

FERRO CARRIL DEL SUD

REGLAMENTO

PARA EL

USO Y GOBIERNO DE LOS EMPLEADOS

DE LA EMPRESA SOLAMENTE

—————
En vigencia desde el 10 de Noviembre de 1910
—————

Contenido de los Capítulos

Capítulo	Descripción	Páginas
I	Disposiciones Generales.....	3 a 7
II	Código de Señales de Silbato.....	8 " 9
III	Señales de mano.....	10 " 14
IV	Señales con petardos.....	15 " 16
V	Señales en tiempo de neblina.....	17 " 19
VI	Señales fijas.....	20 " 23
VII	Manejo de Señales fijas.....	24 " 27
VIII	Manejo de agujas.....	28
IX	Funcionamiento de los Cambios y Señales.....	29 " 31
X	Erecciones, remociones, reparaciones y defectos de Señales y Cambios.....	32 " 34
XI	Trabajos de playa.....	35
XII	Reglamento block para el control de los trenes en vía doble.....	36 " 46
XIII	Reglamento block para el control de los trenes en vía sencilla.....	47 " 57
XIV	Movimiento de trenes en la vía sencilla.....	58 " 61
XV	Trenes de lastre.....	62 " 63
XVI	Zorras de mano y motores.....	64 " 65
XVII	Movimiento de trenes en casos de vías obstruidas.....	66 " 68
XVIII	Avisos de salidas de llegadas, anunciando o cancelando trenes, etc.....	69 " 72
XIX	Marcha de trenes.....	73 " 93
XX	Formación de trenes.....	94 " 95
XXI	Maniobras.....	96 " 98
XXII	Protección a los vehículos parados en los desvíos.....	99
XXIII	Instrucciones varias.....	100 " 110
XIV	Accidentes.....	111 " 113
XV	Procedimientos y avisos sobre descarrilamientos, accidentes, desperfectos, etc.	114 " 119
XVI	Aparatos telefónicos en los trenes de pasajeros y de auxilio.....	120 " 128
XVII	Guarda-vías.....	129 " 132
XVIII	Camareros.....	133 " 137

REGLAMENTO

CAPITULO I

Disposiciones Generales

Art. 1. CONOCIMIENTO DE SUS CLAUSULAS.

Este reglamento es para el uso de los empleados de la Empresa y cada uno esté en el deber de conocer su contenido y será responsabilizado si sus mandatos no se cumplen.

Art. 2. OBLIGACIONES DEL EMPLEADO.

Toda persona empleada por la Empresa debe dedicar todo su tiempo al servicio que le sea designado; residirá en la localidad que se le indique; prestará servicio durante las horas que sea necesario; prestará obediencia a sus superiores y acatará todas las disposiciones y reglamentos de la Empresa.

Art. 3. PROVISION DEL REGLAMENTO Y HORARIO DE TRENES.

A todo empleado que en algún modo tenga relación con el servicio del Ferrocarril, debe proveérsele de los reglamentos y horarios de trenes vigentes, quien deberá tenerlos a mano mientras esté en servicio y presentarlos cuando se le pidan.

- a) A las Garitas sólo se proveerá un ejemplar del horario de trenes aunque trabajen en ella más de un Señalador.
- b) Para las Estaciones rige la disposición anterior; pero a los empleados que trabajen en otra Oficina o a cierta distancia que no puedan, sin inconvenientes para el servicio, trasladarse a la Oficina del Jefe para consultar el horario de trenes, se les proveerá los ejemplares necesarios.
- c) Tratándose de Cuadrillas de artesanos, camineros, etc., cuyos individuos estén a cargo de un Capataz, sólo a éste se le proveerá el horario de trenes.
- d) A los foguistas que han rendido examen y obtenido certificado para actuar como maquinistas, se les proveerá de un ejemplar del horario de trenes.

Art. 4. PERDIDA DEL REGLAMENTO Y HORARIO DE TRENES.

En la eventualidad de extraviarse un ejemplar de este reglamento o del horario de trenes, el empleado a quien fue confiado debe solicitar otro inmediatamente de su superior inmediato.

Art. 5. NOMBRE Y DOMICILIO DE EMPLEADOS.

El nombre y domicilio de cada empleado debe registrarse en la Estación u Oficina donde preste servicio, y todo cambio de domicilio se comunicará al Jefe a fin de mantener el registro al día.

Art. 6. COOPERACION DE LOS EMPLEADOS.

Todo empleado debe prestar su concurso para que se cumplan las disposiciones de este reglamento y las que se emitan; debe comunicar a su superior cualquier infracción, como también todo hecho que afecte, o perjudique la seguridad y el correcto funcionamiento de la línea.

Art. 7. AUSENCIA Y CAMBIO DE SERVICIO.

A ningún empleado se permite, bajo circunstancia alguna, que se ausente del servicio, que altere el que se le haya designado, que lo cambie o permute con otro empleado, sin permiso del superior.

- a) Cuando por enfermedad no pueda concurrir a su servicio, debe comunicarlo en el acto a su superior.

Art. 8. USO Y CUIDADO DEL UNIFORME, ETC.

El uniforme provisto a los empleados debe usarse estando en servicio, conservarse aseado y cuidado, como también su divisa.

- a) Si por uso impropio se deteriora algún artículo de los provistos, debe ser repuesto o reparado por el empleado a cuenta de éste.
- b) No se permite que empleado alguno use particularmente ningún artículo de propiedad de la Empresa.

Art. 9. CONDUCTA DE LOS EMPLEADOS.

Es deber de todos los empleados ser activos, corteses y atentos, deben, en cualquier momento, prestar las debidas facilidades para que el comercio se desenvuelva libremente; cuidarán de dar informaciones correctas y cuando se les pida su nombre, darlo sin vacilación en todos los casos.

Art. 10. SOCIEDAD DE SOCORROS MUTUOS.

Toda persona que ingrese en el servicio de la Empresa en carácter permanente, está obligada a formar parte de la Sociedad de Socorros Mutuos establecida por la Compañía.

Art. 11. ENTRADA A LAS CANTINAS PROHIBIDA.

Se prohíbe a los empleados que entren a las cantinas durante sus horas de servicio.

Art. 12. NO DEEBE ACEPTARSE GRATIFICACIÓN.

No se permite que empleado alguno reciba, bajo ningún pretexto, gratificación de los pasajeros u otra persona.

Art. 13. REGALOS.

Se prohíbe terminantemente que los empleados subalternos hagan regalos a sus superiores. Aquel que los aceptase correrá el riesgo de ser separado del servicio.

Art. 14. OCUPACIONES AJENAS AL SERVICIO DE LA EMPRESA.

A ningún empleado de la Empresa se le permite ocuparse como comerciante; que acepte comisiones para otros; que se inmiscuya en asuntos políticos, salvo el derecho de votar y las cargas ineludibles que le impongan las leyes debiendo avisar al superior, llegado este caso; no puede aceptar puestos públicos en el Gobierno Comunal ni el empleo de Jefe de Correos, sin la venia de su superior.

Art. 15. MALA CONDUCTA: PENAS.

La Empresa se reserva el derecho de castigar a cualquier empleado con la destitución inmediata, multa de suspensión por embriaguez, inobservancia de las órdenes, negligencia, mala conducta o ausencia, sin permiso; también se reserva el derecho de deducir del sueldo de sus empleados las sumas que se le hayan impuesto por concepto de multas, y sus sueldos durante el tiempo que permanezcan suspendidos o ausentes por cualquier causa.

- a) Asimismo se reserva el derecho de someterlos a la acción de la justicia por hacer abandono de su puesto o por encontrárseles ebrios durante sus horas de servicio. Para mayor

inteligencia se transcribe a continuación el Art. 10 del Reglamento General de Ferro-Carriles, que dice: *“Los Jefes de tren (guardatrenes) maquinistas y demás empleados que abandonasen sus puestos o se hallasen ebrios durante su servicio, quedan sujetos a las penas que establece la Ley General de Ferro-Carriles en su Art. 84”*.

- b) El Art. 84 de la Ley de Ferro-Carriles establece: “Los mecánicos, conductores o guarda-trenes y demás empleados que abandonaren su puesto, o se hallasen ebrios durante su servicio respectivo, serán penados con arresto de un mes a un año, o con la multa de cien a mil pesos nacionales.” “Si a consecuencia del abandono del puesto o del estado de ebriedad, ocurriesen accidentes que causaren la muerte o heridas a alguna persona, la pena será, en el primer caso, de tres a ocho años de presidio o penitenciaria y, en el segundo, de un año a tres de prisión”.

Art. 16. EMBARGO DE SUELDOS.

Los empleados deben cumplir religiosamente los compromisos contraídos, tanto entre ellos mismos como con el público en general, a fin de evitar la presentación de órdenes judiciales sobre retención de sueldos.

- a) Cuando una de estas órdenes fuera recibida y notificada al interesado, éste deberá levantar el embargo en un término prudencial, estando expuesto, si así no lo hiciera, a perder el empleo.

Art. 17. EMPLEADOS QUE SE RETIRAN DEL SERVICIO.

Todo aquel que se retire del servicio debe desocupar inmediatamente la casa o habitación de propiedad de la Empresa y restituirá el uniforme y demás artículos que la Compañía le haya provisto.

- a) El costo de los artículos que no entregase y el importe de las reparaciones de los deteriorados por mal uso, le será deducido de sus sueldos devengados y si ellos fuesen insuficientes, quedará como deudor de la Empresa por la diferencia, cuya falta de pago darla lugar a una demanda.

Art. 18. LLEVAR ARMAS.

A ningún empleado le será permitido llevar armas en servicio, salvo aquellos con autorización especial.

Art. 19. LOS EMPLEADOS NO DEBEN EXPONERSE A PELIGROS.

Ningún empleado de la Empresa y mayormente aquellos ocupados en el movimiento de trenes, maniobras y sus similares, debe exponerse a peligro alguno, y se les ruega que eviten, tanto como puedan, el peligro en los demás y que nunca pierdan la oportunidad de advertírselo a los descuidados. (Véase Art. 324).

- a) El empleado que por indiferencia se expone a si mismo o a los demás, será considerado infractor a las disposiciones de la Compañía y sufrirá el castigo a que se haya hecho acreedor.

Art. 20. TRANSITAR POR LA VIA: PARTICULARES.

No se permite a ninguna persona ajena al servicio de la Empresa, exceptuando los empleados públicos en el desempeño de sus funciones, que atraviesen las vías donde no existen pasos a nivel, ni que transiten por ellas.

- a) Los contraventores, a quienes el Art. 379 del Reglamento General de Ferro-carriles pena con una multa de 2 pesos m/n, deberán ser entregados al agente policial.

Art. 21. TRANSITAR POR LA VIA: EMPLEADOS.

Se prohíbe a todo empleado transitar por las vías sin estar provisto de una orden firmada por el Sr. Gerente. Esta disposición excluye a los empleados que por razón de su trabajo tienen necesidad forzosa de transitar por la vía.

Art. 22. CUSTODIA DE EQUIPAJES, ETC.

Los empleados de la Empresa no deben hacerse cargo del cuidado de ningún equipaje u otros artículos dejados en las estaciones por conveniencia de los pasajeros. Tales artículos deben depositarse en la oficina destinada al efecto o en la del Jefe, donde no exista aquella.

Art. 23. ARTICULOS ENCONTRADOS.

Todo equipaje, dinero o cualquier otro artículo encontrado en los coches, en las estaciones o en la vía, dentro de terreno de la Empresa, debe ser entregado inmediatamente al Jefe de la estación más próxima, quien dará aviso por telégrafo al Jefe de Tráfico para que éste disponga de los objetos.

Art. 24. RECLAMO DE ARTICULOS DEJADOS EN LOS TRENES Y ESTACIONES.

Los Jefes al recibir reclamos de pasajeros por artículos dejados en los trenes telegrafiarán al Guarda y Jefes calculando donde se encuentra el tren; o si ha llegado a destino al Jefe de la Estación terminal. En el caso de artículos olvidados en estaciones bastará dirigirse al Jefe.

- a) En cada estación se llevará un registro con detalles de los bultos encontrados, de acuerdo con las disposiciones en vigencia.
- b) Los objetos así encontrados y devueltos deben ser aforados con la tarifa ordinaria de encomiendas, desde la estación de donde son devueltos hasta la reclamante.
- c) Los bultos encontrados o sobrantes quedaran en las estaciones (salvo haberse reclamado y entregado con anterioridad a sus propietarios) hasta el aviso que se reciba del Jefe de Tráfico ordenando su remisión al Depósito General.

Art. 25. PROHIBICION DE VIAJAR SIN BOLETO O PASE.

No se permite viajar en los trenes a ninguna persona (salvo los empleados de servicio en el tren) que no esté provista de su correspondiente boleto, abono o pase; ni se permite viajar en las locomotoras, furgones, plataforma de los coches, vehículos que contengan encomiendas o equipaje, sin una orden otorgada por un Jefe superior autorizado.

Art. 26. TRENES ESPECIALES NO ANUNCIADOS.

Como a veces se corren trenes sin posibilidad de anunciarlos a las estaciones afectadas, es necesario que todos los empleados estén siempre prevenidos para tales emergencias. Esta orden se refiere mayormente a los capataces de cuadrillas ocupadas en la vía férrea, puentes o alcantarillas.

Art. 27. SEGURIDAD DEL PÚBLICO.

Los empleados de la Empresa tienen la obligación de velar por la seguridad del público sobre todas las cosas.

Art. 28. DETENCION DE LAS PERSONAS QUE COMETAN ACTOS IMPROPIOS.

Los empleados de la Empresa deben detener a las personas que sorprendan dentro de los trenes o fuera de ellos, en la preparación o ejecución de actos que perjudiquen o pongan en peligro a los pasajeros o atenten contra las obras y dependencias del ferro-carril o circulación de los trenes, y deberán entregarlas, en el día, a la autoridad policial inmediata, prestando ante ella la

correspondiente declaración, con la expresión de las personas que presenciaron el hecho. (Art. 374 del Reglamento General de Ferro-Carriles).

Art. 29. MEDIDAS PARA CUANDO SE COMETA UN DELITO EN EL TREN.

Si durante el viaje de un tren se cometiere algún delito el conductor deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente, que será puesto a la disposición del Juez respectivo, en la primera Estación que se tocara, acompañándole de un parte detallado del hecho criminal, con expresión de las personas que lo presenciaron. Para el cumplimiento de este deber, el conductor tendrá las facultades y autoridad que son inherentes a los agentes de policía. (Art. 87 de la Ley General de Ferro-Carriles).

Art. 30. REQUERIMIENTO DE LA FUERZA PUBLICA.

Los Jefes de estaciones, los conductores de trenes y demás empleados encargados de velar por la seguridad del tráfico, pueden requerir el auxilio de la fuerza publica y de los particulares, para hacer efectivas las reglas relativas a esa misma seguridad como también para la aprehensión de los delincuentes. (Art. 88 de la Ley General de Ferro-Carriles).

Art. 31. DESARROLLO DEL TRÁFICO, ETC.

Se invita a todos los empleados a que comuniquen al Jefe de su Departamento directamente, enviando copia del informe al Inspector Seccional, cualquier innovación que a su juicio fomentaría el desarrollo del tráfico, como también toda medida tendiente a hacer más eficaces las seguridades y comodidades del público.

Art. 32. PUBLICACIONES EN LOS PERIODICOS.

Los Jefes de estación deben comunicar al Jefe de Tráfico y al Inspector Seccional toda publicación que se haga en la localidad sobre asuntos del servicio, etc., siéndoles absolutamente prohibido, tanto a los Jefes como a los demás empleados, publicar carta alguna, rectificación o solicitud, sin autorización superior.

Art. 33. HORA OFICIAL DE CORDOBA.

La hora oficial de Córdoba debe telegrafarse a toda la línea una vez al día por lo menos, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento del Telégrafo.

Art. 34. "TREN" INCLUYE MAQUINAS LIVIANAS.

Excepto en los casos que se especifique de otra manera, la palabra "tren" que se emplea en el curso de este reglamento también incluye la máquina liviana, o sea, la que no remolca vehículo alguno.

Art. 35. AMPLIACIONES Y MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO.

Este reglamento regirá hasta que sea reemplazado con uno nuevo; mientras tanto solo podrá ser ampliado o modificado por medio de circulares emitidas por el Gerente, quedando los empleados obligados a hacer las alteraciones que se indiquen en las mismas.

Art. 36. INTERPRETACION DEL REGLAMENTO.

Todo empleado que tenga alguna duda acerca de la interpretación de cualquiera de los artículos de te Reglamento, debe en el acto dirigirse al superior solicitando la aclaración correspondiente.

CAPITULO II

Código de señales de silbato

Art. 37. SEÑALES GENERALES, APLICABLES CON UNIFORMIDAD EN TODAS PARTES DE LA LINEA.

