



EN LINEA CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN RENFE-82

PUBLICACION DEL NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACION DE LA RED NACIONAL (I)

La creciente complejidad y la renovación constante de los ferrocarriles exigen a cada paso la puesta al día de normas y conceptos que han ido quedándose desfasados con el correr del tiempo. Este es el caso del Reglamento General de Circulación, en cuya elaboración trabaja un equipo de especialistas de RENFE desde marzo de 1980. El R. G. C. supone una complicada labor de síntesis, compilación y nueva redacción a partir de normas dispersas y a veces incompletas, y constituye un apartado importante en el Plan RENFE-82, en pos del objetivo de reducir, como mínimo, en un 20 por 100 el índice de accidentalidad de la Red.

Vicente Moreno Tejería, subjefe de Departamento y jefe de la Unidad de Reglamentación de la Dirección de Transportes de RENFE, comienza hoy a explicar la génesis y desarrollo del Reglamento General de Circulación, que se encuentra ya en fase de publicación parcial. En números sucesivos de "V. L." se continuará con el citado análisis.

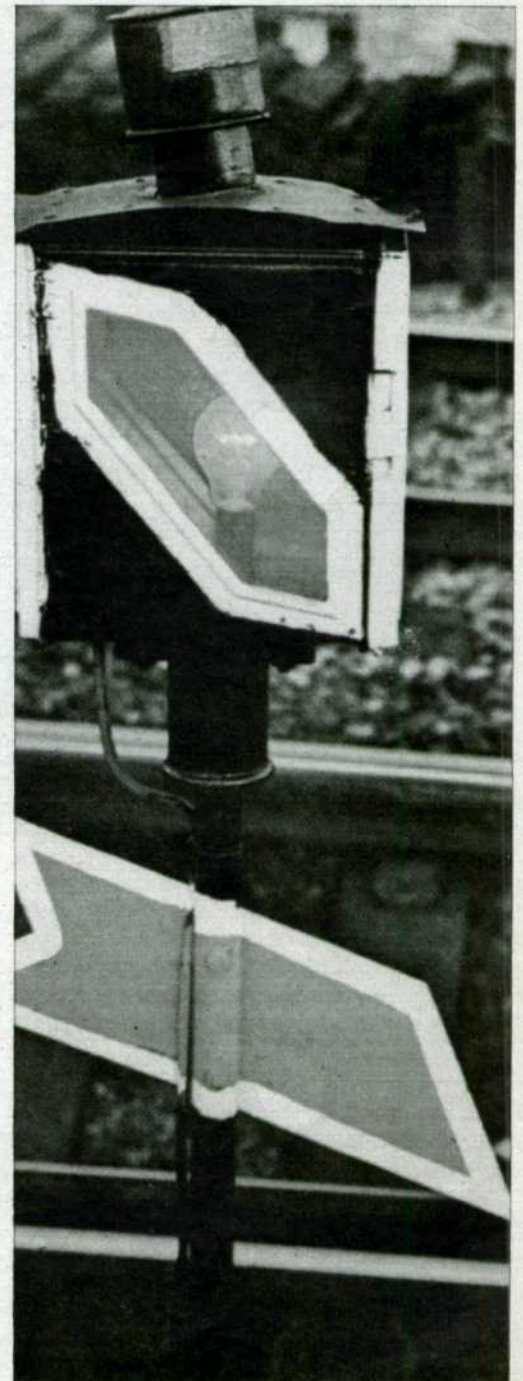
EL objetivo 3 del Plan RENFE-82, "Mejora de la seguridad en el transporte", dice entre otras cosas: "La seguridad es un objetivo primario y permanente de RENFE. La mejora técnica de las instalaciones, la actualización de los Reglamentos de Circulación y la preparación física, psíquica y profesional de los agentes de la Red, deben tender a la obtención de un máximo de seguridad".

Por ello, el Plan RENFE-82 se propone: "Mejorar los niveles de seguridad mediante actuaciones concretas en formación de personal, infraestructura, superestructura, instalaciones, material y reglamentación, de tal manera que el índice de accidentalidad de la Red expresado en unidades U.I.C. —número de accidentes graves/millón de kilómetros-tren— se reduzca, como mínimo, en un 20 por 100, y se alcancen progresivamente cotas de mayor seguridad.

