



EN LINEA CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN RENFE-82

NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACION DE LA RED NACIONAL (y III)

EN número anterior hicimos una breve glosa de los Títulos I, "Señales", y II, "Instalaciones de Seguridad".

Antes de seguir comentando los siguientes Títulos que componen el RGC, conviene recordar que el objetivo fundamental del mismo es recopilar en uno o dos volúmenes toda la normativa de circulación dispersa en casi tres centenares de documentos, algunos con más de treinta años de vigencia y todos ellos muy diferentes entre sí por su rango normativo, estilo, fines, etc. (ver Anexo número 1 a la Circular General número 79 de la Dirección de Transportes, de fecha 30 de junio de 1982).

Esta labor, que, como se dijo, se ha realizado por un reducido grupo de expertos en circulación, en unos dieciocho meses, ha supuesto por sí misma un extraordinario esfuerzo de análisis y síntesis.

Es decir, la tarea encomendada se hubiera cumplido con ese solo objetivo que, como los agentes de circulación saben bien, no es ni pequeño ni fácil de conseguir, pues se ha venido esperando durante decenios.

A título de ejemplo, diremos que los documentos objeto de análisis y síntesis comprenden unas 2.500 páginas.

El RGC, aparte de la novedad de incorporar al mismo un Índice de términos y la Simbología, comprende:

	Páginas
Obra completa (volúmenes I y II)	558
Separata número 1: "Personal de Conducción"	450
Separata número 2: "Personal de Trenes"	434
Separata número 3: "Personal de Agujas y Maniobras"	308
Separata número 4: "Personal de Vía y Obras"	214
Separata número 5: "Personal de Material Remolcado"	244
Separata número 6: "Personal de Electrificación, Comunicaciones y Enclavamientos"	202
Separata número 7: "Personal de Factoría e Interventores en Ruta"	150

Consideramos un logro singular que, en el breve plazo reseñado, no sólo se hayan sintetizado las normas, sino que también se han seleccionado las que especialmente deben conocer y cumplir las categorías antes indicadas a las que se les facilita el estudio y consulta de las mismas, sin abrumarles con las que no les afecten directamente.

Estando el grupo de trabajo constituido por agentes que "viven" la circulación y sus vicisitudes, no han podido soslayar en esta coyuntura la conveniencia de proponer la introducción de algunas modificaciones importantes, aconsejadas por la experiencia o sugerencias por el propio personal y servicios, armonizándolas con la orden recibida de no introducir innovaciones que pudieran implicar inversiones, cambio de funciones del personal o estudios técnicos y pruebas de compleja y dilatada ejecución.

Este objetivo adicional y me atrevo a decir "vocacional", también se ha cumplido y

su resultado es el que seguiremos comentando.

Nos gustaría hacer una reseña amena y comprensible para todos los lectores, pero bien a pesar nuestro, por razones de espacio y lugar, hemos de seguir expresándonos, como ya se dijo antes, en términos profesionales, inteligibles para el personal de circulación.

TITULO III: "CIRCULACION"

1. Este Título integra, principalmente, las publicaciones que, con carácter monográfico, regulaban la "Salida de trenes", "Trenes en las estaciones", "Trenes en marcha", "Trenes de trabajos", "Vagonetas", "Entrada de trenes en las estaciones", "Creación, anuncio y supresión de trenes", "Trenes de pruebas" y "Circulación de material motor y remolcado de todas clases", con las siguientes innovaciones:

2. Para facilitar el trabajo, se simplifica el registro de los telefonemas de anuncio y supresión, haciendo, una sola vez, su inscripción, en vez de tres como en la actualidad.

3. Se regula el procedimiento a seguir para asegurar la transmisión de los telefonemas de anuncio y supresión cuando surja anomalía, y se faculta a las Zonas para regular, por consigna Serie C, el procedimiento en líneas o trayectos con características singulares.

4. Para evitar señalamiento de trenes a la vía sistemáticos o viciosos, que anulan su eficacia, se condiciona el señalamiento de un tren a su anuncio previo.

5. Se admite la posibilidad de autorizar la circulación normal de los trenes, sin señalamiento a la vía, cuando las características de la línea o del trayecto lo permitan y se haga constar así en el libro itinerario.

