aplicación de herbicida en la vía, funciones estas, que pueden ser realizadas indistintamente.

No cuentan con dispositivo que permita su retiro de la vía, por lo que su circulación será con ocupación de sección, pudiendo desplazarse al contar con tornomesa, en uno u otro sentido.

.En estos casos los Sres. Jefes de Estación, en donde se encuentre trabajando una de estas máquinas, coordinaran con su Encargado y Control Seccional, a los efectos de que sin interferir la circulación de trenes, se les pueda otorgar el mayor tiempo posible

A los efectos de la tramitación de la vía libre se denominaran MAQUINA DESMALEZADORA – HERBICIDA y su circulación se registrará de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 238 Incisos 1,2,3,4,5,6,7,8 .-

La velocidad máxima autorizada para su circulación es de 50 K.P.H, en recta sin pendiente y de 20 K.P.H en curvas, pendientes y cambios de entrada, debiendo en todos los casos indefectiblemente respetar, las velocidades máximas establecidas para circular por la vía.

Pueden ser remolcadas, contando para ello con un dispositivo de anclaje de barra de remolque en cabecera extremo herbicida, encontrándose además dotadas de una barra de emergencia.
Esta operación solo puede ser realizada con Autos de Vía o Zorras Pesadas, quienes podrán ingresar para tal fin, desde ambos lados de la sección y de ser necesario para ello, el reposicionamiento máquina, se deberá utilizar tornomesa.

CIRCULACION DE EQUIPOS DE SOLDADURA DE RIELES ALUMINOTERMICA EN LAS SECCIONES DE VIA SENCILLA

Art. 240 – En los casos de que la Gerencia de Infraestructura deba realizar trabajos de soldadura de Rieles en vía principal con el equipo del título deberá procederse como a continuación se dispone:

1. En los tramos regidos por “Comunicaciones entre estaciones sobre marcha de trenes”, deberá procederse de acuerdo al Art. 178.
 - a) El funcionario que esté a cargo del trabajo deberá solicitar por escrito en la Estación que le convenga y que corresponda al lugar en que deberá trabajar entre qué hora y/o trenes pretende trabajar ese día y una vez que se encuentre en el punto de soldadura por medio de comunicación radial recabará la conformidad para luego proceder a preparar la soldadura si esta le es concedida por la Estación en que dejó el pedido escrito.
 - b) La Estación afectada si está en condiciones de acceder comunicará por radio el trabajo a realizar a su corresponsal, quien si no tiene inconvenientes autorizará la operación. Los corresponsales harán las correspondientes anotaciones en el registro de trenes. Ambas estaciones previamente al otorgamiento del tiempo que fuera posible deberán obtener la autorización de Control. Luego de efectuado todo este requisito la Estación que tiene la solicitud aludida procederá a avisar por radio la conformidad al encargado del equipo

de soldadura donde debe constar hasta qué hora puede trabajar - Una vez el Capataz de la Cuadrilla avise por radio o en forma telefónica que la sección está expedita, recién estarán en condiciones de permitir correr trenes en esa Sección. El primer tren a pasar luego de cada período de trabajo deberá correr con fórmula precaución 56-5629 donde deberá expresarse que deberá observar especial precaución en el lugar que se ha efectuado el trabajo, de tal forma que pueda detener el tren si recibe señales de parar. La Cuadrilla procederá a tomar las medidas de precaución etc., que se establece en artículo 178

- c) Si por desperfecto del equipo de comunicación no se pudiera tramitar la confirmación, al Encargado del equipo le queda prohibido realizar el trabajo, como también poner dentro del galibo de la vía cualquier elemento que impida el normal paso de los trenes. En caso de que por la misma razón no pudiera comunicarse la libranza de la Sección las estaciones no podrán despachar ningún tren.
- d) Es responsabilidad del Encargado del equipo hacer llegar en el menor tiempo posible el aviso, a la Estación más accesible, de vía expedita.
- e) Luego de terminada la jornada de labor de la Cuadrilla el Encargado de la misma deberá firmar en el registro de trenes de la estación que solicitó la ocupación de vía, la conformidad de la misma en cada uno de los casos.

CAPITULO IX

CIRCULACION DE CAMIONES, CAMIONETAS Y MAQUINAS BIVIALES

Art. 241 VEHICULOS BIVIALES. Son vehículos biviales, aquellos que pueden circular por vía férrea o por carretera.-

CAMION BIVIAL. El guiado, la tracción y frenado se ejerce mediante ruedas (diploris) ferroviario, rebatible hidráulicamente.- Las ruedas neumáticas quedan suspendidas en el aire.-

CAMIONETAS BIVIALES. El guiado se ejerce mediante ruedas (diploris) ferroviario, rebatible hidráulicamente .La tracción y el frenado se ejercen mediante las ruedas neumáticas, que apoyan sobre el carril .El camión(a diferencia de la camioneta) cuenta con mesa giratoria.

Art. 242 CIRCULACION DE VEHICULOS BIVIALES

A los efectos de la tramitación de la vía libre, los citados vehículos se identificarán como camión bivial, camioneta bivial o maquinaria bivial, acompañado de su número de matrícula.-

La circulación de estos vehículos que pueden ingresar y/o retirarse de la vía por sus propios medios, deberán contar con el siguiente equipamiento obligatorio:

- a) Libreta de circulación formula 56-6060/1 la cual es intransferible.
- b) Equipo de comunicación (radio, Handy)
- c) Barra de remolque para ser utilizado en casos de desperfectos mecánicos que le impidan su desplazamiento.

Art. 243 TRAMITACION DE VIA LIBRE

- a) Los conductores de vehículos podrán solicitar la vía libre desde cualquier punto de la red ferroviaria.-
- b) Cuando circula de estación a estación en servicio lo hacen con boleto de vía libre correspondiente.
- c) Cuando el inicio o finalización del viaje sea una estación en servicio, las anotaciones en la libreta de circulación serán llenadas y selladas por el responsable de la estación correspondiente.
- d) En los casos que no sea en una estación en servicio, será obligación del conductor la solicitud de la vía libre y las correspondientes anotaciones en la libreta.-

Art. 244 INGRESO A LA VIA – ENCARRILAMIENTO

Sera obligación del conductor avisar con la mayor antelación posible, a la estación correspondiente, el lugar y hora prevista de ingreso a la vía, debiendo tomar conocimiento de los trenes programados para ese día.

Una vez en el lugar el conductor está obligado a proporcionar datos del vehículo y del conductor previo a solicitar la vía libre correspondiente, debiendo indicar el destino y hora de librada, donde dejara la vía expedita.

Una vez en destino deberá comunicar la hora de librada y que la sección quedo expedita, informando si continuara su recorrido por la vía, de ser así establecerá la hora del encarrilamiento.

Si el viaje continuara por Carretera, para constancia de ello, se registrara dicha observación en el Registro de Trenes y en la Libreta de circulación.

En el caso de haber un tren circulando en sección, para solicitar vía libre, el conductor deberá proporcionar hora de pasada y No. de vagón de cola.

Art. 245 PROHIBICION DE CONTINUAR LA MARCHA VENCIDA LA HORA DE LIBRADA SECCION.

Cualquiera sea la circunstancia queda prohibido al conductor continuar la marcha al vencer la hora fijada para librar sección.

Debe en tal caso comunicarse con la estación más próxima en servicio, para solicitar la extensión del tiempo a los efectos de continuar ocupando sección.

En caso de no ser posible continuar ocupando sección deberá descarrilar el vehículo en el punto más próximo que le sea posible.

En caso de incomunicación u otra causa, llegada la hora de librar sección y no pudiendo comunicarse con sus corresponsales, siempre y cuando pueda llegar a la próxima estación en servicio dentro de los 30 minutos de atraso sobre la hora fijada para su llegada, el conductor queda facultado a continuar la marcha a velocidad normal .

Si el atraso sufrido no le permite llegar a destino dentro de los 30 minutos, no deberá exceder la velocidad de 20 kilómetros por hora, salvo que recibiera instrucciones de alguna de las estaciones.

Art. 246 LIMITACION DE VELOCIDAD POR DEMORAS EN TRAYECTO

Luego de recibida la salida del Vehículo, si este demorara en trayecto por causas imprevistas (accidentes, desperfectos, etc.) transcurridos los 30 minutos de la hora fijada para librar sección, si no se tuviera aviso de su llegada o retiro de la vía, la estación que cuente con Auxilio, previa conformidad de Control Trenes, podrá despachar el Auxilio con especial precaución, el cual no podrá exceder la velocidad de 20 K.P.H, entregando al Conductor un aviso detallando lo que ocurre recabando su firma en la copia correspondiente .

En condiciones atmosféricas anormales, (Niebla, Lluvias Torrenciales, Tormentas) que impidan la visibilidad queda terminantemente prohibido despachar en sentido contrario el Auxilio.

Si el Auxilio se despachara bajo esas condiciones en Sentido Favorable a la marcha del Vehículo, NO PODRA EXCEDER LA VELOCIDAD DE 10 KM/Ph, previa instrucciones al conductor para que extreme las medidas de precaución correspondiente.

Art. 247 PROHIBICION DE MANTENER VEHICULOS ENCARRILADOS CON MOTOR ENCENDIDO SIN CONDUCTOR.

Queda prohibido mantener estacionados estos vehículos sobre la vía con motor en marcha, aun encontrándose frenados.

Art. 248 CIRCULACION

Durante el día, la velocidad máxima autorizada para las camionetas biviales será 45 Km/h.

Durante la noche, la velocidad máxima autorizada será 40 Km/h.

Para los camiones biviales la velocidad máxima autorizada será de 20.Km/h

En tiempo de neblina y/o temporal la velocidad máxima autorizada será de 20 Km/h.

En todos los casos indefectiblemente se deberá respetar las velocidades máximas establecidas para circular por la vía.

La velocidad máxima permitida para circular por puentes, curvas cerradas y cambios es de 20 Km/h.

Art. 249 CORRIDA CON PRECAUCION SIGUIENDO TRENES

Durante el día, excepto en tiempo de neblina o temporal podrán circular con precaución detrás de los trenes (Plasser – perfiladora) con un intervalo no menor a 15 minutos y nunca deben guardar una distancia menor a 3 kilómetros. En ningún caso deberán correr al mismo tiempo en la misma pendiente o repecho.

Las camionetas biviales podrán circular siguiendo a los camiones biviales en las mismas condiciones que los anteriores.

Art. 250 PROHIBICION DE REMOLQUE POR TRENES

Queda absolutamente prohibido ser remolcados por trenes.

Los camiones Biviales podrán ser remolcados por locomotoras.

Las camionetas Biviales podrán ser remolcadas por maquinas Plasser (A.N.A y P.B.R) autovía y zorras pesadas.-

CAPITULO X **CONTROL DE TRENES**

GENERAL

Art. 251 – Sistema de “Control de trenes”.- Sus funciones consisten en la supervisión general del tráfico ferroviario y la optimización del uso del material tractivo y rodante en toda la red.

Mantiene constante contacto con las estaciones y móviles

Realiza coordinación con las Gerencias de Material Rodante, Pasajeros, Tráfico e Infraestructura.

Art. 252– Principales objetivos del sistema de Control de Trenes.-

- a) Utilización racional de las locomotoras tendiente a lograr la circulación de los trenes a su capacidad máxima de arrastre.
- b) Facilitar el aprovechamiento de la capacidad máxima de la Vía Principal, mediante la programación inteligente de los trenes y el mantenimiento de su corrida en horario evitando demoras que repercutan sobre los demás trenes en circulación.
- c) Conseguir el aprovechamiento máximo del material rodante de salones y vagones. asegurándose que tanto los vagones cargados sean retirados de la estación cargadora por el primer tren que sea posible, como los vagones vacíos disponibles sean enviados a la brevedad a las estaciones correspondientes en donde están necesitados.

