

REGLAMENTO DE SEÑALES Y CIRCULACION DEL F.C. de LA GRANJA (FG)

TITULO PRIMERO SEÑALES

CAPITULO PRIMERO GENERALIDADES

1.-OBEDIENCIA A LAS SEÑALES. Todos los agentes del ferrocarril, cualquiera que sea su categoría, deben obediencia absoluta e inmediata a las señales. Como la seguridad descansa en la observación directa de las señales y en el cumplimiento riguroso de lo que disponen, la ausencia o falta de funcionamiento de las mismas no se considerará nunca como circunstancia atenuante para un agente que no haya respetado alguna señal.

Si una señal luminosa está apagada se entenderá que indica la orden más restrictiva según la función de la señal de que se trate.

Si a una señal mecánica le falta el elemento principal de señalización (brazo, disco, etc.) se entenderá que indica la orden más restrictiva según la función de la señal de que se trate.

Se podrá eliminar la función de una señal inutilizada colocándole una cruz de San Andrés o mediante comunicación escrita por medio del Boletín de Informaciones Temporales (BOI)

Cuando un maquinista encuentre en un mismo lugar varias señales cuyas ordenes sean contradictorias, se atenderá a la orden más restrictiva.

Cuando un maquinista de un tren se aperciba que no existe coherencia entre lo que indique una señal y el itinerario que debe seguir el tren se detendrá sin rebasar la señal o, en su caso, la primera aguja que encuentre o piquete de entrevías.

2.-DISPOSICION GENERAL. Cualquiera que sea la indicación que den las señales, es decir, aunque estas se presenten de vía libre:

a) ningún tren que tenga parada prescrita en un punto puede pasar por él sin parar;

b) ningún tren que haya efectuado parada en una estación o apartadero puede partir de ella sin que se le de la orden de marcha, a menos que esté cerrada a circulación o exista y funcione bloqueo automático o telemando;

c) ningún tren directo puede pasar sin parar por una estación sin que se le presente la señal de paso, a menos que esté cerrada a circulación o exista y funcione bloqueo automático o telemando.

3.-MARCHA A LA VISTA. La marcha a la vista impone al maquinista la obligación de ir observando la vía con la máxima atención y de regular la velocidad de su tren de manera que pueda detenerlo ante cualquier obstáculo o señal de parada. Se impondrá la velocidad máxima de 5 km/h para este caso.

4.-QUE SE ENTIENDE POR TREN, POR TREN DIRECTO Y POR JEFE DE CIRCULACION. Para los efectos de este reglamento, se entiende por tren cualquier clase de circulación (tren, automotor, máquina aislada, dresina, vagoneta automóvil, etc.); por tren directo, para una estación, el que no tiene parada prescrita en ella; y por jefe de circulación, el agente que está encargado de la circulación (jefe de estación o factor de circulación).

CAPITULO SEGUNDO

CODIGO DE SEÑALES

5.-SEÑALES FIJAS FUNDAMENTALES

VIA LIBRE.

Autoriza al maquinista a circular a velocidad normal, si nada se opone.

ANUNCIO DE PRECAUCION. Indica al maquinista la orden de no rebasar la velocidad de 4 Km/h al pasar por la aguja de entrada si se presenta en la avanzada y por la aguja de entrada y salida si se presenta en la señal de entrada.

ANUNCIO DE PARADA. Ordena al maquinista a ponerse en condiciones de parar ante la señal siguiente o ante el piquete de salida del vía de estacionamiento si se encuentra antes. El maquinista no excederá los 4 Km/h al pasar por agujas de entrada o salida.

PARADA. Ordena al maquinista parar ante la señal, sin rebasarla.

PARADA DIFERIDA. El maquinista se pondrá en disposición de parar y parará ante la primera aguja. Atenderá las indicaciones del agente, en régimen de maniobras y sin exceder los 4 Km/h.

REBASE AUTORIZADO. Autoriza al maquinista a rebasar la señal en condiciones de marcha a la vista y en régimen de maniobras y sin exceder los 4 km/h hasta su estacionamiento.

6.-SEÑALES FIJAS INDICADORAS

ESTACION CERRADA. En caso de presentarse ésta en la señal de entrada, significa que esa estación no da servicio de circulación y estará sin personal de movimiento. En ese caso el maquinista estará a lo dispuesto por este reglamento en función del tipo de bloqueo que esté establecido.

SILBIDO DE ATENCION. Ordena al maquinista dar el silbido de atención.

PIQUETE DE ENTREVIAS. Señala hasta que punto es compatible la circulación en dos vías convergentes. El maquinista no rebasará con la parte más saliente del tren el piquete de la vía de estacionamiento, cuando deba detener su tren. El jefe de circulación no autorizará movimiento en una vía sin comprobar que el piquete afectado está libre.

PASO A NIVEL. Señala la proximidad de un Paso a Nivel. Al aproximarse, el maquinista dará dos toques largos de silbato, reduciendo la velocidad del tren de manera que al llegar al P.N. no exceda de 5 Km/h o menos si la composición y carga del tren no le permitiesen detenerse de inmediato ante cualquier emergencia.

VELOCIDAD LIMITADA. Expresada en km/h, ordena al maquinista no exceder la velocidad que indica la cifra que en ella aparece, hasta la señal de fin de limitación.

FIN DE LIMITACION. Permite al maquinista reanudar la marcha a la velocidad normal, si nada se opone, cuando el último vehículo de su tren haya rebasado la señal.