1) Arrancar tren o máquina.....	1 silbato corto -
2) Al aproximarse a estaciones etc. (véase nota al pie).....	1 silbato largo —
3) Apretar frenos, tren en marcha.....	2 silbatos cortos seguidos - -
4) Aflojar frenos, tren en marcha.....	1 silbato corto -
5) Tren cortado o descarrilado. Apretar frenos solamente en el furgón de atrás.....	3 silbatos cortos seguidos - - -
6) Señal de alarma, en caso de peligro únicamente.....	Varias pitadas breves en sucesión rápida.
7) Pedir auxilio en caso de accidente.....	Varios silbatos largos seguidos
8) Llamar en marcha la atención del guarda o guarda-frenos.....	1 silbato largo y uno corto — -
9) Reconocimiento de señales del guarda o guarda-frenos.....	1 silbato corto -
10) Llamar guardas protegiendo un tren.....	1 silbato largo —
11) Para indicar que el tren está parado en la estación	Señal de distancia 2 silbatos cortos y uno largo - - — Señal de estación 2 pitadas breves seguidas - -
12) Falta de vacuo en estaciones de partida.....	
13) Aviso al Señalador de haber librado el cambio en maniobras, en casos especiales.....	3 pitadas breves - - -
14) Pedir cambio en maniobras.....	2 silbatos cortos - -
15) Tirar adelante en maniobras.....	1 pitada breve -
16) Retroceder en maniobras.....	2 pitadas breves - -
17) Pedir agua, carbón o mesa giratoria.....	4 pitadas breves seguidas - - - -
18) Salida del galpón de máquinas.....	1 silbato corto y 2 pitadas breves - - -
19) Entrada al galpón de máquinas.....	1 silbato corto y 3 pitadas breves - - - -
20) Máquina lista, avisando o llamando al personal.....	1 silbato largo y uno corto — -

NOTA 1ª- La señal que indica el inciso 2 (1 silbato largo —) se hará a un Kilómetro antes de llegar a las estaciones y empalmes y cuadrillas trabajando en la vía, al acercarse a los pasos a nivel, curvas, desmontes y puntos poblados, cuando se vean personas o animales sobre la vía y cuando haya neblina densa que no permita ver los objetos a doscientos metros de distancia, debiendo en este caso repetirse con frecuencia el uso del silbato.

NOTA 2ª- La señal a que se refiere el inciso 7 (varios silbatos largos seguidos) indica que el tren pide auxilio y deberá hacerse esta señal en caso de accidente o cuando por cualquier circunstancia el tren esté detenido y necesite la cooperación del personal de la vía o estaciones.

Art. 38. SUPRESION DE SILBATOS.

Los silbatos pueden suprimirse en los siguientes casos:

- a) En los pasos a nivel cuando el maquinista vea que el guarda-vías está en su puesto y en una actitud que no le quepa la menor duda de que espera el tren.
- b) En los casos de apretar o aflojar frenos, cuando el maquinista puede dominar el tren por estar éste dotado de freno automático.

Art. 39. SILBATOS PROHIBIDOS.

Queda prohibido el uso de silbatos prolongados para pedir entrada en las Estaciones.

- a) Cuando las locomotoras se encuentren bofo techo en las estaciones como ser:
P. Constitución, La Plata, etc., solo debe hacerse uso del silbato para dar la señal reglamentaria antes de poner en movimiento el tren o máquina, según sea el caso, quedando prohibidos los demás silbatos.

CAPITULO III

Señales a mano

Art. 40. SEÑALES DE MANO.

Estas señales se hacen con banderas durante el día y con faroles de mano durante la noche o en tiempo de neblina.

- a) Las señales con las banderas deben hacerse presentándolas desplegadas, de frente al tren, y con los faroles, proyectando la luz fija sobre el tren, exhibidas en la mano.
- b) Cuando no sea posible que permanezca entre estaciones un empleado para hacer las señales, se colocarán las banderas o faroles sobre estacas o postes asegurados al costado de la vía.

Art. 41. PELIGRO.

La luz roja o bandera roja es una señal de “Peligro” y obliga a parar inmediatamente aun en el caso de que las señales fijas estuvieran a “vía libre”. A falta de una luz roja puede emplearse cualquier otra luz u objeto que, agitado violentamente, significa “Peligro”.

Art. 42. PRECAUCION.

La bandera negra y amarilla durante el día y la luz verde durante la noche significa “Precaución” y obliga a marchar lentamente.

Art. 43. BANDERA BLANCA Y LUZ BLANCA.

La bandera blanca durante el día y la luz blanca durante la noche sólo deben usarse por los guarda-vías (Art. 349) y en las operaciones de maniobras (Art. 47).

Art. 44. SEÑALES CON LOS BRAZOS EN AUSENCIA DE BANDERAS.

En casos de emergencia y por falta de banderas, podrán hacerse señales con los brazos, como sigue:

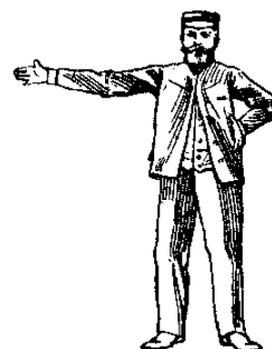
- a) Un hombre parado entre los rieles, mirando al tren con los dos brazos abiertos y levantados arriba de la cabeza, es señal de peligro y obliga a parar. Ejemplo:



- b) Un hombre parado sobre la vía con la cara hacia el tren con un brazo levantado arriba de la cabeza, es señal de precaución. Ejemplo:



- c) Un hombre parado al lado de la vía, con un brazo extendido horizontalmente, indica vía libre. Ejemplo:



Art. 45. MODO DE EMPLEAR LAS SEÑALES CON BANDERAS Y FAROLES.

Las señales de mano que a continuación se detallan representan las que con más frecuencia se usan, pero debe entenderse claramente que en ningún caso a un maquinista le es permitido poner su tren en movimiento sin haber recibido previamente la correspondiente señal, ni pasar por un punto dado donde debe exhibirse una señal y ésta no exista. La ausencia de señales en sitios donde han acostumbrado estar, es siempre una indicación de “peligro” y por lo tanto obliga a parar. Estas advertencias se refieren tanto a las señales fijas como a las de mano.

1	Señal de partida del guarda-tren al maquinista (tren de pasajeros, durante todo el día).	Con el sonido del pito (un toque prolongado) y con la exhibición fija de la banderita verde desplegada. Si el convoy es largo, el guarda-frenos o ayudante retransmitirá la señal al maquinista.
2	Señal de partida del guarda-tren al maquinista (tren de pasajeros, durante la noche).	Con el sonido del pito (un toque prolongado) la exhibición fija de la luz verde. Si el convoy es largo, el guarda-frenos o ayudante retransmitirá la señal al maquinista
3	Partida de trenes de pasajeros dotados con más de un guarda-tren.	El guarda-tren próximo a la máquina debe recibir la señal de partida (véase Incisos 1 y 2) del guarda que esté situado cerca de la cola del tren, antes de trasmitirla al maquinista.
4	Señal de partida del guarda tren al maquinista (toda clase de trenes exceptuando de pasajeros, durante el día).	Se da la orden de viva voz y se hace la señal con la mano derecha, movida del pecho para afuera. Si el tren no tiene guarda-frenos, el guarda hará la señal de partida al maquinista desde el furgón de cola, por medio de la bandera negra y amarilla, movida de atrás para adelante
5	Señal de partida del guarda-tren al maquinista (toda clase de trenes exceptuando de pasajeros, durante la noche).	Se da la orden de viva voz y se exhibe fijamente una luz verde. Si el tren no tiene guarda-frenos el guarda hará la señal de partida al maquinista desde el furgón de cola, por medio de la luz verde, movida de atrás para adelante.
6	Señales que se cambiarán entre el guarda-tren y el guarda-frenos antes de ponerse el convoy en movimiento (excluye los trenes de pasajeros).	Antes de dar la señal de partida al maquinista (véase incisos 4 y 5), el guarda-tren al llegar a su furgón hará la señal de ¿Estamos listos? A su guarda-frenos situado a la cola del tren, exhibiendo fijamente una luz verde de noche o el brazo extendido horizontalmente de día; si todo está en orden el guarda-frenos contestará

		moviendo de atrás para adelante una luz verde de noche o la bandera negra y amarilla de día.
7	Para indicar al guarda y maquinista que al arrancar el tren (excluye los trenes de pasajeros) todo el convoy está en movimiento.	Al ponerse todo el tren en marcha, el guarda-frenos situado en el furgón de cola hará señal con una luz verde de noche o bandera negra y amarilla de día moviéndola de atrás para adelante, para indicar al guarda y maquinista que el tren va completo, cuya señal continuará el guarda-frenos exhibiéndola hasta que el tren - haya recorrido como un kilómetro, cuando, no habiendo ocurrido nada anormal en el arranque del tren, dejará de exhibir la luz o bandera referidas, según el caso. Al retirar el guarda-frenos la señal, el maquinista debe reconocerla, tocando un silbato corto. Si el tren no tiene guarda-frenos, el guarda, desde el furgón de cola, exhibirá al maquinista la señal mencionada, procediendo en la misma forma que se indica para el guarda-frenos.
8	Para indicar al guarda y maquinista que al arrancar el tren (excluye los trenes de pasajeros) todo el convoy no está en movimiento.	Al ponerse el tren en marcha, la ausencia de señales del guarda-frenos, o del guarda, (véase inciso 7) o la exhibición de una luz roja o bandera roja es una indicación de que el tren no va completo o algo anormal sucede, y el maquinista detendrá la marcha del tren gradualmente a fin de averiguar lo que ocurre y subsanar el defecto.
9	Para indicar al maquinista y al guarda-tren que el tren se ha cortado.	La ausencia del disco durante el día o de las luces de costado durante la noche debe tomarse en todos los casos como una indicación de que el tren se ha cortado, y el maquinista debe reducir la marcha gradualmente, A fin de que la parte cortada, la cual se supone en movimiento hacia la de adelante, no choque contra ésta. Cuando la parte cortada no está a la vista, el guarda-tren ordenará al maquinista de proseguir con la primera parte hasta la próxima estación y dar cuenta allí de lo ocurrido. Si el tren carece de guarda en el furgón de adelante, el maquinista procederá en el sentido indicado.
10	Para indicar al maquinista de un tren de pasajeros que en las estaciones de parada condicional no hay pasajeros para subir.	Las señales fijas estando la vía libre se pondrán a “vía libre” (véase Art. 84) y en la plataforma se exhibe fijamente la bandera negra y amarilla de día y la luz verde de noche.
11	Para indicar al maquinista de un tren de pasajeros que en las estaciones de parada condicional hay pasajeros para subir	Las señales de partida (donde existan) deben permanecer a peligro. La señal de estación también se mantendrá a peligro hasta que el tren haya reducido su marcha, y en la plataforma se exhibe fijamente una bandera roja de día y luz roja de noche.
12	Para indicar al maquinista de un tren de	Al aproximarse a la señal de distancia o a la de

	pasajeros que no hay pasajeros para bajar en las estaciones de parada condicional.	estación donde no exista aquella, el maquinista hará sonar el silbato (un toque largo); el guarda-tren le contestará exhibiendo fijamente del lado del maquinista: de día banderita verde y de noche luz verde. El maquinista reconocerá la señal dando un silbato corto.
13	Para indicar al maquinista de un tren de pasajeros que hay pasajeros para bajar en las estaciones de parada condicional.	Al aproximarse a la señal de distancia, o a la de estación donde no exista aquella, el maquinista hará sonar el silbato (un toque largo); el guarda-tren le contestará exhibiendo fijamente, del lado del maquinista, la banderita colorada de día y luz roja de noche. El maquinista reconocerá la señal dando un silbato corto.
14	Estaciones de parada condicional. La omisión de señales de mano indican al maquinista que debe detenerse.	La no exhibición de la señal de mano, tanto del guarda-tren como en la plataforma de la estación, indican al maquinista “peligro” y debe parar el tren en la estación para averiguar lo que ocurre.
15	Para indicar al maquinista de un tren (exceptuando trenes de pasajeros), que puede seguir viaje.	Se emplean las señales de mano que mencionan los incisos 10, 11, 12 y 13.
16	Para indicar que se debe reducir la marcha en los puntos de la vía férrea donde se efectúe algún trabajo.	Luz verde de noche o bandera negra y amarilla de día, exhibida fijamente.
17	Para hacer al maquinista la señal de “Prosiga” cuando la señal fija está desunida o descompuesta	Luz verde de noche o bandera negra y amarilla de día, exhibida fijamente por un empleado situado al pie de la señal, quien dará orden verbal al maquinista de proseguir.
18	Para indicar que las agujas del cambio están en la posición debida para dar entrada o salida a un tren de la vía auxiliar, tomando las agujas de punta o talón.	Se hacen señales a mano desde el cambio: luz verde de noche y bandera negra y amarilla de día, movida de atrás para adelante.
19	Para que un tren se pare en una garita por tener necesidad de comunicarse el señalador con el maquinista o guarda-tren.	La señal de estación, estando la vía libre, no se pondrá a “vía libre” hasta que el tren haya reducido la velocidad, y en -la garita se exhibe fijamente una bandera colorada de día y luz colorada de noche.

Nota 1ª- Para los trenes que tengan parada o que pasen de largo, de cualquier clase que sean, el Jefe o Auxiliar en servicio debe estar en la plataforma hasta que todo el convoy haya pasado por la estación.

Nota 2ª- Para los trenes de carga, en las estaciones o playas que, por efectos de las curvas, no es posible ver las señales de mano que deben exhibir desde el furgón de cola (véase Incisos 4, 5 y 6), se harán las señales que se mencionan en el inciso 7 cuando el tren -en marcha se encuentre en vía derecha.

Nota 3ª- En tiempo de neblina o de tormenta, cuando no es posible ver las señales de mano que deben hacerse desde el furgón de atrás, ni el disco o luces de cola, el guarda y el maquinista ejercerán suma atención y se mantendrán alerta, y el primero deberá cerciorarse en las estaciones de parada de que el convoy está en orden.

Art. 46. SEÑALES EN MANIOBRAS DE DIA.

En operaciones de maniobras de día deben hacerse las siguientes señales:

1	Para “ Avanzar ” o sea alejarse de la persona que hace la señal.	El brazo derecho movido del pecho para afuera.
2	Para “ Retroceder ” o sea aproximarse a la persona que hace la señal.	El brazo extendido horizontalmente y movido hacia el pecho.
3	Para prepararse a “ Parar ”.	Los dos brazos extendidos horizontalmente movidos despacio de arriba para abajo.
4	Para “ Parar ”.	Ambos brazos levantados sobre la cabeza.

Art. 47. SEÑALES EN MANIOBRAS DE NOCHE.

En operaciones de maniobras de noche corresponden las siguientes señales:

1	Para “ Avanzar ” o sea alejarse de la persona que hace la señal.	Luz Blanca movida despacio de atrás para adelante con inclinación de abalo para arriba.
2	Para “ Avanzar despacio ” o sea alejarse despacio de la persona que hace la señal.	Luz verde movida despacio de atrás para adelante con inclinación de abajo para arriba.
3	Para “ Retroceder ” o sea aproximarse a la persona que hace la señal.	Luz blanca movida despacio de lado a lado en sentido horizontal a la altura de la cintura.
4	Para “ Retroceder ” o sea aproximarse despacio a la persona que hace la señal.	Luz verde movida despacio de lado a lado en sentido horizontal a la altura de la cintura
5	Para “ Parar ”.	Luz colorada, o en ausencia de ésta una luz de cualquier color agitada violentamente.

CAPITULO IV

Señales con petardos

Art. 48. PROVISION DE PETARDOS.

Los maquinistas, guarda-trenes, guarda-frenos, señaladores, guarda-barreras, petardistas y Capataces de cuadrilla, tienen que ser provistos con petardos; los empleados nombrados, cuando están en servicio, siempre deben tenerlos listos para usarlo; en cualquier momento necesario; los Jefes de Estación deben tener una provisión de ellos guardados en un lugar conveniente, conocido de todo el personal y de fácil acceso a cualquier hora.

- a) Los empleados nombrados en el inciso anterior, deberán cuidar que la existencia de petardos no se les agote y serán responsabilizados si el hecho se produjese por su negligencia.

Art. 49. OBJETO DE LOS PETARDOS Y COMO DEBEN COLOCARSE.

Los petardos se emplean con el propósito de llamar la atención de los maquinistas, y deben colocarse 2 en el centro del riel, a 10 metros de distancia uno de otro, doblando las chapas del petardo alrededor de los bordes superiores del riel para evitar que caigan, *debiendo el más próximo al punto de peligro u obstrucción estar situado a una distancia de 10 palos de telégrafo.*

Art. 50. CUANDO DEBEN USARSE PETARDOS.

Los petardos se usarán en tiempo de neblina y en todo tiempo en los siguientes casos:

- a) Cuando no pueda permanecer ningún empleado en el sitio donde deba hacerse la señal a un tren y no sea posible hacer de otra manera las señales reglamentarias.
- b) Cuando un tren que precede a otro marche con tan poca velocidad que pueda ser alcanzado por otro tren.
- c) Cuando un tren que esté detenido en camino no pueda dejar un empleado para protegerlo con señales.
- d) En todos los casos que, siendo necesario dar aviso de un peligro a un tren no se disponga de otro medio.

NOTA.- El uso de los petardos no dispensa el de las otras señales, ya permaneciendo un empleado sobre la vía, ya colocando señales fijas donde sea necesario.

Art. 51. EXPLOSION DE PETARDOS.

Cuando una máquina hace estallar uno o más petardos en tiempo despejado, el maquinista tiene que reducir la marcha inmediatamente, a tal punto que le permita detener el tren en el acto si fuese necesario, luego proseguirá con cautela hasta el lugar de la obstrucción o hasta que reciba otra señal para su gobierno.

- a) Cuando una máquina hace estallar uno o más petardos en tiempo de neblina, el maquinista tiene que reducir la marcha inmediatamente, a tal punto que le permita obedecer cualquier señal que se le exhiba; si se le hace a mano una señal de "peligro" tiene que detener su tren y luego proseguir con cautela hasta el punto que protege dicha señal de mano o hasta que se le hagan señales para proseguir; si se le hace la señal para proseguir con precaución, debe reducir la marcha de su tren a 12 kilómetros por hora mientras pasa por sobre la porción de vía protegida por dicha señal de precaución.

- b) La ausencia de señales después de la explosión de uno o más petardos tiene que considerarse como una señal de “peligro”. Después de parado el tren, si no apareciese ningún empleado de la empresa, el guarda tren ordenará seguir la marcha al paso de un hombre, haciéndolo preceder de un empleado del mismo a una distancia de 100 metros para hacer señales. Si pasados mil metros no se encontrase ningún obstáculo, ni ningún empleado de la vía o estación, el tren seguirá la marcha a una velocidad no mayor de 20 kilómetros por hora, haciendo uso del silbato con frecuencia, debiendo todos los empleados prestar la mayor atención sobre la vía y a las señales que pudieran hacerse, hasta llegar a la primera estación o garita.
- c) Cuando los petardos se usen para indicar que la posición de la señal fija es la de “peligro”, tiene que obedecerse como si se estuviese viendo la señal a peligro.