- d) Fiscalizar el servicio del personal de trenes (conductores, conductores de coches, ayudantes) mediante el control de su ubicación. Hacer uso del personal de trenes tan pronto como estén disponibles del descanso, llevando una anotación de las horas de servicio para evitar que se excedan y disponer a tiempo los relevos cuando sean necesarios.

AREA CONTROL DE TRENES

JEFE

Es el responsable máximo del área.

Organiza el personal a su cargo dentro de los diferentes sectores de área

Dispone y supervisa los cometidos del sistema.

PROGRAMACION: Realiza la programación diaria de Trenes de acuerdo al plan de Transporte solicitado, atendiendo los requerimientos del tráfico en las diferentes líneas, procurando el máximo aprovechamiento de la capacidad tractiva de los distintos tipos de locomotoras, como también la máxima capacidad de vía. Coordina con la Gerencias de Material Rodante, Tráfico, Infraestructura, Pasajeros, Distribución Material Remolcado y Distribución Personal Tripulación.

Confecciona horarios de trenes programados, adecuándolos a las necesidades del cliente y del servicio. Supervisa el cumplimiento de la programación, tomara conocimiento de las posibles modificaciones en el decurso del servicio teniéndolas en cuenta si afectan programaciones futuras.-

DISTRIBUCION MATERIAL REMOLCADO De acuerdo al programa de transporte solicitado, formula el plan de distribución del material remolcado para atender la demanda en las distintas líneas.

Regula la provisión de vagones de acuerdo al ritmo de carga y descarga, procurando aceleración de los ciclos, maximizando el aprovechamiento de vagones.

En forma diaria recabara de las estaciones el estado de situación de la totalidad de los vagones allí depositados.

CONTROL CENTRAL: Supervisa la ejecución de la programación y realiza su seguimiento, efectuando las modificaciones necesarias para ello, estando en contacto permanente con los controles seccionales que se encuentran bajo su responsabilidad.

Solicita a la Gerencia de Material Rodante el material tractivo y a la Oficina Distribución Personal Tripulación el personal necesario.

Coordina con las Jefaturas de Tráfico el horario de las estaciones de la red tendiente a atender el programa establecido, como también las posteriores modificaciones que sufra éste.

En casos de accidentes, informara del hecho en forma inmediata al personal de guardia de las Gerencias involucradas, realizando además las comunicaciones de orden a las oficinas superiores

En aquellos casos que como consecuencia del accidente se produzca interrupción de la vía principal, mantendrá contacto con el personal superior interviniente en el lugar. Por otra parte si de este hecho resultase que a los efectos de la normalización de la vía, sea necesaria la intervención del Tren de Auxilio, realizara la vigilancia tanto de su preparación, despacho como corrida a los efectos de su pronto arribo al lugar.

CONTROL SECCIONAL (Mesa 1 y 2): Ejecuta la programación controlando la corrida de trenes .Serán directamente responsable del movimiento y control de todos los trenes, ejerciéndolo estación por estación en su jurisdicción. Ante inconvenientes que surjan en el transcurso y alteren el programa, (desperfecto de máquina, falta de personal, etc.) comunicara el hecho a Control Central quien dispondrá al respecto. Deberá realizar averiguaciones, recabar datos e interesarse en todo sentido para el mejor desarrollo del servicio.- En casos de accidentes de cualquier índole, los Controles Seccionales deberán comunicarlo de inmediato a Control Central dando todos los detalles posibles en el acto.

OFICINA DISTRIBUCION PERSONAL TRIPULACION

Coordinar y disponer servicios al personal de tripulación de acuerdo a la programación de trenes; previendo los relevos en trayecto. Proveerá personal para maniobras en los lugares determinados de acuerdo a lo solicitado por Control Central. Deberá dar cumplimiento al programa de descansos semanales, licencias anuales y sanciones Cumple con la aplicación del Reglamento del personal de Conducción, informando sobre irregularidades al jefe del Área Control Trenes Controlará tomadas y dejadas del personal de conducción en cada turno, adecúa al personal de tripulación ante incidencias tales como enfermedad, ausencias, licencias extraordinarias, etc. Seguimientos de servicios de trenes, de acuerdo a las dejadas del personal adecua la programación Atiende solicitudes de los funcionarios de tripulación como ser, consultas médicas, licencias especiales, etc. Control sobre equidad en los servicios del personal de tripulación

INSTRUCCIONES PARA LAS ESTACIONES

Art. 253 – Oficinas.-

Las Oficinas Seccionales de Control estarán bajo la dirección de la Oficina “Control Central” la que tendrá su asiento en la Gerencia .de Operaciones, ubicadas en edificio de Talleres Peñarol

JURISDICCION DE LAS OFICINAS SECCIONALES

MESA 1 Desde Nueva Terminal de Pasajeros hasta Estación 25 de

Agosto – Nico Pérez y Minas.

MESA 2 Desde señal lado afuera de Estación 25 de Agosto hasta Rivera.
Desde Chamberlain a Salto Grande – Algorta a Fray Bentos
Tres Arboles a Piedra Sola
Desde señal lado afuera de Nico Pérez hasta Rio Branco.-

REGLAMENTACION PARA ESTACIONES

Art. 254 – Estaciones - Cumplimiento órdenes de Controles Seccionales.- Las instrucciones que de la Oficina Control Seccional serán cumplidas por las Estaciones sin discutir las, pero si una Estación considera que sería conveniente para el servicio modificar de cualquier manera la orden ya dada por Control Seccional, queda autorizada para llamar a dicha oficina, haciéndole las recomendaciones del caso, pero después de hacerlas ha de cumplir con lo que entonces resuelva Control Seccional sin otras discusiones.

La oficina de Control Seccional es la única autoridad que puede disponer y deberá ser consultada en los siguientes casos:

- a) Despacho de trenes de carga de las Estaciones de arranque tanto tratándose de trenes de Itinerario fijo como condicionales. Control Seccional ordenará en oportunidad los trenes que deben correr, su formación, etc., debiendo ser consultada momentos antes de despachar un tren ordenado por si hubiera nuevas órdenes o novedades.
- b) Aviso de aprontar máquinas y llamado del personal. Tratándose de trenes de carga y aunque su corrida ya fuera dispuesta por Control, las estaciones de arranque al llegar la hora para aprontar máquinas o llamar al personal, consultarán de nuevo a Control por si hubiera modificación en su corrida.
- c) Cruces de trenes fuera de horario o en caso de preferencia. Control Seccional será consultado en cada caso antes de efectuar cruces con trenes que corren fuera de sus horarios, tanto adelantados como atrasados, y en general en cualquier caso de duda sobre donde debiera efectuarse un cruce.

- d) Toma de vagones. Control Seccional dispondrá el tonelaje a agregarse a los trenes, no debiendo los Jefes completarlos por su cuenta.

Art. 255 – Servicio Vía Libre – Reglamentaciones vigentes.-

Es entendido que las disposiciones que anteceden y siguen en este reglamento no modifican el Reglamento en vigor sobre el movimiento de trenes y siempre debe obtenerse vía libre de la Estación inmediata en servicio antes de despachar un tren. Las órdenes de Control son válidas previa dicha condición.

Art. 256 – Estaciones – Consulta sobre trenes.- Todos los pormenores sobre los trenes deberán ser pasados a Control Seccional.-

En el caso de descompostura de radio o teléfono se deberá agotar los medios para obtener comunicación con Control Seccional

Art.257 – Atención aparatos de radio y Telefónico Estaciones.- Los Jefes o en su defecto el Ayudante encargado de la Estación, comunicaran los datos de corrida de trenes a Control Seccional sin esperar que sean llamados por dicha oficina.

Art. 258 – Uso equipo de radio y Telefónico Estaciones.- Estos aparatos se destinan únicamente para las comunicaciones relacionados con el movimiento de trenes y vagones, siendo prohibido en absoluto su empleo para comunicaciones no relacionadas con el servicio. Se tomarán severas medidas disciplinarias en todo caso de infracción y uso indebido del teléfono. Se advierte al personal que deberá abreviar las comunicaciones en todo lo posible.

Art. 259 – Libro de Ordenes .- Las Estaciones deberán destinar un libro en blanco exclusivamente para registrar toda orden que se reciba de Control a fin de que quede constancia y evitar olvidos. Cada orden deberá ser firmada, estipulando fecha y hora por el funcionario que en cada caso se haga cargo del servicio igual como se hace con el Registro de Trenes y comunicará a Control Seccional su apellido cada vez que se curse un aviso o que, éste lo requiera especialmente.

Art. 260 – Suministro de datos sobre la corrida de trenes.-

Estaciones intermedias. Los datos sobre corrida de trenes serán suministrados por cada Estación intermedia a Control Seccional en la forma siguiente:

Hora de llegada, minutos atrasados o adelantados, hora de salida, minutos adelantados o atrasados, vagones tomados y destino, vagones dejados y toneladas tomadas y dejadas, tonelaje total con que salió el tren explicando la causa de cualquier demora fuera de tiempo permitido en Estación.

Ejemplo: Llegada.

Aquí Durazno. Tren 108 llegó 6:59, 3 minutos atrasado con 650 toneladas, demoró 2 minutos cruce tren 109.

Salida.

Aquí Durazno. Tren 108 salió 7:20, 24 minutos atrasado. Tráfico 14 minutos, agua maquina 7, tomó 66 toneladas, dejó 20, siguieron 696, tomó 1 A O. L. Canelones, No. 75028, 1 C. P. L. Peñarol, No. 67310, 1 C. M. L. Dr. Carnelli, No. 66314, dejó 1 C. P. L. ésta, No. 67238, cruce tren 109.

NOTA: Los datos de "llegada" se darán a Control enseguida de llegar el tren en todos los casos posibles y sin esperar necesariamente que el tren haya salido para dar todos los datos en conjunto.

Se tomará buen cuidado de no omitir comunicar si el tren paró en señales especificando los minutos perdidos y la causa.

Estaciones de arranque o terminación de trenes. Las Estaciones de donde arrancan trenes avisarán a Control Seccional, Número de máquina, nombre del Conductor, Ayudante y Guarda, hora en que la máquina salió de Remesa, hora en que el personal tomó servicio, horas disponibles, formación completa del tren, incluido numeración de los vagones, tonelaje y hora salida.

Las Estaciones donde los trenes terminen su corrida darán los siguientes datos.

Hora de llegada, nombres personal Conducción y Guardas, hora en que dejaron servicio, horas disponibles, hora de entrega de la máquina a Remesa, formación de llegada, incluida la numeración de los vagones y tonelaje.

Art. 261 – Aviso de tonelaje esperando tracción.- Después de la salida de cada tren de carga y dado los datos citados en el ejemplo arriba indicado, las estaciones intermedias avisarán a Control Seccional qué tonelaje queda aún para arrastrarse de su estación y el destino del mismo.

Art. 262 – Avisos de vías obstruidas para cruce y demoras para tomar vagones.- Cuando una estación se encuentra con las vías ocupadas de tal manera que no puede realizar cruce de trenes, o tendrá dificultad en efectuarlos, deberá comunicarlo de inmediato a Control Seccional como asimismo ampliará cuando desaparece la causa apuntada.