8.-SEÑALES PORTATILES

PARADA A MANO. Ordena al maquinista la parada inmediata ante la señal.

PRECAUCION A MANO. Si se presenta en la primera aguja ordena al maquinista circular con marcha a la vista, en regimen de maniobras, hasta el punto de estacionamiento; no deberá rebasar los 4 Km/h al paso por agujas. Si se presenta en vía general o en una estación cerrada a circulación ordena al maquinista a circular a la velocidad máxima de 4 Km/h hasta que rebase la que encuentre en sentido contrario; avisará de su presencia con toques prolongados de silbato por la posible existencia de personal de vía.

MARCHE EL TREN. Es la señal que indica al tren detenido que puede reanudar, o iniciar, su marcha. Acompaña al banderín rojo enrollado o al farol con luz verde, un toque prolongado de silbato de dos tonos. El agente de circulación deberá ostentar la funda roja en la gorra del uniforme.

SEÑAL DE PASO. Indica al tren que entra en una estación, o cantón de circulación, que puede seguir su marcha sin más obstáculo. Se presenta banderín rojo enrollado, o farol de luz verde. El agente de circulación llevará funda roja en la gorra del uniforme.

9.-SEÑALES DE LOS VEHICULOS

DELANTE: Durante la circulación diurna no existirá señalización alguna en la parte delantera de los trenes, excepto en casos especiales de escasa visibilidad.

Durante la circulación nocturna los trenes deberán llevar encendido, al menos, un foco blanco que le sirva de iluminación y al mismo tiempo de señal de posición. No podrá llevar ninguna luz de otro color que pueda confundir. Como máximo podrá llevar tres, de manera que formen entre sí un triángulo, estando uno de los vértices en la parte alta y tenga la base horizontal. Si lleva dos luces blancas deberán estar en alineación horizontal.

DETRAS: Durante la circulación diurna, los trenes, deberán llevar colocada en la parte trasera del último vehículo la señal de cola, según el modelo mostrado líneas abajo:

Durante la circulación nocturna, los trenes, deberán llevar encendida al menos una luz roja en la cola del tren, que le haga visible desde una distancia prudencial. Si lleva dos luces rojas estas deberán estar dispuestas en alineación horizontal. No podrá llevar ninguna luz blanca.

MANIOBRAS: Durante la circulación diurna las locomotoras que estén prestando servicio de maniobras no llevarán ninguna señal. Durante la circulación nocturna, llevarán encendidas una luz blanca y una luz roja, dispuestas en alineación horizontal, simultáneamente en ambos frentes de la locomotora. Esto será de aplicación únicamente dentro de los límites de una dependencia y nunca podrá ser para un tren en línea; puesto que no se consideraría maniobra. Tampoco se considerará servicio de maniobras los movimientos que haga una locomotora de línea, dentro de una estación o apartadero, para encabezar un tren de línea.

10.-SEÑALES PARA MANIOBRAS SIGNIFICADO DE LAS ORDENES

TIRAR: Cuando la máquina precede a los vagones en el sentido de la marcha.

EMPUJAR: Cuando los vagones preceden a la máquina en el sentido de la marcha.

En caso de tratarse de una locomotora aislada o intercalada entre vagones, TIRAR significa desplazarse en el sentido de marcha adelante de la cabina activa y EMPUJAR significa desplazarse en el sentido de marcha atrás de la cabina activa.

Se presentarán de manera que sean visibles al maquinista.

El agente que ordena el movimiento podrá prescindir de presentar señales al maquinista, si se encuentra al pie de la maquina o en la cabina de la misma y da las ordenes verbalmente. También podrá hacerlo aunque esté alejado de la máquina, si puede comunicarse con el maquinista por altavoces, teléfono, radioteléfono o por escrito.

11.-ORDENES Y SEÑALES CON EL SILBATO DE LA LOCOMOTORA

Con el silbato de la locomotora se pueden dar órdenes o avisos al personal de tren, de la vía o de las estaciones. Estas son las que a continuación se especifican.

TITULO SEGUNDO BLOQUEO DE TRENES

CAPITULO PRIMERO BLOQUEO TELEFONICO EN VIA UNICA (BT)

12.-COMO SE ASEGURA: Se asegura con el aviso de llegada de los trenes y la petición y concesión de vía por medio de telefonemas.

Para expedir o dar paso a un tren es preciso:

- 1- Que el cantón esté libre de trenes.
- 2- Se pida y conceda vía para el tren a expedir.
- 3- Se dé la orden de marcha.

13.-PETICIÓN Y CONCESIÓN (O DENEGACIÓN) DE VÍA:

a) Forma Ordinaria: El Jefe de circulación que tenga que expedir o dar paso a un tren pedirá la vía al de la estación colateral, por medio del telefonema:

1- ¿Puedo expedir tren n° _____ a las _____ ?

La petición se hará:

- 1- Después de haberla concedido para el mismo tren a la estación anterior.
- 2- Con la anticipación necesaria para no retrasarlo.
- 3- Para la hora que se prevea la salida o paso del tren.

El Jefe de circulación que reciba la petición de la vía contestará con uno de los siguientes telefonemas:

2- Expida tren n° _____ .

3- Detenga tren n° _____ .

b) Forma Condicional: Podrá hacerse la petición de vía antes de la llegada del tren que se espera de sentido contrario por medio del telefonema:

4- ¿Puedo expedir tren n° _____ despues de que llegue a ésta el tren n° _____ .?

