



Las señales de mano prevalecen sobre las fijas y los Conductores les deben acatamiento en ese orden.

Las banderas y faroles o linternas, cuando se usan para exhibir señales, deben ser mantenidas en la mano de frente al tren, quedando prohibido fijarlas en punto alguno, salvo donde este proceder esté expresamente autorizado o sea necesario exhibir, en caso de emergencia, una señal de peligro y el empleado que la hace tenga forzosamente que ausentarse para cumplir otra misión importante.

Las banderas deberán exhibirse bien desplegadas.

En caso de emergencia, a falta de bandera, durante el día podrán hacerse las siguientes señales con los brazos:

- 1. Ambos brazos levantados en alto significa peligro.



- 2. Un solo brazo levantado en alto significa precaución.



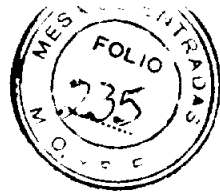
- 3. Un solo brazo extendido horizontalmente por un empleado uniformado o reconocido indica Vía Libre.



En la operaciones de maniobras las señales se harán con los brazos durante el día y con los faroles o linternas durante la noche, en la siguiente forma:

Handwritten signatures and initials.



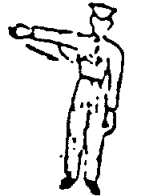


a) De día:

1.- Un brazo movido del pecho para afuera indica aléjese de la persona que hace la señal.



2.- Un brazo extendido horizontalmente y movido hacia el pecho indica acérquese a la persona que hace la señal.



3.- Ambos brazos balanceados hacia adelante y atrás indica continúe el movimiento iniciado. La misma señal hecha con más rapidez significa acelere el movimiento.



4.- Ambos brazos extendidos horizontalmente y movidos de arriba para abajo indica prepárese a parar.



5.- Ambos brazos levantados en alto indica párese.

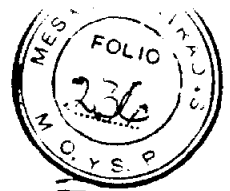


6.- Estando el convoy parado, las dos manos levantadas en alto y juntadas y separadas varias veces indica afloje enganches (junte los paragolpes).



Handwritten initials or signature.

ESCRIBANIA GENERAL DEL GOBIERNO
DE LA NACION
EMILIO MARIA OGANDO (h)
ESCRIBANO ADSCRIPTO



7.- Un brazo en alto y movido de derecha a izquierda indica al empleado que puede operar el cambio cerca del cual está la persona que hace la señal.

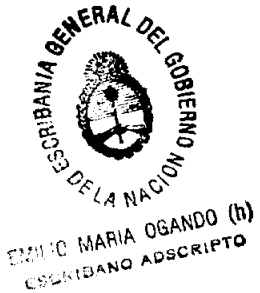
b) De noche:

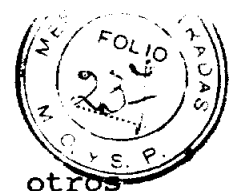
- 1.- Una luz blanca movida de atrás para adelante, con inclinación hacia abajo, significa "aléjese de la persona que hace la señal".
- 2.- La misma señal, pero con luz verde, significa "aléjese despacio de la persona que hace la señal".
- 3.- Una luz blanca movida de derecha a izquierda, a través del cuerpo, indica "acérquese a la persona que hace la señal".
- 4.- La misma señal, pero con luz verde, significa "acérquese despacio a la persona que hace la señal".
- 5.- Una luz verde movida escasamente de derecha a izquierda (girando el farol o linterna sobre la mano) indica "afloje enganches" (junte paragolpes).
- 6.- Una luz roja mantenida fijamente o, en su ausencia, cualquier luz agitada violentamente indica "párese", o "no se mueva".
- 7.- Una luz roja movida lentamente de derecha a izquierda, además de significar peligro para los Conductores, indica a otro empleado que puede operar el cambio junto al cual está la persona que hace la señal.

207. Señales de otro tipo.

Se debe interpretar como una señal de detención o de alto a cualquier objeto o luz agitado en forma violenta por cualquier persona que se encontrara en una vía o cerca de la misma, o fuego en la vía.

Handwritten signatures and initials





Otras señales manuales podrán utilizarse para otros fines, siempre que sean comprendidas por todos los miembros de la dotación.

Cuando no sea práctico realizar señales manuales, se podrá transmitir información por radio u otros medios de comunicación vocal.

Cuando se utilice la radio para dirigir la marcha de un tren o locomotora, los miembros de la dotación deben comprender con toda exactitud cuáles son los movimientos que se indicarán mediante el uso de radio. Durante dicho lapso, no se impartirán señales manuales al Conductor ni se obedecerá ninguna señal manual, salvo las señales de alto o detención cuando fueran necesarias para detener la marcha.

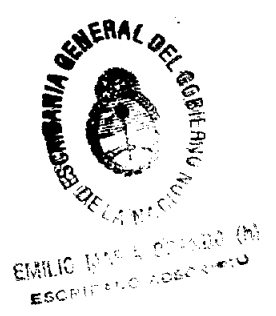
208. Restricciones transitorias de la velocidad.

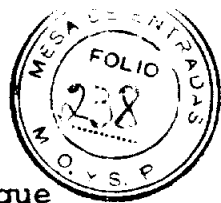
Se deberá exhibir una bandera amarilla y negra no menos de 1,5 kms. antes de cada lugar donde se deba restringir la marcha de trenes por la existencia de circunstancias especiales en la vía, o de estructuras, hombres o equipos que se encontraran en ella, pudiendo tal restricción estar avalada por Boletín de Servicio, Boletín de Vía o Autorización de Uso de Vía. Toda restricción avalada deberá respetarse hasta que la cola del tren haya pasado el fin de la restricción o bien hasta que hubiere traspuesto la bandera verde que exhibirá un empleado para indicar el fin de la misma .

Cuando se exhiba la bandera amarilla y negra pero la restricción no esté avalada por Boletín de Vía, Autorización de Uso de Vía o Boletín de Servicio, se deberá proceder de la manera siguiente a lo largo de los 3 kms. siguientes al sitio donde dicha bandera se hubiera exhibido:

- 1) El tren debe avanzar pero preparado para detenerse antes de un guardavía, bandera roja, u hombres o equipos que estuvieran obstaculizando la vía;
- 2) La velocidad no deberá ser superior a los 12 kms/h; y

Handwritten signatures and initials.





- 3) Se podrá retomar velocidad únicamente después de que la cola del tren haya pasado:
 - (a) una bandera verde exhibida por un empleado; o
 - (b) un punto situado a 6 kms. de la bandera amarilla y negra, siempre que la dotación hubiera obtenido del Operador de Control información cierta en el sentido de que ningún Boletín de Vía ni Autorización de Uso de Vía restringe la marcha en ese punto. En los casos en que corresponda aplicar el artículo 212 no será obligatorio establecer contacto con el Operador de Control.

En caso que la restricción debiera superar la distancia expresada, se la extenderá colocando tantas banderas como fuera necesario.

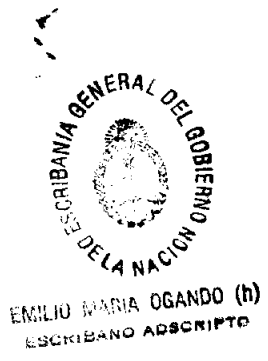
En las vías múltiples con un determinado sentido de circulación, cuando se deba colocar una bandera amarilla y negra antes de una zona de restricción transitoria de velocidad o donde existieran circunstancias especiales en las vías, se desplegarán las banderas únicamente para los trenes que marchen en la dirección de la circulación. Esto no regirá cuando se deba proporcionar protección a hombres o equipos; en tal caso, se deberá desplegar las banderas en ambas direcciones en cada vía afectada.

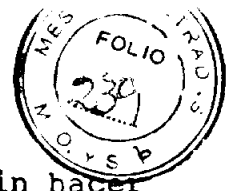
209. Exhibición de bandera roja.

Se deberá exhibir una bandera roja en los lugares en que los trenes deban detenerse, según fuera establecido por autorizaciones de uso de vía, boletines de vía o debido a otras causas.

El tren deberá detenerse antes de la bandera roja y no podrá avanzar a menos que sea autorizado por el capataz de la cuadrilla.

Si se recibe autorización para avanzar antes de que el





tren se detenga, se podrá pasar la bandera roja sin hacer alto.

Si no se encuentra en vigencia el Boletín de Vía Formulario B, luego de recibir la autorización para avanzar, y a menos que las instrucciones del capataz de cuadrilla especifiquen una velocidad o distancia distintas, no se deberá exceder los 12 km/h hasta que la cola del tren haya pasado la bandera verde exhibida por un empleado o haya llegado a un punto situado a 3 kms de la bandera roja.

210. Bandera roja entre rieles.

Si se exhibe una bandera roja entre los rieles de una vía que no sea una vía principal ni un desvío controlado, el tren debe detenerse y no avanzar hasta que la bandera sea retirada.

211. Ubicación de banderas.

Tal como se establece en las Normas 208 y 209, las banderas se exhibirán únicamente en la vía afectada, salvo cuando fuera necesario que se protejan todos los accesos posibles a la zona restringida y se utilicen banderas amarillas y negras, y rojas para fines de protección sin presencia de empleado portabandera o sin que medie Boletín de Vía, Autorización de Uso de Vía o Boletín de Servicio.

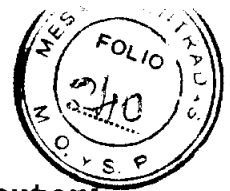
Estas banderas, salvo en el caso de la Norma 210, deben exhibirse a la izquierda de la vía tal como se las vería desde un tren que avanzara hacia las mismas, a menos que en virtud de un Boletín de Vía, Autorización de Uso de Vía, Itinerario o Boletín de Servicio se estableciera lo contrario.

Las banderas no afectarán la vía en la que esté marchando un tren si se las exhibe más allá del primer riel de una vía contigua.

No debe retirarse ninguna bandera o tablero indicador que impide circular transitoriamente a los trenes, por emplea-

Handwritten signatures and initials.





dos que no sean los que la colocaron o debidamente autorizados por aquellos y siempre y cuando las causas a que se debiere su colocación hayan desaparecido y permita la circulación en términos seguros.