Estos avisos se harán extensivos a las Estaciones de cada lado en servicio por medio de Control Seccional.

Igualmente cuando se anticipa que el tren demorará más del tiempo permitido, o un tiempo excesivo, para tomar vagones pasará aviso anticipado antes de la llegada del tren, a Control Seccional quién dispondrá.

Art. 263 – Avisos de irregularidades en vía libre.- Deberá comunicarse a Control Seccional cualquier irregularidad que ocurra en el manejo de la Vía Libre.

Art. 264 – Accidente a tren rodante en estaciones.- En cada caso que se produzcan accidentes de cualquier índole, pero que afecte en algo a la marcha de trenes, deberá darse aviso en el acto a Control Seccional especificando con claridad si la vía principal o la de cruce han quedado interrumpidas.

Será deber de Controles Seccionales comunicar a Control Central todos los detalles importantes y esta Oficina redactará un resumen de lo sucedido y enviará copia a las oficinas de Central que corresponda, con la menor demora posible.

Será deber de Control Seccional dar aviso inmediato al Jefe de Tráfico Ingeniero Regional, Inspector de Vía, e Ingeniero Material Rodante .-

Art. 265 – Avisos de niebla – Petardos.- Cuando durante la circulación de trenes se produzca niebla, las estaciones comunicarán a Control la hora en que empezó y la hora en que termine indicando si han colocado petardos.

Avisos de viento. Tormenta. Al levantarse vientos fuertes o tormentas que puedan entorpecer la marcha de trenes los Jefes comunicarán el hecho a Control Seccional.

Art. 266 – Estaciones que se retiren a descansar durante horas del día.-

Cuando una Estación por su horario dispuesto a cumplir deba retirarse del servicio, deberá comunicarlo a las estaciones corresponsales y Control Seccional, quienes registrarán horas de retiro y vuelta al servicio en fórmula respectiva.

Art. 267 – Aprovechamiento de vagones vacíos.- Ninguna estación deberá aprovechar ni comprometer los vagones vacíos sin previo consentimiento de Control Seccional.

PARTE DIARIO DE VAGONES Y ADELANTOS

Art. 268 – Instrucciones.-

Los Sres. Jefes de estación o quien lo subrogue, en forma diaria proporcionaran por correo electrónico, teléfono o Fax a Oficina Distribución de Material remolcado del Área Control Trenes, el estado de situación de la totalidad de los vagones depositados en sus estaciones, como así también los encerados y cadenas que cuente en depósito.- A tales efectos deberán prestar la debida atención, a fin de evitar irregularidades, ya que la exactitud de los datos suministrados es de suma importancia para dicha Oficina.-

Art. 269 – Recepción anuncios de trenes.- Las estaciones al tomar servicio se pondrán en contacto con Control Seccional, a los efectos de actualizar la programación del día, como también poder conocer la del día siguiente.-

Art. 270 - Hora Oficial Las estaciones al tomar servicio deberán confrontar los relojes con Control Seccional.

Art. 271 – Interrumpir comunicaciones a Control Seccional.- Salvo en casos excepcionales como por ejemplo, para dar aviso de accidente o irregularidad seria en el servicio es terminantemente prohibido interrumpir cuando Control Seccional esté comunicándose con cualquier corresponsal.

Art. 272 – Corte de Trenes entre estaciones.- Al llegar una fracción de tren a una estación por no haber podido hacerlo con todo el convoy, es deber de pasar aviso de inmediato a Control Seccional, citando hora de llegada y con qué tonelaje, no omitiendo mencionar la causa y el kilómetro donde quedó el resto del tren. Si ocurriera que la estación está afuera de servicio, pedirá órdenes si debe tomarlo para facilitar el movimiento de trenes.

CAPITULO XI

MANTENIMIENTO EQUIPOS DE COMUNICACIONES Y SENALIZACION

PARTE I – EQUIPAMIENTO ESTACIONES

Art. 273 – Deberes de los funcionarios.-

Todo empleado deberá conservar en perfecto estado de aseo y arreglo los útiles de escritorio, aparatos telefónicos, de radio, equipos PC, impresoras, etc.

El mantenimiento de los equipos de comunicación y señalización están a cargo de la Gerencia de Comunicaciones y en cuanto a los equipos informáticos a cargo del Departamento de Informatica

En ambos casos queda terminantemente prohibido abrir o desmontar los aparatos sin previa autorización de la Gerencia y Departamento respectivo.

Art. 274 – Nomenclatura de las Estaciones.-

Nómina de Estaciones, Paradas y Casillas de Señales en Servicio.

<u>Estaciones Paradas o Casillas</u>	<u>Iniciales</u>
--------------------------------------	------------------

Central Gral. Artigas.....	AB
Nueva Terminal.....	AB
Casilla Central Dr. L. Carnelli.....	AC
Casilla Dr. Carnelli.....	
Casilla C. Gomez.....	
Yatay.....	AD
Casilla Agraciada.....	
Casilla Km. 7.....	AE
Casilla Sayago.....	
Sayago.....	AF
Casilla Emp. Tablada.....	TA

Empalme Tablada.....	TA
Tablada.....	TB

Colón.....	AG
Casilla Colón.....	
Abayubá.....	AA
La Paz.....	AJ
Las Piedras.....	AK
Casilla Las Piedras.....	
Progreso.....	AL
Juanicó.....	AM
Canelones.....	AN
Margat.....	AO
Santa Lucía.....	AP
25 de Agosto.....	AQ
Casilla 25 de Agosto.....	
Independencia.....	AH
Cardal.....	AR
25 de Mayo.....	AT
Berrondo.....	AU
Florida.....	AV
Santa Teresa.....	ALL
La Cruz.....	AX
Pintado.....	AÑ
Sarandí.....	AY
Puntas de Maciel.....	AW
Goñi.....	AZ
Durazno.....	BA
Yí.....	BC

Estaciones Paradas o CasillasIniciales

Villasboas.....	BD
Molles.....	BF
Parish.....	BB
Paso de los Toros.....	BG
Chamberlain.....	BJ
El Lago.....	BK
Churchill.....	BN
Achar.....	BL
Pampa.....	BM
Piedra Sola.....	BO
Tambores.....	BP
Valle Edén.....	BR
Tacuarembó.....	BQ
Bañado de Rocha.....	BT
Paso del Cerro.....	BU
Laureles.....	BZ
Brigadas C. de Rivera.....	BW
P. Tranqueras.....	BV
Paso Ataques.....	BX
Rivera.....	BY
Livramento (Brasil).....	BI
Parada Piedra Alta.....	PA
Colonia Sánchez.....	PK
Urioste.....	PL
Talita.....	PB
Palermo.....	PC
Hernandarias.....	PB
Gallinal.....	PD
Montecoral.....	PE
Capilla del Sauce.....	PF
Tabaré.....	PJ
Sarandí del Yí.....	PG
Elías Regules.....	PM
Puntas de Herrera.....	PN
Chileno.....	PO
Blanquillo.....	PQ
Kilómetro 296.....	PS
Kilómetro 319.....	PT
Kilómetro 329.....	PU
Ituzaingó.....	CG
Capurro.....	CA
Rodríguez.....	CB
Raigón.....	CF

San José.....	CD
Juan Soler.....	CP

Estaciones Paradas o Casillas

Iniciales

González.....	CJ
Mal Abrigo.....	CK
Guaycurú.....	JA
Arroyo Grande.....	JB
Juan Jackson.....	JO
Cardona.....	JD
Santa Catalina.....	JF
J. E. Rodó.....	JG
Risso.....	JM
Egaña.....	JR
Palmitas.....	JL
Grito de Asencio.....	JN
Mercedes.....	JQ

Cufre.....	CL
Colonia Suiza.....	CM
Rosario.....	CN
Barker.....	KA
Tarariras.....	KC
Estanzuela.....	KD
Colonia.....	KE

Juan J. Castro.....	OB
Trinidad.....	OC

Casilla Emp. Peñarol.....	
Peñarol.....	DC
Manga.....	DE
Toledo.....	DG
Suárez.....	DJ
Pando.....	DK
Olmos.....	DL
Ing. V B. Sudriers.....	DR
J. Sosa Dias.....	EB
Atlántida.....	EC
P. del Plata.....	EW
La Floresta.....	ED
Luis G. Lasala.....	EF
Piedras de Afilar.....	EG
La Sierra.....	EH
Balneario Solís.....	EJ
Las Flores.....	EK

<u>Estaciones Paradas o Casillas</u>	<u>Iniciales</u>
Km. 110.....	ELL
Pan de Azúcar.....	EL
Repecho.....	EM
Abra de Perdomo.....	EN
Kilómetro 144.....	EZ
San Carlos.....	EO
José Ignacio.....	EQ
Garzón.....	ER
Rocha.....	ES
Pda. Costa Azul.....	HB
La Paloma.....	EU
Maldonado.....	EP
Pedreira.....	DS
Tapia.....	DM
Migues.....	DQ
Montes.....	DN
Andreoni.....	DY
Solís.....	DO
Ortiz.....	DT
Verdum.....	DX
Minas.....	DP
Ktro 2 (R. Puma).....	DU
Ktro 4.150.....	DZ
Sauce.....	FA
Santa Rosa.....	FB
Cazot.....	FC
Castellanos.....	FQ
San Ramón.....	FD
Chamizo.....	FP
Fray Marcos.....	FG
Casupá.....	FR
Reboledo.....	FJ
Cerro Colorado.....	FK
Pda. Arteaga.....	FE
Mansavillagra.....	FL
Illescas.....	FM
Nico Pérez.....	FO
Zapicán.....	LA
Retamosa.....	LB
J. P. Varela.....	LC
Treinta y Tres.....	LD
Julio M. Sanz.....	GA
Bañado de Oro.....	GB

Estaciones Paradas o CasillasIniciales

Vergara.....GC
Rincón.....GD
Paso de Dragón.....GE
Pte. Sr. G. Vargas.....GF
Río Branco.....GG
Puente Maúa.....

Valentines.....FS
Cerro Chato.....FT
A. Saravia.....FU
Tupambaé.....FV
C. de las Cuentas.....FX
Frayle Muerto.....FY
B. de Medina.....FW
Melo.....FZ

Francia.....MD
Tres Arboles.....ME
Merinos.....MF
Piñera.....MH
Guichón.....MJ
Algorta.....ML
Pda. Pandule.....MLL
Piedras Coloradas.....MM
Pda. Kilómetro 444.....
Porvenir.....MN
Esperanza.....MO
Paysandú.....MP
Km 485 (Ancap).....MQ
Pda. Constanza.....MR
Queguay.....MS

Km. 7 (Cantera Ancap).....MZ

Quebracho.....MT
Pda. Guaviyú.....MU
Termas del Guaviyú.....MV
Chapicuy.....MW
Pda. Dayman.....MX
Salto.....MY

Salto Grande.....MA

San Antonio.....NA
Itapebí.....NB
Palomas.....NC
Pda. Arapey.....ND
Termas del Arapey.....NE

Estaciones Paradas o CasillasIniciales

Santa Ana.....	NF
Pda. María.....	NG
B. Brum.....	NH
D. Lamas.....	NM
Cuaró.....	NN
Pda. Km. 763.....	NÑ
J. de Viana.....	NO
Pda. Km. 791.....	NP
Artigas.....	NQ

Pda. Yucutuja.....	NI
Pda. Itacumbú.....	NJ
Tomás Gomensoro.....	NK
Bella Unión.....	NL
Cuareim.....	NLL

Menafra.....	RA
Young.....	RB
Pda. Km. 462.....	
Bellaco.....	RC
Haedo.....	RD
Ombucitos.....	JS
Pda. Liebigs.....	RE
Fray Bentos.....	RF

Total (Ramal P.Sola).....	RG
---------------------------	----

Las estaciones, Casillas de Señales y Paradas marcadas en color celeste, se encuentran actualmente clausuradas

NOTAS: Las Estaciones con servicio no permanente que tengan que atender trenes deberán tomar servicio con la necesaria anticipación para acordar la vía libre, pudiéndose retirar del servicio una vez haya cursado el aviso de salida del tren a la Estación próxima en servicio, y luego de obtenida la autorización de Control.-

Art. 275– Aparatos con desperfectos.- Cuando una Estación tenga un aparato con desperfectos debe avisar en el acto a la Jefatura de Tráfico, quien coordinará con la Gerencia o Departamento correspondiente, a los efectos de su inmediata reparación o reposición. De ser necesario, el equipo averiado será enviado para su reparación, adjuntando una nota explicando los desperfectos que noten y si fuera posible las causas.