El Jefe de circulación que reciba la petición de vía condicional contestará con uno de los telefonemas siguientes:

5- Expida tren n° _____ despues que llegue a ésa el tren n° _____ .

6- Detenga el tren n° _____ .

Si la contestación es afirmativa, tan pronto como llegue el tren esperado se expedirá el otro, cursándose inmediatamente el telefonema:

7- Llegó tren n° _____ y salió tren n° _____ .

Cuando se deniegue la vía para un tren, el Jefe de circulación avisará verbalmente a su corresponsal tan pronto como pueda recibirlo diciendo: YA PUEDE PEDIR VÍA.

14.-AVISO DE LLEGADA

El Jefe de circulación se asegurará de que:

1- Ha llegado o pasado el tren completo.

2- Está protegido por la señal de entrada o en su defecto por la primera aguja.

Seguidamente cursará al jefe de circulación inmediata el aviso de llegada con el telefonema:

8- Llegó tren n° _____ .

15.-ANULACIÓN DE PETICIÓN DE VÍA

En casos justificados (avería de la máquina, accidente, anulación tren, etc.) que lo aconsejen, se podrá anular una petición de vía ya realizada con el telefonema:

9- Anulo petición de vía para tren n° _____ .

16.-EXPEDICIÓN DE TRENES:

Será preciso:

1- Que el cantón esté libre de trenes por:

- a) Haber recibido completo el último tren que circuló por el cantón, o
- b) Haber recibido de la estación colateral el aviso de llegada del último tren que circuló por el cantón.

2- Que se pida y obtenga vía para el tren a expedir.

3- Que se de la orden de marche el tren (o dar señal de paso).

CAPITULO SEGUNDO BLOQUEO POR PILOTAJE

17.-OBJETO

El bloqueo por pilotaje tiene por objeto asegurar las circulaciones en aquellas condiciones en las que no se puede aplicar el Bloqueo Telefónico, por lo cual se entenderá que no existe comunicación telefónica entre las estaciones colaterales que establezcan pilotaje.

18.-COMO SE ASEGURA

El pilotaje se asegura en vía única con la Orden-Piloto (O.-P.). En cada cantón solo habrá una O.-P. que deberá poseer el Jefe de circulación para poder expedir los trenes.

Cuando un tren se encuentra en un cantón de bloqueo por pilotaje está constantemente protegido:

- 1- Si lleva la O.-P., lo está por delante y por detrás.
- 2- Si no lleva la O.-P., lo está por delante, ya que no se puede expedir ningún tren sin la O.-P. y por detrás por la “marcha a la vista” que observará el maquinista del tren expedido a continuación.

Es de vital importancia para la seguridad de la circulación que los maquinistas lean la O.-P. antes de salir de una estación y cumplan la marcha a la vista cuando se les ordene, por circular un tren delante.

El bloqueo por pilotaje solamente puede ser establecido por la estación que envíe trenes impares para lo cual se procederá de la forma siguiente:

Si antes de fallar la comunicación telefónica el cantón estaba libre de trenes, el encargado de la estación que envía las circulaciones impares cumplimentará una orden piloto de manera que si el próximo tren que debía salir era impar lo enviará al amparo del bloqueo por pilotaje.

Si el próximo tren que tenía que ocupar el cantón es par entonces enviará la O-P a la colateral por un propio, una maquina aislada o un tren con el orden alterado.

Si cuando falla la comunicación telefónica el cantón no estaba libre de trenes pero estaba ocupado por un tren impar, el encargado de la estación que envía las circulaciones impares esperará como mínimo el doble del tiempo del que dicho tren tenía concedido hasta la colateral afectada y después hará lo establecido para el caso de cantón libre.

Si cuando falla la comunicación telefónica el cantón estaba ocupado por un tren par, el encargado de la estación que envía las circulaciones impares esperará a que llegue para estar a lo

que se establece para el caso de cantón libre. Si no llega en un tiempo prudencial mandará un agente andando por la vía para comprobar que esta está libre de trenes y en este caso aplicará lo establecido para el caso de cantón libre.

Modelo de orden piloto:

CAPITULO TERCERO BLOQUEO POR DESPACHO (BDR y BDE)

19.-GENERALIDADES

Se podrá establecer bloqueo por despacho entre dos estaciones o apartaderos abiertos a circulación, que tengan comunicación telefónica entre ellas y además exista al menos un apartadero cerrado en régimen AC entre ambas dependencias abiertas a circulación.

Se podrá establecer bloqueo por despacho en las modalidades de regular o eventual en función de los requisitos que se establecen en este capítulo.

El bloqueo por despacho regular (BDR) se establecerá para un periodo durante el cual todos los trenes que circulen por el cantón afectado cumplirán las mismas especificaciones de circulación en cuanto a cruces y paradas.

El bloqueo por despacho eventual (BDE) se establecerá de manera que a cada tren que se expida hacia dicho tramo se le darán unas indicaciones particulares para cada caso.

En ambos casos será requisito indispensable que el cantón comprendido entre dos colaterales que vayan a establecer el BDR o BDE esté libre de trenes y así conste en el correspondiente libro de telefonemas de bloqueo.

Cualquiera de las dos colaterales afectadas podrá solicitar el establecimiento de BDR o BDE ya sea por indicación del Puesto de Mando o por necesidades de circulación (cuando no haya Puesto de Mando).

20.-BLOQUEO POR DESPACHO REGULAR (BDR)

Su objetivo es regular la circulación entre dos dependencias de circulación abiertas a circulación determinando los cruces que se efectuarán por todos los trenes que se expidan a dicho cantón. Este tipo de bloqueo solamente se puede establecer para circulación de trenes grafiados y conociéndose de antemano el horario de los mismos.