212. Protección mediante bandera amarilla y negra.

En las divisiones en que la velocidad máxima no sea superior a 60 km/h y estuviera autorizada por el Itinerario, se podrá limitar la velocidad a 12 km/h y proporcionar protección a hombres o equipos en la vía principal sin necesidad de boletines de vía o Boletín de Servicio, en un tramo de 3 kms., mediante el despliegue de banderas amarillas y negras tal como se establece en la Norma 208. Esta protección se extenderá desde un punto situado a 3 kms. de la bandera amarilla y negra y hasta que la cola del tren haya pasado una bandera verde que exhibiera un empleado o hubiera llegado a un punto situado a 6 kms de la bandera amarilla y negra.

213. Letreros permanentes de velocidad.

Se colocarán letreros permanentes que informen sobre límites de velocidad, establecidos en el Itinerario, antes del punto en que dichos límites tengan vigencia.

Las cifras exhibidas en el frente de estos letreros indican la mayor velocidad permitida en la zona afectada.

Cuando se exhiban dos cifras diferentes, la mayor rige para los trenes que se compongan totalmente de equipos para pasajeros, mientras que la menor rige para todos los trenes restantes.

Al finalizar cada zona donde rija el límite de velocidad, se colocará un letrero permanente que exhiba la nueva velocidad que se podrá alcanzar.

La velocidad indicada en cada letrero permanente de límite de velocidad deberá ser observada hasta que la cola del tren haya pasado un letrero permanente que exhiba la nueva velocidad.

Handwritten initials and a signature mark.

Large handwritten signature.





214. Antorchas

Una antorcha encendida debe interpretarse como señal de peligro.

Si un tren encuentra una antorcha sin que hubiera un empleado a cargo de la misma, y dicha antorcha estuviera encendida en la vía de dicho tren o cerca de la misma, el tren deberá detenerse antes de pasarla, cuidando que tal acción implicara en esas circunstancias manejo correcto del tren. El tren que marchara a velocidad reducida deberá detenerse antes de pasar la antorcha.

Una vez que la antorcha se extinga, o luego de esperar diez minutos si la antorcha no quedó en la visual, el tren deberá avanzar a velocidad reducida durante un 1,5 km a contar desde el punto donde se encontraba la antorcha.

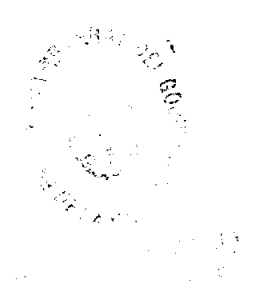
La antorcha que estuviera encendida sin un empleado a cargo de la misma no afectará la vía en que marcha el tren si se encuentra más allá del primer riel de una vía contigua.

Se deberá ejercer todo el cuidado necesario para evitar la colocación de antorchas en sitios donde puedan provocar incendios.

215. Petardos

La explosión de uno o más petardos debe interpretarse como señal de peligro y exige que el tren se detenga. Luego, y salvo que haya un empleado haciendo señales de advertencia, avanzará con velocidad reducida, y marchará en tales condiciones durante 3 kms. a contar desde el punto de la detención.

Con respecto a la ubicación de petardos, deben colocarse dos en cada riel a no menos de 20 m. de distancia entre cada petardo, y a una distancia mínima de 800 metros del punto que se pretende proteger.





216. Silbato o bocina

Se debe tocar el silbato o bocina de la locomotora cuando ésta está próxima a iniciar la marcha, cuando pasa a través de un túnel y cuando se aproxima a un paso a nivel. En este último caso, se debe comenzar a tocar el silbato o bocina con suficiente antelación para que produzca el efecto de advertencia buscado, no menos de 400 metros antes de llegar al paso a nivel si la distancia así lo permite; y se debe continuar tocando el silbato o bocina hasta que el cruce esté ocupado. Si la distancia no lo permitiera, se debe comenzar a tocar el silbato o bocina con suficiente antelación, antes de llegar al paso a nivel, como para que produzca el efecto de advertencia buscado. En otras circunstancias, cuando fuera necesario, debe tocarse como señal de advertencia el silbato o bocina. En todos los casos debe aplicarse la Norma 217.

Cuando las condiciones climáticas afecten la buena visibilidad, el silbato o bocina debe hacerse sonar con frecuencia.

Se podrá transmitir información por radio, en reemplazo de señales de silbato, salvo en el caso de las Normas 217 a.1, 217 b.2 y 217 b.3.

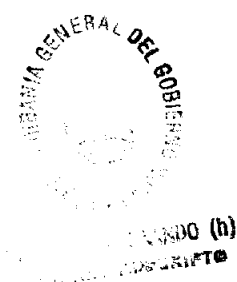
217. Códigos para silbato o bocina.

A continuación se detallan las señales con silbato o bocina que deben emplear los Conductores en las circunstancias prescriptas:

a) Hallándose el tren parado.

- 1. Antes de ponerse en movimiento. Uno corto. -
- 2. Para pedir señales. Uno largo. —
- 3. Cuando por cualquier circunstancia se necesite la cooperación de los empleados de la vía o estación o auxilio de cualquier forma. Varios largos y seguidos.

Handwritten signatures and initials.





4. Para indicar al personal de la dotación que debe proteger el tren sin demora.

Dos cortos y dos largos.
- - - - -

5. Para indicar al personal que hubiera ido a proteger el tren, que puede regresar.

Uno largo. _

6. Para indicar al revisor de vehículos o personal de la dotación que revise las mangas o afloje el freno de aire por medio de los alambres.

Cuatro cortos. - - - - -

7. Para llamar al personal de guardas a la locomotora.

Uno largo y uno corto.
- - -

b) Hallándose el tren en marcha.

1. Para llamar la atención del personal de estación a la aproximación del tren.

Uno largo dado a un kilómetro de la estación _

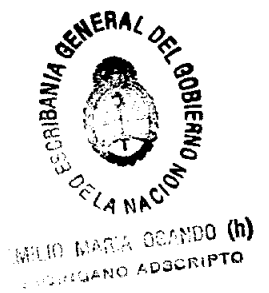
2. Como llamado de atención antes de cruzar por los pasos a nivel; al pasar otro tren; cuando se vean animales o personas en la vía o sus proximidades; al aproximarse a curvas o desmontes.

Uno largo _

3. Cuando el estado atmosférico (neblina, fuertes lluvias, nevadas, tormentas de tierra), vapor o humo, impidan ver a una persona a una distancia de 200 metros.

Uno largo, debiendo ser repetido con frecuencia _ _ _ _
- - - - -

[Handwritten signatures and initials]





4. Para indicar al personal de la dotación que existe peligro y que debe valerse de todos los medios a su alcance para detener la marcha lo más pronto posible.

Dos cortos repetidos varias veces _ _ _

5. Para indicar al personal de trenes en vías adyacentes que la vía sobre la cual está corriendo está obstruida y que debe parar.

Tres cortos repetidos varias veces _ _ _

6. Para reconocer cualquier señal para la que no exista una regla específica. Incluye el reconocimiento de señales por medio de petardos y antorchas.

Uno corto _

c) Señales entre conductores de trenes empujados por cola.

1. Para indicar que la locomotora titular va a poner el tren en movimiento.

Uno corto. _

2. Acuse de la locomotora auxiliar, indicando que también está lista para arrancar.

Uno corto. _

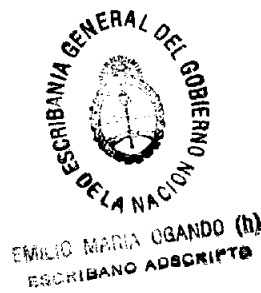
3. Para indicar a la locomotora auxiliar que debe dejar de prestar ayuda.

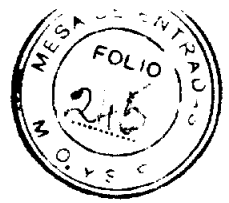
Uno corto y uno largo. _ _

4. Acuse de la locomotora auxiliar indicando que ha dejado de prestar ayuda.

Uno corto y uno largo. _ _

Handwritten signatures and initials.





5. Para indicar a la locomotora titular que va a dejar de ayudar por cola.

Uno largo, uno corto y otro largo. — — —

6. Acuse de la locomotora titular indicando conformidad para que deje de ayudar.

Uno largo, uno corto y otro largo. — — —

NOTA: En general los toques de atención serán dados, en lo posible, a una distancia tal del punto de peligro, que aquellos a quienes deben servir de advertencia puedan adoptar las medidas necesarias para evitar un accidente.

218. Faro delantero.

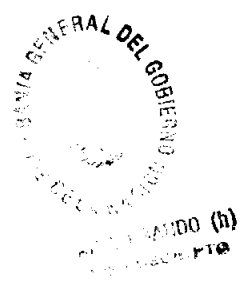
A excepción de lo establecido en la Norma 220, el faro delantero según sentido de marcha debe permanecer plenamente encendido en la parte delantera de todos los trenes, de día y de noche.

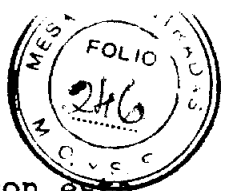
219. Falla en faro delantero.

Si el faro delantero de un tren en circulación falla de noche, se debe usar en su reemplazo una luz blanca; en ese caso mientras el tren está en marcha, se debe hacer sonar el silbato con frecuencia, y asimismo, notificar al Operador de Control para que prevea su reemplazo.

220. Uso de luces de cabecera y cola en trenes que se cruzan o pasan.

a) En vía doble, cuando dos trenes se crucen, los conductores deberán reducir la potencia de la luz de cabecera para no encandilarse. Se procederá en igual forma en vía sencilla cuando dos trenes se aproximen al mismo tiempo a un desvío de cruce.





Si uno de los conductores no cumpliera con esta disposición, el otro le llamará la atención apagando y encendiendo su luz de cabecera.

- b) Cuando un tren se detenga en un desvío de cruce, el Conductor deberá reducir a media potencia su luz de cabecera y mantenerla así durante todo el tiempo que permanezca dentro de los límites de un desvío o patio de maniobras, ya sea que esté detenido o efectuando maniobras.

Quando durante la detención se produjera el cruce o paso de otro tren por una vía adyacente, una vez que haya pasado la locomotora de éste, restituirá la luz plena y observará los vehículos del tren que pasa para poder detectar cualquier desperfecto que notare en ellos avisando del hecho inmediatamente al Operador de Control.

- c) En vía doble, si el tren ha sido desviado a la vía contraria, el Conductor, por su parte, debe sustituir la luz blanca de cabecera por una luz roja.