Art. 52. MANEJO Y CONSERVACION DE PETARDOS, ETC.

Los petardos tienen que ser manejados con cuidado, porque pueden estallar si son tratados bruscamente.

- a) Los petardos deben conservarse en sitios secos; no tienen que estar en contacto con paredes de material, ni con madera húmeda, ni con cloruro de cal u otro desinfectante, ni deben exponerse a la acción del vapor u otros gases.
- b) A no haberse recibido órdenes contrarias, la provisión de petardos de cada persona tiene que ser probada a intervalos no mayores de dos meses, con el objeto de asegurarse que están en buena condición. La prueba consiste en hacer estallar uno de cada lote.
- c) Los petardos no deben conservarse por más de tres años o cuando su exterior presente señales de oxidación, en cuyo caso deben ser remitidos al Jefe de Almacenes.
- d) Los petardos tienen que distribuirse y ser usados por cada persona en el orden de fecha en que se han recibido de Almacenes, esto es, los primeros que se reciban deben ser los primeros a usarse, a fin de evitar que permanezcan en depósito petardos viejos.
- e) Dado el caso que un petardo no estalle al pasarle un tren por encima, el hecho debe ponerse en conocimiento del Inspector de Tráfico sin demora, remitiéndole además el petardo para ser examinado.

CAPITULO V

Señales en tiempo de neblina

Art. 53. ANOTACIONES EN EL LIBRO-BLOCK.'

Es necesario se anoten en el libro-block, las horas en que se declare y desaparezca la neblina.

Art. 54. USO DE CAMINEROS COMO PETARDISTAS.

Cuando fuese necesario emplear camineros como petardistas, el Inspector de Tráfico deberá solicitarlos al Ingeniero de Distrito; pero si la urgencia del caso no lo permitiera, el Jefe de Estación deberá pedir los que necesite directamente al capataz de la cuadrilla.

Art. 55. DOMICILIO Y PUESTO DE LOS PETARDISTAS.

En la Oficina del Jefe de Estación u otro sitio conveniente, debe fijarse una lista en la que conste el nombre y el domicilio de los empleados que forman el personal de petardistas con especificación del punto o señal donde prestan servicio.

Art. 56. ARTICULOS QUE DEBEN PROVEERSE A CADA PETARDISTA.

Cada petardista, antes de ponerse en marcha para su puesto, debe proveerse de 24 petardos por lo menos, de un farol de mano bien preparado y encendido y de un juego de banderas.

Art. 57. EXISTENCIA DE PETARDOS, FAROLES Y BANDERAS EN ESTACIONES Y GARITAS.

En las estaciones y en las garitas deberá conservarse una cantidad suficiente de petardos, faroles de mano y banderas para el uso de los petardistas adscriptos a dichas estaciones y garitas.

- a) Si los petardistas temen que se les agote la existencia de petardos, deben obtener una nueva provisión de la estación o garita más cercana.
- b) Si el petardista tuviese que abandonar su puesto con el objeto de proveerse de petardos, tiene que dejar dos de ellos colocados sobre uno de los rieles.

Art. 58. LOS PETARDISTAS DEBEN PEDIR PERMISO ANTES DE RETIRARSE.

Cuando la niebla se haga disipado suficientemente, el petardista debe presentarse al Jefe de Estación o al señalador de donde depende, a efectos de pedir nuevas órdenes o permiso para retirarse.

Art. 59. RELEVO DE PETARDISTAS.

Los Jefes de Estación (cuando se hayan ocupado empleados de la misma como petardistas) o los Inspectores de la vía permanente o los capataces (cuando se hayan empleado camineros), tienen que hacer los arreglos necesarios para relevar a los petardistas de servicio si la niebla continuara.

Art. 60. NEBLINA DURANTE EL DIA.

Si hubiese neblina, los petardistas deberán presentarse inmediatamente al Jefe de Estación para recibir instrucciones. Esta disposición excluye a los guarda-vías que prestan servicio próximo a las señales de distancia, por cuanto éstos ya tienen designado el puesto en que han de colocar petardos.

- a) . Si la neblina se manifestase repentinamente, los petardistas no deben esperar a que se les llame sino que deben presentarse en el acto, al Jefe de Estación o al señalador si la garita queda entre dos estaciones. El Jefe de Estación, a su vez, no debe confiar en la presentación

de los petardistas sino tomar en el acto medidas para que cada cual acuda a su puesto.

Art. 61. NIEBLA DURANTE LA NOCHE.

Si los servicios de los petardistas fuesen necesarios durante la noche, el Jefe de Estación los hará llamar para enviarlos a sus puestos respectivos.

- a) Si los petardistas que están fuera de servicio, deducen, por su observación o por informaciones de otro, que sus servicios son necesarios durante la noche o a cualquier otra hora, deben presentarse en el acto al Jefe de Estación o al señalador de cualquier empalme o garita que esté situada entre dos estaciones, sin esperar a que se les llame; pero esto no lo exonera al Jefe o al señalador, de la obligación que tienen de hacerlos llamar cuando fuese necesario.
- b) Si el petardista que va a presentarse, ya sea de día o de noche, tiene en su camino una señal que debe protegerse con petardos, en cualquier posición que encuentre dicha señal es necesario que, cuando ello sea practicable, coloque sobre el riel dos petardos, y, una vez que cada petardista esté en su puesto, procederán de acuerdo con el Art. 65, según corresponda.

Art. 62. ASEGURARSE QUE LOS PETARDISTAS ESTAN EN SUS PUESTOS.

El Jefe de Estación o la persona encargada, debe asegurarse que los petardistas en sus respectivos puestos.

- a) En los puntos donde el personal de petardistas sea numeroso, es necesario designar una persona competente para que recorra sus puestos; se asegure que cada cual cumple con su deber; vea si están provistos con las señales necesarias y los provea con otro lote de petardos si hicieren falta.

Art. 63. SEÑALES DE PETARDOS EN GARITAS QUE CARECEN DE PETARDISTA.

En todas las garitas, sean ellas de estación o intermedias, a las cuales no se les haya destinado ningún petardista, o que aún no hayan llegado, y fuere necesario poner petardos para un tren que se aproxima, el señalador colocará los petardos de acuerdo con las disposiciones que se mencionan en el Art. 65, pero antes de ausentarse de la garita, pondrá todas las señales fijas a "peligro".

Art. 64. CUIDADO DE LOS GUARDAS Y MAQUINISTAS PARA PROTEGER SUS TRENES.

En los casos de accidentes u obstrucción, los guardas y maquinistas tienen que proceder estrictamente de acuerdo con las disposiciones establecidas, y no depender de los petardistas para la protección de sus trenes.

Art. 65. DETALLES DEL SERVICIO.

Cuando la densidad de la neblina impide ver la señal de estación desde la de distancia, el Jefe tiene que enviar petardistas, quienes procederán de acuerdo con las siguientes instrucciones:

- a) *En las secciones Buenos Aires-Altamirano-Cañuelas y La Plata, La Plata-Río Santiago, Bahía Blanca-Ing. White y Grünbein (estación), todo el tiempo que la señal de distancia permanezca a "peligro" se colocarán dos petardos: Uno a 90 metros y otro a 100 metros fuera de dicha señal y al mismo tiempo se exhibirá la señal de "peligro" (luz roja) con el farol de mano en dirección al tren que se aproxime. Una vez que se haya bajado la señal de distancia, se retiran los petardos y se hace la señal de "precaución" (luz verde) con el farol de mano.*

El estallido de uno o más petardos en las secciones que menciona el inciso A, es una indicación de "peligro" y obliga al maquinista a parar inmediatamente.

- b) *En las demás secciones de la línea no especificadas en el inciso A, aunque la estación o garita esté provista de señal de distancia pero la poca circulación de trenes hace innecesaria la permanencia del petardista al pie de la señal, éste regresará a la estación después de haber colocado dos petardos: uno a 90 metros y otro a 100 metros fuera de la señal de distancia, cuya operación debe ya estar ejecutada al darse “vía libre” para un tren que se aproxima, y deberá repetirse para cada tren mientras dure la neblina. En donde no exista señal de distancia, los 2 petardos, separados 10 metros uno de otro, deben colocarse a 750 metros de la señal de estación, o sea, a 10 palos de telégrafo.*

En donde el servicio de trenes es continuo, el petardista debe estar permanente en su puesto.

El estallido de uno o más petardos en las secciones que menciona el inciso B, indican al maquinista que se aproxima a la estación o a un punto de “peligro” y debe inmediatamente reducir la marcha de su tren, a tal punto que le permita parar en el acto si fuera necesario.

- c) Es entendido que cuando sea necesario proteger un tren, obstrucción, o cualquier sitio que ofrece peligro, los petardos deben colocarse de manera que el más próximo al punto de peligro esté situado a una distancia de 10 palos de telégrafo (Art. 49).
- d) El petardista tiene la obligación de cerciorarse si después de haber pasado el tren y transcurrido un tiempo prudencial, la señal de distancia se coloca a “peligro”; si no sucede así, tiene que colocar nuevamente dos petardos y exhibir la señal de “peligro” con el farol de mano para detener al primer tren que se aproxime, luego le ordenará al maquinista que prosiga con “precaución” y que le de aviso al señalador de lo que ocurre.
- e) El petardista debe situarse entre los petardos que ha colocado y la señal u obstrucción que vigila, para que el maquinista, después del estallido de los petardos, pueda ver las señales de mano que se le exhiban.
- f) El petardista debe situarse de modo que el maquinista y el guarda-tren distingan perfectamente las señales de mano que se les hagan; pero tendrán cuidado de no elegir un lugar donde corra peligro de ser atropellado.
- g) En tiempo de neblina, tanto de día como de noche, no debe aceptaran ningún tren. si no está completamente libre la vía de acuerdo con el Art. 126, inciso b, en vía doble, y con el Art. 141, inciso b, en vía sencilla.**
- h) Durante el tiempo da neblina se observarán estrictamente las instrucciones que se mencionan en el Capítulo VII referentes al manejo de señales fijas.**

CAPITULO VI

Señales fijas

Art. 66. CLASIFICACION DE SENALES.

Las señales fijas se denominan:

- a) de distancia
- b) de estación
- c) de partida
- d) de avanzada de partida
- e) de maniobras
- f) de llamada
- g) de desvío

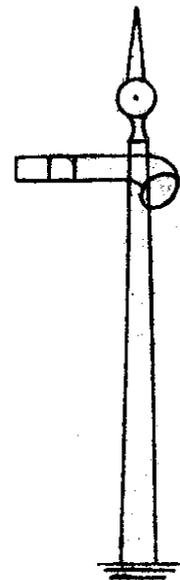
Art. 67. BRAZO QUE DEBE SER OBEDECIDO.

El brazo situado a la izquierda del poste en la dirección de la marcha del tren, es el que debe ser obedecido.

Art. 68. SEÑAL DE “PELIGRO”.

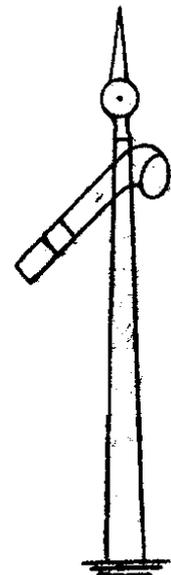
La señal de “Peligro” **párese** se indica: durante el día cuando el brazo del semáfor está en posición horizontal como lo demuestra el ejemplo al margen, y durante la noche cuando proyecta luz roja.

- a) Ningún tren debe pasar una señal a peligro, exceptuando en los casos que mencionan los Arts. 72 inciso a, 75, 94, 99 inciso c, 123 y 182.
- b) La falta de una señal en un punto donde haya existido; una señal mal exhibida; la exhibición de una luz blanca donde la roja o verde deba usarse; o una señal sin luz o que no esté debidamente bajada o proyecte parte luz colorada y parte luz verde, se considera señal de “peligro” y obliga a parar.



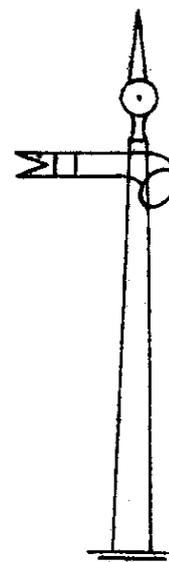
Art. 69. SEÑAL DE VIA LIBRE.

La señal de “vía libre” proseguir se indica: durante el día cuando el brazo del semáfor está en posición oblicua formando un ángulo de 45 grados (véase ejemplo al margen), y durante la noche cuando proyecta luz verde.



Art. 70. SEÑAL DE DISTANCIA.

La señal de distancia está un tanto retirada del punto en que está ubicada la señal de estación, y controla el trecho de vía hasta la siguiente señal. El extremo del brazo, (exceptuando cuando está Combinada con una señal de la estación o garita inmediata), termina en dos puntas (véase ejemplo al margen).



Art. 71. SEÑAL DE ESTACIÓN.

La señal de estación está situada en el sitio más conveniente para gobernar la entrada de trenes en la estación o empalme, y por regla general al lado de las líneas que controla.

Art. 72. SEÑAL DE PARTIDA Y DE AVANZADA DE PARTIDA.

La señal de partida, o la de avanzada de partida donde exista, gobierna la salida de trenes de la estación o empalme, y están situadas en el sitio más adecuado para dicho objeto.

- a) Cuando las señales de partida o de avanzada de partida carecen de un brazo para maniobras (véase Art. 74) pueden ser pasadas a peligro para el solo objeto de efectuar maniobras o con órdenes especiales del Jefe de la estación.

Art. 73. SEMAFOR CON VARIOS BRAZOS.

Cuando un poste contiene varios brazos, la colocación de éstos indican de por sí la vía que cada uno de ellos gobierna: el brazo situado en la extremidad del lado izquierdo del poste, corresponde a la vía a la izquierda en la dirección de la marcha del tren, el siguiente brazo corresponde a la vía más próxima a la anterior hacia la derecha, y así sucesivamente si el poste contiene más de dos brazos.

- a) Cuando un poste contiene varios brazos de señales de un mismo tamaño colocados uno debajo de otro, el más alto corresponde a la vía a la izquierda en la dirección de la marcha, el siguiente brazo corresponde a la vía más próxima a la anterior hacia la derecha, y así sucesivamente si el poste contiene más de dos brazos.

Art. 74. SEÑAL DE MANIOBRAS.

Donde existe un brazo *pequeño* en el poste de una señal de partida o de avanzada de partida, dicho brazo pequeño es la señal semafor de maniobras. Al bajarse el brazo de dicha señal de maniobras autoriza al maquinista para pasar por dicho punto **solo a los efectos de maniobras**, pues ningún tren puede continuar su viaje hasta que se haya bajado la señal de partida o la de avanzada de partida.

Art. 75. SEÑAL DE LLAMADA.

En los puntos en que hay un brazo *pequeño* colocado debajo del brazo de la señal de estación, aquel se denomina “brazo de llamada” y estando bajado indica al maquinista que debe pasar la señal de estación a “peligro” y acercarse hasta donde esté libre- la vía.

- a) Si después de bajarse el brazo de llamada, el Jefe o señalador desea comunicarse con el

- maquinista, se exhibirá a mano la señal de peligro para que se detenga.
- b) El hecho de bajarse el brazo de llamada no autoriza al maquinista para que pase la señal de partida, o de avanzada de partida, a peligro, exceptuando cuando sea para efectuar maniobras.
 - c) El brazo de llamada no debe bajarse hasta que el tren se haya detenido en la señal de estación.

Art. 76. DISCOS Y SEÑALES PEQUEÑAS.

En los puntos donde existen estas señales, se usan para gobernar el paso de trenes de un desvío a una vía principal o de una de éstas a otra de igual clase y también se emplean durante las operaciones de maniobras en los desvíos.

- a) La señal de “peligro” se indica durante el día con el disco presentando la cara pintada de rojo, o con el brazo en posición horizontal de la señal pequeña, y durante la noche con luz roja.
- b) La señal de “vía libre” se indica durante el día con el disco cuando se presenta de canto, o sea de filo, o por el brazo bajado de la señal pequeña, y durante la noche con luz verde.
- c) La falta de luz obligará a parar.

Art. 77. SEÑAL FUERA DE SERVICIO.

Una señal de semafor fuera de servicio tendrá en el brazo en posición horizontal, una cruz hecha con listones (véase ejemplo al margen).

- a) Cuando un disco está fuera de servicio no tendrá sus chapas ni farol correspondientes.



Art. 78. INDICADORES — VÍA SENCILLA.

Los cambios de la vía principal en algunas estaciones de la vía sencilla están dotados de indicadores. El Objeto de ellos es únicamente para indicar la posición del cambio.

- a) Durante el día el brazo del indicador a la derecha indica que las agujas del cambio están para la vía a la derecha y el brazo a la izquierda, para la vía a la izquierda, ya sea la vía auxiliar o la de plataforma (esto depende del lado en que esté situada la estación).
- b) Durante la noche el brazo del indicador proyectando luz blanca indica que las agujas del cambio están para la vía de plataforma y proyectando luz verde, para la vía auxiliar.
- c) Cuando el brazo del indicador se halla perpendicular, es decir: cuando no está en uno u otro extremo, lado izquierdo o derecho, o proyecte luz roja de noche, o se encuentre apagado, indica que el cambio está mal y obligará a parar.

Art. 79. SEÑALES DE DESVÍOS — SALIDAS DE TRENES.

Cuando la salida de trenes de los desvíos está gobernada por discos o señales de semafor, no debe intentarse hacer salir a un tren de los desvíos hasta que el disco o la señal de semafor presenten la posición de “vía libre”.