Art. 276 – Obligaciones al hacerse cargo de una Oficina.- Cada vez que llegue un Relevante a hacerse cargo de una Estación, revisara el funcionamiento de los equipos de comunicaciones e informática y de notarse algún desperfectos que afecte su normal funcionamiento deberá informar dicha irregularidad a la

Gerencia o Departamento correspondiente, sin perjuicio de elevar luego informe a la Jefatura de Tráfico.

Art. 277 – Alumbrado eléctrico.- El alumbrado eléctrico en general está bajo la dependencia de la Repartición Alumbrado a quien debe comunicarse cualquier irregularidad con todos los detalles que sean posibles obtener.

- a) Prohibición de mudar cables, etc. Queda prohibido a todos los empleados el mudar la colocación de los cables o aparatos; montar o desmontar focos de luz, quedando este trabajo encomendado exclusivamente a los empleados de la Repartición Alumbrado.

PARTE II - Departamento Señalización y Comunicaciones

Art. 278–Mantenimiento. Es el cometido de dicho Departamento, el mantenimiento de las señales mecánicas y eléctricas de todas las estaciones de la red.

En caso de desperfectos ocasionados por fenómenos climáticos o de otra naturaleza, en los que sea necesaria la intervención de la Cuadrilla de Infraestructura podrá ser solicitada la colaboración de la misma a fin de restablecer las comunicaciones.-

Art. 279 – Pedido de materiales.- Los materiales necesarios para el mantenimiento de los equipos de comunicación, telefónicos, etc., se tramitaran a través de la Jefatura de Tráfico quien realizara los pedidos correspondientes a la Gerencia de Comunicaciones.

CAPITULO XII **SERVICIO DE LOCOMOTORAS**

Art. 280 – Maniobras con Locomotoras Diesel Nros. 201 a 204.- Estas locomotoras no disponen de equipo de freno automático.

- a) Cuando realicen maniobras en las Estaciones con un solo peón, debe limitarse a 20 ejes con máximo de 100 toneladas los cortes a movilizarse. Es obligación del peón estar atento a la señal del silbato de la locomotora a efectos de apretar los frenos a mano, cuando así sea requerido.
- b) Las maniobras con estas locomotoras están limitadas a 5 kilómetros por hora.
- c) Cuando por imperiosa necesidad del servicio sea necesario ocupar este tipo de locomotoras afuera de las siguientes Estaciones, queda dispuesto:
 1. En Estación Rivera: Se autoriza correr sola a Livramento exclusivamente para realizar maniobras en dicha Estación. Queda prohibido remolcar vehículos entre Rivera y Livramento y viceversa.
 2. En Estación Paysandú: Se autoriza correr sola a desvío planta AMBEV exclusivamente para realizar maniobras.
 3. En Estación Florida: se autoriza correr en las condiciones establecidas en el inciso a) entre esta y Talleres Piedra Alta.

4. Cuando sea necesario su empleo en circunstancias no previstas se deberá requerir autorización del Sr. Gerente de Material Rodante

Art. 281– Remolque de locomotoras

PARTE I

Locomotoras 1501 a 1547 y 2001 al 2010 801 al 825.- En caso de que una locomotora Diesel tipo 1500 y 2000 deba ser remolcada por otra locomotora del mismo tipo deberá colocarse por lo menos un vagón de cuatro ejes entre las dos locomotoras. Como estas locomotoras carecen de freno cuando están con el motor apagado, y el freno a mano es inaplicable en viaje se deben tomar precauciones para la seguridad en el remolque. A tal fin, queda determinado que al remolcar una locomotora del tipo 1500 o 2000 en un tren, ésta debe ir lo mas cerca posible de la locomotora titular y entre las dos debe colocarse un vagón de cuatro ejes con freno automático con el 100% de cilindros de freno en actividad, aplicándose el art. 309, considerándose como dos vehículos sin freno cada máquina a remolque para computarse el 50% de porcentaje de vehículos con cilindro, o el 60% según corresponda. La velocidad permitida para su remolque es la máxima autorizada de acuerdo al tren que se efectúe. Cuando las locomotoras citadas se remolquen solas, deberá agregarse otro vagón con el 100% de cilindro en actividad a la cola, disposición esta, que regirá independientemente si los mismos son de freno de FAV o FAC.-. Las máquinas Alsthom deberán contarse como un vehículo sin cilindro a los efectos del mencionado porcentaje. En cuanto a las condiciones de su remolque (entre sí o por intermedio de las tipo 1500,2000) no es necesario el intercalamiento del vagón entre locomotoras. El vagón en cambio deberá agregarse a la cola (para establecer el freno) cuando la locomotora Alsthom no va acompañada por personal. Ya que actuando personal, no se hace necesario dicho vehículo en razón de que existe el control por intermedio del freno de mano
Todo tren que deba remolcar más de una locomotora tipo 2000,1500 y 800, se debe intercalar un vagón con cilindro en actividad entre la locomotora titular y la locomotora 2000 o 1500 y luego la 800. Queda establecido que locomotora 800 no puede ubicarse en lugar del vagón intercalado

PARTE II

Remolque de locomotora tipo 400 Caterpillar, Tipo 740 y CCMM DMU.

LOCOMOTORA CATERPILLAR

En caso de ser remolcada locomotora tipo 400 se considera como un vagón sin freno no siendo necesario intercalar vagón colocando un vagón a la cola con el 100% de cilindros activos de freno automático de vacío (FAV) en funcionamiento, POR CARECER DE FRENO DE AIRE COMPRIMIDO (FAC) y CAÑERÍA PASANTE DEL MISMO.

LOCOMOTORA 740

Para el remolque con motor apagado de este tipo de locomotoras no es necesario el uso de vagón intercalado, como tampoco el vagón de cola, ya que el sistema de freno de la misma actúa automáticamente al ser acoplada a la tubería general de freno de la locomotora titular.

COCHE MOTOR DMU

Para el remolque con motor apagado de este tipo de unidades se operará de igual forma que para las locomotoras 740, en virtud de que su sistema de freno también actúa en forma automática al ser acoplado a la tubería general de freno y a tales fines se puede utilizar tanto un CCMM DMU como una LOCOMOTORA (que cuente con freno automático por aire comprimido).

PARTE III

A. En aquellos casos en que alguna locomotora de cualquier tipo, Coche Motor, etc., tenga que quedar depositado en algún desvío, ya sea fuera de servicio o por desperfectos, deberá ser calzado con las cuñas de madera que estén provistos, los que serán colocados por el personal de Conducción.

B. No obstante ello, antes de ser estos vehículos desenganchados, al ser dejados, y antes de acoplarse al ser tomados, quien esté a cargo de la maniobra no debe iniciar ninguna de estas operaciones, hasta tanto el personal de Conducción o en su defecto quien se halle a cargo de la unidad le notifique que está en condiciones de hacerlo.

Servicio de Locomotoras, Coches Motores, etc.

Art. 282 – Dependencia de los trenes y acatamiento de órdenes.- El personal de conducción acatará las órdenes de los Guardas durante el viaje en los trenes de pasajeros y las de los Jefes o sus representantes en las Estaciones. En casos excepcionales y para constancia si creen necesario, podrán pedir a los Jefes órdenes por escrito. Los Guardas acatarán las órdenes del Inspector de Guardas, el cual tiene la obligación de vigilar que aquellos cumplan estrictamente con sus respectivos cometidos, y con el servicio que se les haya asignado.

Art. 283– Roturas de barras de suspensión de salones.- En estos casos, el Guarda debe hacer trasbordar los pasajeros a otro salón cuando haya mas de uno en el tren, tratando de aliviar en todo lo posible el salón defectuoso. Una vez aseguradas las piezas rotas, el Guarda deberá entregar orden por escrito al Conductor a fin de reducir la velocidad del tren a 10 kilómetros por hora. Al llegar a la primera Estación debe dejarse el salón averiado, pero en caso que fuera el único en el tren, deberá consultarse al Gerente de Material Rodante por intermedio de Control

Art. 284 – Abandono de la Locomotora.- Mientras la locomotora etc. esté en servicio, el personal de Conducción no debe ausentarse de la misma, sin previo aviso al Jefe o Encargado de la Estación.

Art. 285 – Velocidad de los Trenes.- Los conductores deben arreglar la velocidad de los trenes conforme al tiempo fijado en el Itinerario, a no ser que reciban aviso sobre las maniobras que tengan que efectuar en la próxima Estación o que vayan atrasados; entonces aumentarán la velocidad de la marcha sin excederse de las máximas permitidas, evitando en lo posible altas velocidades en las bajadas fuertes. Los puntos de las líneas donde existe necesidad de efectuar precauciones especiales, asimismo como las velocidades máximas a observar para los varios tipos o clases de trenes, se indicarán por medio del Anexo al Itinerario de Servicio, y en caso de variación se emitirán los avisos especiales correspondientes, debiendo el personal de conducción ajustar la velocidad de acuerdo a lo ordenado.

Art. 286 – Velocidad de los trenes al pasar cambios en las Estaciones, Empalmes, etc.- La velocidad de los trenes al pasar cambios en vía principal, en Estaciones o Empalmes sin desviar la ruta; al tomar la curva de los cambios para entrar al desvío de cruce o a cualquier otro desvío desviando la ruta; al pasar cambios sobre vía en curva de radio reducido, tanto siguiendo por vía principal como entrando o saliendo de desvíos, así como en otras situaciones especiales, será la que para cada caso se establezca en la tabla de velocidades que se deberá emitir íntegramente, cada vez que haya de introducirse una modificación a la misma. La mencionada tabla de velocidades deberá ser incorporada al Anexo al Itinerario del Servicio.