En este artículo nos proponemos informar a los lectores de VIA LIBRE del estado en que se encuentra el cumplimiento de este objetivo 3, en lo que se refiere a la actualización de los Reglamentos de Circulación, así como de las circunstancias y vicisitudes relacionadas con su publicación, que consideramos pueden ofrecer algún interés.

La complejidad de las funciones relacionadas con la circulación de los trenes hace necesaria una abundante normativa para regular, con criterios de seguridad y productividad, la forma de actuar en cada situación y circunstancia.

La aspiración de todas las Administraciones ferroviarias de reducir al mínimo indispensable el número de documentos normativos, tropieza siempre con grandes dificultades de cumplimiento. Así por ejem-





plo, la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Franceses empezó los estudios para la unificación de sus reglamentos alrededor de 1965; publicó cinco años después un documento definiendo la estructura y alguno de los principios esenciales que habían de informar a su nuevo Reglamento General de Seguridad. Este ha venido apareciendo en etapas sucesivas, a partir de 1972. Actualmente lleva publicados doce títulos independientes, sin que ello suponga que se haya dado por terminada la obra (1).

En RENFE, la dispersión de la normativa de circulación ha constituido un agudo problema derivado de múltiples factores y, en no pequeña medida, de sus propios orígenes:

24 compañías con instalaciones, medios materiales y características absolutamente dispares que, en algún caso, todavía subsisten o hacen sentir sus efectos.

Ante esta situación, la Dirección General acordó, a finales de 1979, la publicación, en el plazo más breve posible, de un Reglamento General de Circulación en base a la normativa dispersa en:

Circulares de Dirección General	2
Circulares del Area de Explotación ..	1
Instrucciones Generales y sus Anejos	75
Intrucciones de Movimiento y Anejos	4
Circulares Generales y sus Anejos ..	31
Consigna Serie C y Anejos	13
Consigna Serie A	2
Avisos	59

Cartas Circulares y Anejos	55
Instrucciones de nevadas	1
Cartas aclaratorias y otros documentos	29
Circulares de Material	3

Para realizar la tarea de síntesis de los 275 documentos citados, se establecieron unos criterios básicos que se resumen como sigue:

Objetivo fundamental: Recopilar y sintetizar la normativa antes indicada publicándola en uno o dos volúmenes.

Tratamiento urgente: El objetivo antes señalado debe cumplirse en el plazo más breve posible. Para ello se evitarán modificaciones en la normativa que requieran cambios en las instalaciones, en el material motor y remolcado o en las funciones del personal, puesto que unas y otras exigen estudios y acuerdos con los organismos técnicos correspondientes, inversiones cuantiosas y, cuando afectan a las funciones de los agentes, la negociación previa con sus representantes caracterizados.