6. Se suprime el telefonema que se cursaba a las estaciones para informar de la pérdida de enlace de los trenes, y en su lugar se establece que será el puesto de mando el que dará la información oportuna a las estaciones afectadas.

7. En caso de alteración del orden en la sucesión de los trenes, los telefonemas de notificación a la línea se cursarán única-



mente para los de viajeros, por no ser funcional para los restantes, eliminándose también el telefonema escalonado de las secciones de movimiento.

8. Para facilitar el servicio de las estaciones, se establece que, las agujas de marmita no encerradas ni servidas por un agente, podrán estar aseguradas sólo con pasador cuando sean tomadas de talón por las circulaciones.

9. Se han reconsiderado las funciones del jefe de circulación antes de expedir un tren, respecto a la comprobación de su composición, señales, frenos, etc., adecuándolas a las posibilidades de realización, en las estaciones intermedias.

10. Para evitar riesgo a los viajeros en estaciones sin pasos a distinto nivel, se faculta a los puestos de mando a tomar medidas y dar orientaciones sobre el procedimiento a seguir en circunstancias singulares.

11. Por considerarlo más funcional, se sustituye la normativa de carácter general por la facultad que se da a las Zonas de poder autorizar por consigna las entradas y salidas simultáneas, previa la adopción de medidas de seguridad que, en cada caso, aconsejen las circunstancias.

12. En la actualidad, cuando no funciona el bloqueo automático, todos los trenes circulan dispuestos a parar ante la señal de entrada cualquiera que sea la indicación de la señal avanzada.

13. Para mejorar la regularidad se establece que el maquinista se atenderá a las indicaciones de las señales avanzada y de entrada, salvo si la señal avanzada ordena parada (rojo o apagada), en cuyo caso irá dispuesto a parar ante la señal de entrada.

Se ha suprimido también la limitación de velocidad a 30 km/h. con el fin de evitar pérdida de tiempo en los casos en que no es necesaria. Esta limitación, cuando se precise, la prescribirán las señales, si funcionan, y, caso contrario, la prescribirá el jefe de circulación al autorizar el rebase de la señal de entrada.

14. Puesto que cuando no funciona el bloqueo automático lo normal es que las señales estén apagadas o en rojo, también se ha modificado el procedimiento a seguir al paso de los trenes por las estaciones cerradas. Actualmente el maquinista debe atenderse siempre a las indicaciones de las señales avanzada, de entrada y de salida. En su lugar se establece que se atenderá a las indicaciones de la señal de entrada y de salida, procediendo siempre en la avanzada como si estuviera ordenando anuncio de parada, evitando con ello la parada innecesaria si estuviera apagada o en rojo.

15. A los mismos fines de mejorar la regularidad, se han modificado las condiciones de circulación cuando no funcione el CTC con mando local, aplicando los criterios en cuanto a validez de las señales, indicados



para el bloqueo automático en el párrafo anterior.

16. Para garantizar la seguridad de los movimientos en las estaciones, los trenes de trabajos y las vagonetas automóviles, facultados para apartarse en cualquiera de las dos colaterales, lo harán en todos los casos, en "régimen de maniobras", en vez de con "marcha a la vista", prevista ahora para los casos de retroceso a contravía.

17. Para evitar derivas, se establece que, en todos los casos en que se prevea fraccionamiento de trenes de trabajos en trayectos totalmente en rampa, la máquina se sitúe en cola. Actualmente sólo está previsto en rampas de más de 10 mm.

18. Se atribuyen al encargado de los trabajos, para garantizar su cumplimiento cuando no vaya jefe de tren, las medidas de seguridad a tomar respecto al enfrenamiento de los vehículos fraccionados de los trenes de trabajos, cuando circulen con bloqueo telefónico o CTC.

19. Para evitar confusiones que comprometan la seguridad, se concreta que el adelanto autorizado para los trenes de pruebas que circulen al amparo del bloqueo telefónico o CTC, en relación con el horario previsto, no es aplicable a la estación de origen ni en aquellas en que efectúen parada.