El Conductor encenderá la luz de cabecera después de haber pasado la locomotora del tren al cual está dando paso, para proceder como se dispone en el último párrafo del inciso b).

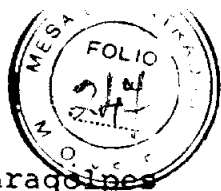
221. Señales de cola.

Como señal de cola todo tren llevará de día en los ángulos superiores del último vehículo, dos discos (uno a cada lado) de color blanco hacia adelante y rojo hacia atrás. Durante la noche los discos serán reemplazados, en la misma posición, por faroles que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás.

222. Señales de cola en trenes con dispositivos automáticos

- a. Para el caso de los trenes dotados de freno continuo automático en toda su formación, puede prescindirse de la señal diurna a que se refiere la norma 221.
- b. La señal nocturna que se indica en la norma 221, podrá





ser una sola, ubicada a la altura de los paragolpes del último vehículo del tren, siempre que la misma estuviera integrada con un dispositivo sensor capaz de transmitir permanentemente el estado de encendido/apagado al puesto de control de la conducción del tren.

223. Señales de cola alternativas.

Si durante la marcha del tren una señal de cola fallara, podrá ser reemplazada transitoriamente por una placa reflectante roja ubicada en el sitio originalmente ocupado por la señal fallada, notificando al Operador de Control para:

- a. Cursar aviso al tren que lo sigue.
- b. Para que se disponga su remplazo o reparación en el primer punto del recorrido que se encuentre habilitado para realizar tal cometido.

224. Carteles utilizados para protección de material rodante.

Cuando se exhiban en una vía o vagón carteles con la leyenda: NO MOVER, el vagón no debe ser enganchado ni movido. Asimismo, no se debe colocar en la misma vía otros equipos o vehículos que puedan obstaculizar o reducir la visión del cartel.

225. Vehículos en reparación - Protección de operarios.

a) Cuando los revisores tengan que operar fuera de los desvíos especialmente destinados para reparación de vehículos, antes de comenzar el trabajo, además de asegurarse de que no se realizará movimiento alguno, adoptarán las siguientes medidas:

- 1. Avisarán al encargado responsable de las maniobras. Si los vehículos estuvieran enganchados a una locomotora, advertirán igualmente al Conductor.
- 2. Colocarán una bandera o luz roja, según corresponda, en el vehículo que estén por

Handwritten signatures and initials.

revisar o reparar, en lugar bien visible, del lado de donde pueda aproximarse un tren o corte de vehículos. Siempre que haya vehículos entre el sitio en el cual trabajen y la cruzada, pondrán la señal de peligro en el frente del vehículo más próximo a la cruzada.

Cuando trabajen en una vía cuyos dos extremos terminen en cruzadas, colocarán señales de peligro en ambos lados.

- b) El personal de maniobras no deberá mover ningún vehículo en la vía ocupada por los revisores ni hacer entrar a dicha vía locomotoras u otros vehículos, por despacio que sea, sin antes advertir a los revisores y mientras éstos no se hayan retirado de allí.
- c) Terminado su trabajo, los revisores retirarán las señales de peligro y anularán los avisos dados.

226. Señales exhibidas en forma defectuosa.

La señal exhibida en forma incorrecta, la ausencia de señal fija en un sitio donde habitualmente hay una señal, o la ausencia de señal o bandera donde fueran requeridas se deberán interpretar como la indicación más restrictiva que pueda ser dada por tales señales.

Se deberá informar inmediatamente al Operador de Control acerca de toda señal exhibida en forma incorrecta o de la ausencia de señales fijas, banderas o indicadores.

227. Acuse de señal de detención.

Cuando se dé una señal de detención a un tren, salvo que sea mediante una señal fija, se debe acusar recibo de la misma. Cuando se le hagan señales con una bandera, el Conductor debe obtener una explicación detallada del guardavía (portabandera) antes de reanudar la marcha.

228. Observación de señales, marcha del tren y cumplimiento de la Autorización de Uso de Vía.

El Conductor y el Jefe de Tren deben permanecer alertas a



la marcha del tren, la observación de señales y cumplimiento de las autorizaciones de Uso de Vía, comunicandose entre sí en forma clara y precisa las distintas alternativas.

Ante una anormalidad o falta de respuesta del Conductor, incapacidad del mismo u otras circunstancias que tornara insegura la marcha del tren, el Jefe de Tren deberá tomar las medidas inmediatas correspondientes para cumplir con las condiciones de seguridad.

Una vez controlada la situación y detenido el tren, se deberá dar aviso al Operador de Control de lo acontecido y no se reanudará la marcha hasta que se hayan restablecido las condiciones necesarias para una marcha segura, previa autorización del Operador de Control.

Si otro empleado viajara en la locomotora deberá proceder de la misma manera con respecto al Jefe de Tren, o al conductor si el Jefe de Tren no estuviera presente o si éste tampoco demostrara respuesta ante el incumplimiento de las normas.

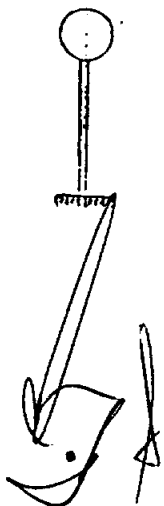
229. Señales fijas de la vía.

En la vía existirán, colocadas siempre que se pueda del lado izquierdo vistas desde el tren, las siguientes señales fijas: discos de aproximación, tableros indicadores de distintas órdenes, indicadores de posición de cambios y trampas e indicadores de progresiva kilométrica.

230. Discos de Aproximación

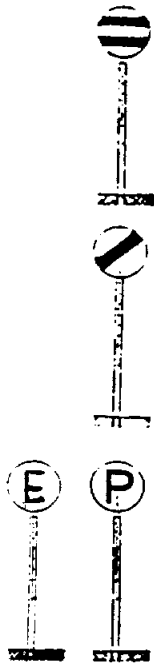
Orientan al personal de conducción indicando que más adelante se encuentra el primer cambio de una estación, desvío, o empalme, un puente con estructura superior cerrada, un apeadero o un límite de patio. Se colocan como mínimo a 1.400 metros de los mismos.

- a) Los discos que anuncian la presencia del primer cambio de una estación, o desvío, tienen la cara expuesta a los trenes de color blanco, la otra cara será de color negro.



[Handwritten signature]





b) Los discos de aproximación a puentes con estructura superior cerrada. Son similares a los anteriores pero cruzados con dos franjas negras horizontales.

c) Los discos de aproximación a los apeaderos son semejantes a las anteriores pero llevan una franja negra oblicua.

d) Los discos de aproximación a límites de patio y empalmes. Son similares a los anteriores con una letra "P" (límite patio) ó letra E (empalme) de color negro.

231. Tableros indicadores

a) Tableros indicadores de precaución

Se emplean para indicar los extremos de un trecho de vía en el cual los trenes deberán observar temporariamente una precaución predeterminada.



El tablero de anticipo de precaución se colocará a una distancia de 1500 metros del comienzo de la parte de vías afectada.

Son de color amarillo, con orla negra y reflectores de la luz incidente, sin farol complementario.

El tablero del inicio de la precaución se colocará 100 metros antes del punto donde comienza la precaución. Es similar al anterior con el agregado de una placa inferior de color blanco con números negros que indicarán la velocidad máxima en Km/h que se debe observar.

[Handwritten signature]

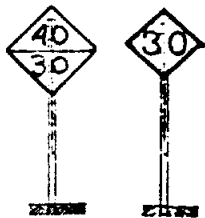
[Handwritten signature]





El tablero de fin de precaución estará colocado donde termina la restricción. Es similar al de anticipo de restricción pero de color verde con orla blanca.

b) Tablero indicador de velocidad máxima.



Se emplean para indicar la velocidad máxima en Km/h a que deben circular los trenes en un tramo de vía mencionado en el Itinerario. Son de color amarillo con orla negra y la velocidad se muestra en números de color negro.

Cuando se exhiban dos cifras diferentes, la mayor corresponde a trenes de pasajeros y la menor a trenes que no lo sean.

c) Tablero indicador Silbe



Se emplea para indicar a los conductores de trenes el punto a partir del cual, por cualquier motivo fuese indispensable empezar a tocar el silbato de atención de acuerdo a la norma 217.

Cuando están colocados antes de pasos a nivel el silbato debe repetirse o prolongarse hasta que el cruce sea ocupado por la locomotora o vehículo.

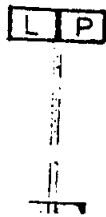
El tablero es de color blanco con una letra "S" de color negro.



Cuando el tablero de silbato tenga abajo de la letra "S" una chapa con un número, éste indicará la cantidad de pasos a nivel, éste abarca esta advertencia. Se utilizará en aquellos casos en que los pasos a nivel se encuentren muy cercanos.

La señal de silbato deberá ser repetida o prolongada hasta que todos los cruces protegidos por esta señal hayan sido ocupados por la locomotora o vehículo.



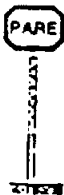


d) Tablero indicador de Límite de Patio

Se emplean para indicar el límite de patio en una vía principal donde la circulación de los trenes y los movimientos de maniobra serán realizados bajo las instrucciones del Jefe de Patio.

Son de color amarillo con orla negra con las letras "L" y "P" de color negro y separadas por una franja vertical del mismo color en el sentido de ingreso al patio. En el sentido opuesto llevará las letras "T" y "P".

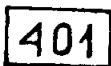
e) Tablero indicador de "Pare"



Se emplean para indicar el punto donde un tren o locomotora deberá detener la marcha sin que parte del tren o locomotora supere la posición del tablero.

Cuando se lo utiliza en vías de circulación, en el Itinerario de Servicio se indicará el motivo de tal señal y la acción operativa correspondiente.

Es de fondo blanco con la leyenda "PARE" y los bordes perimetrales de color rojo.



f) Indicador de progresiva kilométrica

El número indica la progresiva kilométrica de referencia para la ubicación de lugar.

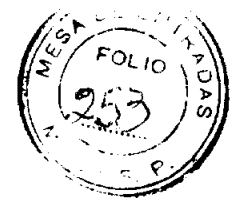
232. Indicadores de Posición de Trampas



Las trampas tienen indicadores de posición que funcionan en combinación con las mismas y proporcionan las siguientes indicaciones:

Trampa abierta: Disco rojo reflector de la luz incidente.