- a) Mientras que el tren se encuentre en un desvío esperando la señal para salir, el encargado de playa debe cerciorarse que el tren no obstruya otra vía,

- b) Cuando una señal gobierna varios desvíos y en ellos se encuentran varias máquinas, ninguna de éstas debe ponerse en movimiento — aunque la señal presente la posición de vía libre— sin permiso del Jefe de Estación u otra persona autorizada del personal de la misma.

Art. 80. SEÑALES RELACIONADAS CON LOS TRENES QUE CORREN O MANIOBRAN EN DIRECCION CONTRARIA.

Las señales de distancia, de estación, de partida y de avanzada de partida sólo son aplicables a los trenes que corren por la vía principal que ellas gobiernan, luego no deben emplearse para permitir el paso de un tren por una vía que no le corresponde.

- a) Para que un tren corra por vía contraria entre puntos que hay vía doble por obstrucción de una de ellas, se harán señales con farol de mano o bandera, procediéndose de acuerdo con el capítulo “Movimiento de trenes en casos de vías obstruidas.”
- b) Cuando el tren que maniobra pasa de una vía principal a otra de igual clase o que entra o sale de un desvío que empalma con una vía principal, es necesario hacerle señales con farol de mano o bandera o darle orden verbal al maquinista, según sea el caso, a no ser que existan en el punto señales fijas de maniobras para estas operaciones, manteniéndose a “peligro” todas las señales fijas que gobiernan la vía o vías principales afectadas en protección de los trenes que puedan acercarse por ellas y del que está maniobrando o desviándose:

Art. 81. ENCENDER Y APAGAR LUCES DE SEÑALES.

Las luces de las señales tienen que encenderse poco antes de ponerse el sol y apagarse poco después de su salida; también se mantendrán encendidas de día, mientras haya neblina densa.

- a) En las secciones que no corren trenes entre la puesta y salida del sol, no se encenderán las luces de señales. -
- b) En los puntos donde por circular pocos trenes durante la noche no es necesario mantener encendidas las luces de señales hasta la salida del sol, deben apagarse después que haya pasado el último tren. Asimismo, si el tren que se espera no va a llegar hasta tarde de la noche, no se encenderán las luces poco antes de ponerse el sol, sino con una hora de anticipación de la hora en que debe aproximarse el tren.
- c) Cuando la señal de distancia de una estación o garita está situada más cerca de otra estación o garita el señalador de servicio en ésta debe vigilar su luz, pues es responsable de su correcto funcionamiento; no obstante esto, el señalador que la maneja también tiene la obligación de observarla.

NOTA. — El Jefe o Encargado de día debe revisar el estado de las lámparas, vidrios, etc, de las señales y discos a fin de asegurarse que todo está en orden para que no haya dificultades durante la noche. El Jefe en servicio nocturno es responsable de que las señales permanezcan bien encendidas y de vez en cuando, cada noche, es su deber salir a la plataforma para observarlas.

Art. 82. CONTRA-LUCES DE LAS SEÑALES.

Las contra-luces de las señales fijas proyectan luz verde cuando están a “peligro” y luz blanca cuando están a “vía libre”. La ausencia de luz indica que hay algo anormal.

- a) El objeto de las contra-luces es para que los Jefes y Señaladores puedan observar desde la estación o garita la posición de las señales.

CAPITULO VII

Manejo de señales fijas

Art. 83. POSICION NORMAL.

La posición normal de las señales fijas es la de “peligro” y únicamente deberán moverse para dar paso a los trenes habiendo vía libre, o para probar su funcionamiento (Art. 105).

Art. 84. CUANDO DEBEN BAJARSE LAS SEÑALES.

En vía doble, tan pronto como se anuncie por “block” la aproximación de un tren, *estando libre la vía*, deben bajarse las señales. El mismo procedimiento se observará en vía sencilla, siempre que la vía esté libre y no haya cruzada o pasada de trenes que efectuarse, salvo que la distancia entre estaciones sea larga, en cuyo caso las señales solo se bajarán unos 10 minutos antes de la llegada o paso de un tren.

Art. 85. CUANDO DEBEN LEVANTARSE LAS SEÑALES.

Cada señal debe levantarse para colocarla a “peligro” inmediatamente que la haya pasado el tren, o cuando el tren esté parado sin librar la señal para protegerlo.

- a) En los puntos en que una señal está conectada con otra vía (de empalme, auxiliar o desvío) la señal no se pondrá a “peligro”, para que las agujas queden aseguradas hasta que el último vehículo del tren haya dejado libre el cambio, salvo cuando, con el objeto de efectuar maniobras, o por cualquier otra causa, se detiene el tren en vía principal y parte del convoy queda fuera de la protección de la señal, en cuyo caso ésta se colocará a “peligro” enseguida que el tren se haya parado.

Art. 86. REVERSION DE SEÑALES.

Cuando, después que una señal ha sido bajada para dar salida a un tren de la estación o desvío, es necesario reponer esa señal a “peligro” antes de que el tren haya partido, el señalador debe, siempre que ello sea posible, antes de permitir ninguna obstrucción en la línea para la cual corresponde esa señal, satisfacerse de que el maquinista está al corriente de que la señal ha sido levantada. Esto, sin embargo, no elimina al maquinista de la responsabilidad de cerciorarse, por observación personal, antes de partir, de que está baja la señal correspondiente para que él pueda emprender viaje.

Art. 87. SEÑAL DE DISTANCIA Y DE ESTACION A PELIGRO.

Estando a “peligro” la señal de distancia, la de estación también debe mantenerse a “peligro”, exceptuando cuando el tren haya ya pasado la de distancia y no hubiera interrupción ni necesidad de hacer parar el tren en la señal de estación.

Art. 88. COMO DEBEN PERMANECER LAS SEÑALES EN CASO DE MANIOBRAS.

Cuando se está maniobrando en, o sobre la vía o vías principales, deben permanecer a “peligro” todas las señales que gobiernan la corrida de trenes sobre la vía o vías principales afectadas. -

Art. 89. CUANDO EL SEÑALADOR NECESITA COMUNICARSE CON EL MAQUINISTA.

Cuando el Señalador necesita comunicarse con el maquinista y no existe “señal de llamada” mantendrá a “peligro” la señal de estación para que el tren pare allí, pero si la garita queda tan retirada de dicha señal que le impide hablar con el maquinista *una vez que el tren se haya parado en la señal de estación*, la bajará para que el maquinista se acerque, exhibiendo fijamente una bandera colorada de día o luz roja de noche a fin de que el tren se detenga frente a la garita.

Art. 90. TRENES APROXIMANDOSE A UN EMPALME.

Si dos o más trenes se aproximan a un Empalme *al mismo tiempo o con muy poca diferencia*, en el caso de que se hubiesen bajado las señales para uno de ellos y luego se considerase conveniente darle entrada primero a otro, no se debe levantar ninguna señal primero y acto continuo bajar otra, sino ponerlas todas a peligro y mantenerlas así hasta que se hayan detenido todos los trenes, y recién entonces se bajarán las señales para que entre primero el tren que convenga.

Art. 91. VIA OBSTRUIDA ENTRE LA SEÑAL DE DISTANCIA Y LA DE ESTACION.

Vía Sencilla

Encontrándose ocupada u obstruida la vía entre la señal de distancia y la de estación, ambas señales deben conservarse a “peligro” mientras dure la obstrucción, *pero no se dará “vía libre” a la estación o garita inmediata, hasta que esté libre ‘la vía de acuerdo con el Art. 141.*

Art. 92. VIA OBSTRUIDA ENTRE LA SEÑAL DE ESTACION Y LA DE PARTIDA.

Vía Sencilla

Si está libre la vía hasta la señal de estación y ocupada u- obstruida entre dicha señal y la de partida o dentro del límite de la estación donde no haya señal de partida, se procederá como sigue.

- a) Durante el día, no habiendo neblina densa, se bajará la señal de distancia (donde exista, para que el tren se aproxime hasta la señal de estación, cuya señal se mantendrá a “peligro” y el tren debe quedar detenido allí hasta que se libre alguna vía para darle entrada.
- b) Durante la noche, o de día habiendo neblina densa, se mantendrá *también* a “peligro” la señal de distancia, donde exista, la cual no se bajará mientras no haya vía libre en la estación para darle entrada al tren. *(En tiempo de neblina, tanto de día como de noche, no debe aceptarse ningún tren si no esta completamente libre la vía hasta la misma estación. Art. 141, inciso b.)*

Si después de librada la vía hubiese algún cruce o pasada que efectuar, no se bajará la señal de estación hasta que el tren se haya detenido en ella (véase Art. 95).

Dado el caso de que para librar con más prontitud la obstrucción en la estación fuese necesario la ayuda del tren que se aproxima y no ofreciera peligro que se acerque hasta la señal de estación, *una vez que se tenga la seguridad de que el tren se ha parado en la señal de distancia*, donde exista, se le hará avanzar hasta la señal de estación, manteniendo esta última señal en la posición de “peligro”.

Art. 93. SIGUIENTE SECCIÓN OCUPADA U OBSTRUIDA.

Vía Sencilla

Además de detenerse todo tren en dirección a la sección afectada como lo establece el reglamento block, se mantendrá a “peligro” la señal de partida (donde ésta exista) mientras dure la obstrucción.

- a) Si el tren que se aproxima es especial o de número sin parada oficial en la estación o cualquier clase de tren en el caso de garitas entre estaciones y está libre la vía hasta la misma estación o garita, se bajará la señal de distancia (donde ésta exista) y se mantendrá a “peligro” la señal de estación; y si luego era necesario hacer avanzar el tren adentro de dicha señal antes que la siguiente sección se encuentre libre, se bajará la señal de estación *después que el tren se haya parado en ella y de haberse comunicado al maquinista de traer su tren bajo la protección de la misma.*

Art. 94. ENTRADA DE TRENES A LA VIA AUXILIAR — AGUJAS LIGADAS CON LA SEÑAL DE ESTACIÓN.

Vía Sencilla

Para dar entrada a un tren en la vía auxiliar en las estaciones de la vía sencilla donde las agujas están ligadas con la señal de estación, se harán señales a mano manteniendo la señal de estación a “peligro”, por cuanto no es posible bajar dicha señal si las agujas se encuentran en posición para la vía auxiliar.

NOTA. — Esta disposición no es aplicable donde existe señal de semáforo para dicha operación.

Art. 95. CRUZADAS O PASADAS DE TRENES.

Vía Sencilla

En el caso de cruzadas o pasadas de trenes y sea necesario hacer parar un tren en la señal de estación, se bajará la señal de distancia (donde ésta exista) y se mantendrá a “peligro” la señal de estación hasta que se haya parado el tren, luego, estando la vía libre, se bajará dicha señal o se harán señales a mano, según corresponda, para dar entrada al tren.

- a) Cuando por alguna circunstancia especial sea necesario ocupar la vía auxiliar para estacionar vehículos, éstos, para los efectos de las cruzadas o pasadas, deben considerarse como si fueran un tren.
- b) **Durante la noche, entre la puesta y la salida del sol, o durante el día cuando haya neblina densa**, habiendo cruzada o pasada que efectuar, *todo tren, sin excepción, se hará parar fuera de la señal de estación*, la cual se mantendrá a “peligro”. Una vez que el-tren se haya *detenido* se bajará la señal, o se harán señales a mano si el tren debe entrar a la vía auxiliar y no existe señal de semáforo para esta operación. Este procedimiento se observará siempre que los trenes tengan libre en la estación la vía de entrada que les corresponda; en caso contrario, o sea *encontrándose ocupada la vía por donde deba entrar el tren*, éste se hará parar primeramente en la señal de distancia, donde exista, cuya señal se mantendrá a “peligro” y no se bajará hasta tanto se haya librado la vía, y luego se detendrá el tren también en la señal de estación.
- c) Los maquinistas están en la obligación de dar los silbatos que, se mencionan en el Art. 37, inciso 1 I, cuando hayan parado del todo en la señal de distancia o en la de estación, según sea el caso, a fin de que el personal de la estación tenga la seguridad de que el tren se ha detenido por completo antes de bajar la señal o hacer entrar el tren por medio de señales a mano, según corresponda.
- d) **Durante el día, después de salir y antes de ponerse el sol**, los trenes podrán entrar sin ser detenidos siempre que tengan libre la vía de entrada y que la cruzada o pasada a efectuarse no sea más que entre dos trenes y que uno de ellos esté parada, pero se tomará cuidado antes de bajar la señal de estación o de hacer entrar el tren por medio de señales a mano según el caso, de cerciorarse en lo posible que la velocidad ha sido reducida a paso de hombre; y los maquinistas prestarán atención de no exceder de dicha velocidad.

Art. 96. VIA OBSTRUIDA ENTRE LA SEÑAL DE DISTANCIA Y LA DE ESTACION.

Vía Doble

Encontrándose ocupada u obstruida la vía entre la señal de distancia y la de estación, ambas señales deberá conservarse “a peligro” mientras dure la obstrucción, *pero no se dará “vía libre” a la estación o garita inmediata, hasta que esté libre la vía de acuerdo con el Art. 126.*

Art. 97. VIA OBSTRUIDA ENTRE LA SEÑAL DE ESTACION Y LA DE PARTIDA.

Vía Doble

Si está libre la vía hasta la señal de estación y ocupada u obstruida entre dicha señal y la de

partida, no se permitirá que el tren que se aproxima llegue hasta la señal de estación, *sino que deberá detenerse en la señal de distancia* (cuya señal se mantendrá a “peligro”) hasta que se haya librado la vía hasta la señal de partida, pero si por la naturaleza de la obstrucción se requiere algún tiempo en dejar expedita la vía y no ofreciera peligro que el tren se aproxime hasta la señal de estación se bajará la señal de distancia una vez que se tenga la seguridad que el tren se ha detenido en ella, manteniéndose a “peligro” la señal de estación.

En tiempo de neblina, tanto de día como de noche, no debe aceptarse ningún tren si no está completamente libre la vía hasta la señal de partida (Art. 126 Inciso b).

Art. 98. CRUZADA DE TRENES.

Vía Doble

En el caso de ser necesario hacer parar un tren en la señal de estación por encontrarse otro tren en la plataforma de la vía opuesta en las estaciones que no se permite que dos trenes entren simultáneamente, se bajará la señal de distancia y se mantendrá a “peligro” la señal de estación.

Art. 99. SIGUIENTE SECCION OBSTRUIDA.

Vía Doble

Cuando la siguiente sección se encuentre ocupada u obstruida, la estación o garita inmediata a la sección afectada procederá en la siguiente forma:

- a) *Si el tren que se aproxima tiene parada de horario en la estación* y está libre la vía hasta la señal de partida, se bajarán las señales de distancia y de estación (esta última se conservará a peligro hasta que el maquinista haya reducido la velocidad) manteniéndose a “peligro” la señal de partida mientras dure la obstrucción en la siguiente sección.
- b) *Si el tren que se aproxima es especial o de número sin parada oficial en la estación o cualquier clase de tren en el caso de garitas entre estaciones*, se bajará la señal de distancia y se mantendrá a “peligro” la señal de estación, la cual, *una vez que el tren se haya parado en ella*, se bajará para que el convoy llegue hasta la señal de partida, la que permanecerá a “peligro” mientras dure la obstrucción en la siguiente sección.
- c) Cuando sea necesario hacer avanzar el tren lo suficiente para dejar libre la estación o el cambio el maquinista tomará cuidado de- no pasar la señal de partida a “peligro” sin orden especial del Jefe o Garitero.
- d) En los puntos donde existen señal de partida y señal de avanzada de partida, si está libre la vía hasta la segunda, luego de haberse parado el tren, según el caso, en la señal de partida (párrafo a) o en la señal de estación y después en la de partida (párrafo b) se bajará la señal de partida para que el tren prosiga hasta la señal de avanzada de partida, la que se mantendrá a “peligro” mientras dure la obstrucción en la siguiente sección.
- e) Habiendo neblina densa y tratándose de un tren especial o de número sin parada oficial en la estación o cualquier clase de tren en el caso de garitas entre estaciones, se mantendrán a “peligro” todas las señales en la dirección de la marcha del tren, incluso la de distancia; las señales deben permanecer en la posición indicada de “peligro” mientras dure la obstrucción en la siguiente sección. Si la detención del tren se prolongara, ya sea por haber ocurrido un accidente en la siguiente sección o por otra causa cualquiera, y fuera conveniente hacer avanzar el tren hasta la estación, *se bajará la señal de distancia luego que se tenga la seguridad que el tren se ha parado en ella*, manteniéndose a “peligro” la señal de estación.

CAPITULO VIII

Manejo de agujas

Art. 100. MANEJO DE AGUJAS.

Las agujas deben tenerse para la vía sobre la cual tenga que correr el tren al recibiese la salida de la estación anterior exceptuando en vía sencilla cuando viene un tren tras otro en la misma sección; en estos casos se pondrán las agujas en posición para el segundo tren enseguida que haya entrado y dejado libre el cambio el primer tren.

Art. 101. ENTRADA Y SALIDA DE TRENES DE LA VIA AUXILIAR — VIA SENCILLA.

Cuando sea necesario dar entrada a un tren en la vía auxiliar en las Estaciones donde la señal de estación está ligada con el cambio (véase Art. 94), el empleado que haya ido a dar vuelta el cambio y atenderlo, y hacer las señales de mano reglamentarias (Art. 45 inciso 18), deberá permanecer allí hasta que todo el tren haya pasado y librado la cruzada, cuando volverá a poner el cambio en su estado normal, es decir, con las agujas para la vía principal.

- a) *Para evitar torceduras d agujas e interlocking*, una vez entrado un tren en la vía auxiliar es deber del Jefe asegurarse que el cambio ha sido nuevamente colocado en su estado normal y, *antes de despachar un tren de la vía principal* debe tirar la palanca de la señal de estación, pues si ésta no baja es prueba evidente que el cambio no está bien.
- b) Asimismo, el Jefe *antes de permitir la partida de un tren de la vía auxiliar y de entregar el “palo” al maquinista.*, deberá esperar a que el empleado que ha ido para atender el cambio le exhiba las correspondientes señales de mano (Art. 45 inciso 18) de que las agujas están en la posición debida. El maquinista por su parte no debe pasar por sobre el cambio si no se le exhibe la señal reglamentaria de avanzar del empleado que lo atiende; este último permanecerá allí hasta que todo el tren haya pasado y librado la cruzada, cuando volverá a poner el cambio en su estado normal, es decir, con las agujas para la vía principal.