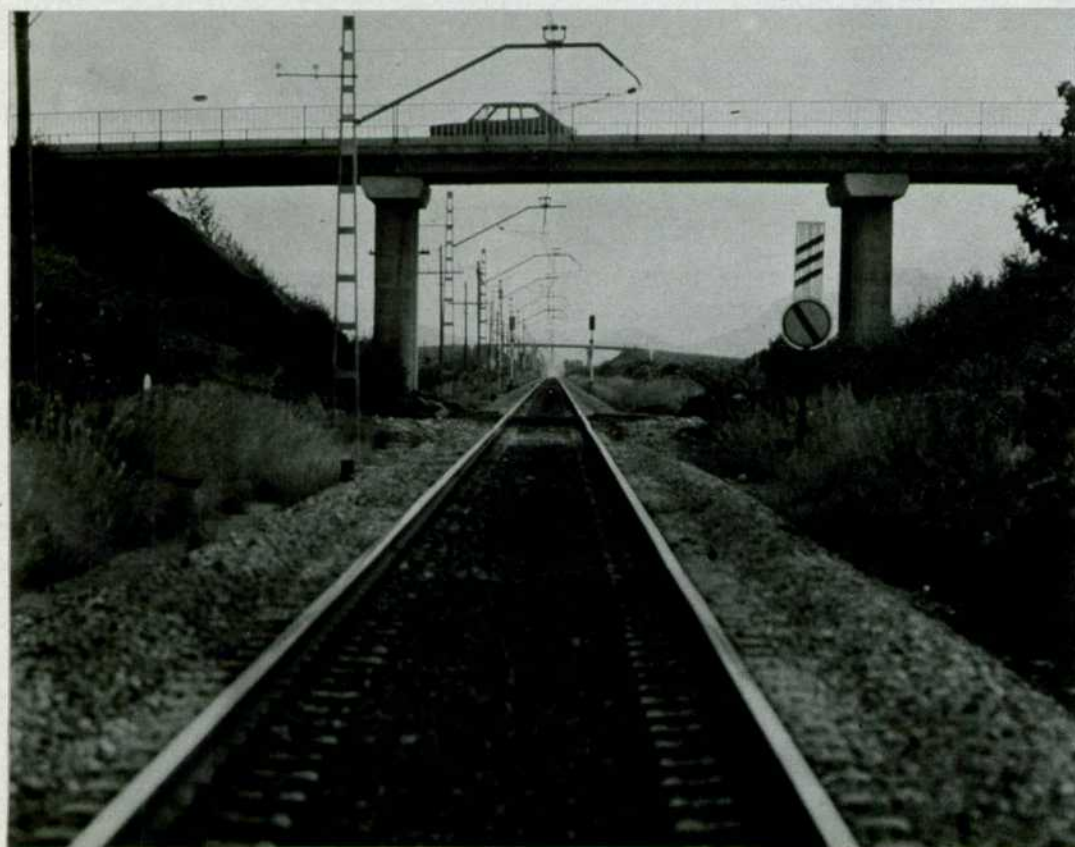
Equipo: Los trabajos de recopilación de documentos, su análisis y síntesis, así como la redacción del nuevo texto se atribuyen a un grupo en dedicación exclusiva que se integra en la Unidad de Reglamentación de la Dirección de Transportes, constituido por: un ingeniero (de la Unidad de Reglamentación); un inspector principal (de la Jefatura de Racionalización de Líneas y Servicios); un inspector principal y un inspector de Movimiento (de la Jefatura de Formación), y un inspector de Movimiento (de la Unidad de Reglamentación).

En este grupo están representadas la técnica (el ingeniero), la experiencia en la racionalización del servicio (el inspector principal de Racionalización), la formación de los agentes (el inspector principal de Formación) y, asimismo, la experiencia en la circulación, porque los inspectores principales y los inspectores han intervenido en ella directamente como jefes de circulación, del CTC y Puestos de Mando, todo ello con vistas a adecuar la redacción, en la medida de lo posible, a criterios técnicos, realistas y pedagógicos, evitando terminología de difícil comprensión por aquellos a los que se dirigen fundamentalmente las normas, así como ambigüedades y lagunas normativas.

El equipo, que comenzó sus tareas en marzo de 1980, cuenta también con la asistencia del resto del equipo de la Unidad de Reglamentación (tres agentes más) y la facultad de recurrir en consulta a las Jefaturas y Servicios relacionados con la circulación.

Para la ordenación y control de los trabajos se estableció, y sometió a la Dirección General, un programa de actuación,

(1) "Revue Générale des Chemins de Fer", junio 1980: "La nouvelle réglementation de sécurité de la SNCF", por Jean Huet.



aunque en aquellos momentos no era posible precisar con exactitud el volumen del texto resultante de la síntesis ni el tiempo que esto exigiría. Este programa ha sido prácticamente cumplido, puesto que el desfase real de su desarrollo ha sido inferior a dos meses, atribuibles a la baja en el grupo de uno de los agentes de Formación, al retraso en las contestaciones a la encuesta realizada, a dificultades laborales de las artes gráficas, etcétera.

ESTRUCTURA

El Reglamento General de Circulación se publica en dos carpetas con anillas. Este sistema facilita su manejo, la sustitución de hojas y la permanente actualización. Se dotará con él a los puestos de trabajo y jefes de circulación, así como a los mandos y a los agentes que les afecte en su totalidad.