Trampa cerrada: Disco verde reflector de la luz incidente.

233. Indicadores de Posición de Cambios en vías secundarias

Los indicadores que funcionan junto con los cambios para indicar la posición de los mismos, mostrarán sobre fondo negro las siguientes figuras:



1. Un rectángulo en vertical para ambos sentidos de marcha, indicando que el cambio está dispuesto para movimientos de trenes sobre la vía recta o la menos desviada.



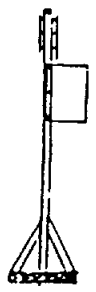
2. Una flecha horizontal para ambos sentidos de marcha, indicando: el extremo agudo de la flecha vista desde la punta del cambio, que éste está dispuesto para la vía más desviada para ese lado; y el extremo de la que se ve desde el talón del cambio, invertida respecto de la anterior, que está dispuesto para movimientos del lado opuesto.



Tales figuras podrán ser de vidrio blanco lechoso, iluminadas de noche por luz blanca, o sin luz pero de material reflectivo de igual color.

234. Indicadores de posición de cambios para vías principales

Los indicadores utilizados en vías principales señalan la posición de las agujas del cambio mostrando un rectangulo de color verde en ambas caras o un disco de color rojo en una cara y en la otra un triangulo amarillo sobre fondo negro, en correspondencia con las siguientes situaciones:



1. Posición normal del cambio (dispuesto para circular por vía principal o la de mayor categoría).

El rectángulo verde se presentará de frente visto desde un tren ubicado en la vía principal.



EMILIO MARIA OGANDO
ESCRIBANO ASISTENTE



El disco estará colocado de perfil para la visual dirigida desde vía principal.

- 2. Posición invertida del cambio (dispuesto para tomar o dejar la vía principal).

El disco se presentará de frente visto desde la vía principal.

La cara con el triángulo amarillo será vista desde el sentido en que se deje la vía principal o sea con el cambio de punta. Desde el otro sentido de la vía principal, o sea desde el talón del cambio, se presenta la cara roja del disco.

El rectángulo verde estará colocado de perfil para la visual dirigida desde vía principal.

Las placas coloreadas son reflectantes de la luz incidente.

[Handwritten initials]

EMILIO MARIA OGANDO (h)
ESCRIBANO ADSCRIPTO

[Handwritten signature]



VIII - MOVIMIENTO DE TRENES Y LOCOMOTORAS.

300. Repetición de instrucciones.

Las instrucciones o informaciones sobre marcha de trenes o locomotoras recibidas en forma verbal deberán ser repetidas por el empleado que las reciba.

301. Iniciación de marcha.

La dotación de un tren, previamente a la iniciación de su marcha (origen del tren o punto de relevo) debe asegurarse de contar con todos los boletines de vía vigentes en ese momento y para el recorrido previsto de la dotación del tren.

302. Ocupación de Vía principal.

Las vías principales solamente podrán ocuparse por los trenes cuando :

- a) Se contara con Autorización de Uso de Vía;
- b) Se operará entre Límites de Patio de Maniobras, bajo instrucciones del Jefe de patio.

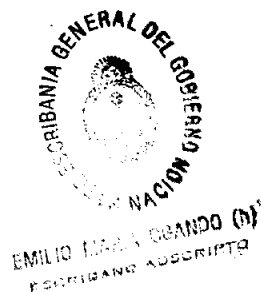
303. Marcha atrás.

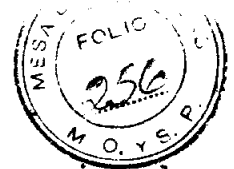
Toda vez que se haga circular un tren marcha atrás se deberá hacerlo a velocidad reducida, y de tal manera que el tren esté preparado para detenerse ante la presencia de hombres o equipos.

Si desde el puesto de conducción no existiera visibilidad, o si se cruzaren pasos a nivel sin barreras, o con barreras cuya protección no funcione ante esta maniobra, el Jefe de Tren dirigirá la misma desde tierra.

304. Detención.

El tren que deba detenerse en un punto donde puede cruzar





o pasarlo otro tren que toma el cambio con las agujas de punta, deberá permanecer detenido a no menos de 100 metros del punto de gálibo o estaca de libranza del cambio señalado, si la longitud del tren lo permite.

305. Detención en cruces a nivel y empalmes.

En un cruce a nivel o en un empalme, trenes y locomotoras no deberán detenerse en ningún punto en el que interfieran con la marcha de trenes por la otra vía.

306. Cruce de trenes

Para el cruce de trenes deberá observarse :

- a) Si al llegar el tren al desvío de cruce no se observare que el otro tren se encuentra a la vista o próximo a llegar por percibirse señales de ello, el Jefe de tren que ha llegado primero podrá hacerlo avanzar hasta el último cambio por la vía que se le ha asignado en la autorización de uso de vía, cuidando que la cola de su tren sobrepase la estaca de libranza del cambio que ha quedado detrás.

Si se le hubiere asignado la vía principal y una vez detenido el tren antes del último cambio, invertirá la posición del mismo para proteger su tren y acelerar la maniobra del que deberá cruzarlo.

En caso que el primer tren en llegar hubiere tenido asignada la vía segunda, invertirá el primer cambio para poder ocupar la vía segunda y una vez que lo hubiere transpuesto lo normalizará para protección de su tren.

Cuando llegare el segundo tren, el Jefe del mismo lo hará avanzar hasta el último cambio por la vía principal que se le asignara en la autorización de uso de vía, cuidando que la cola de su tren sobrepase la estaca de libranza del cambio que ha quedado detrás.

- b) Si ambos trenes llegasen simultáneamente al desvío de

Handwritten signatures and initials.



cruce (caso que se vieren entre sí o se percibieren señales de aproximación) cada tren deberá detenerse en el primer cambio y una vez que ambos se encuentren detenidos e informada esta condición entre ambos Jefes de tren, la maniobra de cruce se iniciará moviendo primero al tren que debe ocupar la vía segunda y cuidando que permanezca detenido el tren que ocupará la vía principal hasta que concluya la maniobra de desviación del otro tren.

307. Alerta ante la restricción.

Cuando un tren se aproxime a un punto en el que su marcha estuviera restringida por lo establecido en una Autorización de Uso de Vía o por un Boletín de Vía, el Jefe de Tren debe, antes del punto de restricción, dirigir la atención del Conductor hacia dicha restricción.

Si el Conductor no tomara medida alguna para cumplir con la restricción, el jefe de tren debe proceder de acuerdo a lo indicado en la norma 228.

308. Remolque y empuje simultáneo de trenes

Solo podrá permitirse que los trenes sean remolcados por una locomotora y al mismo tiempo empujados por otra, cuando haya en la línea fuertes rampas, o cuando se encuentren detenidos, para ponerlos en movimiento.

A tales efectos ambos conductores deberán establecer como efectuarán la maniobra y medio de comunicación previsto. Asimismo la locomotora que empuja no debe estar enganchada al tren y las autorizaciones de uso de vía respectivas deben contemplar las ocupaciones de la sección de bloqueo.

309. Circulación por vía principal dentro de límites de patio de maniobras.

Los límites de la vía principal que quedan bajo jurisdicción del patio de maniobras se indican en el Itinerario de Servicio para cada caso. Dentro de estos

límites la circulación de los trenes y los movimientos de maniobra serán realizados bajo las instrucciones del Jefe de Patio.

La circulación en la vía principal que se encuentra dentro de los límites del patio de maniobras debe ser realizada teniendo en cuenta que:

- a) Dentro de los límites de un patio de maniobras, la vía principal puede ser usada por trenes o locomotoras sin necesidad de que se establezca protección con respecto a otros trenes o locomotoras. Las locomotoras deben dar paso a los trenes tan pronto como fuera posible al aproximarse éstos.
- b) La circulación por la vía principal dentro de los límites de un patio de maniobra debe realizarse a la velocidad que resulte apropiada a las condiciones existentes.

310. Cruce a nivel entre vías férreas - Extremo final de vías principales múltiples.

Los trenes y locomotoras deben estar preparados para detenerse al aproximarse a cruces a nivel entre vías férreas y al extremo final de vías principales múltiples. Cuando hubiera protección de una señal (cartel) PARE, los trenes siempre deben detenerse antes de que cualquier parte del mismo sobrepase dicha señal.

Antes de pasar un cruce a nivel protegido por señal PARE, y si la visión de la vía cruzante no fuera clara, un miembro de la dotación del tren debe preceder el movimiento y hacer una señal desde el cruce a nivel para indicar si se puede avanzar en condiciones de seguridad.

311. Velocidad máxima.

Los Jefes de Tren y Conductores son responsables en forma conjunta de determinar la velocidad máxima para el funcionamiento de su tren o locomotora, velocidad que no debe exceder a la autorizada por el Itinerario, Autorización de Uso de Vía o Boletín de Vía.



Se deberá notificar con prontitud al Operador de Control sobre cualquier circunstancia conocida que pueda demorar o impedir que el tren alcance la velocidad habitual.

312. Velocidad en general y al pasar cambios

Las velocidades máximas de circulación según las características de la vía, aparatos colocados en ella, condiciones de frenado, pendientes, etc., se indican en el Itinerario de Servicio.

313. Protección mediante banderas.

La protección mediante banderas de un tren o de una vía deberá realizarse en las siguientes circunstancias:

- a. Cuando en un sector de múltiples vías de circulación, durante la marcha de un tren se produce un hecho o accidente que obstruye o compromete el gálibo o produce cualquier obstrucción o corte de la vía o vías adyacentes.
- b. Cuando en cualquier sector de vías de circulación, se produce una obstrucción o corte de la vía.
- c. Cuando por causa no prevista un tren detenga su marcha sin poderla reanudar y la autorización de uso de vía exige protección contra trenes que circulan detrás por la misma vía.

En esos casos, si fuera posible deberá comunicarse el hecho en forma inmediata al Operador de Control, y salvo que este informe que no ha autorizado ni autorizará la circulación de ningún tren por la vía obstruida, la dotación del tren involucrado en la obstrucción o el empleado que la observara, deberá proporcionar protección en ambas direcciones, dando prioridad a la que habitualmente utilizan los trenes o a la dirección en que se sabe que está circulando un tren. Dicha protección se realizará a la distancia indicada en el Itinerario para la División correspondiente, la que no será menos de 800 metros, colocando dos petardos en cada riel a no menos de 20 metros de distancia entre ellos y dejando una antorcha en-

cendida, luego el empleado que realiza la protección se ubicará a la mitad de la distancia que medie entre la obstrucción y los petardos para detener el tren que se aproxime exhibiendo señales de detención.