20. Por ofrecer las mismas garantías de seguridad, y para unificar el procedimiento, a los trabajos que se efectúen en las proximidades de la vía con interceptación prevista del gálibo se les aplicarán las normas que actualmente existen para cuando se opera en la zona de seguridad, sin estar prevista la inferceptación del gálibo.

21. Se precisa de forma concreta la actuación del maquinista cuando encuentre una barrera indebidamente abierta y se establece la forma de proteger el punto de peligro y la notificación de la anomalía.

22. Se desarrollan las normas que regulan la "circulación por vías de la Red del material motor y remolcado de cualquier clase", recogiendo solamente las que afec-

tan a circulación, para no dar una información técnica o administrativa, que no precisa el personal de circulación.

TITULO IV: "BLOQUEO DE LOS TRENES"

23. Este título está integrado básicamente por las disposiciones que, con carácter monográfico, regulaban el "Bloqueo de los trenes". También recoge parte de otras disposiciones como "Salida de trenes de las estaciones", "Trenes en las estaciones", "Trenes en marcha", etc.

24. Se ha incorporado la "orden de marcha", hasta ahora regulada en la "Instrucción de señales", para asociarla a cada uno de los sistemas de bloqueo, puesto que éstos son los que condicionan la forma de dar dicha orden.

25. También cabe destacar que, recogiendo varias sugerencias y porque, en efecto, los telefonemas de bloqueo son consustanciales con la norma a que se refieren, se ha llevado cada uno al artículo correspondiente, facilitando así su comprensión y consulta, en lugar de figurar todos ellos relacionados al final del título como hasta ahora.

26. Se han recogido las normas de coordinación de la circulación relativas a todos los sistemas de bloqueo, dispersas actualmente en la normativa referente a cada uno de ellos.

Asimismo, se introduce para el bloqueo eléctrico manual la obligación de avisar verbalmente al colateral de la salida de los trenes.

27. Para evitar posibles confusiones y subsiguientes riesgos, se prohíbe la petición condicional de la vía, en los casos de sucesión de trenes en la vía única temporal con bloqueo automático.

28. Para evitar olvidos o demoras, se establece un telefonema, a cursar cuando no se pueda recibir un tren determinado.

29. Se establece que la información

escrita a los maquinistas de que van a circular a contravía se dé en todos los casos en la estación de transición, para garantizar su cumplimiento y evitar posibles olvidos si se da la información con mucha antelación.

30. Para unificar el procedimiento y aumentar la seguridad, se establece que, en vía doble, el regreso de la máquina auxiliar desde un punto kilométrico a la estación de detrás se comunicará siempre por telefonema a la estación colateral.

31. Se establece que en el bloqueo eléctrico manual se dé la orden de marcha con la señal de salida y la "señal de marche el tren" en todas las estaciones, en vez de hacerlo únicamente con la señal de salida, como en la actualidad, en las estaciones intermedias. Con ello se ha unificado el procedimiento en la orden de marcha y se han recogido sugerencias formuladas, tendentes a evitar falsas salidas.

32. Para evitar retrasos innecesarios, se establece que, en las estaciones de CTC sin personal de Movimiento, cuando sea la hora y el tren esté dispuesto, si la señal de salida no se abre oportunamente, el maquinista se ponga en comunicación con el jefe del CTC.

33. Para aprovechar las instalaciones, se regula la posibilidad de que en trayectos de vía doble dotados de CTC pueda circularse en caso de anomalía por una vía con bloqueo telefónico y por la otra con CTC de mando local, por similitud al bloqueo automático.

34. Se recoge, generalizándolo, el acuerdo de la Comisión Central de Seguridad en la Circulación, de que en CTC cuando se establezca el bloqueo telefónico, al paso por las agujas de las estaciones que no intervengan en circulación, no se excederá de 10 km/h.

35. Para evitar errores de interpretación y riesgos de accidentes, se precisa de forma concreta y en los distintos casos que pueden presentarse, a cargo de quién quedan las agujas y señales, cuando no funcione el CTC.

36. Se amplía y regula para el CTC la posibilidad existente en bloqueo automático de poder expedir los trenes al amparo de la orden-piloto y de las señales, en caso de sucesión de trenes en vía única temporal.