CAPITULO IX

Funcionamiento de los cambios y señales

Art. 102. ESTADO DE LOS CAMBIOS, SEÑALES, ETC.

Cada Ajustador de señales debe, con tanta frecuencia como sea necesario, recorrer su sección para asegurarse que todas las conexiones de cambios y señales, señales, cerraduras, detectores, portones automáticos, etc., etc., están bien limpios y aceitados y en un estado de perfecto funcionamiento.

- a) El señalador en servicio se cerciorará si los cambios, .señales, interlocking, aparatos eléctricos y demás, se encuentran en perfecto estado de funcionamiento; inmediatamente que observe que algún cambio, señal, interlocking o aparato eléctrico está defectuoso o que requiere limpieza o enaceitarlo, pondrá el hecho en conocimiento del Jefe de estación quien, en caso de necesidad, telegrafiará a quien corresponda.

Art. 103. CAMBIOS, CRUZADAS O RIELES AVERIADOS.

Cuando se note algún cambio, cruzada, riel o contra riel torcido, quebrado o con cualquier otro desperfecto debido al pasaje de los trenes u otra causa cualquiera, es -necesario informar en el acto al Jefe de Estación y al Capataz de la cuadrilla.

- a) Todos los trenes tienen que ser detenidos o permitírseles el paso con marcha muy reducida sobre el punto afectado, según la importancia del desperfecto, hasta que se haya efectuado la reparación necesaria.

Art. 104. OBSTRUCCION A LA VISTA DEL SEÑALADOR.

Dado el caso de existir en la vía un impedimento u obstrucción a la vista del señalador o por tener conocimiento de ello, debe mantener las señales fijas a “peligro” y tomará las demás medidas necesarias a fin que ningún tren pase por su garita en dirección a dicha obstrucción hasta que haya desaparecido la causa de tal impedimento, y que la vía esté perfectamente libre y segura.

Art. 105. PROBAR FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES.

El señalador debe, con cierta frecuencia, probar sus señales fijas cuando no haya tren en sección, haciéndolas funcionar para cerciorarse de su correcto funcionamiento; debe ver que se conserven limpias y que las posiciones horizontal y oblicua las indiquen bien.

Art. 106. CERCIORARSE SI LA SEÑAL SE COLOCA A PELIGRO.

Al colocarse una señal a peligro no es suficiente mover la palanca, sino que debe observarse al mismo tiempo la señal; si en la garita existe aparato eléctrico o indicador, debe observarse si éste denuncia la posición de “peligro”.

Art. 107. AJUSTE DE LOS ALAMBRES DE SEÑALES.

Debe tomarse cuidado de que los alambres de las señales se mantengan convenientemente estirados, regulando sus ajustes de modo que su funcionamiento no sufra entorpecimientos por la dilatación o contracción causada por la acción del calor o frío respectivamente.

Art. 108. POSICION NORMAL DE LOS CAMBIOS.

Todos los cambios de vía principal deben estar cerrados en dirección a ella, exceptuando al tiempo del cruce de trenes o para efectuar las maniobras.

- a) La posición normal de los cambios en las estaciones de la vía sencilla, será como sigue:

- 1) Cambio de la vía principal a la auxiliar, para la vía principal.
- 2) Cambio de la vía auxiliar a la del galpón, para la vía auxiliar.
- 3) Cambio de la vía del galpón al brete, para el brete.
- 4) En general todo cambio de un desvío que tenga salida a otra vía muerta, el cambio deberá estar para ésta última.

Art. 109. AGUJAS DE CAMBIOS TOMADAS DE PUNTA.

Cuando un tren debe pasar por un cambio tomando las agujas de punta, el señalador debe tener el mayor cuidado en ver que el pasador de la palanca que gobierna dicho cambio haya entrado bien en la ranura y que permanezca así hasta que todo el tren haya pasado; además debe asegurarse por la observación, siempre que ello sea posible, si las agujas se han movido obedeciendo al movimiento de la palanca y si están en la posición debida.

- a) Todos los cambios cuyas agujas se toman de punta, deben probarse frecuentemente por el señalador, para asegurarse que funcionan correctamente y que ninguna de sus piezas ha sido deteriorada.
- b) Todos los cambios cuyas agujas se toman de punta, que no son movidos por una palanca desde la garita o plataforma y que conducen A una vía principal o salen de ella, deben cerrarse con candado, u en su defecto debe ser sostenido con firmeza por una persona hasta que haya pasado todo el tren.

Art. 110. MANIOBRAS CON COCHES U OTROS VEHICULOS. — DEBERES DEL SEÑALADOR.

Todo señalador debe ejercer el mayor cuidado cuando se efectúen maniobras con los coches u otros vehículos; no debe alterar la posición de los cambios hasta que haya recibido la señal del guarda tren, o del cambista, o del maquinista de que el último vehículo o la máquina liviana, según sea el caso, ha pasado el cambio.

- a) Después de las operaciones de maniobras, sean de la clase que fueren, el señalador debe asegurarse, *antes de bajar las señales para el paso de un tren*, u informarse del guarda tren o cambista, si ellos han intervenido en las maniobras, de que los vehículos han sido dejados asegurados en los desvíos y si las vías principales están absolutamente libres.

Art. 111. CAMBIOS-TRAMPA Y DETENTORES.

Para evitar que él o los vehículos que puedan haber en el desvío respectivo se corran a la vía ligada a dicho desvío, se mantendrá el cambio trampa abierto para la vía de escape, de modo que el vehículo descarrila allí si se moviese, y sólo se cerrará cuando sea necesario efectuar maniobras o hacer pasar sobre el mismo un tren a o de la vía principal.

- a) Si fuese necesario hacer mover en dirección contraria un tren que esté sobre una vía provista de cambio - trampa, sea éste movido desde la garita o a mano, debe tenerse el mayor cuidado de que el cambio esté en la posición debida, para que el tren tome la dirección que se le quiera dar.
- b) Los detentores deben estar colocados sobre los rieles, exceptuando durante las operaciones de maniobras.

Art. 112. PROHIBICION DE INTERVENIR EN EL MANEJO DE SEÑALES, ETC.

No se permite a persona alguna que no esté debidamente autorizada, que intervenga en el manejo de las señales, cambios, aparatos y campanillas eléctricas.

Art. 113. MOVER CAMBIOS EN CONEXION CON LA VIA PRINCIPAL.

Ninguna persona debe mover los cambios que están en conexión con cualquier vía principal, sin la autorización del señalador o Jefe de servicio.

Art. 114. LA GARITA DE SEÑALES ES UN LOCAL RESERVADO.

La garita de señales es un local que el señalador tiene que mantener estrictamente reservado, y no permitirá la entrada a ninguna persona que no sea un empleado autorizado.

Art. 115. LA GARITA. DEBE CONSERVARSE ASEADA.

Las garitas, aparatos, palancas y demás enseres de dichos locales, tienen que conservarse en orden y perfectamente aseados.

Art. 116. COLOCAR SEÑALES A PELIGRO CUANDO SE AUSENTE EL SEÑALADOR.

Cuando sea necesario que el señalador abandone la garita con el objeto de encender o despabilar las luces de las señales, antes de ausentarse debe colocar a “peligro” todas sus señales.

- a) Ningún señalador puede abandonar su garita cuando en cualquiera de sus aparatos se indique “tren en línea” o que haya dado “vía libre”, exceptuando en caso de necesidad absoluta.

Art. 117. GARITA EN SERVICIO PERMANENTE, RELEVO DE SEÑALADORES.

En todas aquellas garitas donde se preste servicio permanente, cada Señalador, antes de hacerse cargo de su puesto, debe cerciorarse de que todos los aparatos, señales, cambios, etc, se encuentren en perfecto estado de funcionamiento, y se informará del señalador saliente sobre si hay alguna circunstancia que requiere su atención; si ya han pasado todos los trenes que debieron hacerlo, y si falta alguno por pasar asegurarse cuáles son; si existe algún tren en ambas secciones o si se ha pedido vía para alguno y cualquier otro asunto cuyo conocimiento sea necesario a fin de poder llenar debidamente su cometido.

- b) El señalador saliente, antes de ausentarse de su puesto, tiene la obligación de darle detalles amplios al entrante, de modo que el servicio no sufra en lo más mínimo debido al cambio de personal.
- c) Los señaladores tienen que anotar en el libro block la hora en que se hagan cargo de su puesto y la hora de salida y poner su firma en cada anotación.
- d) Ningún señalador puede alterar las horas de servicio que se le hayan designado.
- e) Cuando un señalador haya empezado a mandar o recibir señales sobre algún tren no deberá ser relevado hasta haber definitivamente concluido con las señales de dicho tren y dejado la vía expedita para otro tren.

CAPITULO X

Erecciones, remociones, reparaciones y defectos de señales y cambios.

Art. 118. SEÑALES NUEVAS O MODIFICACION DE LAS EXISTENTES.

Antes de ponerse en servicio cualquier señal nueva o modificar o anular el uso de alguna de las existentes, el Ingeniero principal debe comunicarse previamente con el Superintendente de Tráfico sobre la naturaleza de tales adiciones o modificaciones.

- a) El Superintendente del Tráfico a su vez emitirá en cada caso una circular a los demás Departamentos para conocimiento y gobierno del personal, con los detalles de las adiciones o modificaciones a introducirse y la fecha y hora que entraran a regir, como también hará constar las precauciones que deben observarse cuando las adiciones o modificaciones afecten la seguridad del manejo de trenes.
- b) Donde no haya Jefe de Estación o señalador y que no se hubieren hecho arreglos especiales por el Departamento de Tráfico, los ajustadores de señales deben tomar todas aquellas medidas que fueren necesarias para la seguridad de la línea de acuerdo con las disposiciones para ese efecto.
- c) Cada Departamento será responsable de que sus respectivos empleados estén al corriente de las circulares que se mencionan en el inciso a.

Art. 119. CONEXIONES Y REPARACIONES DE CAMBIOS Y PORTONES AUTOMATICOS. INTERLOCKING DESUNIDO Y SEÑALES, ETC. DESCONECTADAS.

Cuando se está próximo a establecer la conexión de algún cambio con la garita, plataforma, o manejado a mano ligado, o cuando los cambios manejados desde una garita, plataforma o a mano ligado, necesitan reparaciones y que la ejecución de estos trabajos afecten el manejo de los cambios, el ajustador de señales, antes de poner manos a la obra o trabajo, debe comunicar al Jefe de estación o señalador de servicio la naturaleza del trabajo que va a efectuar y ponerse de acuerdo con dicho empleado respecto de la mejor hora en que puede ejecutarse.

- a) Cuando por la naturaleza del trabajo a efectuarse sea necesario desunir el interlocking u desconectar señales, cambios, cerraduras de cambios de punta, barras de seguridad, detectores, llaves de puentes o portones automáticos, el Señalador debe anotar en el libro "block" las palabras "interlocking desarreglado", la hora y los números de las palancas afectadas, cuya anotación debe ser firmada por el señalador y el ajustador de señales.
- b) Una vez que se haya dado principio al trabajo, no tiene que permitirse el pasaje por tales cambios a ningún tren sin previo aviso del ajustador de señales de que los cambios están en un estado tal que permite el pasaje del tren en la dirección que se desea hacerlo correr.
- c) Cuando el interlocking de un empalme está desarreglado, el cambio de punta debe estar con las agujas en tal posición que ningún tren pueda cruzar el camino de otro.
- d) Cuando uno o más cambios han sido desunidos de la garita, toda vez que sea necesario hacer pasar un tren, el señalador tiene que informarse de la persona que hace señales a mano (si se ha empleado una) sobre si cada cambio está en la posición debida y bien asegurado.-
- e) Cuando se efectúen reparaciones a portones que son manejados desde la garita y que para

ejecutarlas haya sido necesario desunidos de ella, tiene que designar-se una persona, o más de una si fuere necesario, para que los maneje y vigile, provisto de las banderas necesarias, etc., para hacer señales mientras duren tales operaciones, o sea, hasta que el ajustador de señales haya establecido nuevamente la conexión con la garita.

- f) Cuando se efectúan reparaciones a señales, cerradoras de cambios de punta, detectores o cualquier aparato de seguridad, el Ajustador de señales, toda vez que fuera necesario hacer alteraciones a los cambios o cruzadas, debe requerir, siempre que ello sea posible, la presencia del capataz de cuadrilla.

Art. 120. CONEXIONES O REPARACIONES TERMINADAS. — INTERLOCKING EN ORDEN.

El Jefe o Señalador en servicio al ser informado por el Ajustador de señales de que los trabajos de conexiones o reparaciones han terminado, debe probar el funcionamiento de las señales, cambios o portones automáticos para asegurarse de que realmente están en perfecto estado, en cuyo caso hará constar en el libro block las palabras “Interlocking arreglado” y la hora en que ha quedado restablecido su funcionamiento. Al pie de dicha anotación deben poner su firma el Señalador y el Ajustador de Señales.

Art. 121. DESUNION DE SEÑALES O CAMBIOS PERO INTERLOCKING EN ORDEN.

Cuando una señal o cambio se descomponga o que haya sido desunido para efectuársele reparaciones o por otro motivo cualquiera y *el interlocking de las palancas de la señal o cambio están en orden*, el señalador, *para obtener la seguridad del interlocking*, debe usar las palancas aplicables A la señal o cambio como si no estuviesen desunidas, y si para ello es necesario, se desune de la palanca el contrapeso.

Art. 122. NO MOVER PALANCAS SIN PERMISO DEL SEÑALADOR.

El ajustador de señales, mientras esté efectuando la reparación o limpieza del interlocking de alguna señal o cambio, no debe mover ninguna palanca, para probarlo, sin previo consentimiento del señalador; si necesita observar su movimiento, debe pedir al señalador que mueva la palanca. El señalador tampoco debe mover palanca alguna mientras el ajustador de señales efectúe en ellas algún trabajo, sin el consentimiento de éste.

Art. 123. SEÑALES DEFECTUOSAS, ARREGLOS PROVISORIOS.

Cuando una señal no funciona correctamente por una causa cualquiera y después de varias pruebas no se consigue que funcione bien, se elegirá una persona competente, o más de una si fuere necesario, provista con señales de mano y petardos para estacionarse al pie de la señal afectada hasta que el defecto haya sido subsanado.

- a) *Si se puede poner a “peligro” la señal defectuosa, ésta, mientras no funcione correctamente, debe quedar en dicha posición de “peligro”.*
- b) Cuando las circunstancias del caso lo permitan, el Jefe debe escoger de entre su personal las personas apropiadas para el objeto indicado; pero si esto no fuese posible, debe solicitar camineros competentes al capataz de la cuadrilla más cercana.
- c) La persona que haga señales de mano tiene que pedirle al señalador a cargo de la garita que le diga cual tren debe hacer avanzar; si el tren que se aproxime debe tomar las agujas de punta, antes de hacerle señales para que avance debe informarle al señalador respecto de la posición de los cambios y aseguradas de que están abiertos para hacer entrar el tren en la vía que el Señalador en la garita desea.

- d) Cuando la persona que hace señales de mano, al hacerlo para que un tren avance, debe situarse al pie de la señal fija afectada a fin de que las señales que él haga no sean confundidas por el maquinista de otro tren que estuviese en otra vía.
- e) Si fuese necesario detener un tren que se aproxime o hacer que reduzca su velocidad, el que hace señales de mano debe exhibir fijamente la señal de “peligro” hasta que el tren esté detenido o haya reducido la velocidad según se desee y luego, si puede permitirse que prosiga su viaje, debe exhibirse fijamente la señal de precaución.
- f) Las personas que hacen señales de mano solo deben obedecer al señalador de servicio y ejecutar estrictamente las órdenes que éste les de. El señalador les tiene que dar órdenes precisas y asegurarse de que los que hacen señales de mano han entendido perfectamente lo que deben hacer.
- g) Cuando una señal de distancia se note defectuosa de modo que no se pueda poner a “peligro”, debe enviarse una persona competente para que se estacione al pie de la misma, provista con las señales de mano y petardos necesarios y exhibir la señal que indique la señal de estación. Cuando dicha persona no tenga la señal de estación al alcance de su vista, es necesario estacionar otra u otras personas entre las dos señales con el objeto de que transmitan las señales a la persona que está en la señal de distancia.
- h) En el caso de notarse algún defecto en la señal de distancia o en la de estación, de modo que no se pueda poner a “peligro”, debe darse aviso a la garita o estación próxima situada hacia el lado afectado, la cual debe detener todos los trenes que van en la dirección de la estación que tiene la señal defectuosa, y dar aviso al maquinista de lo que ocurre.**

Art. 124. CAMBIOS, PORTONES AUTOMATICOS, ETC., DEFECTUOSOS, ARREGLOS PROVISORIOS—

Cuando el interlocking de un aparato, cambio, cerradura, barra o portones automáticos está desarreglado o no funciona correctamente, se elegirá una persona competente, o más de una si fuere necesario, provista con señales de mano y petardos, para actuar, mientras el defecto no haya sido subsanado, de acuerdo con las instrucciones del Jefe de estación o Señalador.

CAPITULO XI

Trabajos de playa.

Art. 125. TRABAJOS DE PLAYA.