Cuando se vea u oiga a un tren que se aproxima antes que el miembro de la dotación o empleado haya llegado a la distancia indicada, deberá colocar petardos en ese lugar, y continuar avanzando hacia el tren haciendo señales de detención con bandera , luz roja o antorcha.

En caso que no se hubiera comunicado con el Operador de Control la dotación del tren, en paralelo con las medidas de colocación de petardos y/o antorchas o banderas, deberá también intentar la comunicación con los trenes que se acerquen al lugar, con iguales fines, por medio de la radio.

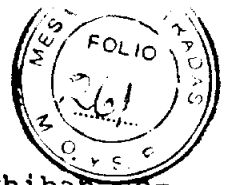
Los petardos deben ser retirados de esa vía cuando cese la causa de la colocación.

Cuando no se disponga de petardos, la protección debe hacerse con bandera, luz roja o luz de antorcha o en su defecto, con los brazos o cualquier luz agitada violentamente.

1) PROTECCION EN RELACION A OTROS TRENES: No se requiere protección mediante banderas en relación a otros trenes que circulen en la misma vía en los siguientes casos:

- (a) Cuando mediante Autorización de Uso de Vía se establezca que no se requiere protección;
- (b) Cuando se aplique la Norma 309.

2) INSTRUCCIONES ESPECIALES: Cuando circunstancias particulares requieran que se envíe un guardavía con instrucciones específicas que afecten la marcha de un tren, dichas instrucciones deberán estar por escrito. Cuando se envíe al guardavía en tren, debe viajar en la locomotora y mostrar sus instrucciones al Jefe de tren o Conductor, quien deberá permitirle que descienda en el sitio donde deba proporcionar protección.



- 3) ACUSE DE SEÑAL DE BANDERA: Cuando se le exhiban señales de banderas, luces o antorchas o exploten petardos, el Conductor de un tren deberá inmediatamente acusar recibo de las señales de detención. El empleado deberá continuar exhibiendo señales hasta que las mismas sean reconocidas y se actúe en consecuencia. Luego de la detención, el Conductor deberá ser informado de la razón de dicha detención y actuar como corresponda en las circunstancias.
- 4) PROTECCION DE EQUIPOS DEJADOS EN VIAS DE CIRCULACION: Contando con la debida autorización del Operador de Control, se podrá liberar a una cuadrilla que dejara equipos en una vía de circulación de su obligación de proporcionar protección a los mismos, mediante la emisión de un boletín de vía.

En consecuencia, el Operador de Control debe tener en cuenta que no puede autorizar la circulación por las vías afectadas.

314. Locomotora que deja parte de su tren.

Un tren que cuente con autorización de uso de vía vigente que no le requiera colocar protección para trenes que circulen detrás por la misma vía, podrá si las condiciones operativas así lo requieren dejar parte del mismo sobre vía principal.

A tales efectos :

- a) Deberá aplicar suficientes frenos de mano para impedir que la parte separada pueda moverse en cualquier circunstancia.
- b) A 400 metros, antes de la parte separada se colocará un petardo para que al regresar la dotación del tren pueda advertirlo.

Cuando así lo disponga la Autorización de Uso de vía, debe protegerse la parte dejada del tren contra la circulación de trenes siguientes tal como lo dispone la norma 313.



EMILIO MADIA CRANHO (h)
ESCRIBANO ABBREVIADO



315. Precauciones en relación a circunstancias inusuales.

Los trenes deben ser protegidos contra cualquier circunstancia conocida que pueda afectar su seguridad.

Quando se dieran circunstancias naturales o artificiales que puedan afectar la visibilidad, estado de vía, estructuras, funcionamiento del material remolcado u otra causa equivalente que alteren y/o perturben en general la circulación de un tren y a juicio del Jefe de tren o del Conductor, en esas condiciones, no fuera posible o aconsejable proseguir en forma segura, se debe detener la marcha y no retomarla hasta que se pueda hacerlo con seguridad y en caso necesario solicitar asistencia al Operador de Control.

El Operador de Control debe ser notificado de las condiciones a que se hace referencia en el párrafo anterior y deberá tener en cuenta estas circunstancias al emitir nuevas Autorizaciones de Uso de Vía.

316. Protección en caso de defectos.

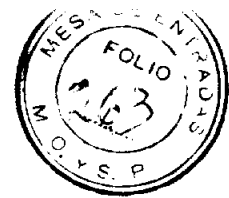
Si se descubrieran en vías, puentes o alcantarillas, defectos o circunstancias que pudieran causar un accidente, o si un miembro de la dotación de un tren o locomotora considerara que su tren o locomotora ha pasado por un sitio donde hay un defecto peligroso, se debe detener la marcha inmediatamente, organizar la protección del punto peligroso mediante banderas y notificar al Operador de Control.

317. Nivel de agua sobre rieles.

No se debe operar trenes ni locomotoras en vías que se encuentren sumergidas en el agua, hasta que dichas vías hayan sido inspeccionadas y declaradas seguras. No se debe hacer marchar locomotoras a más de 8 km/h en aguas que cubran la parte superior de los rieles. En aguas cuya altura, medida desde la parte superior de los rieles, sea de más de 8 cms., la marcha en tales condiciones deberá ser autorizada por el supervisor mecánico.

Handwritten signatures and initials in the bottom left corner.





318. Seguridad de manejo.

Los miembros de la dotación deben prestar atención a la velocidad de marcha del tren o locomotora, al estado de la vía y a las indicaciones del manómetro de aire, para poder determinar si su tren o locomotora está siendo manejado en forma segura y controlada. Si fuera necesario, deben tomar medidas inmediatamente para poner el tren o locomotora bajo control.

319. Parada de emergencia.

Cuando se detenga un tren o locomotora por aplicación de frenos en una emergencia, la dotación del tren debe tomar las siguientes medidas:

1) Si existe una vía principal contigua u otra vía de circulación que pudiera haber quedado obstruida, se deberá advertir esta circunstancia inmediatamente por radio al Operador de Control, informando la ubicación exacta y el estado en que se encuentra el tren. Se deberá proporcionar protección mediante banderas en ambas direcciones de esas vías a la distancia de la obstrucción, que se establezca por itinerario, salvo que:

(a) Se sepa que las vías contiguas no están obstruidas;

(b) Si el Operador de Control informa que no ha autorizado ni autorizará ninguna marcha por vía contigua.

2) Antes de reiniciar la marcha, se deberán inspeccionar todos los vagones y unidades, asegurándose de que equipos y vías están en buen estado, que todas las ruedas se encuentran adecuadamente posicionadas sobre los rieles y que el tren está completo y la carga no desacomodada.

Si al efectuar la revisión de los vehículos, un puente, una alcantarilla u otra estructura impidiera realizar la inspección caminando a lo largo del tren, la misma será realizada hasta donde ello sea posible, luego se moverá el tren a paso de hombre hasta la

[Handwritten signatures and initials]





distancia necesaria para completar la inspección. Además, el Conductor deberá inspeccionar las partes componentes de la locomotora que pudieran haber sido afectadas.

El tren que circulara por la vía contigua y recibiera notificación de lo sucedido deberá aproximarse al lugar a velocidad reducida y preparado para detenerse ante la presencia de cualquier circunstancia, hasta que se hubiera notificado que las vías están libres y que se puede avanzar en condiciones de seguridad.

320. Cruce de pasos a nivel

Se procederá:

a) - Paso con señalización pasiva (sin barreras)

Al aproximarse el tren, desde el lugar en que se encuentra la señal mostrada en la norma 231 - c) que corresponda al paso, se cumplirá la indicación de la misma y la norma 217 - b) 2.

b) - Paso con barreras manuales

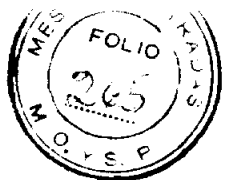
Al aproximarse el tren al paso, desde el punto que se indique en el Itinerario de Servicio, el Jefe de Tren establecerá comunicación con el empleado a cargo de la barrera por medio de la radio para pedirle el cierre del cruce al paso vial. En alternativa el empleado será avisado de la aproximación del tren mediante un sistema de campanilla.

Al llegar el tren al lugar de la señal mostrada en la norma 231 - c) se cumplirá con lo indicado en la misma y la norma 217 - b) 2. Al aproximarse al paso, el tren debe ser conducido de manera que pueda detenerse antes del cruce si desde su posición el empleado a cargo de las barreras no exhibiere bandera verde para continuar la marcha.

En caso que las barreras o los portones (donde los



SECRETARÍA GENERAL DEL GOBIERNO NACIONAL
 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE FERROVIARIAS
 SECCIÓN DE SERVICIOS Y OPERACIONES



hubiera) debieren ser accionados por personal a bordo del tren, el mismo será detenido antes del paso, para continuar la marcha una vez que se hubiere cerrado al tránsito vial. El personal actuante en la oportunidad deberá normalizar las barreras antes de volver a abordar el tren que ya hubiere pasado completo el cruce.

Es obligación del empleado a cargo de las barreras cerrar el paso al uso vial mediante avisos manuales con bandera roja, en el caso que los brazos de barrera estuvieren averiados. Asimismo deberá dar aviso al responsable correspondiente para la reparación y prevención a los trenes que lo debieren cruzar.

En caso que por cualquier circunstancia se notificare al Jefe de Tren que deberá cruzar el paso a nivel con barrera levantada, se procederá como se indica en (a) disponiendose la marcha asegurando que el cruce pueda hacerse sin peligro para el tránsito vial.

c) Paso con señalización automática

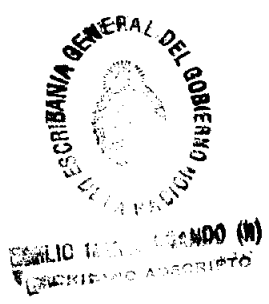
Al aproximarse el tren, desde el lugar en que se encuentre la señal mostrada en la norma 231 - c) que corresponda al paso, se cumplirá la indicación de la misma y la norma 217 - b)2

La dotación del tren deberá observar el correcto funcionamiento de la señalización automática, avisando al Operador de Control sobre cualquier anomalía, para que el mismo solicite la reparación y notifique de la situación a otros trenes aproximándose al paso, para proceder al cruce en las condiciones restrictivas que corresponda.