21.-ESTABLECIMIENTO

El jefe de circulación de una de las dos dependencias que vaya a establecer BDR, ya sea por indicación del Puesto de Mando o por necesidades de circulación, se asegurará que no existe ningún tren en el cantón afectado.

Acto seguido le cursará a la colateral afectada por el BDR el siguiente telefonema:

10- Entre ésta y ésa no circula ningún tren. Solicito establecimiento de BDR para cruces en (intermedia cerrada AC).

A lo que la colateral afectada por el BDR, si nada se opone a ello, contestará con el telefonema:

11- Conforme con el establecimiento de BDR.

Los jefes de circulación de ambas dependencias entregarán un BOI (Ex.1052) a los maquinistas que salgan hacia el tramo, valedero mientras dure el BDR, indicándoles necesariamente que circulan al amparo de BDR y que efectuarán cruce en el apartadero convenido.

Los jefes de circulación de ambas dependencias afectadas comunicarán la salida y llegada de todos los trenes que entren y salgan a dicho cantón y lo anotarán en el correspondiente libro de telefonemas de bloqueo de la siguiente forma:

Cuando haya salido un tren hacia la colateral afectada cursará el siguiente telefonema:

12- Salió tren _____.

Cuando llegue un tren a una estación cursará el siguiente telefonema:

13- Llegó tren _____.

Se llevará con sumo rigor la cumplimentación de la columna de *Trenes en Marcha*.

22.-PRESCRIPCIONES A TENER EN CUENTA POR LOS MAQUINISTAS

Los maquinistas deberán entrar al apartadero donde deben cruzar en régimen de marcha a la vista y sin exceder los 3 km/h asegurándose que las agujas están dispuestas para efectuar cruce y que el sistema de talonamiento funciona correctamente. Si no fuese así se encargarán de disponerlas adecuadamente para el cruce; de manera que en caso de no ser posible lo comuniquen a las colaterales para que se solvente.

La disposición normal de agujas para cruces se determina en apartado específico de este capítulo.

23.-CANCELACIÓN DE BDR Y RESTABLECIMIENTO DE BT

Solamente podrá restablecerse BT cuando el cantón este libre de trenes, lo cual se comprobará en el libro de bloqueo.

El jefe de circulación de una de las dos dependencias que vaya a cancelar el BDR, ya sea por indicación del Puesto de Mando o por necesidades de circulación, se asegurará que no existe ningún tren en el cantón afectado.

Acto seguido le cursará a la colateral afectada por el BDR el siguiente telefonema:

14- Entre ésta y ésa no circula ningún tren. Cancelo BDR.

A lo que la colateral afectada por el BDR, si nada se opone a ello, contestará con el telefonema:

15- Conforme con la cancelación de BDR y restablecimiento de BT.

De esta forma queda restablecido el Bloqueo Telefónico con sus condicionamientos.

Habrá que tener en cuenta el estado de las agujas del apartadero en el cual se establecieron los cruces para disponer las acciones necesarias con el fin de procurar por la seguridad de los trenes que a continuación circulen por él.

24.-BLOQUEO POR DESPACHO EVENTUAL (BDE)

Su objetivo es regular la circulación de trenes entre dos estaciones o apartaderos abiertos a circulación de manera que se puedan establecer cruces en algún momento y en algún apartadero intermedio cerrado en régimen AC.

Un tren que circule al amparo del BDE solamente podrá efectuar cruce con un solo tren en cada apartadero que se establezca. Se podrán establecer cruces en más de un apartadero pero solamente con un tren en cada uno de los apartaderos.

La diferencia con el BDR es que este caso se podrá hacer que no todos los trenes que accedan a dicho cantón efectúen cruce en el mismo apartadero o de la misma forma.

No necesariamente los cruces tienen que estar prescritos en los gráficos de circulación y además se podrán enviar trenes no grafiados a dicho cantón.

Por estos motivos el establecimiento de este bloqueo supone un alto grado de atención a la circulación y una estricta aplicación de las normas de circulación.

25.-ESTABLECIMIENTO

El jefe de circulación de una de las dos dependencias que vaya a establecer BDE, ya sea por indicación del Puesto de Mando o por necesidades de circulación, se asegurará que no existe ningún tren en el cantón afectado.

Acto seguido le cursará a la colateral afectada por el BDE el siguiente telefonema:

16- Entre ésta y ésa no circula ningún tren. Solicito establecimiento de BD EVENTUAL.

A lo que la colateral afectada por el BDE, si nada se opone a ello, contestará con el telefonema:

17- Conforme con el establecimiento de BD EVENTUAL.

Mientras dure el BDE se podrán establecer cruces eventuales por parte de las colaterales afectadas de manera que antes de expedir ningún tren concertaran que no hayan cruces o la eventualidad de cruces.

Los encargados de circulación de ambas dependencias entregarán un BOI (Ex.1052) a los maquinistas que salgan hacia el tramo, valedero exclusivamente para el tren que va a realizar, indicándoles necesariamente que circulan al amparo de BDE y especificarán claramente si no efectúan cruce hasta la colateral abierta; o en caso contrario si efectúan cruce y en que apartadero se efectuará cruce.

En el caso de no efectuar cruce en ningún apartadero intermedio se darán los telefonemas propios del Bloqueo Telefónico.