Art. 287 – Animales en la vía y/o cuerpos extraños.-

- a) Cuando el personal de conducción observa la presencia de animales en la vía hará sonar insistentemente la señal acústica a su disposición (silbato), tratando de espantarlos. En caso de que el tren sea remolcado por locomotora Diésel, y coches motores, hará todo lo posible para detener el tren y evitar arrollarlos.
- b) Tratándose de locomotoras a vapor y estando con los topes levantados, el Conductor usará su criterio sobre la conveniencia de reducir o aumentar la velocidad para sacarlo con más seguridad y sin perjuicio para el Material Rodante y Locomotora.
- c) Si se produjera el accidente, el personal de conducción deberá en cualquier caso detener el tren en el lugar del hecho para revisar el material rodante y dejar la vía expedita.
- d) Del mismo modo se procederá cuando se encuentra algún cuerpo extraño en la vía, balasto, piedras, etc.
- e) Tratándose de vía doble, si la opuesta queda obstruida y mientras no se deje expedita, el personal de conducción y Guarda tomarán las medidas de precaución necesarias, desplegando las señales correspondientes, para el caso que se aproximara un tren.
- f) En todo caso será obligación del conductor detener su tren en la próxima Estación en servicio para comunicar el motivo de la parada y entregar personalmente el formulario de orden para que el Jefe de la misma pueda tomar las providencias que el caso aconseje, aviso a la Cuadrilla y Policía, precauciones de trenes, etc.
- g) Esta última instrucción también se cumplirá cuando existan animales en la vía aún cuando no sean arrollados. Animales arrollados por los trenes. Al igual que los casos de accidentes de otra índole, cuando un tren arrolle animales que su cantidad, calidad o circunstancias que medien puedan originar posteriores consecuencias,

el guarda tren, si el hecho se produce en trayecto o el Jefe de Estación si correspondiera, deben llenar un acta detallando lo ocurrido y haciendo constar que el conductor hizo sonar el silbato antes de aproximarse al paso a nivel o sitio del suceso.

Dicha acta debe ser firmada por pasajeros del tren, o particulares ajenos al Organismo que hayan atestiguado lo ocurrido no omitiéndose hacer constar el domicilio de cada uno como está dispuesto.

En caso de descarrilamiento por animales en la vía, al labrar actas, el guarda debe hacer constar la hora y lugar del accidente, estado del alambrado y porteras, distancia de los pasos a nivel y si se encontrara alguna portera abierta o cualquier otro detalle que sirva de prueba en caso de litigio. Debe citarse además el domicilio legal de todo testigo que pueda obtenerse.

Art. 288 – Punto de Parada en Estaciones.- Los conductores deben arreglar la velocidad de la marcha para poder parar los coches frente a la plataforma a indicación del Guarda Tren y personal de Estación. Cuando al parar en una Estación el tren sobrepasa o no llega a la plataforma, no debe mover el tren hasta tanto reciba las señales correspondientes. Los Guardas tomarán las medidas para que los pasajeros no bajen ni suban con los coches en movimiento.

Art. 289 – Máquinas en maniobras.- Queda terminantemente prohibido mover una máquina en servicio en las vías de tráfico, sea para hacer maniobras o cualquier otra causa sin que estén en sus puestos el conductor y ayudante. En caso de extrema urgencia y teniendo que ausentarse el conductor éste podrá ordenar a su ayudante hacerse cargo de la máquina, siempre que lo conceptúe capacitado para ello y se pondrá de acuerdo con el Jefe de Estación para llenar el puesto con un peón, quien trabajará bajo las órdenes y responsabilidad del ayudante a cuyo cargo estuviera la locomotora.

Se dispone que en caso de ausencia o falta del ayudante, deberá ocuparse un peón en su lugar bajo las mismas condiciones establecidas precedentemente. Limitándose esto al tiempo estrictamente necesario para proveer relevo.

. El conductor tiene la obligación de obedecer las órdenes que reciba del Encargado de las maniobras y le es obligatorio anotar en su parte diario cualquier maniobra mal hecha o demora innecesaria.

Art. 290 – Evitar golpes y roturas.- Al ponerse en marcha, al parar y también durante el viaje, los conductores deben tratar de evitar golpes y roturas.

Art. 291– Posición de la máquina cuando está parada.- En todo caso cuando la locomotora está parada sea por corto o largo tiempo, se debe apretar el freno mano y poner la palanca de cambio de marcha en el punto muerto, abriendo los robinetes.

Art. 292– Apagar locomotora o coche motor por demora en Estaciones.- Cuando deban demorar en una Estación el Jefe o Encargado debe dar aviso al conductor para que apague el motor, volviéndole a avisar unos diez minutos antes de la hora que podrá concederle vía libre para que vuelva a encenderlo. Se recomienda el cumplimiento de esta disposición que tiende a economizar combustible.

Art. 293 – Trenes a doble tracción.-

- a) En los casos en que fuera necesario emplear dos máquinas en un mismo tren, éstas irán adelante del tren, exceptuándose los casos de ayudar a subir repecho fuerte en cuyo caso una puede ir acoplada a

la cola del tren. Quedará responsable para la conducción general del tren, el conductor que vaya adelante, es decir, dará las señales reglamentarias, de salida observará los semáforos y demás señales fijas, controlará el funcionamiento del freno y en todo caso será el único responsable de estar munido del boleto de vía libre. No obstante será deber del personal de la segunda máquina observar que todas las señales sean debidamente desplegadas e interpretadas y en caso de emergencia hará uso del freno automático. El conductor que vaya atrás obedecerá y contestará a las señales del que vaya adelante y de ningún modo puede tener abierto el regulador el que vaya atrás, cuando el de adelante lo tenga cerrado.

- b) Tomar agua. Esta operación corresponde al ayudante en todos los casos. Cada ayudante tendrá la obligación de darle agua a su respectiva máquina.
- c) Evitar maniobras con máquinas acopladas. Se recomienda que se evite en todo lo posible el hacer maniobras con máquinas acopladas, debiendo cortar una y dejarla en un desvío mientras se haga maniobra con la otra.

Art. 294 – Protección de los trenes.- Cuando una máquina o tren esté parado entre Estaciones, el conductor, en caso de no haber Guarda Tren, tomará las precauciones reglamentarias, por las que será responsable.

Art. 295 – Disposiciones para casos de accidentes.- En estos casos, los conductores tomarán los datos que se insertan en el artículo 150 y cualquier otro detalle de interés, incluyéndolo en su Informe Diario.

Art. 296 – Conducción de las locomotoras.-

- 1. Queda terminantemente prohibido conducir las Locomotoras y/o CCMM por cualquier persona que no sea el Conductor y en caso de que se incapacite éste, el Ayudante, siempre que esté autorizado o habilitado para actuar como Conductor, lo reemplazará mientras no se efectúe el relevo correspondiente, debiendo el, Guarda Tren, actuar como Ayudante hasta la llegada a la próxima Estación, donde el Jefe dispondrá las medidas más convenientes a tomarse. Quedan exceptuados los Inspectores de locomotoras del personal de máquinas, y al hacerse cargo de la máquina uno de estos, el Conductor informará en su parte diario entre qué punto actuaron en su lugar. –

Derecho a viajar en las locomotoras

- 1. En todo momento y a todo funcionario, le queda terminantemente prohibido viajar sobre cualquier miriñaque, sea en locomotora sola, con corte de vehículos o tren.
- 2. Solo se permitirá viajar en las locomotoras y en las cabinas de los coches motores a las personas poseedoras de pase que así lo autorice o también aquellas que estén munidas de una autorización superior al respecto. Podrán viajar 4 personas como máximo, incluyendo al conductor y ayudante

Art. 297 – Transportes de artículos en las máquinas y coches motores.- Queda absolutamente prohibido llevar en las máquinas y coches motores otros artículos que no sean aquellos exclusivamente necesarios para el trabajo de la máquina o coche motor o del personal para el viaje únicamente, exceptuando los casos siguientes:

1. Correspondencia que se entregue al conductor de un tren por no haber guarda.
2. Cuando se reciba orden de transportar el botiquín o artículos no determinados en caso de necesidad.

Art. 298 – Salida de máquinas y coches motores de las vías de Remesa.-

- a) Los conductores, una vez prontos para salir de las Remesas, Galpones o Depósitos, tocarán desde el límite de las vías de estas con las vías de tráfico, tres silbatos largos para anunciar a los funcionarios de Estación que se encuentran listos para salir. Después esperarán la llegada del funcionario de la Estación, quien luego de preparar los cambios deberá acompañar la máquina o coche motor hasta las vías de tráfico, sin cuyo requisito les queda prohibido moverse. Se exceptuarán las remesas Dr. Lorenzo Carnelli y Peñarol de las cuales debe salir obedeciendo las señales de mano y las señales eléctricas de salida de las mismas.
- b) Al no presentarse el funcionario de la estación transcurrido un minuto, el conductor repetirá las tres pitadas.
- c) Si dentro del minuto siguiente no fue sacada la locomotora, el conductor enviará al ayudante a comunicar al Capataz de Remesa la demora.
- d) En Carnelli, el ayudante será enviado a la casilla de señales.

CAPITULO XIII

FRENO AUTOMATICO

REGLAMENTO PARA EL USO DEL FRENO AUTOMATICO POR VACIO (F.A.V)

Art. 299 – Funcionamiento del sistema de F.A.V.- El F.A.V actúa casi simultáneamente en todo el tren, con velocidad de unos 16 kilómetros por minuto. Por el aparato de bombeo en la locomotora se está extrayendo aire continuamente desde la cañería general, con el fin de mantener un vacío máximo en la locomotora equivalente a 56 centímetros (22.5 pulgadas) de columna barométrica. La continuidad del F.A.V. puede romperse por accidente y entonces el aire atmosférico que penetra en la cañería accionará bruscamente los pistones aplicando el esfuerzo total en las zapatas, automáticamente. Normalmente las zapatas quedan levemente alejadas de las llantas y para frenar el tren, el conductor lo aplica desde el aparato de maniobras en la locomotora, o el guarda freno desde la válvula del furgón. En

casos de emergencia, también puede aplicarlo el pasajero que actúe las válvulas colocadas con ese fin en algunos coches según se reglamenta más adelante. El sistema F.A.V. permite regular con precisión la marcha del tren; adecuando la velocidad, según lo requiera la necesidad de cada momento particular.

Art. 300 – Instrucciones para acoplar las mangas de freno entre vehículos.-

Para que el personal autorizado pueda aplicar el freno en todo el largo del tren, es indispensable que ambas mangas entre cada vehículo estén debidamente acopladas entre sí. Esto se hace levantando las boquillas de acople a suficiente altura para enganchar los cuernos en primer lugar, y luego bajarlas hasta que los picos se introduzcan en las ranuras, juntándose firmemente los ovalillos de goma de las dos boquillas.

Art. 301 – Instrucciones para desacoplar las mangas de freno entre vehículos.-

Está terminantemente prohibido desacoplar las mangas de freno, mientras no se haya restituido el aire atmosférico anulando el vacío dentro de la cañería general; desde la locomotora con preferencia o desde el furgón. Al desenganchar la locomotora del tren, las boquillas de las mangas deben colocarse siempre en los tapones provistos para soportarlas. Los vehículos separados siempre deben tener las boquillas colocadas en esa misma posición. Se prohíbe el uso de estopa o trapos u otro material que pueda ser absorbido por el vacío, a todo personal que desacople vehículos u opere el F.A.V.

Art. 302 – Lubricación.- No debe aplicarse grasa o aceite de ninguna especie a los pistones, cilindros y válvulas, porque haciéndolo se disuelve la goma. Las otras partes, especialmente la timonería, pueden aceitarse.