37. Se hace extensiva y se regula, para la vía única temporal con bloqueo telefónico y funcionando el CTC, la posibilidad de expedir los trenes al amparo de las señales, como en bloqueo automático.

38. Por razones de funcionalidad, se establece que, en los casos de alteración de los períodos de cierre de las estaciones, se informe a los maquinistas, siempre que sea posible.

39. Para evitar riesgos, se establece que la primera circulación que se expida después del apartado de un tren de trabajos o vagoneta automovil, faltando la comunicación telefónica, "no excederá la velocidad de paso de hombre a partir de la señal avanzada de la estación colateral", excepto cuando exista y funcione el bloqueo eléctrico

co manual de toma de vía en vía única y cuando se envíen los trenes en sentido normal en la vía doble.

TITULO V: "TRENES"

40. Este título recoge, fundamentalmente, el contenido que se desarrollaba monográficamente en las Instrucciones Generales tituladas "Composición, frenado y velocidad de los trenes", "Tracción de los trenes y máquinas aisladas" y "Enganche y desenganche de máquinas y automotores".

41. Se recoge, con criterios de generalización, la actual normativa referente a la singularidad de los topes de los coches "co-rail".

42. Se mantiene la posibilidad de incorporar coches con viajeros a los trenes de mercancías y se suprime la referencia al material ya suprimido, adaptando las condiciones de formación a las características del existente.

43. Para facilitar la organización del servicio de las estaciones, se generaliza la obligatoriedad de notificar por telefonema el lugar que ocupa el furgón de los trenes de viajeros cuando circule en lugar no habitual. Actualmente sólo se aplica a los trenes Talgo.

44. Para unificar el procedimiento, se incluyen los automotores en la regulación del tiempo de antelación con que las máquinas de los trenes se ponen a disposición de Movimiento en las estaciones de origen.

45. Teniendo en cuenta las características actuales del material rodante, se establece que, en condiciones normales, la tracción auxiliar se sitúe en cabeza.

46. Para evitar riesgos de deriva, se puntualiza el orden de acoplamiento de las máquinas de cabeza o cola al tren, en función de la declividad de la vía.

47. Por razones de regularidad, se determina que, en caso de retraso, y si nada se opone, los trenes circularán a la velocidad máxima.

48. Se establece que, en los casos de tracción múltiple, cuando el maquinista de cabeza no pueda cortar la tracción de las otras máquinas al accionar el freno, no se excederá de 100 km/h.

49. Se establece la limitación de 100 km/h. en los casos de automotores remolcados por una máquina convencional, cuando el maquinista de cabeza no pueda accionar el freno del automotor.

TITULO VI: "FRENADO"

50. Este título está constituido fundamentalmente por la Instrucción General del mismo nombre y sus Anejos, así como por prescripciones sobre nuevas marcas del material remolcado dictadas por la Dirección de Material.

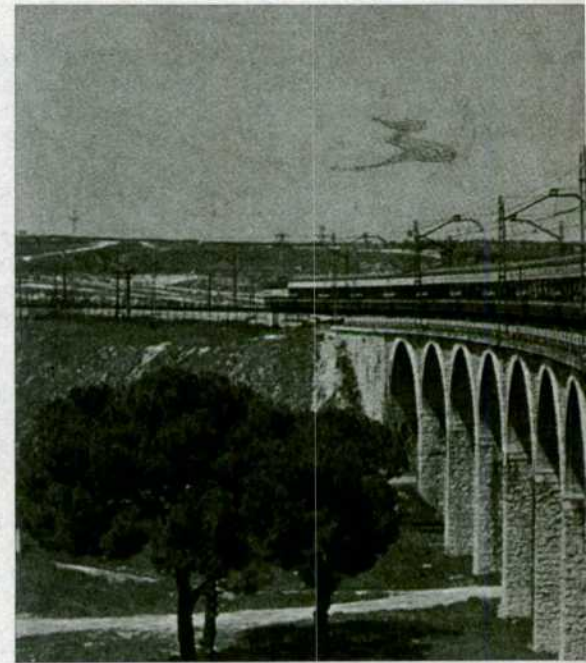
51. Para evitar dudas y facilitar la resolución de situaciones críticas para el servicio, se modifican las condiciones de aplica-

ción del frenado de recurso, en el sentido de que puede utilizarse desde cualquier punto donde surja la necesidad, sea o no estación.