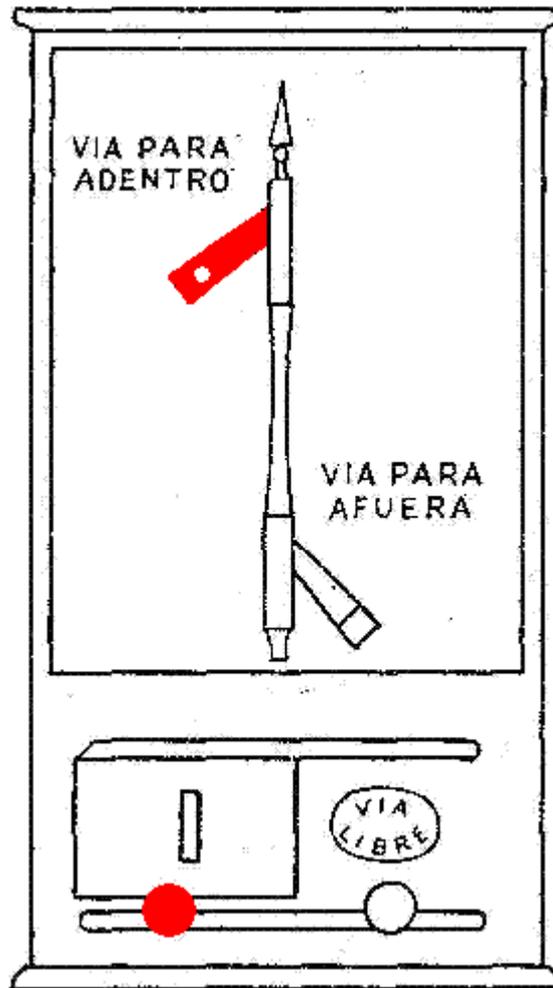
En las estaciones donde el trabajo de playa se efectúa bajo instrucciones especiales, el señalador, antes de bajar las señales para darle entrada a un tren, debe asegurarse si se ha cumplido con determinadas instrucciones y si está libre la vía hasta el punto A que el tren debe llegar; pero si tuviese dudas o que hubiese otro tren en la vía a la cual debe ir el tren, *tiene que detenerlo*, y, exceptuando donde existe en uso “brazo de llamada”, advertirá al maquinista verbalmente y por la señal de “precaución” exhibida fijamente, antes de permitirle la entrada, que tenga el debido cuidado.

- a) Si la distancia entre la garita y la señal de estación es tal que impida al señalador comunicarse verbalmente con el maquinista cuando la máquina se encuentra parada en la señal de estación, el señalador, *después de haber parado el tren en la señal de estación*, bajará dicha señal para permitir al tren que se acerque hasta la garita, donde debe detenerlo nuevamente por medio de la señal de mano de “peligro”; luego ordenará verbalmente al maquinista que prosiga con mucho cuidado hasta la cola del tren anterior, exhibiendo fijamente la señal de mano de “precaución”.
- b) En los puntos donde existe “brazo de llamada” no será necesario detener al tren en la garita; pero, antes de bajar dicho brazo de llamada para que el tren prosiga hasta donde esté libre la vía, debe detenerse en la señal de estación.
- c) En aquellos puntos donde se permita que un tren B prosiga hasta la cola de otro tren A y sea necesario detener nuevamente al tren A después que haya partido, debe tomarse sumo cuidado en no parar al primer tren A hasta que el maquinista del segundo tren B haya sido avisado que el tren A va a ser detenido.
- d) Cuando se haya bajado una señal o dado vuelta un disco para que un tren entre o salga de una estación a de un desvío y que un segundo tren sigue al primero, el maquinista del segundo tren debe seguirlo a una distancia tal que le permita evitar un choque en el caso de que el primero se detuviese, y debe parar el tren en la señal y no pasarla hasta que haya sido puesta a “peligro” y bajada nuevamente.

CAPITULO XII

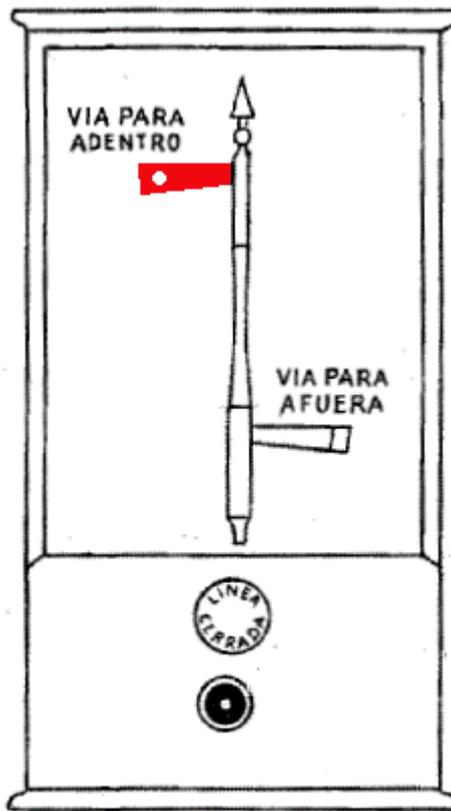
**Reglamento block para el control de los trenes en
vía doble**

APARATO BLOCK "HARPER"



APARATO NORTE — POSICIÓN NORMAL

APARATO BLOCK "POWLES Y MOORE"



APARATO NORTE — POSICIÓN NORMAL

Art. 126. REGLAMENTO BLOCK.

Este reglamento tiene por objeto controlar, el movimiento de trenes en vía doble, de manera que no pueda haber más que un solo tren a la vez en la sección de vía comprendida entre dos estaciones contiguas; por consiguiente, después de haber entrado un tren en una sección es prohibido aceptar otro hasta que el primero haya salido de la sección y quedado libre la vía de acuerdo con las siguientes disposiciones:

- a) Tanto de día como de noche se considera (no habiendo neblina) que la Sección se encuentra libre para poder dar "vía libre" a un tren, *cuando está completamente libre la vía hasta la señal de estación*; exceptuando cuando el tren que se ha aceptado de la Estación anterior es uno de "carga", en cuyo caso no se dará "vía libre" a ningún otro tren hasta que el último vehículo del tren de carga, en marcha hacia la estación adelante, haya pasado por la garita y asegurándose el Señalador que el convoy va completo, o hasta que el tren de carga con su convoy completo se encuentre desviado.
- b) En tiempo de neblina, tanto de día como de noche, *no debe aceptarse ningún tren sino está completamente libre la vía hasta la señal de partida*.
- c) Si no está libre la vía de acuerdo con los incisos a) y b) según sea el caso, o si por cualquier otra causa el Señalador no está en posición de aceptar un tren cuando el Señalador de la Estación anterior, le trasmite la señal *¿Está libre la vía?*, esta señal no debe ser contestada por el Señalador a quien se le ha mandado dicha señal *hasta que se encuentre preparado y*

en condiciones de recibir el tren, dando aviso por teléfono a la Estación anterior la causa que le impide aceptar el tren.

- d) Después de haberse dado “vía libre” a un tren *queda prohibido, con cualquier clase de operación que sea, obstruir u ocupar la Sección en que debe correr el tren* hasta que éste se encuentre parado en la señal de distancia, o hasta que haya sido desviado, o hasta que haya pasado a la Estación adelante.

Art. 127. INSTRUCCIONES. ESPECIALES A REGIR ENTRE ALTAMIRANO Y GLEW.

En las Secciones comprendidas entre las Estaciones Altamirano y Glew, ambas inclusive, podrán seguirse dos trenes en la misma Sección block, en ambas direcciones, observándose las instrucciones que a continuación se mencionan:

- a) Durante el día, siempre que no haya neblina, un tren de pasajeros puede seguir a otro de pasajeros después de un intervalo de 5 minutos; igualmente, un tren de coches vacíos, encomiendas, carga, hacienda, auxilio o máquina liviana, puede seguir a uno de pasajeros después de un intervalo de 5 minutos, pero en ningún caso podrán aceptarse más de dos trenes a la vez en una misma Sección block.
- b) En los demás casos no se permitirá, bajo ningún concepto, que dos trenes se sigan en una misma Sección block.
- c) Antes de despachar un segundo tren o máquina de acuerdo con el inciso a), se obtendrá permiso por teléfono de la Estación adelante y se le avisará la salida en la misma forma, tomándose cuidado de hacer en el acto las anotaciones correspondientes en el libro block. El aviso anunciando la llegada del primer tren se dará por teléfono; la señal por el aparato block “Tren fuera de la Sección” no se dará a la Estación anterior hasta que el segundo tren haya librado la Sección y quedado expedita la vía.
- d) Se entregará al maquinista del segundo tren o máquina una orden de precaución (fórmula T. E. 16), debiéndose obtener la firma del maquinista sobre el carbónico, en el espacio correspondiente.

Art. 128. GARITAS DE SEÑALES, LOCOMOTORAS SOLAS, ESTACIONES ADELANTE Y ANTERIOR.

Las garitas de señales quedan comprendidas en la categoría de Estaciones y as locomotoras que viajen solas, se consideran como trenes. Se entiende por Estación adelante la Estación siguiente en la dirección que lleva el tren y por Estación anterior, la Estación de la cual viene el tren.

SEÑAL		Como dada y por cual botón	Como acusada y por cual botón
Atención		● 1	● 1
¿Está libre la vía? Para:	Tren de auxilio	●● ●●● 2 pausa 3	○ ○ ○ ○ ○ 2 pausa 3
	Tren de pasajeros urbano	●● ●● 2 pausa 2	○ ○ ○ ○ 2 pausa 2
	Tren de pasajeros (menos urbano)	●●● ● 3 pausa 1	○ ○ ○ ○ 3 pausa 1
	Tren de pasajeros (especial o coches vacíos)	●● ● ●● 2 pausa 1 pausa 2	○ ○ ○ ○ ○ 2 pausa 1 pausa 2
	Máquina de horario (liviana o con furgones)	● ●●● ● 1 pausa 3 pausa 1	○ ○ ○ ○ ○ 1 pausa 3 pausa 1
	Máquina especial (liviana o con furgones)	●●● ●● 3 pausa 2	○ ○ ○ ○ ○ 3 pausa 2
	Tren de leche o encom. (de horario o espec.)	1 pausa 2 pausa 1	○ ○ ○ ○ 1 pausa 2 pausa 1
	Tren de hacienda (de horario o espec.)	●●●● ●● 4 pausa 2	○ ○ ○ ○ ○ ○ 4 pausa 2
	Tren de carga, rápido (de horario o espec.)	●●●● ● 4 pausa 1	○ ○ ○ ○ ○ ○ 4 pausa 1
	Tren de carga ordinario (de horario o espec.)	●●●● 4	○ ○ ○ ○ ○ 4
Tren de lastre	● ●●● 1 pausa 4	○ ○ ○ ○ ○ 1 pausa 3	
Tren entrando en la sección		●● 2	●● 2
Tren fuera de la sección		○ ○ ○ 3	●●● 3
Error, anule última señal		●●●●● 5	○ ○ ○ ○ ○ 5
Vía obstruida		●●●●●●●●●● 10	●●●●●●●●●● 10
Detenga tren y revise		●●●●●●● 7	●●●●●●● 7
Tren pasó sin farol de cola o disco a la estación adelante		●●●● ●●●● 4 pausa 4	●●●● ●●●● 4 pausa 4
Tren pasó sin farol de cola o disco a la estación anterior		● ●● ●●● 1 pausa 2 pausa 3	● ●● ●●● 1 pausa 2 pausa 3
Tren cortado		●●●●●●●● 8	●●●●●●●● 8

SEÑAL	Como dada y por cual botón	Como acusada y por cual botón
Vehículos escapados en vía contraria	● ● ● ● ● ● 2 pausa 2 pausa 2	● ● ● ● ● ● 2 pausa 2 pausa 2
Vehículos escapados en vía correspondiente	● ● ● ● ● ● 3 pausa 3	● ● ● ● ● ● 3 pausa 3
Cotejar señales	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 9	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 9
Repetir señal	● ● ● ● ● ● 6	● ● ● ● ● ● 6
Cambio	● ● ● ● ● ● ● ● ● 3 pausa 3 pausa 3	● ● ● ● ● ● ● ● ● 3 pausa 3 pausa 3
Apertura de estación	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● 11	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● 11
Clausura de estación	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● 13	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● 13
Probar señal después de conmutar	● ● ● ● ● ● ● ● ● 3 pausa 3 pausa 3 pausa 3	● ● ● ● ● ● ● ● ● 3 pausa 3 pausa 3 pausa 3

- a) **Atención.** — Esta señal es para llamar atención y deberá contestarse inmediatamente. En caso contrario se repetirá hasta que sea contestada, anotándose la demora en el lugar correspondiente.
- b) **¿Está libre la vía?** — Esta señal anuncia que un tren está por entrar en la Sección y no debe contestarse si no está libre la vía o si por cualquier otra causa el Señalador no se encuentra preparado para recibir el tren. El no contestarse a esta señal, indica para el Señalador que la ha transmitido, que el tren no debe despacharse, y seguirá repitiendo la señal cada 3 minutos hasta que le sea contestada (véase Art. 126 inciso c).

NOTA. — Se consideran trenes de pasajeros urbanos para pedir vía libre por medio de la señal designada para dicha clase de trenes, aquellos que, del punto de arranque al de destino, su recorrido está limitado o comprendido entre los siguientes puntos:

PLAZA CONSTITUCION — VILLA ELISA — SAN VICENTE y TRISTAN SUAREZ
LA PLATA — RIO SANTIAGO
BAHÍA BLANCA — INGENIERO WHITE

- c) **Tren entrando en la Sección.** — Esta señal se transmitirá a la Estación adelante en el momento de entrar el tren en la Sección.
- d) **Tren fuera de la Sección.** — Esta señal se transmitirá a la Estación anterior e indica que el tren ha pasado, librando la Sección. No deberá darse hasta que el último vehículo haya pasado la señal de estación y el Señalador haya visto el disco o farol de cola que prueba que el tren ha llegado completo. En tiempo de neblina, dicha señal no deberá darse hasta que el tren, estando en marcha hacia la Estación adelante, haya pasado la señal de partida, o hasta que el tren haya sido desviado, librando la vía principal.
- e) **Error.** — Esta señal se usará para anular la última señal dada.
- f) **Vía obstruida.** — Esta señal se dará en el acto que ocurra algún peligro para la circulación de los trenes, y deberá confirmarse enseguida por teléfono. La Estación que recibe esta señal no dejará salir ningún tren hasta tanto no se anule dicha señal por la Estación que la ha mandado. Tan pronto como quede libre la vía se anulará la señal “Vía obstruida” por medio de la señal “Tren fuera de la Sección”. Al darse “Vía obstruida” por medio del aparato “Powles y Moore”, el disco debe estar arreglado en forma que presente la inscripción colorada “Tren en línea”, y siendo aparato “Harper”, debe hacerse uso de la llave colorada y la Estación que recibe la señal la repetirá usando cualquiera de las dos llaves que tuviese libre en su aparato: de esta manera, el brazo colorado del aparato de la Estación que recibe “Vía obstruida” y el brazo blanco de la Estación que manda esta señal, se podrán ambos “a peligro”. Después que quede libre la vía se dará “Tren fuera de la Sección” con la llave blanca y la Estación que la recibe la repetirá usando cualquiera de las dos llaves que tuviese libre, y los brazos de los aparatos en ambas Estaciones quedarán bajados.
- g) **Detenga tren y revise.** — Si al pasar un tren que no es posible detener se nota algo que no esté bien; como ser: wagones mal cargados, fuego, ejes calientes o cualquier cosa que ofrezca peligro, se dará la señal a la Estación adelante “Detenga tren y revise”. La Estación que recibe esta señal hará detener y revisar el tren y mientras esto no se haya efectuado, no deberá despachar ningún otro tren por la vía opuesta. Si la naturaleza de la irregularidad diese a sospechar que la Sección anterior ha quedado obstruida, se mandará a la Estación anterior la señal “Vía obstruida” y se detendrá todo tren para ambas vías

basta que haya seguridad que las líneas están libres. El Señalador que da la señal “Detenga tren y revise” hará uso del teléfono para avisar la causa a la Estación siguiente.

- h) **Tren pasó sin farol de cola o disco.** — Si un tren pasa de día sin disco o de noche sin farol de cola y el Señalador no puede informarse si es por haberse apagado las luces o por haberse cortado el tren, deberá detener el primer tren que debe correr en dirección opuesta y avisar al maquinista y guarda que corran con mucha precaución por si una parte del tren que ha pasado sin disco o farol de cola, ha descarrilado, obstruyendo la otra vía. A la Estación anterior, en vez de la señal “Tren fuera de la Sección”, se mandará la señal “Tren pasó sin farol de cola o disco” y esta Estación deberá detener todo tren para la misma vía hasta que haya recibido la señal “Tren fuera de la Sección”. A la Estación adelante se mandará la señal “Tren pasó sin farol de cola o disco” y ésta, al recibir dicha señal, si tiene un tren para despachar en sentido contrario, deberá avisar al maquinista y al guarda que corran con mucha precaución, imponiéndoles de lo sucedido, y no deberá dar a la Estación anterior la señal “Tren fuera de la Sección” mientras no se haya satisfecho que no hay ninguna obstrucción. La Estación que mandó la señal “Tren pasó sin farol de cola o disco”, no deberá dar a la Estación anterior la señal “Tren fuera de la Sección”, hasta tanto se haya asegurado que no existía ningún impedimento.

Tan pronto como el primer tren que sigue ha recorrido la Sección y haya seguridad que está libre la vía, el movimiento de trenes seguirá como de costumbre, pero en caso que se compruebe la existencia de alguna obstrucción que impide la libre circulación de los trenes, se dará aviso enseguida a la Oficina encargada del movimiento de los trenes.

