

**PLAN DE**  
**EMERGENCIAS**  
**FERROCARRIL**  
**DE LA**  
**GRANJA**

## OBJETIVOS DEL PLAN

Básicamente el Plan de Emergencias regula la actuación de cada uno de los componentes del Ferrocarril de La Granja en una jornada normal de trabajo en el mismo en caso de producirse una situación de emergencia.

## DEFINICION DE SITUACION DE EMERGENCIA

Definimos como "Situación de Emergencia" todo suceso que detenga o impida el normal desenvolvimiento de la explotación ferroviaria

La más característica y, en ocasiones, más grave al afectar a terceros, es el descarrilo de vehículos ferroviarios durante la circulación. Dada su trascendencia nos detendremos más en su tratamiento. Otras situaciones menos habituales pueden ser: el atropello a/por viandantes, el choque con otro vehículo no ferroviario, lanzamiento de objetos contra el tren, etc.

## PERSONAL

El encargado Responsable de la Gestión de Emergencias, en adelante **RGE**, será el Jefe del Puesto de Mando. En caso de no funcionar el Puesto de Mando de forma autónoma, el RGE será el Jefe de Estación de Racó

Se nombrará de entre el resto del personal, excepto aquellos que deban desempeñar labores de tracción, dos (2) Asistentes, en adelante **AGE**.

Estas tres personas serán las encargadas de asistir, ante cualquier emergencia, al lugar de los hechos. En caso de que la magnitud de la emergencia lo requiriese el RGE recabará la asistencia del personal adicional que considere oportuno, incluso suprimiendo las actividades ferroviarias, momentánea o definitivamente.

## EQUIPAMIENTO

Además de la telefonía general que cubre las comunicaciones para regular la circulación, existirá una emisora en el Puesto de Mando que mantendrá comunicación con cada uno de los trenes, cuyos maquinistas irán dotados de un receptor –emisor.

En el Puesto de Mando existirá un pequeño botiquín con el material imprescindible para tratar pequeñas heridas y golpes:

- |                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| = Mercurocromo.      | = Agua Oxigenada.          |
| = Gasas.             | = Esparadrapo / Tiritas.   |
| = Pomada Quemaduras. | = Crema/Spray para golpes. |

## ACTUACIONES GENERALES

Transitoriamente, hasta la dotación de material, o bien por avería de la emisora, un subalterno de servicio en la estación de partida simultaneará sus funciones con la vigilancia de la marcha del tren hasta que éste abandone su cantón y siempre que se encuentre dentro de su campo visual.

En caso de producirse una emergencia el maquinista avisará de inmediato por radio al RGE, o bien, si no están disponibles las emisoras, el vigía a su Jefe de Estación y éste al RGE, indicándole el lugar y tipo de

emergencia acontecida, quien se dirigirá, acompañado de los AGE, al lugar de la emergencia.

En todo caso el aviso se dará sin crear alarma innecesaria a los viajeros y visitantes que pudieran encontrarse en las instalaciones de la estación.

En el caso de que la incidencia se produzca dentro de la estación o en sus agujas de salida o entrada y no revista gravedad por no haber viajeros implicados, el mismo Jefe de Estación tras notificarlo al RGE y con su autorización, podrá tomar las medidas oportunas para su solución en el periodo más breve posible con el personal a su cargo.

1-DESCARRILO Como se señaló antes, la emergencia más habitual y grave es el descarrilamiento de los vehículos que conforman el tren. Pueden darse estas circunstancias:

- A) Descarrilo únicamente de la locomotora.
- B) Descarrilo de uno o más vagones de la composición.
- C) Descarrilo de locomotora y de vagones.

A) En caso de descarrilar únicamente la locomotora y resultar ileso el maquinista, éste tomará las medidas necesarias para que quede inmovilizada evitando se causen daños en las partes móviles, quedando además vigilante del estado del fuego y caldera. Inmediatamente y mientras llega el equipo de emergencias (RGE y AGEs) tranquilizará al pasaje evitando en lo posible que los pasajeros, si bajan del tren, se dispersen.

Una vez en el lugar de los hechos, el RGE evaluará los daños sufridos por la locomotora y procederá al encarrilamiento con ayuda de los AGEs y del maquinista. Si no se han producido daños, o éstos son de escasa importancia,

se reanudará el servicio. Si los daños impiden la reanudación del servicio con esa locomotora, se apartará despejando vía y se sustituirá si fuera posible.

En caso de resultar herido el maquinista y poder valerse actuará respecto al máquina como se indicó en el primer párrafo de este apartado. Una vez en el lugar de los hechos el equipo de emergencias, el RGE asistirá al maquinista y si su estado lo requiere tomará las medidas oportunas para su evacuación, bien por medios propios, bien avisando a la policía municipal para su traslado. El resto del procedimiento será el mismo antes expuesto, ocupando el puesto del maquinista uno de los AGE con categoría de maquinista reconocida.

B/C) En el caso de descarrilamiento de otros vehículos de la composición distintos de la locomotora, el maquinista inmovilizará la locomotora y notificará al RGE el suceso.

Hasta la llegada del Equipo de emergencias tendrá un primer contacto con el pasaje tranquilizándolo en lo posible.