Art. 303 – Modo de aplicar el freno.- Cuando haya que hacer uso del F.A.V. para la parada ordinaria del tren, el conductor debe abrir el pasaje de aire en el aparato de maniobra del freno, en la locomotora introduciendo aire para la parada gradual del tren. Al ir parándose el tren el conductor debe ir restableciendo el vacío para evitar el retroceso de los vehículos y permitirles poner el tren en marcha, inmediatamente después de recibir la señal de hacerlo. En el momento de parar, el vacío en la cañería general será del orden de 25 centímetros barométricos (10 pulgadas). Salvo casos urgentes o de peligro, el conductor no ha de efectuar aplicaciones bruscas del freno. Es necesario que antes de volver a acelerar se compruebe que el vacuómetro marque el mismo grado de vacío que existía antes de la aplicación del freno, si quedara un menor grado de vacío el tren correría parcialmente frenado al no quedar equilibradas las presiones dentro de los cilindros. La forma más apropiada para detener un tren largo consiste en hacer una aplicación de frenado lento a una distancia prudente del punto de detención, anulando 25 a 30 centímetros (10 a 12 pulgadas) en el vacío y volviendo el aparato de maniobra a su posición “recubrimiento” con lo cual el tren irá frenándose suavemente hasta la cercanía del punto de detención; entonces se hará un nuevo apocamiento en el grado de vacío fijando el aparato en “recubrimiento” para detener el tren sin brusquedades. Aun cuando domine la velocidad del tren, aun cuando vaya entre parando normalmente, el conductor no debe anular el vacío bruscamente a “cero” sino que debe graduar la parada del tren a fin de conservar más de 25 centímetros (10 pulgadas) en el grado de vacío. Una vez detenido el tren el conductor lo mantendrá frenado con el freno independiente de la locomotora y restablecerá el vacío lo antes posible. Cuando un tren, en el momento de detenerse reciba señales de seguir

avanzando, o en el caso de haberse detenido deba avanzar de inmediato algunos metros, el conductor no debe iniciar la tracción hasta que el vacío del tren quede completamente restablecido, y al lograrlo pueda avanzar enseguida. Aun con esta precaución, el acelerador deberá accionarse en forma muy gradual dando amplitud de tiempo para que el esfuerzo de tracción que efectúa la locomotora se transmita a todo el tren, estirándolo; antes de provocar un nuevo avance del acelerador o aplicación del freno según sea la exigencia de la maniobra. El manejo brusco del freno es el origen de cruzamientos o montamientos de topes, averías en el sistema de enganche y perjuicios en las mercancías que se transportan. En casos de que el restablecimiento del vacío sea lento por causa de trenes largos, se puede acelerar al motor de la locomotora hasta el punto indicado en el acelerador de cada tipo de locomotora apresurando el bombeo del aire, después de haber colocado los demás controles en posición de no ejercer esfuerzo tractivo. Al notar una reducción en el grado de vacío durante la corrida es necesario dejar detener al tren y averiguar las causas de tal anomalía; el tren pudo haber sido frenado por el guarda tren o tener algún inconveniente.

Art. 304 – Los guarda trenes no deben aplicar el F.A.V. - Los guarda trenes no deben aplicar el F.A.V. exceptuando los casos de absoluta necesidad, y cuando lo hagan deben pasar informe detallado de los motivos que obligaron a aplicarlo. Sin embargo, deben estar siempre prontos para aplicar el freno ordinario a mano, si el conductor pide su ayuda por intermedio del “silbato” o la “bocina” (dos toques cortos, repetidos varias veces).

Art. 305 – Apretar el freno a mano si se cortarse el tren. - En el caso de rotura de un enganche o la separación accidental del tren en secciones por otro motivo cualquiera, o durante maniobras en las estaciones para tomar o dejar vehículos, se debe inmediatamente apretar el freno a mano y conservarlo bien apretado hasta que el tren esté otra vez enganchado a la locomotora.

Art. 306 – Uso del F.A.V. en pendientes. - Al bajar pendientes, el conductor debe hacer uso del F.A.V. para reducir la velocidad de modo que el tren no sobrepase las velocidades máximas establecidas. El frenado debe iniciarse desde el principio de la pendiente quedando prohibido dejar correr el tren para luego frenar enérgicamente.

Art. 307 – Precauciones al llegar a las Estaciones terminales y estaciones de cruce. - El personal del tren cumplirá lo reglamentado sobre cruce de trenes en las estaciones y cruce de trenes o máquinas, con desvíos ocupados o entradas a vías muertas del Reglamento de Servicio de Trenes. Al aproximarse a las estaciones terminales o a una estación donde otro tren esté detenido, no se debe usar el F.A.V. sino en caso de urgencia. El conductor debe reducir la velocidad de su tren de tal manera que pueda detenerse con el freno independiente de la locomotora solamente. Al entrar un tren a toda estación terminal, los guardas deben estar prontos a aplicar el freno a mano en caso necesario, no abandonando su puesto hasta la detención del tren.

Art. 308 – Proceder al agregar o sacar vehículos. - En cualquier Estación donde haya que agregar o dejar vehículos el conductor tiene que anular el vacío en la cañería general colocando el “aparato de maniobras del freno” en posición de permitir la entrada de aire atmosférico, evitando así demorar en acoplarlos o desacoplarlos. Toda maniobra con vehículos que se realice en las estaciones o desvíos con locomotoras de vía principal, deberá hacerse bajo la acción del F.A.V. y en consecuencia, todas las mangas de los vehículos deben estar

acopladas entre sí y la manga de “cola” en su correspondiente soporte. En estaciones con servicio permanente de maniobras, éstas se realizarán bajo la responsabilidad del “encargado de maniobras” quien determinará si se acopla o no el F.A.V. de acuerdo con el conductor. El personal de revisión o encargado de maniobras, si no hubiere este personal, verificará el funcionamiento de los cilindros de freno en el momento que lo estime oportuno, para así no demorar la salida del tren al dar cumplimiento a los Arts.309 y 313 Art. 309 – Deberes del guarda antes de empezar el viaje.- El guarda tren en los trenes de pasajero y el ayudante en los trenes de carga antes de autorizar la partida al empezar el viaje y en las estaciones donde se hubiese tenido que desacoplar alguna manga, debe cerciorarse de:

- 1) Que el freno a mano de cada vehículo esté completamente flojo y el o los cilindros de freno totalmente desahogados.
- 2) Que todos los vehículos en el tren tengan las mangas acopladas y la de “cola”, en el último vehículo debidamente colocada en su soporte respectivo y bajo la acción del vacío.
- 3) Que en el tren, la proporción de vehículos provistos con cilindros de freno en actividad no sea menor que 50% (FAV) y el 60% (FAC) del total. El guarda o el ayudante, será asistido por el personal de revisión si lo hubiere, de lo contrario el personal de Tripulación colaborará para dar cumplimiento a lo prescripto y al Art. 313
- 4) Para computar los vehículos sin freno se incluirán los que solo tienen freno a mano; locomotoras remolcadas y vehículos cuyo F.A.V. está totalmente inactivo. Los vehículos dotados de dos o más cilindros que tengan alguno sin funcionar y que no afecte al vacío del F.A.V. deben contarse de cada dos en esta condición como uno sin freno.
- 5) Que el vacuómetro (en trenes de pasajeros) en el último furgón indique por lo menos 38 centímetros (15 pulgadas) de vacío. En este caso el guarda anulará el vacío por medio de la válvula de furgón y vigilará mientras avanza la aguja de nuevo, hasta los 38 centímetros (15 pulgadas) y recién entonces podrá aceptar que todo está en orden. Estas prohibido despachar el tren sin cumplir con los requisitos de este apartado, los cuales como se establece al principio, deben repetirse toda vez que sea desacoplada alguna manga.
- 6) Es obligación del guarda de los trenes que remolquen, vehículos de pasajeros provistos de “válvulas para frenado de emergencia” ver art. 317 que los vidrios de estas válvulas no estén rotos ni tengan astilladuras. Si presentaran algún defecto serán rotos y anulada la válvula mediante el cierre del grifo con la llave con que todo guarda está provisto debiendo informar el hecho.

Art. 310 – Aplicación de freno a mano al desacoplar la locomotora.- Siempre que una locomotora deje un tren o porción de un tren, es deber del ayudante o encargado aplicar el freno a mano en una cantidad suficiente o en todos los vehículos, si fuera necesario, para evitar que puedan moverse. Queda prohibido confiarse en la acción de los cilindros, sea cual fuere el tiempo que hayan de permanecer sin locomotora, debiendo mantenerse los vehículos frenados hasta que la locomotora haga funcionar el F.A.V. nuevamente.

Art. 311 – Vigilancia durante el viaje.- Los guardas deben vigilar durante el viaje que nada toque o quede recostado contra la manija de la válvula del furgón, ni que se cuelgue ropa u otro objeto de dicha manija. Esta disposición rige

también para toda persona que viaje en otros vehículos provistos de válvulas de furgón (coches oficiales, coches de inspección, etc.) debiendo el guarda vigilar que estas personas debidamente asesoradas no infrinjan esta disposición.

Art. 312 – Deberes del conductor antes de empezar el viaje.- Al hacerse cargo de la locomotora, el conductor debe maniobrar las distintas partes del equipo de freno en la misma, para cerciorarse de su funcionamiento y procurar solucionar cualquier defecto antes del acoplamiento al tren vigilando además el estado de las mangas y ovalillos. El conductor antes de empezar el viaje, en la estación de partida y en todos los puntos donde se haya tenido necesidad de desacoplar alguna manga, debe cerciorarse:

- 1) Que la manga de la locomotora está debidamente acoplada al primer vehículo del tren. Tratándose de locomotoras acopladas, este deber corresponderá al personal de la segunda locomotora, mientras que el de la primera deberá cerciorarse de que las dos locomotoras se encuentren debidamente acopladas. Cuando hubiere que colocar un vehículo entre las dos locomotoras, por las características de ellas o por circunstancia especial, el personal de la primera locomotora se cerciorará de que este vehículo quede debidamente acoplado a ambas locomotoras.
- 2) Que el vacuómetro de la locomotora indique como mínimo 43 centímetros (17 pulgadas) de vacío después de cumplir lo dispuesto en el párrafo anterior. En casos de inconvenientes en el F.A.V. el conductor accionará el aparato de maniobras del freno, facilitando la labor del personal de revisión. Si no hubiere personal de revisión, el conductor tratará de solucionar el desperfecto con los medios a su alcance y si no lo logra dará instrucciones a su ayudante, quien a su vez recabará de la estación la autorización para retirar el o los vehículos defectuosos. Procederá entonces a actuar de acuerdo al artículo N° 313.

Art. 313 – Verificación del F.A.V. antes de partir el tren.- Cada tren debe ser acoplado por lo menos cinco minutos antes de la hora de salida, de manera que el conductor tenga tiempo para probar el F.A.V. y tener conciencia sobre el estado del mismo. No siendo posible crear el vacío mínimo de 43 centímetros en la locomotora (17 pulgadas) – de acuerdo a lo prescripto en los Arts. 309 y 312 respectivamente, deberá localizarse el defecto existente para subsanarlo si fuese posible, o aislar el vehículo defectuoso para que no influya sobre el vacío de la cañería general del tren.

Para aislar un vehículo inutilizando sus cilindros de freno el conductor debe cerciorarse; primero, cual es el defecto que tiene a fin de poderlo concretar en su informe; y tratándose de pistones calzados, en ningún caso debe ser inutilizado sin haber antes intentado hacerlo funcionar, actuando en la válvula de aflojamiento o por distintas aplicaciones del F.A.V.

Queda terminantemente prohibido cortar las manguitas de acople al inutilizar cilindros de freno, debiendo usarse sólo los elementos provistos para ese fin (tapones o cerrar los grifos, si el vehículo está así equipado).

El conductor está obligado a inutilizar los cilindros de freno de todo vehículo que haya sufrido rotura o desplazamiento de alguna pieza del sistema de freno, asegurando las piezas flojas con alambres u otro medio que evite toda posibilidad de inconvenientes en la marcha de dicho vehículo.

En caso de no poder subsanar el defecto o no poder aislar el vehículo, entonces éste debe retirarse del tren y ser dejado en la Estación para que lo atienda el personal competente.