- i) **Tren cortado.** — Esta señal se usará cuando un tren se haya cortado dejando una parte en la vía, y será confirmada enseguida por teléfono. En caso que la primera parte pase sin parar se mandará la señal “Tren cortado” a la Estación adelante, la que deberá detener todo tren que debe correr en dirección Opuesta. La Estación adelante hará parar la primera parte del tren cortado, pero debe siempre tener presente que la parte cortada puede estar en movimiento y tomará medidas para que no alcance a la primera, y en vez de dar la señal “Tren fuera de la Sección”, dará la de “Vía obstruida”, confirmándola también por teléfono, hasta que se haya librado la obstrucción. En caso de cortarse un tren entre la puesta y la salida del sol, no se despacharán trenes en sentido contrario hasta que esté libre la vía, pero si es de día claro se detendrá el tren para dar aviso al maquinista y guarda que corran con mucha precaución, avisándoles de lo ocurrido.
- j) **Vehículos escapados en vía contraria.** — Si uno o más vehículos, o porción de un tren, se escapan corriendo sobre la vía contraria, el Señalador debe inmediatamente dar la señal *Vía obstruida* y enseguida dé ésta la de *Vehículos escapados en vía contraria* al Señalador de la Estación inmediata en la dirección en que se han escapado el vehículo o vehículos o porción de un tren, confirmando ésta última señal por teléfono; además parará el primer tren que debe correr por su vía correspondiente en igual dirección a la de los vehículos escapados y después de informar al maquinista y guarda de lo que ocurre en la vía contraria, les ordenará de proseguir viaje con mucha precaución. El Señalador que recibe dichas señales detendrá todo tren de, o en dirección a la Estación de donde se han escapado el vehículo o vehículos, etc., y tomará cualquier otra medida que fuera necesaria, como ser: hacer pasar a la otra vía al vehículo o vehículos, etc., escapados, o entrarlos a un cambio, según sea más factible y conveniente de acuerdo con las circunstancias, pero si el Señalador se encontrara imposibilitado de tomar una u otra de las medidas de protección indicadas, retransmitirá en el acto a la Estación adelante la señal *Vía obstruida* y enseguida de ésta la de *Vehículos escapados en vía contraria*, confirmandola enseguida por teléfono. En el caso de que el vehículo o

vehículos, etc., escapados se hicieran pasar a la otra vía, se dará en el acto a la Estación adelante la señal *Vehículos escapados en vía correspondiente*.

No deberá permitirse que un tren prosiga sobre la vía en que han escapado vehículo o vehículos, etc., en sentido contrario a la dirección de éstos, hasta que se tenga la seguridad de que no ha quedado obstruida la vía en que debe correr el tren.

- k) **Vehículos escapados en vía correspondiente.** — Si uno o más vehículos, o porción de un tren, se escapan sobre la vía correspondiente y corren en la misma dirección del movimiento ordinario de los trenes el Señalador debe inmediatamente dar la señal *Vía obstruida* y enseguida de ésta la de *Vehículos escapados en vía correspondiente* al Señalador de la Estación inmediata, confirmando ésta última señal por teléfono; además detendrá todo tren en dirección a la Estación en que han escapado el vehículo o vehículos, etc., hasta que se tenga la seguridad de que no ha quedado obstruida la vía en que debe correr el tren.

El Señalador que recibe dichas señales hará detener al primer tren que debe correr por su vía correspondiente en dirección a la Estación de donde se han escapado el vehículo o vehículos, etc., y después de informar al maquinista y guarda de lo que ocurre en la vía contraria, les ordenará de proseguir viaje con suma precaución; además debe arreglar de tener libre la vía sobre la cual vienen escapados el vehículo o vehículos, etc., y, si fuera necesario, retransmitirá a la Estación adelante la señal *Vía obstruida* y enseguida de ésta la de *Vehículos escapados en vía correspondiente*, confirmándola en el acto por teléfono, y tomará cualquier otra medida que la considerase la más expeditiva y conveniente de acuerdo con las circunstancias, especialmente si hay un tren en la misma sección block corneado adelante del vehículo o vehículos, etc., escapados, y no aceptará ningún tren de la Estación anterior hasta que se tenga la seguridad de que no ha quedado obstruida la vía en que debe correr el tren.

- l) **Cambio.** — Esta señal tiene por objeto evitar demoras a los trenes de pasajeros por trenes de carga que corran adelante. Si después de despachar un tren de carga se recibe señal pidiendo vía libre para un tren de pasajeros y se ve que éste va a ser demorado por el tren de carga, se mandará la señal “Cambio” a la Estación adelante a fin de que ésta pueda desviar el tren de carga para que sea pasado por el tren de pasajeros. En caso que la Estación que recibe la señal “Cambio” no pueda efectuarlo por falta de sitio u otra causa, retransmitirá dicha señal a la Estación adelante.
- m) **Cotejar señales.** — Esta señal se usará con el único objeto de asegurarse que los aparatos trabajan bien y no se hará mientras haya un tren en la Sección. En los aparatos Harper” se transmitirá y se contestará dicha señal usando una llave y las dos alternativamente.

Art. 130. COMO DEBEN DARSE LAS SEÑALES.

Las señales deben darse despacio, conservando un corto intervalo entre cada golpe y al transmitir señales en grupos deberá observarse cuidado de dar las señales dejando el intervalo de un golpe de campanilla entre cada grupo. Deberá dejarse tiempo a que todos los golpes se hayan dado antes de contestarse.

Art. 131. ANOTACIONES.

Todas las señales deberán ser anotadas en el acto en el registro correspondiente y sin enmendaduras ni raspaduras. Dado el caso que haya que corregir una señal mal anotada, deberá hacerse tirando una línea sobre la anotación mal hecha, anotando la corrección en la línea superior inmediata.

Art. 132. PROHIBICION DEL USO DE SEÑALES NO AUTORIZADAS.

El uso de señales que no existen en el código autorizado, queda terminantemente prohibido.

Art. 133. APERTURA DE ESTACION DONDE SE USE EL CONMUTADOR.

Cuando un Señalador abre su Estación para entrar en servicio y encuentra que el brazo o brazos de la señal en el aparato "Harper" están en posición oblicua, o en posición horizontal si el aparato es "Powles y Moore", esto indicará que no hay tren en su Sección o que la señal "¿Está libre la vía?" ha sido dada para algún tren que se aproxima. En el caso que recibiera de la Estación anterior la señal "Tren entrando en la Sección" la contestará en la forma establecida y en vez de pedir vía libre o la Estación adelante esperará a que el tren se aproxime para darle la señal "Tren entrando en la Sección".

Art. 134. CLAUSURA DE LAS ESTACIONES CON CONMUTADOR.

Antes que un Señalador cierre su Estación tendrá cuidado de mandar a la Estación adelante toda señal que haya recibido referente o trenes que se aproximen a su Estación y no deberá cerrarse ninguna Estación, sin haber recibido la señal, exceptuando por orden superior, "Tren fuera de la Sección" referente a cualquier tren para el cual él haya dado señales.

Art. 135. DESCOMPOSTURA DEL APARATO O CAMPANILLAS.

En caso de descompostura en el aparato o campanillas que impida mandarse o recibirse señales, deberá hacerse uso de la comunicación telefónica o telegráfica, hasta tanto se haya reparado la descompostura y mientras el aparato permanezca fuera de uso, no se permitirá pasar ningún tren sin que sea detenido, avisando a los guardas y maquinistas de seguir con precaución hasta la Estación adelante. Se dará aviso enseguida por prefijo S. P. a las Estaciones a ambos lados, a la Oficina de Movimiento y al Superintendente de Telégrafo.

Art. 136. MEDIDAS QUE DEBEN ADOPTARSE CUANDO UN TREN TARDA MAS DEL TIEMPO NECESARIO PARA RECORRER LA SECCION.

Si después de haberse recibido la señal "Tren entrando en la Sección" el tren emplea en llegar más tiempo del necesario, el señalador hará detener todo tren que debe correr en dirección opuesta por la otra vía, avisando al guarda y maquinista lo que ocurre y les ordenará de proseguir con precaución.

Art. 137. ADVERTENCIAS.

Grave responsabilidad recaería sobre los Jefes de Estación y Señaladores que no cumplieren estrictamente con las instrucciones de este reglamento.

- a) Los Jefes y Señaladores extralimitan en algunos casos sus atribuciones con el objeto de evitar demoras a los trenes, pero deben tener presente que conviene mucho más demorarlos que correr el riesgo de un accidente.
- b) Cuando un Jefe de Estación o Señalador haya empezado a mandar o recibir señales sobre algún tren no deberá ser relevado hasta haber definitivamente concluido con las señales de dicho tren y dejado la vía expedita para otro tren.
- c) Bajo ningún pretexto y circunstancia podrá ser obstruida la vía sin permiso del Señalador.

Art. 138. APARATOS "HARPER".

Las Estaciones dotadas de aparatos "Harper" observarán el Código de, Señales que indica el Artículo 129.

Cada Estación tiene dos aparatos, uno para la vía para afuera y otro para la vía para adentro. Cada aparato tiene una esfera con dos brazos, uno marcado "para afuera" para la vía para afuera, y el otro marcado "para adentro", para la vía para adentro.

● Esto indica cualquier llave que esté libre en el momento que la Estación transmite la señal.

○ Llave blanca.

● Llave colorada.

La posición normal del aparato es con los brazos de la esfera en posición oblicua, lo que indica que la sección se halla desocupada. Habiendo trenes en la línea los brazos lo demuestran, pues éstos deben permanecer en posición horizontal.

Ejemplo del modo de usar las señales: — Supongamos A y B dos Estaciones inmediatas. Cuando un tren esté listo para salir de A, la señal de “Atención” se le dará a B por medio de la llave blanca, contestada esta señal por B usando la misma llave blanca, A pedirá a B “¿Está libre la vía?” por medio de la llave blanca, y el Señalador en B estando seguro que está libre la vía repetirá esta señal en la llave blanca; el tren podrá entonces despacharse de A a B. En el momento de salir el tren de A, el Señalador dará a B la señal “Tren entrando en la sección”, y el Señalador en B deberá correr la manija a la derecha y repetir la señal en la llave colorada, poniéndose por este medio “a peligro” el brazo colorado en el aparato en A indicando así que la Sección entre A y B está ocupada, al mismo tiempo el brazo blanco en el aparato en B se colocará por sí “a peligro” indicando la posición del brazo colorado en A. Cuando el tren haya pasado por la Estación B, la manija del aparato en B se correrá a la izquierda dejando en descubierto la llave blanca sobre la cual la señal “Tren fuera de la sección” deberá darse a A, esto hará bajar en B el brazo blanco y en A el brazo colorado, indicando así que la Sección queda desocupada para que otro tren pueda entrar. Si B necesitase mandar un tren a A por la vía para adentro estando ocupada la vía para afuera en esa sección, B dará a A las señales “Atención”, “¿Está libre la vía?” y “Tren entrando en la Sección” con la llave colorada, entonces la Estación A al recibir “Tren entrando en la Sección” correrá la manija a la derecha dejando así la llave colorada descubierta y por medio de esta contestará reconociendo la señal: esto hará subir “a peligro” el brazo colorado en A. Cuando el tren haya llegado a A y haya pasado la Sección, A moverá la manija a la izquierda descubriendo la llave blanca por medio de la cual avisará a B “Tren fuera de la Sección”. Esto hará bajar el brazo colorado en B y también el brazo blanco en A dejando así desocupada la Sección para que otro tren pueda entrar.

Art. 139. APARATOS “POWLES Y MOORE”.

Las estaciones dotadas de aparatos “Powles y Moore” observarán el Código de Señales que indica el Art. 129, pero todas las señales deben darse y contestarse por el único botón que posee cada aparato.

Cada Estación tiene dos aparatos, uno para la vía para afuera y otro para la vía para adentro. Cada aparato tiene una esfera con dos brazos, uno marcado “para afuera” para la vía para afuera, y el otro marcado “para adentro”, para la vía para adentro, y un disco que, haciendo girar el conmutador, presenta una de las tres inscripciones siguientes: “Línea cerrada” en color blanco, “Vía libre” en color verde, y “Tren en línea” en color colorado.

La posición normal del aparato es con los brazos de la esfera en posición horizontal y el disco presentando la inscripción blanca “Línea cerrada”, lo que indica que la sección se halla desocupada. Cuando da vía libre la estación que acepta el tren, el disco de su aparato debe mostrar la inscripción verde “Vía libre”, y habiendo tren en línea, la inscripción colorada “Tren en línea”.

Ejemplo del modo de usar las señales: — Supongamos A y B dos estaciones inmediatas y que un tren debe correr en dirección de A a B.

A—da a B la señal de “Atención”.

B—repite la señal a A.

A—da a B la señal “¿Está libre la vía?”

B—si está seguro de que está libre la vía hace girar el conmutador y el disco de su aparato presentará la inscripción verde “Vía libre”, y repite la señal a A, cuya operación hará colocar en posición oblicua el brazo blanco de su aparato indicando que ha dado vía libre. Al mismo tiempo el brazo colorado del aparato de A se coloca de por sí en posición oblicua, demostrando la posición del brazo blanco del aparato de B.

A— en el momento de salir el tren da a B la señal “Tren entrando en la Sección”.

B—hace girar el conmutador y el disco de su aparato presentará la inscripción colorada “Tren en línea”, indicando que la sección entre A y B está ocupada, y repite la señal a A. El brazo blanco del aparato de B y el brazo colorado del aparato de A vuelven a colocarse en posición horizontal.

Cuando el tren haya pasado por B, ésta hace girar el conmutador y el disco de su aparato presentará la inscripción blanca “Línea cerrada”, y da a A la señal “Tren fuera de la sección”.

A—repite la señal a B.

La sección queda desocupada para que otro tren pueda entrar.

CAPITULO XIII

Reglamento block para el control de los trenes en vía sencilla

Art. 140. REGLAMENTO BLOCK.

Este reglamento tiene por objeto principal evitar que corran simultáneamente dos trenes en dirección opuesta en una sección block.

- a) La sección block es el trecho de vía comprendido por regla general entre dos estaciones contiguas, y por excepción entre las dos estaciones que manejan trenes, habiendo entre éstas otras estaciones que clausuran sus aparatos poniendo el hilo directo.
- b) Las garitas de señales quedan comprendidas en la categoría de estaciones.
- c) Las locomotoras que viajan solas, se consideran como trenes.
- d) Se entiende por estación adelante la estación siguiente en la dirección que lleva el tren y por estación anterior, la estación de la cual viene el tren.

Art. 141. SECCION LIBRE.

Durante la noche, entre la puesta y la salida del sol, no habiendo neblina, se considera que la sección se encuentra libre para poder dar “vía libre” a un tren, cuando está completamente libre la vía hasta la señal de estación.

- a) Durante el día, no habiendo neblina, se considera que la sección se encuentra libre para poder dar “vía libre” a un tren, cuando está completamente libre la vía hasta la señal de estación, exceptuando en el caso de “tren tras tren” entre secciones que se permite el manejo de trenes en esa forma (Véase Art. 218).
- b) En tiempo de neblina, tanto de ella como de noche, no debe aceptarse ningún tren si no está completamente libre la vía hasta la misma estación o garita.
- c) Después de haberse dado “vía libre” a un tren queda prohibido, con cualquier clase de operación que sea, obstruir u ocupar la Sección en que debe correr el tren hasta que éste se encuentre parado en la señal de distancia o en la de estación donde no exista aquella, o hasta que haya entrado a la estación y se encuentre parado, o hasta que haya pasado a la estación adelante. Si se está maniobrando fuera de la señal de estación sobre la vía principal, cuando la estación anterior pide “vía libre”, no se deberá dar la vía libre hasta que el tren o máquina que estaba maniobrando esté adentro y protegido por la señal de estación.

Art. 142. CODIGO DE SEÑALES.

La transmisión de signos se hace por toques de campanilla y se rige por el siguiente código:

Nº de Signo	SIGNIFICADO	SIGNO POR CAMPANILLA	CONTESTACIÓN	
1	Atención	1 Golpe.	Repite.	
2	¿Está libre la vía? Para:	Tren de pasajeros ordinario	4 Golpes así – 2 pausa 2.	Si ESTÁ PREPARADO para recibir el tren – Repite.
		Tren especial de pasajeros	5 ídem así – 2 pausa 1 pausa 2.	
		Tren de carga	4 ídem consecutivos.	
		Tren de hacienda	6 ídem así – 4 pausa 2.	Si NO ESTÁ PREPARADO para recibir el tren – 10 golpes consecutivos.
		Tren de lastre	4 ídem así – 1 pausa 3.	
		Tren de auxilio	5 ídem así – 2 pausa 3.	
	Máquina liviana o con furgones	5 ídem así – 3 pausa 2.		
3	¿Está libre la vía? Para:	DOS trenes (a despacharse con el intervalo reglamentario).	7 ídem así – 2 pausa 5.	Si ESTÁ PREPARADO para recibir el tren – Repite.
		TRES trenes (a despacharse con el intervalo reglamentario).	8 ídem así – 3 pausa 5.	Si NO ESTÁ PREPARADO para recibir el tren – 10 golpes consecutivos.
4	¿Está libre la vía? Para:	El primer tren	5 ídem así – 1 pausa 4.	
		El segundo tren	7 ídem así – 4 pausa 3.	
		El tercer tren	6 ídem así – 1 pausa 5.	
5	Deme palo para el tren para el cual ya me ha dado vía libre	2 ídem consecutivos.	Baja el manipulador.	
6	Tren entrando en la sección (salida)	2 ídem consecutivos.	Repite.	
7	Primer tren entrando en la sección	3 ídem así – 2 pausa 1.	Repite.	
	Segundo tren entrando en la sección	6 ídem así – 2 pausa 4.	Repite.	
	Tercer tren entrando en la sección	6 ídem así – 3 pausa 3.	Repite.	
8	Ha llegado el primer tren	3 ídem así – 1 pausa 2.	Repite.	
9	Ha llegado el segundo tren	4 ídem así – 3 pausa 1.	Repite.	
10	Tren fuera de la sección (llegada)	3 ídem consecutivos.	Repite.	
11	Error – anule mi último signo	5 ídem consecutivos.	Repite.	
12	Repita el signo	6 ídem así – 3 pausa 1 pausa 2.	Repite el último signo transmitido.	
13	Vía obstruida	10 ídem consecutivos.	Repite.	
14	Detenga tren y revíselo	7 ídem consecutivos.	Repite.	
15	Tren pasó sin disco o luces de cola	8 ídem así – 4 pausa 4.	Repite.	
16	Tren pasó con luces de cola incompletas	5 ídem así – 4 pausa 1.	Repite.	
17	Tren cortado	8 ídem consecutivos.	Repite.	
18	Vehículos escapados	6 ídem así – 2 pausa 2 pausa 2.	Repite.	
19	Comprobar señales	9 ídem consecutivos.	Repite.	
20	Atienda el teléfono	7 ídem así – 3 pausa 4.	1 Golpe.	
21	Atienda en el acto, ocurre algo grave	9 ídem así – 3 pausa 3 pausa 3.	1 Golpe.	

a) Signo Nº 1. Atención

b) Signo N° 2. VIA LIBRE. Se pide vía libre para:

- 1) **Para trenes de pasajeros, mixtos y de encomiendas**, unos 10 minutos antes de la llegada del tren.
- 2) **Para trenes de carga, de hacienda y máquinas que no deben parar**, cuando el tren o máquina está próximo a llegar.
- 3) **Para trenes de carga, de hacienda y máquinas que tengan que efectuar maniobras, etc.**, cuando el tren o máquina está próximo a salir.
- 4) **Para todo tren a máquina que tenga que esperar cruzada**, cuando la cruzada se haya efectuado o cuando el tren o máquina está próximo a salir en el caso de que va a demorar por maniobras, etc.

