



EN LINEA CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN RENFE-82

NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACION DE LA RED NACIONAL (II)

CONFORME adelantábamos en nuestro trabajo anterior (VIA LIBRE, número 223), seguimos comentando los aspectos del Reglamento General de Circulación que nos parecen más interesantes; ahora bien, hemos de hacer notar que esta reseña se hace fundamentalmente para el personal iniciado en la problemática de la circulación y, en consecuencia, nos exponemos a que en todo o en parte resulte poco inteligible para los lectores ajenos a esta problemática.

En todo caso, aconsejamos la lectura de la Circular General número 79 de la Dirección de Transportes, de la Memoria del Reglamento y, por supuesto, del propio Reglamento para la valoración del mismo en su justa medida.

1. El Reglamento incluye, además de su propio índice, uno de términos, otro de abreviaturas y todos los símbolos con que se representan las señales y aparatos en los documentos relacionados con la circulación.

Esta información facilitará la búsqueda de las normas en el texto y la interpretación de las mismas.

2. Para evitar una nueva proliferación de disposiciones en diferentes documentos, se establece que cuando se amplíen o modifiquen las normas recogidas en el Reglamento, se publicarán por el sistema de "Modificativo", consistente en hojas para sustituir o ampliar las de las carpetas. Estos Modificativos irán numerados para su control y se entregarán bajo recibo. El tiempo para su entrada en vigor se fijará en función de la complejidad de las normas que contengan, para ase-

gurar su conocimiento y estudio por el personal.

3. Cuando no se pueda o no convenga establecer de antemano el lugar en que deban darse ciertas órdenes o informaciones temporales a los maquinistas, para evitar criterios dispares o inadecuados, se atribuye a los Puestos de Mando la facultad de determinar dicho lugar, en función de la naturaleza de la orden o información, procurando que no medie nunca ni mucho tiempo ni gran distancia hasta el lugar de

su cumplimiento, evitando así el riesgo de olvido de la orden por parte de los maquinistas.

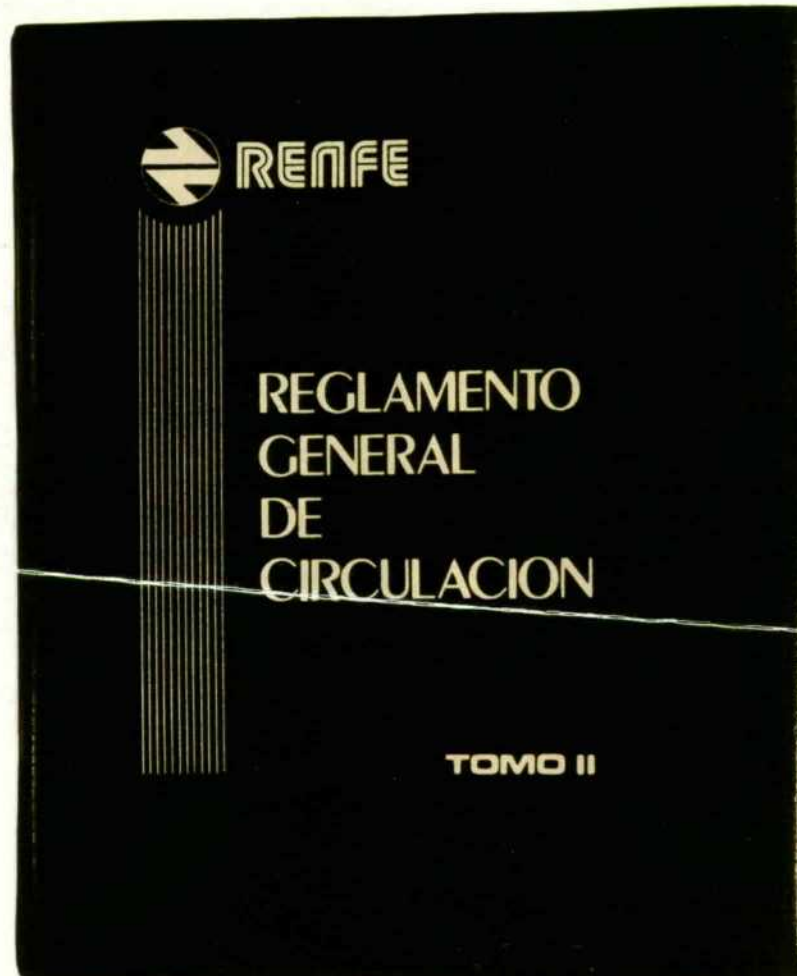
4. Para evitar la delegación impropia de funciones en la circulación, se establece que las delegaciones se harán, en todos los casos, en un agente caracterizado, definiéndose de forma concreta qué se considera como agente caracterizado. Al mismo fin se establece el procedimiento a seguir cuando deban impartirse órdenes relacionadas con la circulación, con vistas a evitar errores de interpretación o situaciones conflictivas entre los agentes afectados.