Una vez en el lugar el RGE y uno de los AGE se ocuparán de la atención de los viajeros afectados, averiguando si alguno ha sufrido daños físicos. Para ello procurarán aislar a los viajeros de los curiosos evitando interferencias. Si se detectase algún herido o con sospechas de haber sufrido un daño no apreciable a simple vista se comunicará el hecho a la Policía Municipal para su traslado al dispensario médico más próximo. Se tomará el nombre de los afectados para incluirlos en el posterior informe que redactará el RGE.

El segundo AGE tratará de recabar información de los testigos oculares. A poder ser obtendrá la identidad de algunos de ellos para su posible

testificación posterior. Todos los datos conseguidos los transmitirá al RGE para el informe.

Concluidos los trámites de atención a los viajeros se procederá a la reposición del material rodante sobre la vía, apartando el que pudiese haber quedado inútil y recolocando al pasaje. El maquinista, que habrá colaborado con el Equipo de emergencias en lo posible además de mantener la locomotora en condiciones de funcionamiento y seguridad, reanudará la marcha cuando así se lo indique el RGE.

2-DESCARRILO EN EL INTERIOR DEL TUNEL: El descarrilamiento en el interior del túnel comporta circunstancias agravantes respecto a un descarrilamiento normal dado lo angosto del ámbito y la acumulación de gases en caso de tratarse e un tren con tracción de vapor o con motor de combustión interna. Cabe distinguir varios casos:

A) Descarrilamiento de locomotora y parte o todo el convoy dentro del túnel.

B) Descarrilamiento de la locomotora dentro del túnel, quedando el convoy fuera del túnel.

C) Descarrilamiento de la locomotora o del convoy de manera que la locomotora quede fuera del túnel y el convoy dentro del mismo.

El maquinista actuará en un principio como en los casos anteriores, pero con las siguientes variaciones según el caso:

A) Tras los avisos de rigor y la inmovilización de la máquina, el maquinista desenganchará los vehículos que hayan quedado encarrilados, sacándolos fuera del túnel. Procederá a continuación a evacuar ordenadamente al pasaje que quede en el interior del túnel, comenzando desde el coche más próximo a la salida libre. A continuación atenderá al

pasaje hasta recibir ayuda. Si detectase algún pasajero dentro del túnel que no pudiese evacuar de inmediato por hallarse herido, tener movilidad reducida o cualquier causa de esta índole, tratará en todo caso de sacar la locomotora fuera del túnel o si fuera imposible reducirá al máximo la emisión de humos, permaneciendo junto al pasajero atrapado hasta recibir ayuda. Se actuará a partir de aquí como en los casos expuestos en el apartado 1.

B) El maquinista avisará a los pasajeros del incidente, ya que al quedar fuera de su campo visual éstos pueden no haberse apercibido del motivo de la brusca parada. Inmovilizará la máquina intentando que no se acumule demasiado humo en el interior del túnel para facilitar su encarrilamiento cuando reciba ayuda por parte del equipo de emergencias al que avisará de inmediato. Se actuará a partir de aquí según los casos descritos en el apartado 1.

C) Si se produce el descarrilamiento de la máquina únicamente, quedando ésta fuera del túnel y todo o parte del convoy en el interior del mismo, el maquinista tras inmovilizar la locomotora y avisar al equipo de emergencias, comprobará que ningún pasajero haya sufrido daños y que dentro del túnel no hay gases perniciosos. Si es factible, comprobados los extremos anteriores y consultando con los pasajeros, no será precisa la evacuación de los pasajeros que queden dentro del túnel mientras esperan el restablecimiento de la marcha. Si hubiese problemas de intolerancia a la permanencia en lugares cerrados, o acumulación de gases, se tratará de sacar el convoy fuera del túnel hasta estar en condiciones de reanudar la marcha.

Si se da el caso de descarrilar alguno de los vehículos de pasaje dentro del túnel quedando la locomotora fuera encarrilada, se procederá a desenganchar el corte de vagones entre la locomotora y el vagón descarrilado, remolcando la locomotora el corte fuera del túnel, a continuación se evacuará

al pasaje del vagón descarrilado hacia la salida que ha quedado libre. Al tiempo se desenganchará el corte de vagones desde el descarrilado hasta la cola empujándose fuera del túnel, de esta manera, además de mantener al pasaje al aire libre, se permite libertad de movimientos dentro del túnel al equipo de emergencias para el encarrilamiento. Se procederá a continuación como en lo descrito en el apartado 1.

## INFORMES

Será preciso realizar, por parte del equipo de emergencias, un informe respecto de sus actuaciones siempre que se produzcan heridos, reclamaciones o haya sospechas de que éstas se vayan a producir, de manera que los hechos estén debidamente documentados y haya posibilidades de respuesta.

En dichos informes deberá figurar al menos:

- Fecha, hora y lugar del accidente.
- Descripción del accidente, vehículos implicados.
- Viajeros lesionados (nombre, dirección, teléfono, daños, etc.).
- Testigos (nombre, dirección, teléfono, etc.).

Estos informes servirán además como datos estadísticos que determinen en que puntos del recorrido y condiciones de circulación se dan incidentes, lo que permitirá actuar en consecuencia evitándose nuevos accidentes.