En el caso de tener que concertar un cruce se comunicarán telefonicamente las estaciones abiertas afectadas para acordar verbalmente el eventual cruce y una vez acordado una de ellas cursará el siguiente telefonema:

18- Puedo expedir tren _____ para cruce en (intermedia acordada) ?

A lo que la colateral afectada le contestará con el siguiente telefonema:

19- Expida tren _____ para cruce en (intermedia acordada) .

Y, acto seguido, esta última le cursará el siguiente telefonema:

20- Puedo expedir tren _____ para cruce en (intermedia acordada) ?

A lo que la primera de ellas le contestará con el siguiente telefonema:

21- Expida tren _____ para cruce en (intermedia acordada) .

Cuando llegue un tren a cada una de las dependencias abiertas afectadas se cursará el siguiente telefonema a la otra:

22- Llegó tren _____ .

Se llevará con sumo rigor la cumplimentación de la columna de *Trenes en Marcha*.

26.-PRESCRIPCIONES A TENER EN CUENTA POR LOS MAQUINISTAS

Los maquinistas deberán entrar al apartadero donde deben cruzar en régimen de marcha a la vista y sin exceder los 3 km/h asegurándose que las agujas están dispuestas para efectuar cruce y que el sistema de talonamiento funciona correctamente. Si no fuese así se encargarán de disponerlas adecuadamente para el cruce; de manera que en caso de no ser posible lo comuniquen a las colaterales para que se solvente.

La disposición normal de agujas para cruces se determina en apartado específico de este capítulo.

27.-CANCELACIÓN DE BDE Y RESTABLECIMIENTO DE BT

Solamente podrá restablecerse BT cuando el cantón este libre de trenes, lo cual se comprobará en el libro de bloqueo.

El jefe de circulación de una de las dos dependencias que vaya a cancelar el BDE, ya sea por indicación del Puesto de Mando o por necesidades de circulación, se asegurará que no existe ningún tren en el cantón afectado.

Acto seguido le cursará a la colateral afectada por el BDE el siguiente telefonema:

23- Entre ésta y ésa no circula ningún tren. Cancelo BDE.

A lo que la colateral afectada por el BDE, si nada se opone a ello, contestará con el telefonema:

24- Conforme con la cancelación de BDE y restablecimiento de BT.

De esta forma queda restablecido el Bloqueo Telefónico con sus condicionamientos.

Habrá que tener en cuenta el estado de las agujas del apartadero en el cual se establecieron los cruces para disponer las acciones necesarias con el fin de procurar por la seguridad de los trenes que a continuación circulen por él.

28.-DISPOSICIÓN DE AGUJAS PARA CRUCES EN BLOQUEO POR DESPACHO

Tanto para BDR como para BDE se establece una posición de agujas que se entiendaerá como normal al efecto de que se efectuen los cruces necesarios talonando la correspondiente aguja de salida. Solamente se afectan por esta disposición los apartaderos que pueden ser intermitentes AC.

La necesidad de establecer una posición normal de agujas para cruces al amparo de Bloqueo por Despacho se fundamenta en los criterios de seguridad en la circulación y la mayor efectividad en la explotación.

Las posiciones de las agujas será la que se detalla a continuación

Aljibe

- 1ª aguja lado Granja a vía desviada
- 1ª aguja lado Racó a vía directa

Font

- aguja lado Granja a vía directa
- aguja lado Racó a vía desviada

Pista

- 1ª aguja lado Granja a vía desviada
- 1ª aguja lado Racó a vía directa

Mirador

- aguja lado Granja a vía directa
- aguja lado Racó a vía directa

CAPITULO CUARTO BLOQUEO POR OCUPACION

29.-APLICACIÓN

Se aplica a los trenes de trabajos, de pruebas y a demás trenes que tengan que operar en un trayecto entre dos estaciones sin recorrer el trayecto completo.

Se podrá utilizar para apartar material en apartaderos no abiertos a circulación.

30.-ESTABLECIMIENTO

Solamente se podrá establecer el bloqueo por ocupación entre dos estaciones abiertas, con comunicación telefónica y que entre ambas no exista otra abierta.

Para establecer el bloqueo por ocupación el cantón debe estar libre de trenes.

Para establecer el bloqueo por ocupación el jefe de circulación que deba expedir el tren o trenes cursará a su colateral el telefonema

25 Solicito intervalo entre ésta y ésa hasta las _____ .

A lo que la colateral que reciba el telefonema, si nada lo impide, le contestará con el siguiente.

25 Concedido intervalo hasta las _____.

Nota: La indicación “hasta las____” es una referencia para saber si se puede conceder el intervalo pero no da lugar al desestablecimiento automático una vez transcurrido el plazo. Se deberá, no obstante, cumplir lo más estrictamente posible.

El agente de circulación que solicitó el bloqueo por ocupación notificará por medio del Boletín de informaciones temporales de circulación (BOI), al maquinista lo siguiente (sin perjuicio de otras indicaciones).

Circulará al amparo de bloqueo por ocupación.

Además le notificará en el mismo BOI las operaciones que deberá hacer.

El maquinista

Se atenderá a las instrucciones sobre las operaciones a realizar, para las paradas y movimientos de avance y retroceso.

31.-RESTABLECIMIENTO DE BLOQUEO TELEFÓNICO

El jefe de circulación de la estación que solicitó el bloqueo por ocupación, una vez haya comprobado que el tren se haya apartado completo en su propia estación o en un apartadero intermedio y que las agujas están aseguradas a vía general, lo cual lo podrá hacer por sus propios medios o mediante recepción de telegrama, cursará a su colateral el siguiente telefonema:

27- Desbloqueada la vía. Se restablece BT.