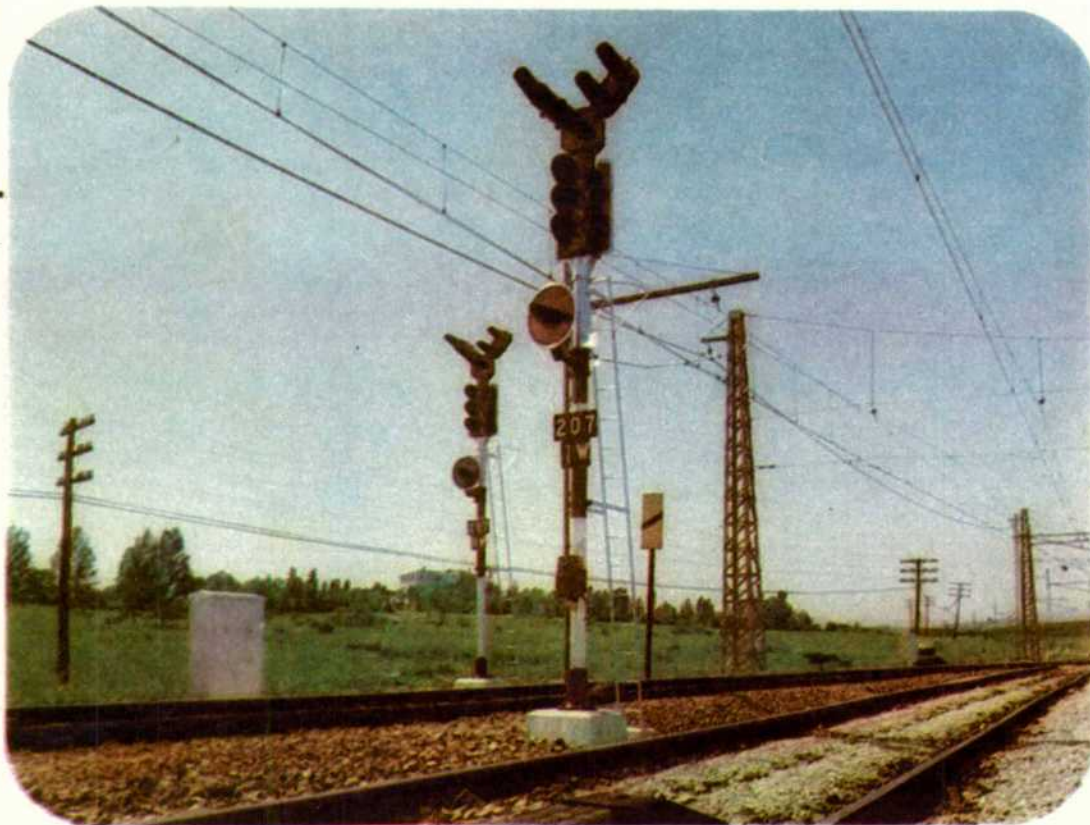
5. Se regula el procedimiento a seguir para la resolución de casos urgentes no previstos en el Reglamento o normas de servicio y cómo debe proceder todo agente con funciones en la circulación, cuando se vea obligado a abandonar el servicio que tenga encomendado por causa de fuerza mayor, a fin de que en todo momento quede garantizada la seguridad.