321. Maniobras sobre pasos a nivel.

a) Pasos a nivel dotados de barreras manuales:

El empleado a cargo del movimiento a efectuarse no permitirá que la locomotora o corte cruce el paso a





nivel hasta que las barreras se encuentren bajas o que se haya cortado el tránsito vial.

b) Pasos a nivel no dotados de barreras:

- 1 - Si un tren o corte va retrocediendo, un empleado debe precederlo, quien no hará señas para seguir a menos que se pueda hacerlo sin peligro para el tránsito caminero.
- 2 - Cuando la locomotora va sola o remolcando un corte, el Conductor será responsable de tomar las debidas precauciones al acercarse al paso a nivel.

c) Pasos a nivel dotados de barreras automáticas

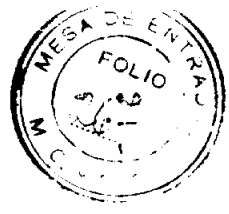
Cuando se hagan maniobras sobre un paso a nivel con dispositivos automáticos, se deberá asegurar que siempre antes de dos movimientos consecutivos que ocupen el paso a nivel, funcionen por lo menos 20 segundos los dispositivos de advertencia. Si no puede asegurarse que esos dispositivos han funcionado durante ese lapso, un miembro de la dotación deberá proteger el paso a nivel hasta que éste sea ocupado.

- d) Se procurará limitar la obstrucción de los pasos a nivel públicos al mínimo posible. Si las maniobras fueran a prolongarse, se las interrumpirá momentáneamente para dar paso al tránsito caminero.

322. Protección de vías contiguas.

Si un tren o conjunto de vagones que no constituya un tren es dividido para despejar un paso a nivel no protegido por barreras, o si dicho tren o conjunto de vagones se encuentra detenido cerca de dicho paso a nivel, un miembro de la dotación, debe ubicarse en el paso a nivel para advertir al tráfico de calle sobre los trenes o locomotoras que se aproximen por las vías contiguas. Si no fuese posible brindar esa advertencia, los vehículos ferroviarios deben posicionarse a la distancia que se indique en el Itinerario. Dicha distancia será establecida en función de garantizar la condición de visibilidad.





323. Pasos a nivel y circuitos libres.

Vagones y locomotoras deben dejar libres los pasos a nivel y los circuitos de los semáforos del paso a nivel.

Los semáforos automáticos no deberán accionarse en forma innecesaria permitiendo que vehículos ferroviarios permanezcan detenidos sobre su circuito de control.

324. Seguridad y eficiencia de maniobras.

Los empleados que realicen maniobras deberán hacerlas en forma eficiente y de tal manera de evitar daños personales y daños al contenido de vagones, equipos, estructuras u otros bienes de la Empresa o de Terceros.

325. Tareas conjuntas de dotaciones.

Si hubiera locomotoras trabajando en ambos extremos de una vía o vías, las respectivas dotaciones deberán ponerse de acuerdo con respecto a los movimientos y marchas a realizar con el fin de evitar daños personales o materiales.

326. Enganche de vehículos a los trenes.

Antes de enganchar o mover vagones o locomotoras, se debe verificar que se puedan enganchar y mover con seguridad, cumpliendo además con normas de formación de trenes establecidas en el Manual de Seguridad.

- a) Los vehículos de cuatro ejes deben acoplarse entre sí con el enganche a rosca, siempre que uno de los vehículos afectados esté provisto de él, debiendo ajustarse el tornillo a su máximo.
- b) 1. Los vehículos de dos ejes deben acoplarse siempre con la cadena a eslabón de que están provistos, sea de dos o de cuatro ejes el vehículo contiguo.
- 2. Si fuera necesario, por razones de fuerza mayor, utilizar un enganche a rosca para acoplar un

Handwritten signatures and initials.



EDILIO MARIA OGANDO (h)
ESCRIBANO ASUBSCRIPTO



vehículo de dos ejes, se lo hará de manera que el tornillo quede flojo.

- c) 1. Nunca debe dejarse un enganche a rosca con el tornillo flojo hasta su máximo, pues en esa forma sufren sus piezas. Cuando debe emplearse el enganche flojo como se establece en la cláusula b).2, debe disponerse de modo que el tornillo sobresalga de las tuercas, en sus extremos, por lo menos 3 centímetros.
- 2. Tampoco debe dejarse un enganche más enroscado hacia un extremo que a otro. Al encontrar un enganche en tales condiciones debe regularse para que el centro del tornillo quede equidistante de ambas tuercas.
- d) En los vehículos con paragolpe central de enganche automático se cuidará al hacer el acople, que el cerrojo cierre bien y que los paragolpes de ambos vagones queden a la misma altura, para evitar su desenganche en marcha.

El manual de Seguridad indicará las condiciones a observarse para formar al tren.

327. Maniobra de vagones

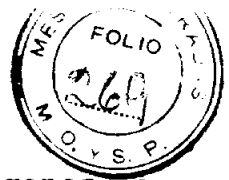
Toda maniobra será realizada a velocidad reducida y atento para detener el tren frente a cualquier eventualidad.

Cuando se empujen vagones o locomotoras y no se tenga visibilidad, un miembro de la dotación deberá ubicarse en un lugar visible del vagón delantero o al costado de donde se realicen las maniobras para proporcionar protección. No se deberá empujar vagones para que ocupen vías auxiliares o contiguas hasta que se sepa que puede hacerse en condiciones de seguridad.

No deben dejarse vagones ni locomotoras detenidos obstruyendo cruzadas. Si por razones de emergencia fuese necesario, se debe proteger la circulación por la o las vías que resulten obstruidas, dando aviso al Operador de Control cuando la circunstancias así lo requiera.

[Handwritten signatures]





No debe efectuarse la manipulación o manejo de vagones, a menos que se sepa que dichos vagones pueden manejarse en forma segura y ser detenidos a la distancia requerida. Si fuera necesario, se deberá conectar las mangueras de aire y cargar los sistemas de freno de un número suficiente de vagones para permitir el control de los movimientos que fuera necesario realizar.

328. Ejecución de Maniobras

Las maniobras se efectuarán con la mayor celeridad compatible con la seguridad y eficacia del servicio. Queda prohibido empujar vehículos no enganchados a la locomotora en los siguientes casos:

- 1 -Cuando en los mismos haya pasajeros
- 2 -Cuando estén cargados con animales
- 3 -Cuando contengan materias explosivas
- 4 -Cuando puedan chocar con otros ocupados por pasajeros o estacionados en vías en que se estén realizando operaciones de carga o descarga.
- 5 -Cuando por la disposición o el perfil de las vías y otras circunstancias desfavorables, existiera peligro de accidente.
- 6 -Cuando los vagones, por el empuje puedan llegar a pasos a nivel no cerrados con barreras en los centros de población.

329. Método para asegurar vagones o locomotoras.

No se deberá confiar en el freno de aire para mantener trenes, locomotoras o vagones en un lugar en forma fija, cuando los mismos se dejen sin personal que los tenga a su cargo.

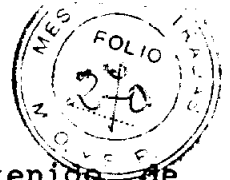
En estos casos, se deberá aplicar un número suficiente de frenos de mano y/o calzas para impedir que haya movimiento estando liberado el freno de aire.

330. Largada o separación de vagones.

La largada de vagones se permitirá únicamente cuando tales movimientos puedan realizarse sin peligro alguno

[Handwritten signatures and initials]





para empleados, equipos, vehículos o contenido de vagones, y dentro de las limitaciones de la Norma 328.

Antes de separar vagones, los miembros de dotación encargados de tal tarea deben comprender con total claridad las maniobras a realizar. Se debe saber en forma fehaciente que la vía está suficientemente libre.

331. Locomotoras, materiales peligrosos, y cargas de alto valor.

Los vagones que contengan materiales peligrosos (denominados de tal manera en las instrucciones para el manipuleo de los mismos), los que contengan cargas denominadas como de alto valor, y las locomotoras, no deben ser:

- 1) Separados del tren mientras estén en movimiento (largados);
- 2) Golpeados por un vagón que se desplace en virtud de su impulso o inercia.
- 3) Empujados con mayor fuerza que la necesaria para conseguir el acople, si estuvieran dotados de enganche automático.

332. Remolque de Vagones con Explosivos

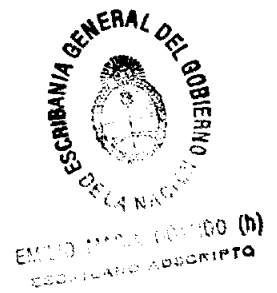
Los vagones cargados con 15 o más kilogramos de explosivos cada uno, deberán contar entre ellos y la locomotora u otro vehículo de servicio ocupado, con un resguardo mínimo de 3 vehículos. Estos últimos no deberán estar cargados con materias explosivas o inflamables.

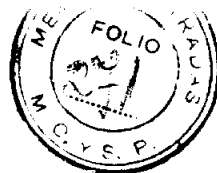
En los vehículos cargados con explosivos o inflamables no se utilizarán los frenos, salvo que las zapatas de éstos sean de composición antichispa.

333. Carga o descarga de vagones.

Antes de enganchar o trasladar vagones en vías en las que

Handwritten signatures and initials.





se esté efectuando la carga o descarga de otros vagones, se deberán retirar y remover los siguientes elementos: plataformas, tablonés, acoplamientos de vagones-tanque, aparatos transportadores, conductos de carga y descarga y otros aparatos y conexiones similares, vehículos y otros obstáculos. Deberán asimismo cerrarse y asegurarse las puertas de vagones.

Antes de maniobrar vagones se debe saber con certeza que las personas que pudiera haber dentro de los vagones, sobre los mismos o en sus inmediaciones se han retirado. Se deberá emplear todo el cuidado necesario para evitar daños a la carga que ya estuviera estibada en vagones parcialmente cargados.

No deberán manipularse aquellos vagones que estuvieran cargados en forma inadecuada o desnivelada, en la medida en que ello pudiera provocar el riesgo de que la carga se desplazara o cayera del vagón, o que el vagón descarrilara o volcara.