Como novedad, cabe destacar que, para los agentes a quienes sólo afecte parte de la normativa, a fin de facilitarles el conocimiento de las normas que especialmente deben conocer y cumplir (su manejo, transporte, conservación, etcétera), se publican separatas que recogen en una sola carpeta ▶

los artículos correspondientes. El número asignado a cada separata, su título, los agentes a quienes afecta y el porcentaje aproximado que comprende cada una de ellas del total del Reglamento, son los siguientes:

N.º 1: "PERSONAL DE CONDUCCION"

- Para maquinistas y ayudantes.
(Porcentaje de la obra que comprende: 80 por 100.)

N.º 2: "PERSONAL DE TRENES"

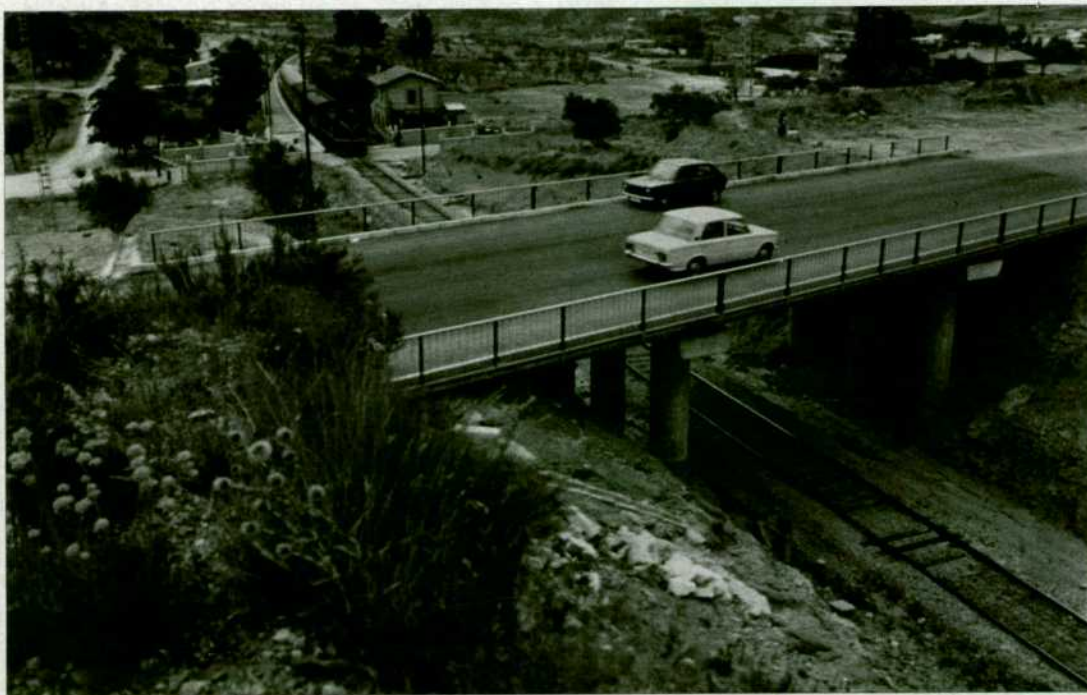
- Para jefes de tren, guardafrenos y mozos de tren.
(Porcentaje de la obra que comprende: 75 por 100.)

N.º 3: "PERSONAL DE AGUJAS Y MANIOBRAS"

- Para guardaguas, capataces de maniobras y especialistas de estaciones.
(Porcentaje de la obra que comprende: 49 por 100.)

N.º 4: "PERSONAL DE VIA Y OBRAS"

- Para jefes de distrito, capataces de Vía y Obras, obreros 1.º, obreros especializados y guardabarreras.



(Porcentaje de la obra que comprende: 37 por 100.)

N.º 5: "PERSONAL DE MATERIAL REMOLCADO"

- Para visitantes principales y demás visitantes.
(Porcentaje de la obra que comprende: 32 por 100.)