El jefe de circulación que reciba este telefonema contestará con el siguiente:

28- Conforme con el desbloqueo de la vía y el restablecimiento de BT.

CAPITULO QUINTO DISPOSICIONES DE CIRCULACIÓN Y BLOQUEO SOBRE LA APERTURA Y CIERRE DE ESTACIONES Y APARTADEROS

32.-CLASIFICACIÓN DE LAS ESTACIONES Y/O APARTADEROS

a) Estaciones y/o apartaderos de servicio permanente

Puesto que las estaciones finales de la línea no son aptas para circulación cuando están cerradas se establece que estas no estarán cerradas a circulación nunca y solamente se podrá entender que en los periodos de tiempo en que no hay servicio de trenes en la línea el personal de movimiento no tendrá obligación de permanecer en la misma.

En este grupo están incluidas las Estaciones de Racó y Granja.

b) Estaciones y/o apartaderos de servicio intermitente

1. Son aquellas que no intervienen permanentemente en el bloqueo. Durante el período en que intervienen, se entiende que están abiertas y durante el período en que no intervienen, que están cerradas.

2. Por las instalaciones de seguridad y comunicaciones de que están dotadas, se clasifican en:

b.1) Intermitentes AC

Permiten la circulación de trenes mientras están cerradas. Para ello es requisito imprescindible que las señales permitan el paso en ambos sentidos en vía única y en el sentido normal en vía doble, que las agujas estén encerrojadas, que no existan PN a cargo de Guardabarrera sin comunicación telefónica con las colaterales abiertas que exista la comunicación directa entre las dos estaciones colaterales abiertas.

En este grupo están incluidos los apartaderos de Mirador, Pista, Font y Aljibe.

b.2) Intermitentes NC.

No permiten la circulación mientras están cerradas por no cumplirse alguna de las condiciones anteriores.

En este grupo no está incluida ninguna dependencia de circulación del Ferrocarril de La Granja

c Apartaderos técnicos

Son aquellos que dan servicio a alguna dependencia pero nunca intervienen en circulación. Podrán tener personal de movimiento pero no afectan al bloqueo de la vía general.

Serán apartaderos que no esten conectados a la vía general a través de una de las estaciones o apartaderos de los puntos a) y b).

En este grupo solamente está incluido el Triángulo Apartadero de Taller.

ESTACIONES AC

33.-PRESCRIPCIONES PARA EL CIERRE

1. No esta permitido el cierre de un apartadero en los siguientes casos:

Cuando se tenga establecido el bloqueo por pilotaje.

Cuando se tenga establecido el bloqueo por ocupación.

Cuando se tenga establecido el bloqueo por despacho, tanto regular como eventual.

En líneas con BT, teniendo ocupados algunos de los cantones colaterales, por trenes expedidos hacia el apartadero que cierra.

2. Cuando sea la hora señalada para el cierre, si nada se opone, y de acuerdo con el PM, el Jefe de circulación cursara a cada uno de sus colaterales de las estaciones o apartaderos abiertos, uno de los siguientes telefonemas:

Con los cantones libres

**29- Entre (est. colateral abierta) y (est. colateral abierta) no circula ningún tren.
¿Puedo cerrar?**

Con algún cantón ocupado

30- Entre (est. colateral abierta) y (est. colateral abierta) circula tren _____ que salió de ésta a las _____, [y tren _____ que salió de ésta a las _____]. ¿Puedo cerrar?

A estos efectos, los encargados de circulación de las estaciones colaterales abiertas, deberán tener presente que un cantón no se considera libre de trenes si las señales de salida están autorizando el acceso de un tren al cantón o si se ha pedido vía para un tren hacia ese cantón y se ha concedido vía para el mismo.

3. El encargado de circulación que reciba uno de los telefonemas indicados en el punto anterior, contestara con uno de los siguientes, según corresponda:

31- Cierre

32- Permanezca en servicio

Si el cierre tiene lugar con algún cantón ocupado, anotará en la casilla de trenes en marcha, del Libro de bloqueo, el numero de tren o trenes, cuya circulación no concertó con el encargado de circulación de la estación que cierra y la letra L cuando curse o reciba el aviso de llegada de los trenes en marcha.

Autorizado el cierre, el encargado de circulación que lo solicitó:

Dejara las señales, agujas y demás dispositivos, en la posición que determine la Consigna A de la estación y colocara el cartelón o los cartelones "C".

Se asegurará que existe comunicación directa entre las dos estaciones colaterales, preguntando a ambos corresponsales si se entienden bien y comunicandoles cuales son sus respectivas colaterales.

Inscribirá en el Libro de bloqueo la nota:

Cerrada a las _____

5. Cuando una estación AC sea termino de una línea o tenga por colateral una estación NC que haya cerrado antes, los telefonemas indicados en el punto 2, solo se cursaran a la estación colateral abierta.

34.-PRESCRIPCIONES PARA LA APERTURA

1. No esta permitida la apertura de una estación en los siguientes casos:

Cuando se tenga establecido el bloqueo por ocupación.

Cuando se tenga establecido el bloqueo por pilotaje.

Cuando se tenga establecido el bloqueo por despacho, tanto regular como eventual.

2. Cuando sea la hora señalada para la apertura, el encargado de circulación llamará a cada una de sus colaterales, preguntándoles de que estación se trata y, a continuación, les cursara el telefonema:

33- Reanudo el servicio. Dígame situación de los trenes .