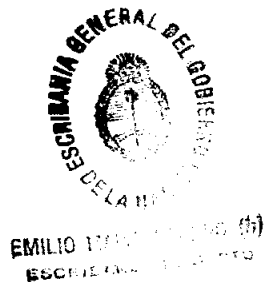
Al efectuar la carga o descarga de vagones, los empleados, en la medida en que exista riesgo de descarrilamiento o vuelco, deberán tomar precauciones para impedir que la distribución de la carga pueda alterarse y dejar de ser uniforme.

Deberán adoptarse las medidas necesarias para evitar que movimientos incontrolados de los vagones puedan afectar vías de circulación.

334. Maniobras con vagones ocupados y coches de pasajeros.

Antes de realizar maniobras con coches de pasajeros, o con equipos o con vagones de servicio ocupados por personas, se debe conectar el sistema de freno y asegurarse de su correcto funcionamiento.

Se debe ejercer todo el cuidado necesario para evitar que el trabajo se realice en forma brusca o desordenada. Los coches de pasajeros o equipos similares, o los vagones de servicio ocupados, no deben separarse del tren mientras estén en movimiento (largarse); ni deberá en modo alguno





permitirse que sean topados por un vagón que se desplace en virtud de su propio impulso.

Si se coloca un cartel con la leyenda "VAGON DE SERVICIO OCUPADO" en un vagón o en el cambio de acceso a la vía en que se encuentra éste, el mismo no debe ser enganchado ni trasladado hasta que se haya notificado a sus ocupantes y el capataz de dotación o su representante haya otorgado el permiso correspondiente.

335. Precaución adicional.

No se deberán efectuar maniobras innecesarias con los siguientes equipos, ni tampoco engancharlos de manera tal que los equipos o la carga de los mismos resultaran dañados:

- 1) Coches de pasajeros;
- 2) Vehículos de servicio, ocupados o no;
- 3) Vagones con contenedores o semirremolques;
- 4) Cargas a niveles múltiples;
- 5) Vagones conduciendo ganado en pie;
- 6) Cargas "a techo abierto" que puedan sufrir desplazamiento.

336. Marcha a través de portones o vanos.

Antes de efectuar el movimiento de locomotoras o vagones a través de portones, vanos o aberturas similares, se debe constatar que los mismos estén totalmente abiertos y sus elementos móviles asegurados. Cuando la dimensión de los espacios libres sea pequeña, se debe igualmente constatar que la marcha pueda realizarse en condiciones de seguridad.

337. Desvíos a tope.

Quando se efectúen movimientos para ingresar a un desvío



210



a tope, los mismos deben controlarse para impedir daños en el extremo final del desvío. Al empujar un vagón a un desvío a tope, se debe detener la marcha a 50 metros del extremo final del mismo. Los movimientos posteriores deberán realizarse precedidos por un miembro de la dotación, cuando ello pueda hacerse en forma segura, y no podrá efectuarse ningún movimiento que no sea autorizado por una señal de tal persona.

338. Operación de cambios de vía en forma manual.

Cuando los cambios de vía automáticos se operan en forma manual, pasan a ser cambios manuales y a regirse por las normas relativas a cambios manuales.

339. Posición de cambios de vía.

La posición de los cambios de vías o trampas que se encuentren en funcionamiento es responsabilidad del empleado que los esté manejando.

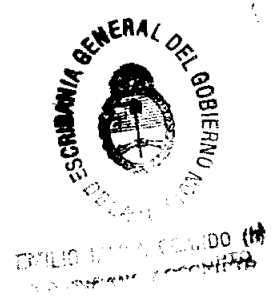
Los empleados que manejen cambios y trampas deben cerciorarse de que los mismos estén adecuadamente alineados para la ruta a utilizarse. Se debe comprobar que las agujas encajen como corresponde y que la indicación se corresponda con la posición del cambio.

340. Cambios de vías principales.

La posición normal de un cambio de vía principal es para la marcha en dicha vía principal. El cambio debe estar siempre alineado y trabado en dicha posición. Podrá permanecer dispuesto para otra vía en los siguientes casos:

- 1) Cuando el cambio se encontrara a cargo de un miembro de la dotación de un tren o de un encargado de cambios;
- 2) Durante la realización de maniobras, si se sabe a ciencia cierta que ningún otro tren ni locomotora pasarán sobre el cambio;

Handwritten signatures and initials.





341. Cambios en empalmes.

La posición normal de un cambio de vía en un empalme será para permitir movimientos directos sobre la línea principal, la que será definida en el Itinerario.

342. Cambios de vías de enlace.

La posición normal de los cambios de vías de enlace es la alineación para movimientos distintos de los de enlace. Estos cambios deben estar alineados en la posición normal salvo cuando ésta se modifique porque inmediatamente se va a realizar un movimiento que los afecte.

Los dos cambios de un enlace deben estar dispuestos para el movimiento de enlace antes de comenzar éste. El tren deberá librar ambos cambios antes de que alguno de los dos cambios vuelva a la posición normal.

343. Cerrojos y grampas.

Los cambios ubicados en la vía principal deben estar dispuestos para permitir la libre circulación por dicha vía y asegurados en esa posición con cerrojo, grampa o perno y candado u otro dispositivo de seguridad, salvo cuando se los utilice para desvío.

Los cambios provistos de cerrojo deben ser asegurados con dicho dispositivo antes de permitir que sean tomados de punta por cualquier tren.

Los cambios que carecen de cerrojo, serán asegurados cuando sean tomados de punta en vía principal, con grampa o perno y candado.

Si el cerrojo de un cambio falta o no funciona bien, debe ser reemplazado. Si esto no fuera posible, el cambio debe ser clavado, e inmediatamente se debe informar al Operador de Control o, en patio de maniobras, al jefe o supervisor a cargo.





344. Desocupación de vías.

Cuando un tren o locomotora deja una vía principal o auxiliar, el cambio no debe volverse a la posición normal hasta que el tren haya librado totalmente la vía, superando el punto indicado por la estaca de libranza.

345. Mantenerse a distancia de los cambios.

Salvo en caso de maniobras, cuando un tren o locomotora se aproxima o pasa en una vía principal los empleados no deben acercarse a menos de 5 metros del cambio de vía principal correspondiente.

Cuando un tren o locomotora se encuentren en un desvío u otra vía, esperando a otro tren que cruce o pase, y si el tren que se espera no se aproxima en forma inminente, un miembro de la dotación del otro tren deberá inspeccionar los cambios con agujas de punta sobre los que pasará aquel tren para determinar si los mismos están alineados para la ruta a ser utilizada, si las agujas encajan adecuadamente y si la palanca de mando está asegurada con llave.

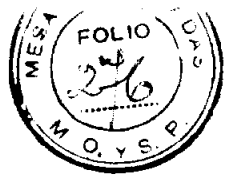
346. Cambios tomados de talón.

Los cambios, salvo los automáticos o los variables, no deben ser forzados de talón. Si un cambio de tipo rígido es forzado de talón, deja de ser seguro y debe ser protegido. En tal caso, el cambio debe ser clavado, a menos que un peón de vía u otro empleado competente se haga cargo inmediatamente. Si una locomotora o vagón fuerza de talón parcialmente un cambio, el movimiento debe continuar en su totalidad. No se debe hacer marcha atrás sobre el cambio dañado hasta que haya sido clavado o reparado.

347. Cambios de vías de báscula.

Cuando no se utilicen las básculas, los cambios de vías deben ser alineados para eludir la báscula de vía sin cargarla.





Cuando no se pueda evitar pasar por la báscula, ésta debe ser puesta previamente fuera de acción (trabada) y la velocidad de la locomotora no debe exceder los 5 km/h.

348. Trampas.

Las trampas estarán provistas de indicadores, no obstante los empleados que presten servicios en trenes, locomotoras y patios de maniobras deben recordar la ubicación de todas las trampas fijas.

No se deben efectuar movimientos sobre trampas que estén en posición de descarrilamiento.

Salvo cuando para permitir la marcha se las coloque en posición de no-descarrilamiento, las trampas deben estar en posición de descarrilamiento, haya o no haya vagones en la vía que las mismas proteja. Las trampas equipadas con cerrojos deben estar trabadas.

349. Cambio dañado o defectuoso.

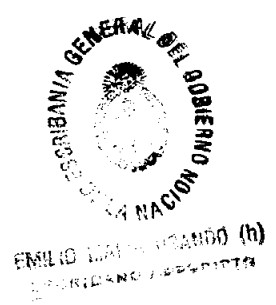
Si un cambio ha sufrido daños, se debe presentar un informe sobre los mismos al Operador de Control o, en patios de maniobra, al jefe o supervisor. El cambio debe ser clavado a menos que un operario de vía pueda hacerse cargo de inmediato. Si el estado de inseguridad del cambio no puede remediarse, se deberá proporcionar protección.

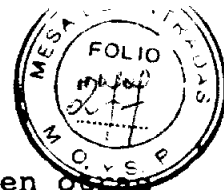
350. Cambios variables.

Se podrán realizar movimientos con agujas tomadas por el talón en cambios variables desde cualquiera de las dos vías, sin necesidad de tener en cuenta la posición de las agujas.

Si se efectúa un movimiento con agujas tomadas por el talón y éstas no están alineadas adecuadamente, todas las ruedas del vagón o unidad delantera deberán liberar las agujas antes de cambiar el sentido del movimiento.

Handwritten signatures and initials.





Durante tormentas de nieve o de agua helada, o en otras circunstancias que puedan impedir que un cambio variable funcione adecuadamente, no se deberá realizar un movimiento con agujas tomadas por el talón en cambios variables hasta que éste sea alineado a mano para tal movimiento.

351. Cambios en vías segundas.

La posición normal de los cambios que conectan cualquier vía (salvo una vía principal) a una vía segunda es que los mismos estén alineados y trabados o asegurados para la marcha por esta última.

352. Marcha en vías no principales.

En una vía donde la ocupación no esté controlada, los trenes deben transitar preparados para detenerse en la mitad de la distancia que reste al entrar en el campo visual un tren, locomotora, autovía, señal de detención, trampa o cambio no alineado adecuadamente. La velocidad en ningún caso debe superar los 12 km/h.

353. Desvíos de dirección asignada.

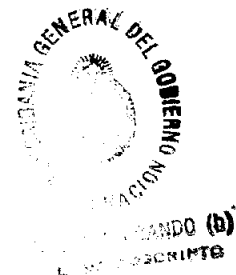
Los desvíos de dirección asignada no deben usarse en la dirección contraria salvo que se cuente con la autorización del Operador de Control o Jefe de Patio.