4.- Cuando la locomotora tuviera el equipo de F.A.V. defectuoso, no pudiendo crear el grado de vacío reglamentario y no siendo posible efectuarse reparación, se solicitará locomotora de auxilio, en tanto que la locomotora con freno defectuoso se correrá sola o en caso de seguir en el tren irá de acuerdo a las disposiciones reglamentarias para la formación de trenes, quedando prohibido acoplarla a la cola o en la proximidad de la cola del tren.

Art. 314 – Descompostura del F.A.V. entre estaciones.- El personal del tren procederá de acuerdo a lo reglamentado sobre fraccionamiento y parada de un tren entre estaciones, cuando la descompostura del F.A.V. fuese entre estaciones. Si el conductor no logra solucionar el defecto, llevará su tren con precaución hasta la estación siguiente, bajo control del freno independiente de la locomotora, previo examen de los enganches procediendo del modo siguiente:

- a) Trenes en general excepto trenes de pasajeros. El conductor debe fraccionar su tren, y aun con las mejores condiciones para la tracción, no se sobrepasará el 33% del tonelaje máximo que puede remolcar la locomotora.
- b) Trenes de pasajeros. El conductor debe fraccionar su tren llevando hasta la estación siguiente solamente dos coches por vez, únicamente. Al llegar a la estación solicitará auxilio, poniéndose de acuerdo con el Jefe de Estación para ir a traer el resto del tren de la misma manera.
- c) Una vez todo el tren en la estación se procederá de acuerdo a lo reglamentado, especialmente según Arts. 312 y 313. Si el desperfecto afecta incluso al freno independientemente de la locomotora, esta se correrá sola hasta la estación próxima donde solicitará auxilio. Queda terminantemente prohibido conducir el tren controlado con freno de mano solamente.

Art. 315 – Prueba del F.A.V. luego de ocurrir accidente en recorrido.- En todos los casos de paradas de emergencia por accidente, es necesario que los conductores anoten en su informe las observaciones siguientes sobre el F.A.V.

- 1) El grado de vacío que registraba el vacuómetro antes de efectuar la aplicación del F.A.V.
- 2) Efectuada la aplicación del freno, el conductor dejará la palanca del “Aparato de maniobra del freno” en posición “freno apretado” y procederá de inmediato a revisar el tren. Anotará el número de todos aquellos vehículos que no conservasen el pistón de cilindro de freno en posición de “freno apretado”. Esperará 10 minutos y hará una segunda revisión empezando por el mismo extremo anterior anotando el número de todos los vehículos cuyos cilindros hayan desahogado por si solos.
- 3) La prueba del F.A.V. indicada en el inciso 2º, conviene efectuarla en el mismo lugar del accidente, pero en casos especiales puede dejarse para hacerla en la primera estación siguiente y siempre antes de alterar la formación que el tren conformaba en el acto del accidente.

- 4) En caso de no poder realizar la prueba del F.A.V. con todo el tren, igualmente debe realizarse con los vehículos que hayan quedado sin desperfectos acoplados a la locomotora.

Art. 316 – Informe sobre descompostura del freno.- Si por cualquier motivo no se hace uso del F.A.V. o éste no funcione cuando se desea, o si hay irregularidades en su modo de funcionar, el guarda debe anotarlo en su informe. También debe anotarlo el conductor acompañando detalles completos de la irregularidad.

Art. 317– Válvulas para frenado de emergencia en trenes de pasajeros.- Algunos coches están equipados con válvulas para que el pasajero pueda parar el tren en una emergencia. Estas válvulas llevan la inscripción “para detener el tren rómpase el vidrio con cualquier objeto que no sea la mano. El uso indebido será penado según prescribe la ley”. Es deber del guarda vigilar que los pasajeros no cometan abusos deteniendo el tren sin justificación y en tales casos, el infractor será entregado a la Autoridad Policial. Para restablecer el F.A.V., el guarda cerrará el grifo en la válvula de emergencia. El conductor y el guarda informarán lo sucedido, según le corresponda a cada uno.

Art. 318 – Dispositivo “Hombre Muerto”.- Cuando el vehículo motor del tren (locomotora, coche motor, etc.) disponga del dispositivo “Hombre Muerto”, éste será comprobado por el conductor antes de partir el tren. Queda prohibido impedir el accionamiento del dispositivo “Hombre Muerto”, por ningún motivo y en caso de accidente se debe informar la efectividad de dicho dispositivo

PARTE 2

FRENO AUTOMATICO POR AIRE COMPRIMIDO (FAC)

Art. 319 1- Funcionamiento del FAC

El FAC actúa casi simultáneamente en todo el tren superando en velocidad al FAV, debido a la mayor presión de trabajo del primero con relación al segundo.

Desde la locomotora se inyecta aire comprimido a la cañería general con el fin de mantener los equipos de frenos de los vagones cargados con 5kg/cm²

El conductor regula el equipo de frenado desde el aparato de freno automático de la locomotora y al igual que en el FAV su moderabilidad le permite controlar con precisión la marcha del tren de acuerdo a las velocidades requeridas en cada momento.

Si en caso de accidente se rompe la continuidad de la cañería general, la presión de la misma se pierde haciendo que los equipos apliquen el máximo esfuerzo de frenado sobre las zapatas en forma automática.

2- Acople y desacople de mangas de freno

Para conectar dos mangas entre sí, se levantan ambos extremos hasta conseguir que las juntas de goma de las boquillas se encuentren una bien frente a la otra y tocándose. Se bajan suavemente cuidando que las guías calcen y dejando que las mangas traben por si solas al bajar a la posición de cierre, luego se habilita el pase de aire por medio de las llaves angulares

3- Llaves Angulares

Cada manga de freno está conectada a la cañería general por medio de una llave angular.

Estas llaves tienen dos posiciones, ABIERTA o CERRADA y para girarla es necesario levantar ligeramente la manija. ABIERTA, su manija queda en

posición paralela al caño y CERRADA su manija queda en posición cruzada al caño.

Los vagones tanque para el transporte de combustible, tipo KB tienen llaves angulares especiales ya que la manija de accionamiento es desmontable por lo que todas las llaves de los vagones que componen un tren van sin manija a los efectos de mayor seguridad, disponiendo de una manija de accionamiento que lleva el personal de la tripulación del tren.

4- Enganche y desenganche de unidades.

Antes de desenganchar, el conductor aplicará el freno desde la locomotora llevando la palanca del aparato de freno a la posición de SERVICIO PLENO, con lo que la presión de la tubería general bajará de 5 kg/cm² a 3 kg/cm². Luego se cierran las llaves angulares de los dos vehículos donde se realiza el corte, para no descargar toda la tubería general. Hecho esto se procede a desacoplar las mangas.

Para agregar vehículos, se acoplan las mangas y luego se abren las llaves angulares.

Cerciorándose de que todas las llaves angulares del tren estén abiertas, se procede a hacer la prueba de freno, para lo cual se carga la tubería general a 5 kg/cm² y se hace una aplicación de servicio, comprobando el funcionamiento del vehículo de cola.

5.- Antes de partir el tren

Por ser el conductor el responsable de la conducción del tren, es quien tiene que controlar que los frenos funcionen correctamente en todos los vehículos. Ante cualquier duda que pueda surgir cuando el ayudante hace la revisión es deber de este darle intervención al conductor quien decidirá al respecto.

6- Carga del equipo

Ya enganchados todos los vagones a la locomotora, acopladas todas las mangas y todas las llaves angulares abiertas, excepto la última que debe estar cerrada, se abre la llave angular de la locomotora.

El tiempo de carga dura como mínimo 7 minutos y máximo 15 minutos, pasado este periodo de tiempo, si no se consigue una presión estable de 5 kg/cm² debe haber un desperfecto que puede consistir en la existencia de pérdidas, ocasionadas por juntas de gomas en mal estado, última llave angular abierta, fisuras en la cañería etc.

7- Prueba de freno

Una vez que se ha conseguido una presión estable de 5 kg/cm² en la tubería general de freno, el conductor debe hacer una aplicación de servicio.

Con los frenos así aplicados, el ayudante del conductor controlará que los frenos se aplican hasta el último vagón, lo que indica que todas las llaves angulares se encuentran abiertas.

En esta revisión se deben contar todos los cilindros de freno que actúan correctamente, debiendo haber como mínimo un 60% de estos en actividad.

Hecho esto, el conductor aflojará los frenos, llevando el manipulador a la posición de marcha, restableciendo la presión de la tubería general a 5 kg/cm², rearmando el sistema, a la vez que el ayudante regresando del último vagón, observará que el afloje sea normal y no queden cilindros aplicados.

8- Presiones de trabajo de los sistemas de freno.

FAV

CARGA MAXIMA 56 cm hg ----- 25.5 pulg.hg
 CARGA MINIMA 43 cm hg ----- 17 pulg hg

FAC

CARGA MAXIMA 5 kg/cm2 -----70 lib/pulg 2 -----500 kpa
 REDUCCION MINIMA 0.4 kg/cm2 ----- 5 lib/pulg 2 -----40 kpa
 ZONA MODERABLE 1.6 kg/cm2 -----23 lib/pulg 2 -----160 kpa
 REDUCCION MAXIMA 2.0 kg/cm2 -----28 lib/pulg 2 -----200 kpa

FD

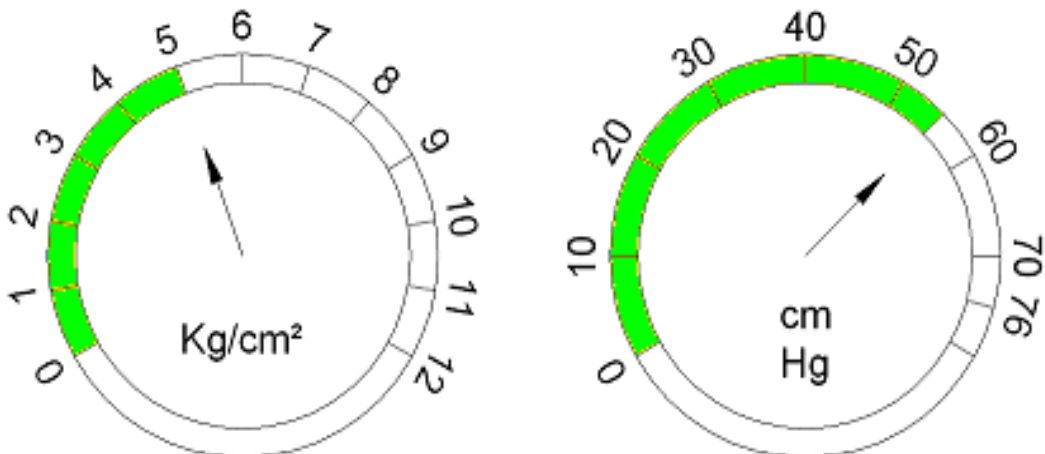
(Freno dual o combinado)

	FAC		FAV	
	Aplicación	Reducción	Aplicación	Reducción
CARGA MAXIMA		5 kg/cm2 -----		56 cm hg
REDUCCION MINIMA	0,4 kg/cm2 ---	4,6 -----	12 cm hg -----	44 cm hg
ZONA MODERABLE	1,0 kg/cm2 ---	4,0 -----	30 cm hg-----	26 cm hg
	1, 5 kg/cm2 ---	3,5 -----	45 cm hg -----	11 cm hg
REDUCCION MAXIMA	2,0 kg/cm2 ---	3,0 -----	60 cm hg -----	0 cm hg

PORCENTAJE MINIMO DE CILINDROS DE FRENO EN ACTIVIDAD.