3. El Jefe de circulación que reciba el telefonema anterior, contestará con uno de los siguientes:

Con el cantón o cantones libres

34- Entre (est. colateral abierta) y (est. colateral abierta) no circula ningún tren.

Con el cantón ocupado

35- Entre (est. colateral abierta) y (est. colateral abierta) circula tren _____ que salió de (est. colateral abierta) a las _____.

4. Si los telefonemas recibidos de ambas colaterales abiertas, no dieran la misma situación de los trenes, no se podrá abrir la estación.

A estos efectos, los encargados de circulación de las estaciones colaterales abiertas, deberán tener presente que un cantón no se considerara libre de trenes, si las señales de salida, están autorizando el acceso de un tren al mismo o si se ha pedido vía para un tren hacia ese cantón y se ha concedido vía para el mismo.

5. Una vez cursados los telefonemas anteriores, el encargado de circulación pondrá las señales, agujas y demás dispositivos en la posición que determine la Consigna A de la estación y retirara el cartelón o cartelones "C" cuando la apertura sea con el cantón o cantones libres.

Cuando esté ocupado:

En BT, se estará a lo dispuesto en el articulo siguiente.

6. Cuando una estación AC sea término de una línea o tenga por colateral una estación NC cerrada, el telefonema indicado en el punto 2, solo se cursara a la estación colateral abierta.

35.-PRESCRIPCIONES ADICIONALES PARA LA APERTURA EN BT, CON ALGÚN CANTÓN OCUPADO

Al existir un tren en marcha, las estaciones que deben abrir, no lo harán hasta que este sea localizado. Para ello, los encargados de circulación, después de recibir el telefonema de situación de trenes procederán así:

1. Se incorporaran parcialmente al bloqueo y no modificaran la posición de las señales, agujas y demás dispositivos, salvo en caso de peligro inminente, hasta que el tren en marcha llegue o pase por su estación o reciba el telefonema circular.

2. El Jefe de circulación de la estación donde el tren llegue o pase, cursará a sus colaterales uno de los telefonemas circulares siguientes:

A las estaciones de detrás, hasta la que concertó el bloqueo del tren

36- (est. de procedencia) hasta (est. de destino) Tren ____ llegó a ésta a las ____

A las estaciones de delante, hasta la que concertó el bloqueo del tren.

**37- (est. de procedencia) hasta (est. de destino) Tren ____ salió de ésta a las ____
[estacionado en ésta].**

3. Pondrá, a continuación, las señales, agujas y demás aparatos en la posición que determine la Consigna A de la estación y retirara el cartelón "C".

4. Los encargados de circulación que recibieron el telefonema circular 35, y estén parcialmente incorporados al bloqueo, pasaran a cumplimentar el apartado 3. e inscribirán la letra L en las casillas de trenes en marcha del Libro de bloqueo, correspondientes a los cantones inmediatos anterior y siguiente.

5. El encargado de circulación que cursó los telefonemas circulares 35 y 36, pasará a cumplimentar el apartado 3. e inscribirá la letra L en la casilla de trenes en marcha correspondiente al cantón inmediato anterior y la letra L en la correspondiente al cantón inmediato siguiente, cuando reciba el aviso de llegada.

6. Los Jefes de circulación que recibieron el telefonema 36, y estén parcialmente incorporados al bloqueo, pasaran a cumplimentar el apartado 3. y las normas del BT para el tren en marcha.

7. El encargado de la estación donde esté estacionado el tren, asegurándose de que no saldrá, podrá enviar telefonema circular hacia las estaciones de delante anulando petición de vía para dicho tren después de enviar el telefonema 36.

**38- (est. de procedencia) hasta (est. de destino) . Anulo petición de vía para tren
n° ____.**

Las estaciones que lo reciban inscribirán la letra L en la casilla de trenes en marcha del libro de Bloqueo.

En el caso excepcional de que un encargado de circulación no tuviera tiempo de cumplimentar el apartado 3. por tratarse de un tren directo, esperará hasta que este efectúe el paso, cursando el aviso de llegada a la estación inmediata anterior. Por lo que se refiere al cantón inmediato siguiente, lo considerara ocupado hasta tanto reciba el aviso de llegada.

36.-FORMA DE PROCEDER EN TRAYECTOS CON ESTACIONES AC CERRADAS

1.El Maquinista deberá comprobar la presencia del cartelón , o en su defecto, la presentación de la señal de paso, si procede, efectuando detención inmediata en caso contrario.

2.Se atenderá a lo que ordenen las señales.

3.Si las agujas no estuvieran bien dispuestas, o faltara el cartelón "C", se pondrá en comunicación con el encargado de circulación de una estación colateral abierta o con el PM, ateniéndose a sus instrucciones.

4.Podrá regularse por Consigna serie C la circulación hacia o desde estaciones AC cerradas.

37.-ANORMALIDADES EN LAS COMUNICACIONES

Si al pretender cerrar una estación AC, no quedara asegurada, o faltara la comunicación directa entre las dos estaciones colaterales abiertas, se consultara inmediatamente con el PM que resolverá lo que proceda de acuerdo con lo dispuesto. En todo caso por iniciativa propia o por orden del PM podrá mantenerse abierta la estación.

TITULO TERCERO SALIDA DE TRENES DE LAS ESTACIONES

CAPITULO UNICO

38.-TRENES ADELANTADOS

Ningún tren puede salir o pasar por una estación antes de la hora prescrita, excepto que la parada sea técnica y cuando lo aconsejen circunstancias técnicas y exista completa seguridad de bloqueo.