6. Se concreta quién determina las dimensiones de las señales fijas y las condiciones para su conservación y limpieza con vistas a su racionalización y uniformidad.

7. Se precisa el procedimiento a seguir cuando se observen faltas o deficiencias en los útiles y documentos reglamentarios esenciales para la circulación, y también cómo debe actuarse cuando surjan dudas de interpretación de normas reglamentarias u órdenes en materia de circulación.

8. Se hace una nueva definición de la condición de circulación denominada "marcha a la vista". Esta condición de circulación ha sido con frecuencia



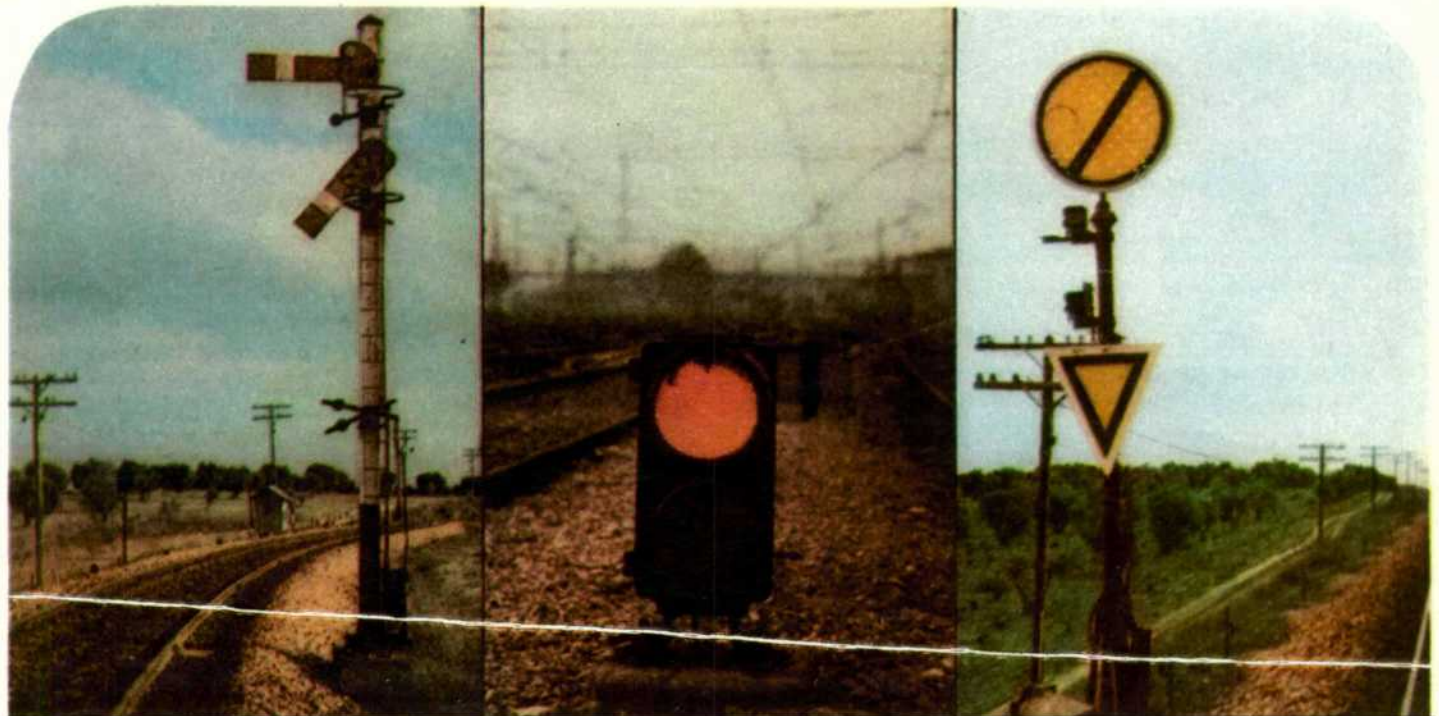


lación deben ser informados por los maquinistas de las dificultades técnicas que éstos puedan apreciar para el riguroso cumplimiento de la "marcha a la vista".