52. Se da carácter de generalidad a la normativa referida a las particularidades del coche auscultador.

53. Por razones de seguridad, se precisa que, si bien los automotores se consideraran dotados del freno que necesitan para las líneas por las que está prevista su circulación, cuando por accidente o anomalía hayan de ser desviados por otras líneas, será el PM, con asesoramiento de la Jefatura de Material de la Zona, quien determinará las condiciones de circulación en función del frenado.

54. Para evitar omisiones que puedan afectar a la seguridad, se establece que el maquinista debe ser informado de las máquinas remolcadas, de los cargamentos singulares y de cualquier otra circunstancia de la composición que requiera su especial atención.



55. Para adecuarlo a las posibilidades reales de manejo, se modifica la forma de actuar del maquinista, concretando el comportamiento a seguir en cada caso, según se trate de pérdida de vacío o de presión.

56. Como garantía de seguridad y con independencia de las comprobaciones del buen funcionamiento del freno automático en los casos en que de forma expresa está dicho que debe realizarse, se establece que el maquinista verificará la adecuada respuesta del freno, al iniciar la marcha y también siempre que se considere necesario.

57. Se recoge la normativa sobre pruebas del frenado automático, dándole una organización que se ha considerado más clarificadora, concretando, además, de forma expresa, para evitar dudas al respecto, en qué casos hay que establecer el boletín de prueba de frenado y, asimismo, en qué ca-



sos hay que realizar la prueba de continuidad.

Se han recogido, actualizándolos, los cuadros de frenado contenidos en publicaciones independientes.

TITULO VII: "MANIOBRAS Y DISPOSICIONES DIVERSAS"

58. En este título se han agrupado las disposiciones relativas a maniobras, contenidas principalmente en las Instrucciones Generales "Bloqueo de los trenes", "Entrada de trenes en las estaciones" y en la consigna serie C, "Normas generales de aplicación a las maniobras".

También se han recogido otras disposiciones sin la extensión suficiente para ser tratadas con carácter monográfico en título propio.

De todas ellas, merecen ser destacados los siguientes cambios:

59. Se han agrupado, bajo el título de

fundamentalmente, la seguridad, se precisa la forma de hacer la entrega del servicio entre jefes de circulación.

62. Se precisa el sitio a ocupar por el jefe de tren cuando no lleva furgón, recogiendo diversas sugerencias al respecto.

Se ha establecido un orden orientativo de preferencia sobre la forma de resolver el problema, según que vaya o no ayudante en el tren y según el lugar en que esté situado el departamento-furgón donde vayan los equipajes, en relación con la cabina ocupada por el maquinista.

TITULO VIII: "ANORMALIDADES Y ACCIDENTES"

63. Para facilitar su estudio y localización, se han agrupado en este título las normas relativas a las anomalías y a los accidentes; por lo tanto, se recogen casi en su totalidad la instrucción General de igual denominación y la de "Uso y manejo de los teléfonos portátiles".

También se ha incorporado la normativa que, bajo la denominación de anomalías, se hallaba en otras publicaciones como "Señales", "Frenado", "Entrada de trenes en las estaciones", "Trenes en marcha", etc.

De las "Instrucciones sobre nevadas", recientemente publicadas, se ha recogido la parte que afecta a circulación.

Como modificaciones se destacan las siguientes:

64. Para evitar o reducir sus consecuencias, se concreta el comportamiento a seguir por todo agente que observe un peligro para la circulación, atribuyéndole la facultad de adoptar las medidas a su alcance.

65. Para asegurar la notificación entre los agentes del tren y los jefes de circulación, se establece como alternativa la comunicación con la estación mejor comunicada y no sólo con la más próxima, y se puntualiza que los maquinistas y jefes de tren deben ser dotados de impresos de telefonemas para las notificaciones escritas.