39.-ORDEN DE SALIDA O PASO

Ningún tren podrá salir o pasar por una estación sin que se le de la orden de salida o paso. La orden de salida de una circulación, o la de paso sin parada, solo puede darla el Jefe de circulación, uniformado con gorra roja, haciendo al maquinista de la máquina de cabeza del tren la señal de "marche el tren" o la de "paso", según proceda.

Cuando en la estación haya dos o más trenes con sus máquinas próximas, el Jefe de circulación hará la señal de “marche el tren” al pie de la cabina de la máquina de cabeza y además dirá a su maquinista de viva voz “marche el tren

EXCEPCION.- En las estaciones sin personal no se presentará la señal de “paso” o “marche el tren”, según el caso.

40.-SALIDA DEL TREN

El Jefe de circulación debe presenciar la salida de los trenes, comprobando que van completos y sin ninguna novedad. De no ser así, ordenará su parada inmediata.

Los maquinistas deben :

1- Antes de partir. Comprobar desde su cabina que los cambios y señales de salida que tenga a la vista están en la debida posición, de no ser así permanecerá parado y lo hará notar al Jefe de circulación.

2- Después de partir. Si después de arrancar observa que alguno de los cambios o señales, que antes no alcanzaba a ver, está mal dispuesto, o que el tren no va completo, efectuará parada y llamará la atención de la estación con el silbato de la locomotora.

TITULO CUARTO

ENTRADA DE TRENES EN LAS ESTACIONES

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES

41.-PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

La entrada solo puede realizarse con autorización del Jefe de circulación quien dispondrá lo necesario para que las señales den la indicación que corresponda.

Cuando no exista coherencia entre la señal de entrada, la de la estación y el caso particular de circulación del tren, éste deberá detenerse ante la señal de entrada, si es un bifurcación, o entre los piquetes de entrevías si la vía a que se dirige lo permite y, en todo caso, sin poner en peligro la circulación.

42.-REQUISITOS PARA RECIBIR UN TREN

El Jefe de circulación deberá:

1- Comprobar que las agujas está bien dispuestas.

2- Comprobar que la placa giratoria (caso de existir) se encuentra orientada hacia la vía a la cual se establezca el itinerario de entrada y enclavada en dicha posición.(*).

3- Ordenar a los agentes que tengan que servir las agujas que se sitúen en las mismas, provistos de las señales reglamentarias, con la antelación suficiente.

(*). La posición reglamentaria en descanso de la placa será la orientada hacia la vía que establezca la consigna de la estación, deberá encontrarse en esta posición y debidamente enclavada cuando no haya tren alguno en la estación o hayan concluido las maniobras, salvo que se disponga para un nuevo itinerario de entrada.

CAPITULO SEGUNDO

RECEPCION DE TRENES EN ESTACIONES CON SEÑAL LUMINOSA DE ENTRADA

43- PARA QUE EL TREN PARE EN LA ENTRADA.

a)- Señal de entrada en PARADA.

b)- Cuando el tren pueda reanudar la marcha se pondrá la señal de entrada en la indicación que corresponda, según los casos siguientes.

44- PARA QUE EL TREN PARE EN LA ESTACION (Parada prescrita)

a)- Señal de entrada en ANUNCIO DE PARADA.

b)- En la estación NADA.

45- PARA QUE EL TREN PARE EN LA ESTACION (Parada accidental)

a)- Señal de entrada en ANUNCIO DE PARADA.

b)- En la estación SEÑAL DE PARADA a mano.

46- PARA QUE PASE SIN PARAR POR VIA DESVIADA

a)- Señal de entrada en ANUNCIO DE PARADA.

b)- En la estación SEÑAL DE PASO a mano, excepto cuando no intervenga en circulación

47- PARA QUE PASE SIN PARAR POR VIA DIRECTA

a)- Señal de entrada en VIA LIBRE.

b)- En la estación SEÑAL DE PASO a mano, excepto cuando no intervenga en circulación.

CAPITULO TERCERO

RECEPCION DE TRENES EN ESTACIONES SIN SEÑAL DE ENTRADA

48.-PARA QUE EL TREN PARE EN LA ENTRADA

a)- En la 1ª aguja SEÑAL DE PARADA a mano.

49.-PARA QUE EL TREN PARE EN LA ESTACION (Parada prescrita)

a)- En la 1ª aguja NADA.

b)- En la estación NADA.

En todo caso se observará reducción de velocidad a 30 m/min al pasar por agujas.

50.-PARA QUE EL TREN PARE EN LA ESTACION (Parada accidental) o PASE SIN PARAR POR VIA DESVIADA (Para material móvil con dificultades en paso por vas desviadas de radio reducido)

a)- En la 1ª aguja SEÑAL DE PARADA a mano presentada por un agente de la estación, cuando el tren haya reducido su velocidad y se encuentre a unos 10 m. del agente, (será cuando el maquinista dará el silbido de atención especial .-.-) éste retirará la señal de parada y presentará la de PRECAUCION para que el tren continúe sin parar y con marcha a la vista hasta estacionarse.

b)- En la estación SEÑAL DE PARADA (de PASO cuando deba continuar).

51.-PARA QUE PASE SIN PARAR POR VIA DIRECTA

a)- En la 1ª aguja NADA.

b)- En la estación SEÑAL DE PASO a mano.

- o O o -