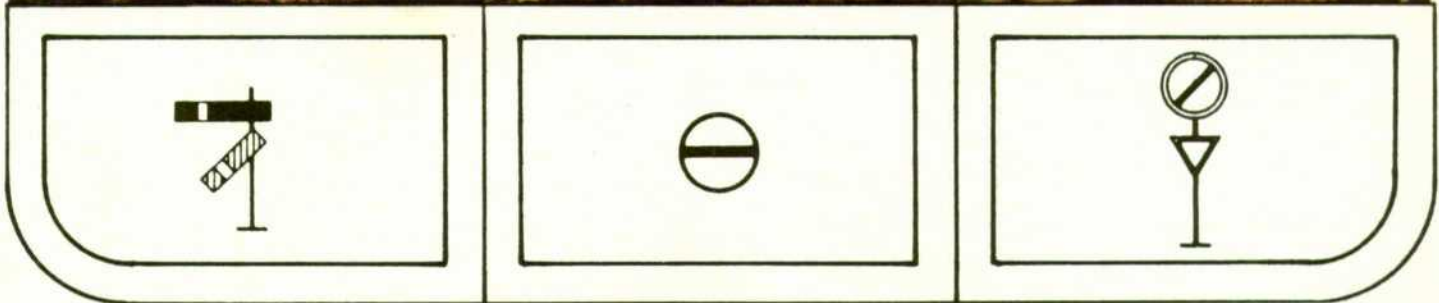
Con el fin de destacar la importancia de esta condición de circulación y para que no sea en ningún caso alterado o modificado el rigor con que debe ser observada, se hace una definición concreta de lo que es "marcha normal" y "régimen de maniobras".

9. Se definen los documentos complementarios e independientes del Reglamento General, que son precisos para regular la circulación, con objeto de evitar arbitrariedad en la denominación de los mismos y dispersión de la información. Al mismo fin, se regula el procedimiento a seguir cuando,

Señales luminosas de bifurcación.