66. Para armonizar las medidas a tomar en casos de golpes en las ruedas que denuncien la rotura de un carril, de forma que, garantizando la seguridad, se produzca el menor quebranto a la regularidad, se atribuye al maquinista la facultad de detener su tren o no, según lo aconsejen las circunstancias, siempre que circule al amparo del bloqueo telefónico o bloqueo eléctrico manual que protegen la sucesión. En los demás sistemas de bloqueo, el maquinista efectuará la detención inmediata y asegurará la protección poniéndose para ello de acuerdo con el jefe de circulación correspondiente.

67. Con el fin de evitar o reducir los riesgos de accidentes en líneas electrificadas, se regulan los casos y el procedimiento a seguir para ordenar el corte inmediato de tensión en la catenaria.

68. Para facilitar su comprensión, se ilustra el texto con gráficos significativos de la forma de proteger a los trenes y cortes de material, en plena vía, según el sis-

tema de bloqueo y otras circunstancias.

69. Para evitar dudas surgidas, se puntualiza que la protección inmediata y urgente de los puntos interceptados o en peligro de interceptación la harán los agentes con los medios más eficaces de que dispongan en cada momento, con independencia de que, posteriormente, se asegure la protección con la totalidad de las señales portátiles y en la forma prevista para cada caso.

70. Se atribuye al puesto de mando la facultad de disponer el acompañamiento o no por el jefe de tren de las partes de los trenes fraccionados.

71. Para que en caso necesario puedan desplazarse los agentes superiores de los servicios por otros medios más rápidos, se suprime la obligatoriedad de acompañar al tren taller.

72. Para unificar el procedimiento y garantizar el entendimiento entre los jefes de circulación colaterales, se crean fórmulas de telefonemas para recabar y dar la conformidad al retroceso de trenes desde plena vía.

73. Para garantizar la seguridad en los retrocesos desde plena vía, se desarrolla y puntualiza el procedimiento a seguir por los agentes, según el lugar que ocupe el maquinista en el sentido del movimiento.

74. Se prevé la posibilidad de anular una petición de retroceso y se regula el procedimiento a seguir.

75. Para evitar el escape de vehículos, se hacen extensivas a todas las dependencias donde exista material rodante las medidas a tomar en las estaciones.

76. Para originar el menor quebranto al servicio sin perjuicio de la seguridad y las medidas más eficaces de asistencia a los agentes, se precisa y desarrolla el procedimiento a seguir cuando ocurra un accidente al maquinista, al ayudante o al jefe de tren.

77. Para garantizar las comunicaciones, se prevé la utilización por las estaciones, en casos justificados, de los teléfonos portátiles dotación de los vehículos motores.

No cabe en nuestro ánimo ponderación alguna del trabajo y esfuerzo realizados, puesto que a quien corresponde hacerlo es al personal de circulación, cuya abnegación y amor al oficio son tan proverbiales como su fino olfato en valorar y distinguir las realizaciones profesionales positivas y prácticas para la ejecución del trabajo que tienen encomendado.

Como representante del grupo de trabajo, creo que debe expresarse agradecimiento a la Dirección que patrocinó y apoyó la publicación del Reglamento de síntesis y a la representación del personal y a las jefaturas y servicios técnicos que han participado en la encuesta y, en consecuencia, contribuido a perfeccionar el Reglamento General de Circulación que, a partir de ahora, deberá ser objeto de actualización permanente en su propio formato y estructura. ■ **VICENTE MORENO TEJERINA (Unidad de Reglamentación. Dirección de Transportes de RENFE.)**



"Prohibición concreta para la seguridad del personal", una serie de acciones que hasta ahora se venían mencionando en las normas bajo la simple consideración de peligrosas.

Con este cambio, se ha pretendido contribuir a la mejora de la seguridad en el trabajo y, por otra parte, satisfacer las peticiones que al respecto ha formulado la Comisión Central de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

60. Se ha suprimido la concesión de tiempos concretos por la observación de las órdenes de las señales, fijas a la entrada de los trenes en las estaciones, así como en otras circunstancias, evitándose con ello la aplicación rutinaria y sistemática de dichos tiempos, cuya finalidad era fijar el techo de justificación de los realmente perdidos.

61. Para garantizar la regularidad y,