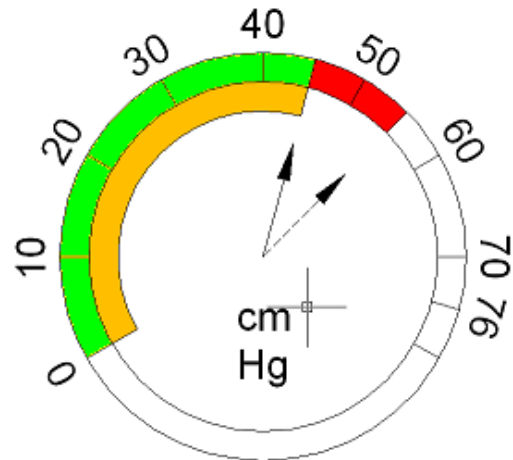
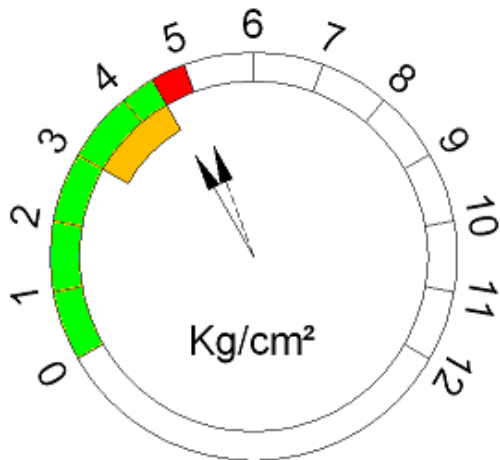
Para trenes con FA V ----- 50%
 Para trenes con FAC ----- 60%
 Para trenes con FD ----- 60% en el freno de aire comprimido
 100% en el freno de vacío

En locomotoras Alsthom el sistema de freno combinado se sincroniza a partir del vacío pero manteniendo la misma proporcionalidad.

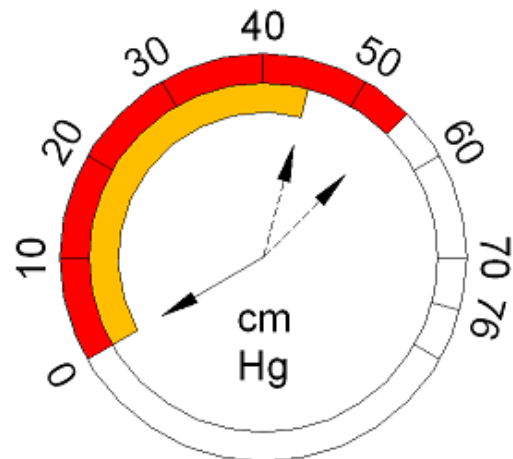
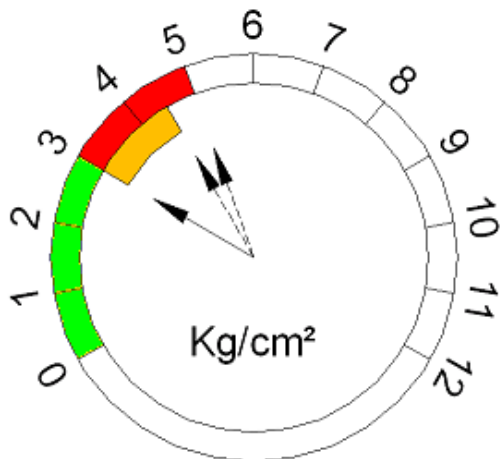


CARGA MAXIMA TUBERIA GENERAL DE FRENO

(Carga mínima FAV 43 cm/hg)



REDUCCION MINIMA (mínimo frenado)



REDUCCION MAXIMA (máximo frenado)

Las presiones de Carga Máxima y Reducción Mínima son fijas, los demás valores de presiones en la Zona Moderable están puestos a modo de ejemplo para que se noten las equivalencias entre ambos frenos, ya que esta zona es totalmente regulable.

CAPITULO XIV

MANTENIMIENTO DE LA VIA Y SERVICIOS RELACIONADOS ENTRE INFRAESTRUCTURA Y TRÁFICO

Art. 320 – Útiles para hacer señales.- El Capataz de cada Cuadrilla es responsable de tener siempre consigo durante el servicio, los siguientes útiles en buen estado de limpieza, reparación y servicio:

Dos banderas coloradas.

Dos banderas verdes.

Dos banderas amarilla y negra.

Dos faroles de mano de señales, tricolor.

Seis señales explosivas.

Art. 321– Animales sobre la vía.- Las Cuadrillas deberán siempre que encuentren animales muertos o heridos sobre la vía, llevarlos a bastante distancia de la misma para que no estorben a los trenes ni molesten a los pasajeros. En caso de que los animales se encontraran vivos, deberán hacerlo salir de la vía, adoptando igualmente toda medida a su alcance para asegurarlos a fin de que no vuelvan a invadirla. En ambos casos darán cuenta de inmediato al Jefe de la Estación más próxima con indicación del lugar de ubicación, número, marca y demás características de los mismos, debiendo el Jefe formular seguidamente la correspondiente denuncia ante la Autoridad Policial más cercana.

Art. 322– Aviso sobre corrida de trenes especiales.- Enseguida de tenerse aviso de la corrida de trenes especiales (máquinas, coches motores, autos de vía, etc.) los Jefes de Estación deberán anotarlo en el formulario que se dispone al efecto. Los Capataces de Cuadrilla, deberán firmarlo antes de salir al trabajo, y tomarán nota detallada de todos los trenes programados durante ese día, estampando sus iniciales contra la última anotación. En las Estaciones que no permanezcan en servicio, durante la noche, los Capataces deberán dar cumplimiento a esta disposición, antes de que la Estación se cierre. Lo precedentemente establecido, no eximirá de responsabilidad al Capataz que por falta de cuidado no tenga la vía expedita para cualquier tren.

Art. 323 – Revisación de puentes y alcantarillas.- Los Capataces de Cuadrillas serán responsables de que sean examinados los puentes y alcantarillas de sus respectivas secciones y en caso de hallar algún desperfecto informarán a la Oficina del Jefe Regional e Inspector de Vía.

Art. 324 – Revisación de los Guarda Rieles.- Los Capataces de Cuadrilla tienen la obligación de examinar todos los guarda rieles existentes en los pasos a nivel que cruzan la vía, los que deben estar bien asegurados y en ningún caso se permitirá que estén mas arriba del nivel de los rieles principales.

Art. 325 – Inspecciones en la vía. Rieles rotos.- Todo Capataz, Encargado o peón de cuadrilla que salga a revisar la vía debe llevar consigo una bandera colorada sin mástil y cuatro petardos elemento estos que utilizará para detener los trenes en el caso de que encuentren algún riel roto en el trayecto. En estos

casos colocarán dos petardos que guarden entre sí una distancia de 20 metros, de cada lado a 500 metros del sitio donde se halla el riel roto y en ese preciso lugar atarán la bandera colorada sobre el riel que tenga el desperfecto para que el conductor pueda apreciar con exactitud la situación y detener el convoy antes de que la locomotora llegue a ese paraje.

Art. 326– Disposiciones sobre casos de accidentes.- En todo tipo de accidente que afecte la vía, los capataces de vía cursarán aviso por intermedio del Jefe de Estación al Jefe Regional, quien dispondrá la forma de normalizar la vía para el tránsito. De acuerdo a la entidad del mismo podrán delegar funciones en el Sub- Jefe o Inspector de Vía, no obstante la Cuadrilla correspondiente a la sección afectada, se trasladará al lugar del accidente, y será su capataz quien disponga el trabajo a realizar hasta que se hagan presentes en el lugar sus superiores. Los datos que deberá proporcionar posteriormente serán los que se describen en el art. 150.

Art. 327 – Señales explosivas.- Cuando haya neblina será obligación de los Capataces hacer colocar dos o tres señales explosivas sobre los rieles, siempre que la vía no esté libre para el tren. Estas se colocarán a una distancia suficiente para permitir al Conductor parar su tren antes de llegar al punto de peligro.

Art. 328 – Objetos perdidos del tren.- Las Cuadrillas tienen la obligación de recoger todo objeto que encuentren en la vía y entregarlo en la Estación más próxima la que los remitirá a quien corresponda a la mayor brevedad informando el kilómetro donde fueron encontrados, y obteniendo del Jefe el recibo correspondiente al que le darán curso a la Regional respectiva.

Art. 329 – Ayuda en las Estaciones.- Cuando exigencias impostergables del servicio del tráfico obliguen a los Jefes de Estación a pedir auxilio a las Cuadrillas, éstas deben prestarle. En casos de haber trabajos de urgencia que hacer en la vía, los Capataces pueden negarse a ayudar a los Jefes de Estación, pero explicando los motivos. En estas situaciones deberá darse aviso inmediato al Jefe Regional correspondiente o quien lo represente, estándose en definitiva a lo que éste disponga. En casos de que el Jefe pida asistencia extensiva a varios días, deberá recabarse la autorización al Jefe Regional correspondiente, estándose a lo que éste disponga. En todas las situaciones en que las cuadrillas presten ayuda a los Jefes de Estación éstos deberán expedir una constancia que acredite el tiempo empleado, expresando el motivo que indujo a solicitarla.

Art. 330– Obligaciones de los Jefes de Zona.- Dependerá directamente del Jefe Regional o quien lo represente, y deberá inspeccionar, supervisar y disponer todos los trabajos comprendidos dentro de la zona de vía siendo de su responsabilidad e incumbencia todo lo que ocurra en el sector a su cargo, especialmente en la conservación de la vía y obras que afecten la circulación de los trenes. Deberán mantener informado de la marcha de todos los trabajos, al Jefe Regional, siguiendo estrictamente sus instrucciones.

Art. 331 – Obligaciones de los Capataces de vía.- Deberá dedicar su capacidad al buen mantenimiento de la vía, por medio del personal a sus órdenes, como así también de aquellos elementos que coadyuvan a la seguridad del tránsito ferroviario, como ser: alambrados, porteras, alcantarillas, puentes, pasos a nivel, etc.

En casos de descarrilamiento, accidentes, y otros motivos que afecten o atenten la seguridad de circulación de los trenes, deberá concurrir con su

personal para darle la solución que considere más adecuado hasta la llegada de sus superiores.

Art. 332 – Obligaciones del Revisor de Vía.- Además de ajustarse a las órdenes de su capataz, deberá revisar la vía en toda su sección y comunicar de las irregularidades que encontrara, incluso aquellas que solucionó por estar a su alcance.

Art. 333 – Señales Semáforos.- Todas las señales están bajo vigilancia y mantenimiento del Departamento de Señalización y Comunicaciones.

No obstante lo expuesto, los Capataces de las Cuadrillas de Infraestructura, procurarán reparar provisoriamente los desperfectos que constaten dando cuenta en todos los casos a la Estación respectiva.

Art. 334 – Quemazones de campos.- Siempre que las Cuadrillas reciban aviso u observen quemazones de campo deben concurrir inmediatamente al lugar del suceso desde el cual comunicarán a Control Seccional haciéndole conocer la magnitud del mismo, empleando todos los medios a su alcance para sofocar el fuego o evitar que tome mayores proporciones. Posteriormente comunicará al Jefe Regional en formulario provisto al efecto, como así también al Jefe de la Estación más cercana, para que por su parte adopte las medidas pertinentes, incluso formule la denuncia a la Autoridad Policial.