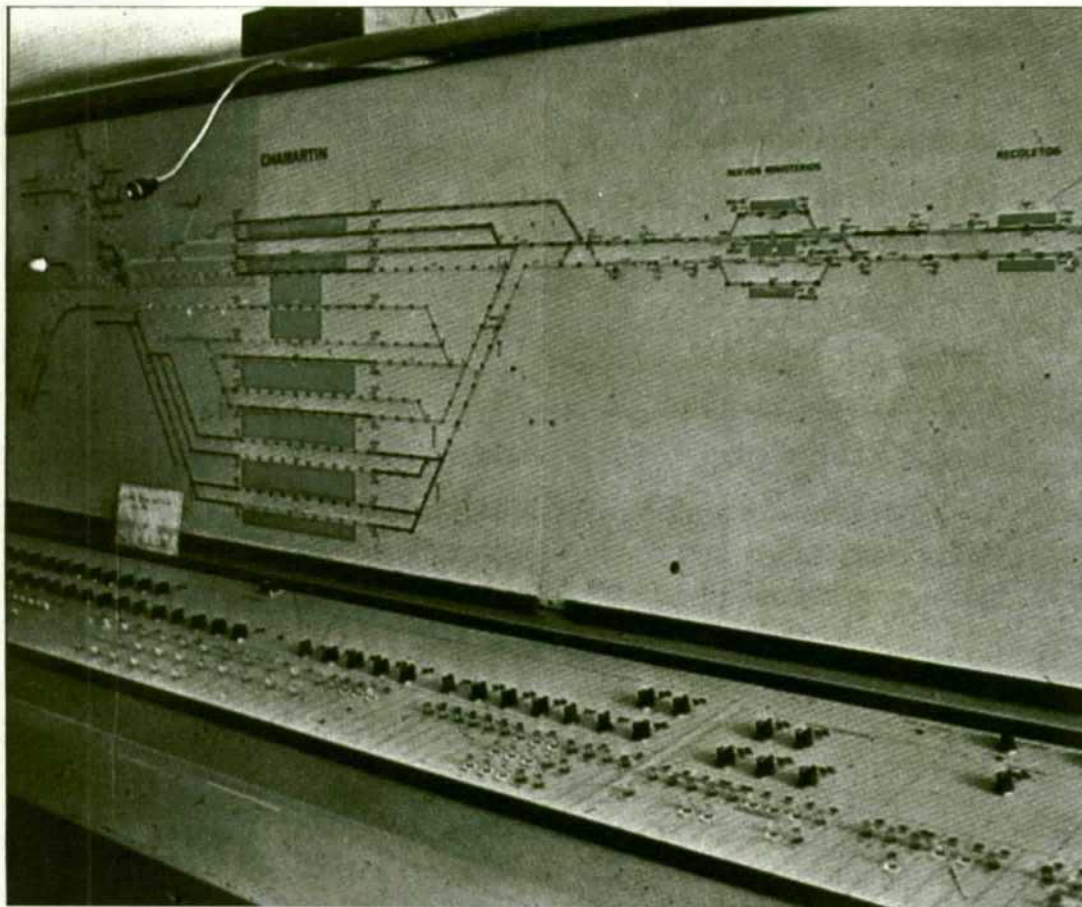
Símbolos correspondientes a las señales representadas.



fuente de conflictos y de interpretaciones erróneas. A fin de evitarlo se ha precisado que cuando se prescriba por la presunción de obstáculos en la vía, éstos deben ser visibles desde la cabina del maquinista y

que, si se prescribe por escrito o telefona y no por la orden de las señales fijas, deberá indicarse el motivo, así como la naturaleza del obstáculo, si se conoce. También se previene que los jefes de circu-

por circunstancias excepcionales, deban facilitarse a los maquinistas documentos necesarios para la realización de un servicio que no les hayan sido facilitados previamente.



Mesa de un puesto de control.

10. Con vistas a evitar toda posibilidad de error con riesgo para la seguridad, se precisan los casos en que los maquinistas deben firmar el conocimiento del tren que remolcan y las órdenes o informaciones que afecten a la circulación del mismo, vayan o no como maquinista titular o auxiliar.

TITULO I: SEÑALES

Este título recoge exclusivamente las normas relativas a la señalización propiamente dicha, es decir, que las normas específicas de circulación, aunque estén relacionadas con las señales, se han llevado a los títulos correspondientes, como pueden ser Circulación, Bloqueos, Anormalidades, etc. Por el contrario, se han incorporado a este título normas de señales que estaban recogidas en otros documentos no específicos de señalización.

1. Para hacer más significativas las ilustraciones, se han introducido, siempre que ha sido posible, nuevos dibujos, así como fotografías.

2. Se ha modificado el orden de ciertas señales que prescribían "marcha a la vista" en el interior de las estaciones, con vistas a dejar la observación de la "marcha a la