N.º 6: "PERSONAL DE ELECTRIFICACION, COMUNICACIONES Y ENCLAVAMIENTOS"

- Para jefes de equipo, celadores y ayudantes de línea electrificada; oficiales de Comunicaciones y ayudantes de línea eléctrica; jefes de equipo, oficiales montadores y ayudantes de montador de enclavamientos.
(Porcentaje de la obra que comprende: 34 por 100.)



N.º 7: "PERSONAL DE FACTORIA Y DE INTERVENCION EN RUTA"

● Para factores (de servicio en estaciones de CTC y apeaderos) e interventores en ruta.

(Porcentaje de la obra que comprende: 20 por 100.)

El índice del Reglamento lleva un cuadro encabezado por los números convencionales asignados a estas separatas, y en la columna correspondiente a cada número se indica, mediante un signo, el artículo que afecta especialmente a las categorías incluidas en la separata a que se refiere.

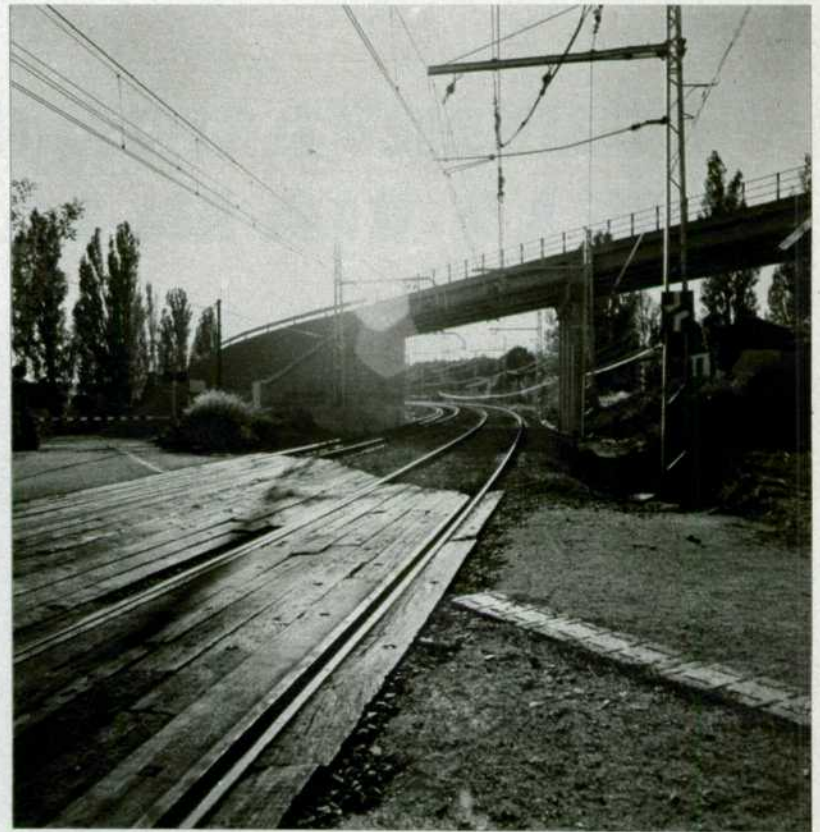
Las separatas recogen todas ellas el título I ("Señales") completo, y por ello también se marcan de forma similar en su índice los artículos de este título que deben conocer y cumplir especialmente los agentes a que se dirige cada separata.

Para facilitar la búsqueda de algunas normas en el Reglamento, se ha incorporado otro índice alfabético de términos, donde se recogen los nombres de elementos o de actuaciones relacionadas con la circulación que, figurando en el Reglamento General o en la separata correspondiente, se ha considerado útil reseñarlos por su carácter significativo o frecuente uso.

la comprensión de su manejo a los que los vayan a tener a su cargo por primera vez.

En definitiva, la obra se ha estructurado en la forma siguiente:

Título	Materia
—	Generalidades.
I	Señales.
II	Instalaciones de seguridad.
III	Circulación.
IV	Bloqueo de los trenes.
V	Trenes.
VI	Frenado.
VII	Maniobras y disposiciones diversas.
VIII	Anormalidades y accidentes.