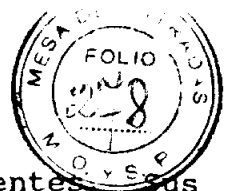
354. Vagones dejados en vías segundas.

No deben dejarse vagones en vías segundas a menos que lo autorice el Operador de Control o el jefe de patio si corresponde, salvo en caso de emergencia, en que se deberá notificar al Operador de Control inmediatamente. Los vagones serán asegurados como indica el Art. 329.

355. Responsabilidad del personal de trenes y Conductores.

Todo tren estará bajo el mando y la responsabilidad de un jefe, el que tendrá a su cargo la seguridad, policía y vigilancia del tren, el servicio de transporte y el





cumplimiento de los reglamentos concernientes a sus órdenes deberán ser acatadas por todos los empleados del tren, cualesquiera que sean sus funciones.

- 1) Los Jefes de Tren y Conductores deben saber si otros empleados, que en algún caso les fueren subordinados, están familiarizados con sus funciones, determinar el alcance de su experiencia y conocimiento de las normas, e instruirlos, cuando fuera necesario, sobre la forma adecuada y segura de cumplir con su trabajo.
- 2) Cuando estén en juego la seguridad de trenes y el cumplimiento de normas, otros eventuales miembros de la dotación deberán contribuir (en la medida de su capacidad) a prevenir accidentes o a evitar la violación de las normas (Ver norma 228).
- 3) El Jefe de Tren debe informar al Conductor y al Operador de Control sobre las restricciones que rijan respecto de los vehículos de la formación.

356. Recepción de trenes de pasajeros.

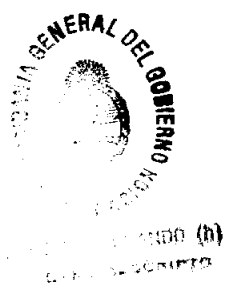
Los trenes de pasajeros con parada asignada, siempre deben ser recibidos sobre la vía de plataforma, salvo que se trate de un cruce de dos trenes de esa clase, en cuyo caso se asignará la plataforma al que más convenga para las operaciones de la estación.

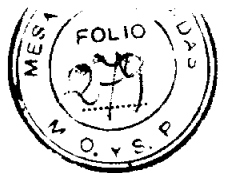
357. Inspección de trenes que pasan.

Los empleados deberán inspeccionar los trenes que estén de paso y, en caso de detectar muñones recalentados, frenos trabados, ruedas aplanadas, equipos que se arrastren, cargas no estibadas en forma segura, o cualquier otra circunstancia peligrosa, deberán notificarles la circunstancia de que se trata a los miembros de la dotación del tren que estuviera pasando.

Si no se lograra que el tren se detenga, el Operador de Control deberá ser informado inmediatamente por el medio de comunicación disponible.

Handwritten signatures and initials.





Los miembros de la dotación deberán estar atentos a las señales de personas que inspeccionen su tren. Si se recibe una señal de alto, o si se pone en conocimiento de la dotación una circunstancia peligrosa, el tren debe ser detenido inmediatamente. A continuación se realizará una inspección, y solamente se permitirá nuevamente la marcha cuando se sepa fehacientemente que existen condiciones de seguridad.

Cuando un tren se detiene para que lo cruce o lo pase otro tren, el Jefe del tren detenido deberá inspeccionar desde tierra al tren que estuviera pasando. Si fuera seguro, el Jefe de Tren debe cruzar la vía y efectuar la inspección desde el lado contrario al de su tren, en el cual permanece el Conductor controlando a su vez al tren que pasa.

Después de inspeccionar un tren que pasa, se deberá informar por radio u otro medio a la dotación del mismo, que el tren fue inspeccionado en toda su longitud. También se dirá sobre cualquier defecto observado y si el tren circula completo.

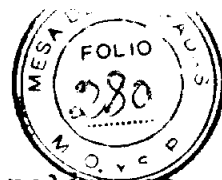
358. Inspección de trenes.

Independientemente de las inspecciones sistemáticas que personal designado a ese efecto realice, en la medida en que el tiempo lo permita, los trenes serán inspeccionados de manera tal que se controle en cada tren la mayor parte del mismo, y en caso de observar anomalías se deberá notificar a la dotación del tren.

Los miembros de la dotación del tren deben inspeccionar frecuentemente el mismo mientras éste está en movimiento, atentos a señales e indicaciones de defectos en la vía y el tren, especialmente en zonas de curvas y cuando se aproximen a un cambio.

Al inspeccionar un tren detenido o en movimiento, los miembros de una dotación deben observarlo atentamente para detectar muñones recalentados, frenos trabados, ruedas aplanadas, ruedas que no estén correctamente colocadas sobre los rieles, equipos que estén siendo arrastrados, carga no estibada en forma segura, señales





de humo o fuego y cualquier otra circunstancia peligrosa. Si se descubren defectos mientras el tren está en movimiento, se debe detenerlo inmediatamente. Todo defecto debe ser corregido, si ello fuera posible. Cuando sea necesario retirar un vagón que registrara defectos, no se intentará moverlo hasta el sitio o desvío correspondiente hasta que se determine que se puede hacerlo en forma segura.

Cuando un vagón es retirado por defectos, tanto el vagón como su carga no deben obstruir cruzadas o vías adyacentes a la que fue colocado, además, se debe informar al Operador de Control. En el Itinerario de servicio se indicarán los lugares donde se procederá a la revisión sistemática y completa de cada tren.

359. Marcha en vía doble.

En una vía doble, los trenes deben conservar su izquierda salvo que se establezca lo contrario.

360. Vías principales múltiples.

Cuando haya vías principales múltiples en servicio activo, cada vía principal será identificada mediante un nombre o número, y su uso estará indicado en el Itinerario.

361. Útiles que deben llevar los trenes

a) La locomotora titular de todo tren, además de las herramientas del Conductor, llevará, por lo menos, los útiles siguientes: dos faroles de mano, dos banderas rojas, doce petardos, seis antorchas rojas, dos calzas, dos matafuegos, una manga de freno para aire comprimido con sus arandelas y una manga de freno vacuo con sus arandelas.

b) 1. Los furgones de los trenes de pasajeros: cuatro calzas, un botiquín, una camilla plegadiza, un matafuego, ocho petardos, cuatro antorchas y dos banderas rojas.

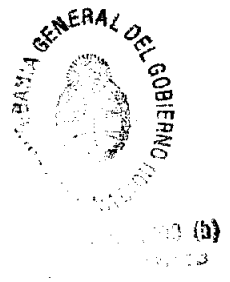


SECRETARÍA GENERAL DEL GOBIERNO NACIONAL



2. Quedan exentos de esta disposición los furgones de los trenes que prestan servicios locales en zonas urbanas.
- c) Cuando haya más de un furgón en el tren, bastará que uno de ellos lleve el equipo estipulado.
 - d) El Jefe de Tren, Conductor y guarda deben verificar la existencia de estos útiles, dejando constancia de lo que falte, sin que dicha falta los exima de la obligación de ordenar la partida y conducir el tren, si recibe orden superior.

[Handwritten initials]



[Handwritten signature]



IX - LESIONES Y ACCIDENTES

400. Procedimientos en caso de accidentes o incidentes

Los articulos de este capítulo rigen como normas de procedimiento interno en cuanto no se opongan al código procesal penal de aplicación en el lugar del accidente, que prevalece sobre el presente Reglamento. En lo especial deben tomarse en cuenta los plazos fijados para resguardo de los elementos que pudieren proveer probanzas.

401. Atención a los heridos

Cuando los pasajeros o empleados sufran lesiones, deberán tomarse todas las medidas posibles para brindarles la debida atención.

402. Fallecimiento

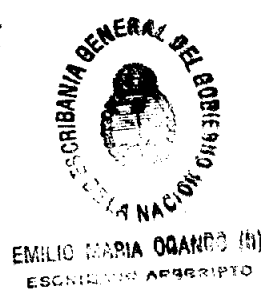
En caso de producirse un fallecimiento a bordo de un tren, el cuerpo deberá dejarse en la primera estación donde puedan obtenerse la intervención policial, salvo instrucción en contrario de las autoridades civiles.

En caso de producirse un fallecimiento en predios de la Empresa o de hallarse en ellos un cadáver, se dará al cuerpo el debido cuidado y, de ser necesario, se lo trasladará hasta un lugar adecuado para permitir el libre paso de los trenes. Después de haberse tomado nota detallada de la posición exacta y circunstancias en que fue encontrado, deberá dejárselo a cargo de un empleado u otra persona responsable hasta el arribo de la autoridad policial.

En todos los casos, deberá darse aviso de inmediato al funcionario público correspondiente y elevarse un informe al Superintendente.

403. Testigos

En los casos de lesiones, pérdidas de vidas o daños



materiales en los cuales esté comprometido un tren, el Jefe de Tren deberá averiguar de inmediato el nombre, domicilio y ocupación de todas las personas involucradas, incluidas las presentes en la escena del accidente en el momento de producirse éste y las que hubiesen arribado poco después, independientemente de que tales personas admitan o no saber algo respecto del mismo. Se deberá tomar el número de patente de los automóviles que hubiera en las inmediaciones. En lo posible, debe incluirse en los informes sobre tales hechos esta información, obtenida, de ser necesario, con la asistencia de otros empleados.

Donde existan dispositivos de señalización o guardabarreras o guardavías en servicio, se deberá tratar muy especialmente de determinar si hay personal entre los testigos que puedan testimoniar si los dispositivos de señalización funcionaban correctamente o si el guardabarrera o guardavía se encontraba cumpliendo debidamente sus tareas.

En la medida de lo posible se deberá obtener los nombres de personas que puedan testificar con respecto a las señales de campanilla y silbato.

404. Equipo comprometido en accidentes

En caso de accidentes que provoquen lesiones personales o fallecimientos, el capataz u otra persona a cargo del trabajo u otros inspectores competentes deberán inspeccionar de inmediato todas las herramientas, maquinarias y demás elementos involucrados en el accidente, además del predio en donde se produjo el accidente. Se elevará inmediatamente al supervisor de quien efectúe la inspección un informe de la misma, donde se consignarán las condiciones detectadas y los nombres de las personas que la realizaron. Si así lo solicitara la oficina de accidentes, dichos elementos deberán ser identificados y puestos bajo la custodia de un funcionario o empleado responsable.



ENLID 1111 1111 (11)
1111 1111 1111