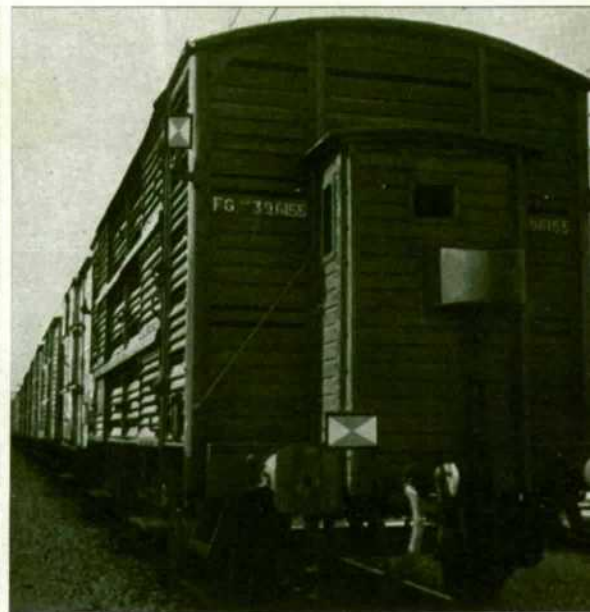
vista" para casos muy concretos de la plena vía, resaltando así la importancia y el grave riesgo que implica toda falta de atención a su exacto cumplimiento. Así, en vez de la "marcha a la vista" en el interior de las estaciones, se establece la circulación en "régimen de maniobras" que aporta las medidas de seguridad y flexibilidad en el servicio necesarias y suficientes.

3. La instalación o supresión de señales permanentes de parada y de velocidad limitada, que actualmente sólo se figuran en los anejos a los Libros-Itinerario, se establece que se recogerán también en la Consigna Serie B de publicación periódica, al objeto de facilitar su conocimiento y observación por parte del maquinista.

4. En la regulación establecida para la apertura y cierre de las señales de las estaciones en los distintos sistemas de bloqueo, se incluyen la entrada, salida o paso por vía desviada en las estaciones de bloqueo automático.

5. Se formaliza la sustitución de la luz testigo por pantallas en las señales permisivas de bloqueo automático.

6. Se regula el procedimiento a seguir cuando varios trenes o maniobras estén detenidos en la misma vía delante de una señal que ordene parada, concretando



Señalización de cola de los trenes durante el día.

cuándo es necesaria la autorización del jefe de Circulación para que el segundo y sucesivos trenes puedan efectuar movimiento.

7. Se modifica el orden de la señal indicadora de dirección, precisando el procedimiento a seguir según el lugar en que se presente.

8. En las señales indicadoras para la tracción eléctrica se crea la de "seccionamiento del aislador de la línea de contacto" y se incorpora una de "cambio de tensión", precisando, además, la posibilidad de la utilización de esta clase de señales con carácter temporal.

9. Se crea el cartelón para la protección del "circuito isla de paso a nivel", estableciendo el procedimiento a seguir por los maquinistas.

10. Se ha modificado el orden de la señal de parada a mano abandonada en plena vía, adaptándola a los nuevos criterios de aplicación de la "marcha a la vista" y estableciendo en su lugar velocidad limitada a 10 km/h. y la distancia en que esta limitación debe ser observada en cada caso.

11. La señal de marche el tren ha sido objeto de revisión, modificando las prescripciones relativas al lugar en que debe ser presentada, para hacerla más funcional, y cómo debe procederse en los casos en que sea preciso darla por medio de terceros.

Con igual criterio se ha modificado el lugar de la presentación de la señal de paso, concretando el procedimiento a seguir cuando en vía doble se esperen simultáneamente dos trenes.

12. Se han establecido nuevas condiciones de circulación cuando se inutiliza el silbato de un vehículo motor en plena vía.



Para racionalizar el procedimiento, se establecen los casos en que el maquinista regulará la velocidad en función de las circunstancias.

13. Tanto en los casos de inutilización del silbato como en los casos de encontrar señales detonadoras abandonadas, se ha sustituido la "marcha a la vista" por nuevas condiciones de circulación, al objeto de que siempre quede la "marcha a la vista" atribuida sólo y exclusivamente, como ya se dijo antes, a los casos previstos de bloqueo.

14. En la señalización de cola de los trenes se ha establecido una sustancial modificación, determinando de forma precisa los casos en los que los trenes deben llevar placas en vez de faroles y modificando el aspecto de estas placas de acuerdo con las normas establecidas por la Unión Internacional de Ferrocarriles.

15. Se regula la señalización correspondiente cuando se remolquen automotores sin servicio y se hace más funcional el procedimiento de señalización de las máquinas aisladas cuando circulen de o para sus depósitos.