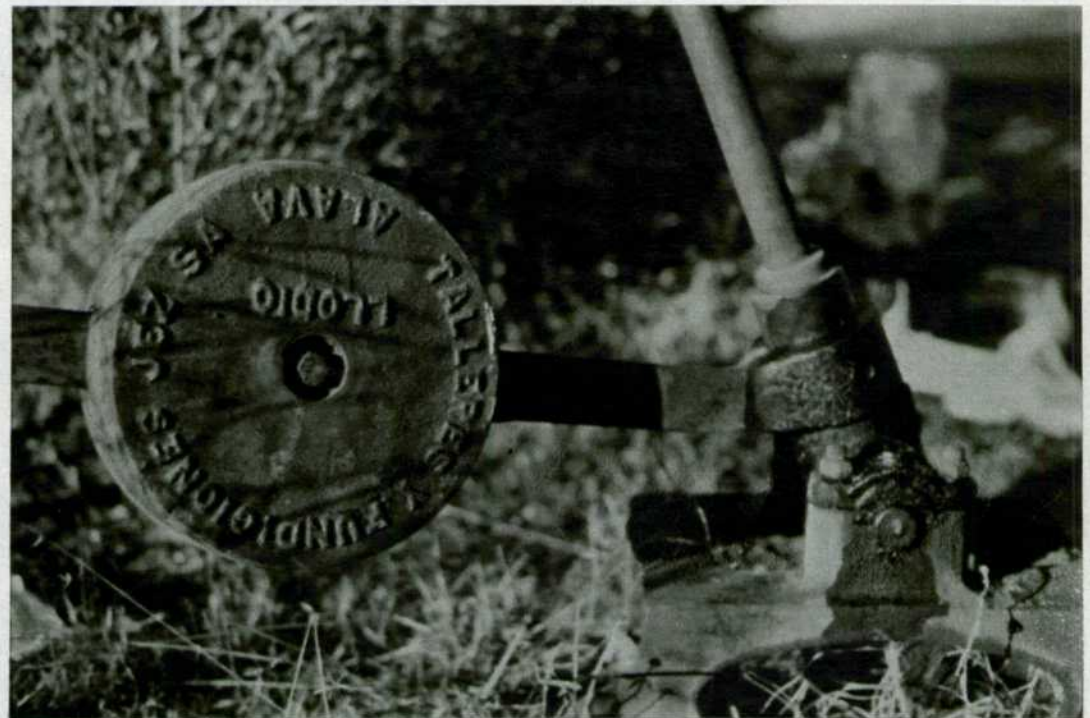
DISTRIBUCION DE MATERIAS EN EL TEXTO

Si se tiene en cuenta que el Reglamento constituye la síntesis de más de 250 documentos de diferentes características en cuanto a su extensión, objeto, importancia, materia del servicio a que se refieren, época en que se concibieron, etcétera, se comprenderá las dificultades que plantea su organización y tratamiento en un texto único.

Se ha procurado obviar estas dificultades agrupando todas las materias reguladas, con los criterios pedagógicos y funcionales anteriormente indicados, en el menor número posible de títulos, dividiendo éstos a su vez en capítulos y respetando, en la medida de lo posible, las denominaciones ya institucionalizadas en el servicio.

Se ha creado el título "Generalidades", donde se incluyen las disposiciones complementarias, las definiciones, etcétera, que, relacionadas con más de un título, se consideran esenciales para el mejor conocimiento, interpretación y aplicación de las normas. Las que afectan a un solo título se han incorporado al mismo en un capítulo de igual denominación.

También se ha creado el título "Instalaciones de seguridad" para describir, de forma somera, aparatos esenciales relacionados con la circulación, al objeto de facilitar



INNOVACIONES INTRODUCIDAS

Sin perjuicio de los objetivos antes mencionados, a saber, sintetizar la normativa existente en el menor plazo posible, se han recogido algunas modificaciones, mante-

niendo, por supuesto, el principio de posibilidad de su aplicación inmediata sin necesitar inversiones, estudios técnicos complejos, negociaciones laborales, etcétera.

Estas modificaciones y otras facetas y logros del Reglamento General de Circulación, las seguiremos comentando en artículos sucesivos. ■ V. M. T.