16. Se regula el procedimiento de circulación cuando en las máquinas o automotores situados en primer lugar de una composición se averfe el foco de gran intensidad luminosa, aplicando criterios similares a los establecidos para la inutilización del silbato.

17. Se han refundido todas las normas sobre señales inútiles o en indicación dudosa, asegurando el procedimiento que debe seguirse para controlar lo antes posible esta clase de anomalías y que en ningún caso se omita la correspondiente información a los maquinistas que vayan a circular.

18. En esta misma línea se establecen normas para la oportuna e inmediata información a los jefes de Circulación y Puestos de Mando a quienes pueda afectar la incidencia.

19. Se desarrolla la orden de limitación a 30 km/h. al paso por agujas de entrada orientadas a vía desviada, extendiendo esta limitación a todos los casos en que un tren efectúe parada accidental después de haber pasado por una señal avanzada que autoriza su paso.

20. Por razones de seguridad y funcionalidad, se modifica el procedimiento para autorizar el rebase de una señal en parada, estableciendo de forma concreta cómo ha de autorizarse cuando no se sepa que el cantón correspondiente está libre de trenes. Cuando la autorización de rebase se dé para estacionar un tren, nunca se prescribirá "marcha a la vista", sino avance en "régimen de maniobras" a los fines anteriormente expuestos.

Se precisan, asimismo, los casos en que al autorizar el rebase de las señales debe indicarse al maquinista el motivo de la autorización y los puntos donde deberá parar y efectuar reconocimientos, si procede.

TITULO II: INSTALACIONES DE SEGURIDAD

1. Se han establecido normas concretas regulando la forma de relacionarse entre sí los agentes de transportes y los que tienen a su cargo la reparación y conservación de las instalaciones de seguridad, porque, sin perjuicio de la normativa anteriormente establecida, se venían dando algunos casos de omisión de información o intervenciones extemporáneas de unos u otros.

2. Se regula el procedimiento a seguir para coordinar los trabajos por averías, conservación, etc., que no hayan sido objeto previamente de regulación por Consigna y se establece el procedimiento para que el encargado de los trabajos recabe y consiga la oportuna autorización para intervenir en los aparatos que afecten a la circulación.

3. Se precisa en qué consiste la utilización normal de los aparatos para evitar toda duda en caso de anomalía de su funcionamiento.

Se regulan las comprobaciones complementarias que deben hacerse en ciertas instalaciones, así como el alcance o grado de fiabilidad de algunos dispositivos de control, visores, etc., que deben estar expresamente definidos en las Consignas de la instalación.

5. Se precisa el procedimiento para asegurar el servicio, concretando a quienes corresponde garantizar la conservación y limpieza de los aparatos.

6. Se atribuye a las Jefaturas correspondientes la realización de visitas periódicas o esporádicas para prevenir los defectos que puedan afectar a la seguridad de las instalaciones, y controlar el estado de conservación y limpieza de los elementos con ellas relacionados.

7. Se incluyen descripciones y definiciones de los aparatos utilizados en los distintos sistemas de enclavamiento, y se establecen los datos esenciales que debe recoger la consigna local.

8. Se describen las cerraduras elementales de ciertos aparatos y se incorporan dibujos ilustrativos de las mismas.

9. Se describe el objeto de los enclavamientos usuales, así como los aspectos fundamentales de su funcionamiento y manejo.

10. Se describen los aparatos de bloqueo, el funcionamiento normal de éstos, los casos de liberación artificial y la forma en que puedan ser sustituidos.

11. Se describe el objeto y funcionamiento de los detectores de ejes calientes, precisando qué agentes los pueden tener a su cargo, la forma de actuar y las medidas para su conservación, tratamiento de incidencias, etc. ■ VICENTE MORENO TEJERINA (Unidad de Reglamentación. Dirección de Transportes de RENFE.)



Instalaciones de seguridad: Anuncio de Señales y Frenado Automático (ASFA).