Si ESTA LIBRE la vía se repite el signo. Si NO ESTA LIBRE la vía de acuerdo con el Art. 141 o si por cualquier otra causa la estación no está en posición de aceptar un tren cuando la estación anterior le trasmite la señal ESTA LIBRE LA VIA, se contesta con el signo VIA OBSTRUIDA, dando aviso por teléfono a la estación anterior de la causa que le impide aceptar el tren.

c) Signo N° 3. DEME VIA LIBRE PARA (DOS o TRES) TRENES. Cuando sea necesario despachar DOS o TRES trenes (tren tras tren) de la estación A es necesario pedir vía libre en conjunto para dos o tres trenes, según sea el caso.

Si B PUEDE RECIBIR los DOS o TRES TRENES, repite el signo; si NO PUEDE recibirlos o solo puede recibir uno, contesta con el signo de VIA OBSTRUIDA.

Entonces A pide vía libre para un solo tren con el signo N. 2 correspondiente. Si está LIBRE LA VIA PARA UN SOLO TREN B repite el sigilo No 2 respectivo, si no ESTUVIESE LIBRE NI PARA UN SOLO TREN vuelve a contestar con el signo de VIA OBSTRUIDA.

d) Signo N° 4. DEME VIA LIBRE PARA EL (PRIMER, SEGUNDO o TERCER) TREN. Cuando se ha obtenido vía libre parados o tres trenes en conjunto, se inicia el pedido de vía libre en detalle y por turno para el primero, segundo o tercero y a continuación del signo N° 4 respectivo y después de una pausa algo más prolongada, se da el signo N° 2 correspondiente a la clase del primero, segundo o tercer tren.

Si ESTA LIBRE LA VIA (debe estarlo porque B ya la dio en conjunto) repite el signo N° 4 correspondiente; pero si por una causa imprevista NO ESTUVIESE LIBRE contesta con el signo de VIA OBSTRUIDA.

e) Signo N° 5. DEME PALO ETC. Este signo se usa por la estación A en el momento en que sea necesario extraer el PALO, después de haber obtenido vía libre, para despachar un tren único o el primero de una serie de dos o tres trenes cuando deben seguir tren tras tren.

Si continúa libre la vía la estación B baja el manipulador (Art. 145).

f) Signo N° 6 y 7. TREN ENTRANDO EN LA SECCIÓN (Salida). Estos signos se transmiten por A cuando el tren se haya puesto en marcha: el N° 6 cuando se trata de un solo tren y el N° 7 respectivo cuando deban despacharse dos o tres trenes, pero si la estación está provista de señal de partida se transmitirá cuando la máquina haya pasado dicha señal.

g) Signo N° 8. HA LLEGADO EL PRIMER TREN. Este signo lo transmitirá la estación B a la llegada del primer tren, cuando haya dado permiso para que entren DOS o TRES trenes en la Sección.

- h) Signo N° 9. HA LLEGADO EL SEGUNDO TREN. Este signo lo transmitirá la estación B, a la llegada del segundo tren, cuando haya dado permiso para que entren TRES trenes en la Sección.
- i) Signo N° 10. TREN FUERA DE LA SECCION. Este signo lo transmitirá la estación B, a la llegada del ÚLTIMO tren en cualquiera de los tres casos: un tren, dos trenes o tres trenes.
- j) Signo N° 11. ERROR. Con este signo se anula el anterior que se haya transmitido.
- k) Signo N° 12. REPITA EL SIGNO. Este signo se usa para hacer repetir el signo anterior por no haberse entendido bien.
- l) Signo N° 13. VIA OBSTRUIDA. Este signo se usa cuando no se puede permitir que entre un tren en la Sección por estar la vía obstruida por cualquier causa. Cuando la obstrucción haya desaparecido se dará el signo de TREN FUERA DE LA SECCION (LLEGADA).

La estación que reciba el signo de VIA OBSTRUIDA pondrá todas sus señales fijas a peligro y no podrá despachar ningún tren para dicha Sección hasta que no reciba el signo de TREN FUERA DE LA SECCIÓN.

- m) Signo N° 14. DETENGA TREN Y REVISELO. Si al pasar un tren que no se ha podido detener se nota cualquier cosa que ofrezca peligro como ser: fuego, eje caliente o wagoes mal cargados, etc., etc., se dará este signo a la estación adelante y se le comunicarán los detalles del caso por el medio de que se disponga: (Telégrafo o Teléfono).

La estación que reciba este signo detendrá el tren y lo revisará tomando las medidas que convenga.

- n) Signo N° 15. TREN PASO SIN DISCO O FAROLES DE COLA. Si al paso de un tren por la estación B cuya dirección es A-B-C, se nota la falta del disco o luces de cola, se transmite este signo a la estación C.

La estación C deberá detenerlo y si comprobara que el tren está completo le hará colocar el disco o las luces.

La estación B dará a A el signo de TREN FUERA DE LA SECCIÓN solo cuando C manifieste que no quedó en camino ninguna porción del tren.

- o) Signo N° 16. TREN PASO CON LUCES DE COLA INCOMPLETAS. Este signo se dará a la estación adelante (y si el tren no para allí ésta pasará el signo a la siguiente) cuando se note que algunas de las luces de cola se ha apagado o está a punto de apagaras. Este defecto debe remediarse en la primera estación que pare el tren a cuyo efecto darán conocimiento al Guarda.
- p) Signo N° 17. TREN CORTADO. La estación que reciba este signo no deberá dar el de TREN FUERA DE LA SECCION hasta que se tenga la seguridad de que todo el tren se ha unido y que la vía está expedita. En estos casos es necesario observar el mayor cuidado a fin de evitar un choque, sobre todo en los puntos donde hay declive.
- q) Signo N° 18. VEHICULOS ESCAPADOS. Punto de escape: Estación A, Dirección B-C. Este signo se dará por A ti B en el acto de escaparas los vehículos.

La estación A no debe despachar ningún tren hacia B hasta tanto todos los vehículos hayan sido detenidos.

La estación B tomará las medidas del caso para detenerlos y si fuese necesaria los hará entrar en algún desvío eligiendo aquel que ofrezca menos probabilidades de que se produzcan desperfectos.

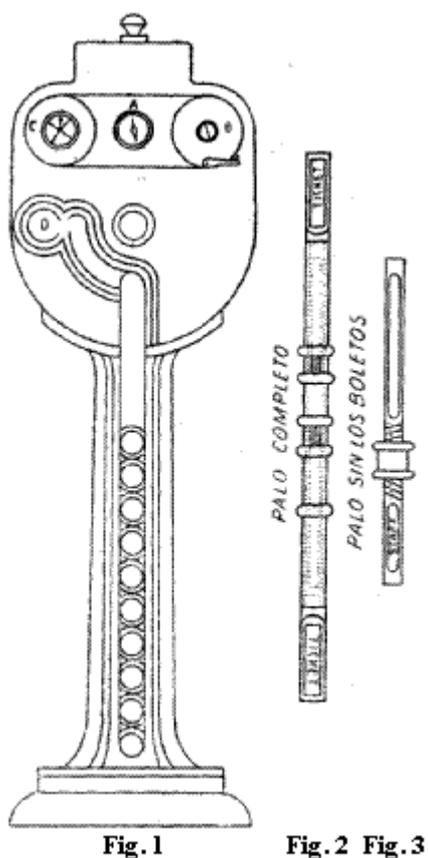
La estación E no dará VIA LIBRE a C hasta asegurarse que los vehículos no entrarán en la Sección B C.

- r) Signo N° 19. COMPROBAR SEÑALES. Este signo se usará para asegurarse que los aparatos funcionan bien, lo que debe hacerse por lo menos una vez por día y también cuando hubiere dudas.

La comprobación no se efectuará mientras haya un tren en la Sección.

- s) Signo N° 21. ATIENDA EN. EL ACTO, OCURRE ALGO GRAVE. Este signo se usará para que se atienda sin pérdida de tiempo y se llamará así la atención para comunicar algo serio o grave, como ser: cuando se escapen vehículos o alguna máquina, cuando no se pueda detener un tren que debía cruzar, cuando a última hora sea necesario detener un tren para el cual ya se había dado vía libre o cuando ya se hubiese dado permiso para extraer el PALO, etc., etc.

Se ruega a los Sres. Jefes que si oyesen este signo después de haberse retirado a sus habitaciones o durante la noche a cualquier hora, atiendan enseguida en beneficio del servicio, pues como se ha dicho, solo serán molestados en casos de verdadera necesidad.



Aparato de Palo “Webb y Thompson”

Art. 143. DESCRIPCIÓN DEL APARATO DE PALO.

El aparato de palo (figura 1) tiene:

- a) LA AGUJA A, que se usa para denunciar el paso de la corriente eléctrica.
- b) EL MANIPULADOR B, que se usa para la transmisión de los signos.
- c) EL INDICADOR-C, que se usa para recordarle al Empleado de servicio el estado de la Sección; esto es, si está ocupada o libre.
- d) LOS PALOS, que desempeñan el oficio de orden al portador, esto es: al ser entregados al Maquinista uno o una parte de estos palos, lo autorizan para que prosiga con su tren o máquina hasta la próxima estación.
- e) EL TELEFONO, cuyo uso se detalla en otra parte.
- f) LA CAMPANILLA, que responde a los signos que se transmitan por la estación próxima.

Art. 144. DESCRIPCION DEL PALO.

Un PALO completo consiste de tres partes que se separan destornillándolas (figura 2); los extremos, los cuales se denominan BOLETOS, se distinguen por una letra y un número; la parte del centro, que es la fundamental, se denomina PALO (figura 3).

- a) Los BOLETOS A 1, A 2, corresponden a un aparato y los BOLETOS B 1, B 2, corresponden al otro aparato.

NOTA 1ª — Cada aparato contiene 10 PALOS.

NOTA 2ª — La construcción del aparato no permite sacar ni poner en él un PALO hasta que sus tres partes estén tornilladas y los dos aparatos de la Sección Block quedarán cerrados automáticamente desde el momento que se retire un PALO de la estación A hasta el momento en que ingrese completo en el aparato de la estación B o que haya vuelto a ser colocado en A en el caso de haberse Suspendido la salida del tren.

NOTA 3ª — Es igualmente imposible colocar un palo de una Sección Block en el aparato de otra Sección.

Art. 145. MODO DE SACAR EL PALO, etc.

La estación A da atención.

La estación B contesta el signo.

A—Déme palo para el tren para el cual ya me ha dado vía libre.

B—Si continúa libre la vía da por campanilla un golpe y mantiene bajo el manipulador haciendo que la aguja quede a un lado.

A—Su aguja queda a un lado, lo cual indica que puede extraer el PALO; toma a éste por sus extremos conduciéndolo hasta el pasaje D (figura 1) de donde lo retira, luego se coloca el indicador C a la derecha o a la izquierda según sea el rumbo que lleva el tren, manteniéndolo apretado en esta posición por algunos segundos, cuya operación hace que las agujas de A y B vuelvan a su posición normal.

B—Al ver que la aguja vuelve a su posición normal le indica que el PALO ha sido extraído en A, LUEGO SUELTA el MANIPULADOR y coloca el INDICADOR a la izquierda o a la derecha, según sea el rumbo que lleva el tren.

A—Entregará el PALO al maquinista exceptuando cuando un segundo tren debe seguir al primero sin observar block absoluto, en cuyo caso deben observarse las instrucciones que se verán más adelante (Art. 146).

B—Da la llegada del tren y coloca el PALO en su aparato, exceptuando cuando un segundo tren debe seguir al primero en cuyo caso se observan las correspondientes instrucciones.

A y B—La estación A al recibir de B la llegada del tren o del último tren si entraron varios en la misma Sección PONDRA SU INDICADOR EN LA POSICION NORMAL y B HARA LO PROPIO después de dar dicha llegada.

Art. 146. DOS O TRES TRENES EN LA MISMA SECCION.

Cuando sea necesario despachar dos o tres trenes (Uno tras otro) de X para Z, al extraerse el PALO en X en vez de entregarlo completo al Maquinista del primer tren, destornillará y le entregará el BOLETO A 1 o B 1 según sea el aparato y al mismo tiempo le exhibirá el resto del palo.

- a) El maquinista al ver el resto del palo aceptará el BOLETO que le entregan que es su orden para proseguir hasta la estación Z.
- b) El resto, que lo constituye el PALO con el BOLETO N° 2, será entregado al Maquinista del segundo tren lo cual le indica que tiene un tren adelante y que debe marchar con precaución.
- c) Si fuese necesario despachar tres trenes (uno tras otro), el BOLETO No 1 se entrega al Maquinista del primer tren y se le exhibe el resto del palo, el BOLETO N° 2 se entrega al Maquinista del segundo y se le exhibe el PALO, el PALO propiamente dicho, se entrega al Maquinista del tercero.
- d) La estación Z, una vez que haya recibido las tres partes del PALO, LAS TORNILLARA BIEN, luego colocará el palo completo en su aparato, dando a X el signo correspondiente.

Art. 147. TREN DETENIDO DESPUES DE LA EXTRACCION DEL PALO.

Cuando por cualquier causa quedara detenido el tren en X después de haberse extraído el PALO y fuese necesario colocarlo nuevamente en el aparato, esta operación se efectúa sin la intervención de la estación Z, en cuyo caso la estación X debe anular el signo anterior.

Art. 148. NO AFECTA SEÑALES FIJAS.

Este sistema no afecta en forma alguna el uso de señales fijas, de mano, ni las hechas con petardos.

Art. 149. EL MAQUINISTA NO DEBE SALIR SIN TENER EL PALO O BOLETO.

Ningún maquinista debe ponerse en marcha sin tener en su poder un PALO o BOLETO que pertenezca a la Sección block en la cual está por entrar, ni contra ninguna señal a peligro.

Art. 150. CUAL DE DOS MAQUINAS EN UN TREN DEBE LLEVAR EL PALO O BOLETO.

Cuando haya más de una máquina en un tren se mostrará el PALO a todos los maquinistas, pero la última máquina llevará el PALO o BOLETO.

Art. 151. EL MAQUINISTA ES EL RESPONSABLE POR LA SEGURIDAD DEL PALO O BOLETO.

El PALO o BOLETO estará a cargo del Maquinista hasta que llegue a la estación de límite de la Sección block donde lo entregará en persona al Jefe de servicio.

- a) Deben tener el mayor cuidado de no llevar el PALO o BOLETO más allá de la estación en que deben dejarlo.

Art. 152. PERSONA AUTORIZADA PARA EXTRAER Y ENTREGAR EL PALO.

El Jefe de servicio es la única persona autorizada para sacar un PALO del aparato y entregarlo al Maquinista en persona.

Art. 153. DOS TRENES EN LA MISMA SECCION. ALTERACION DE CRUZADA.

En el caso de tenerse que anular una cruzada combinada en la estación Z entre los trenes “b” para afuera y “c” para adentro, habiendo ya salido de la estación X el tren “a” para afuera con el boleto N° 1, como Z no puede darle un PALO al tren “c” porque para hacerlo sería necesario que llegase primero el tren “b” con el resto del PALO (Art. 144 Nota 2a), se considera que ambos aparatos de la Sección están descompuestos, manejándose los trenes mediante telegramas S. P. hasta tanto llegue el resto del PALO el cual debe ser llevado por el Guarda del tren “b”.

- a) Cuando ocurra este caso ambas estaciones deben hacer la correspondiente anotación en su libro block y enviar un informe al Inspector de Tráfico de la Sección.

Art. 154. LOS PALOS NO DEDEN SER PASADOS DE UN TREN A OTRO.

Bajo ningún pretexto podrá pasarse un PALO o BOLETO de un tren a otro sin que antes haya pasado por el aparato.

Art. 155. PORCION DE TREN DEJADO EN LA VÍA.

Cuando por cualquier causa deba dejarse una porción del tren en la vía principal, el Maquinista no debe entregar el PALO o BOLETO hasta que el total de su tren haya llegado a la estación y hasta que la Sección block esté expedita.

Art. 156. COMUNICAR EL NUMERO DEL TREN POR TELEFONO.

Siempre que el teléfono funcione debidamente debe comunicarse por él el número del tren si es de horario.

Art. 157. TRANSFERENCIA DE PALOS DE UNA ESTACION A OTRA POR EL GUARDA HILOS.

Si una estación A se apercibe de que la cantidad de palos de su aparato se está por agotar, por haber pasado más trenes en una dirección que en otra comunicará al Superintendente del Telégrafo en Plaza Constitución por despacho S. P. cuántos palos tiene, quien mandará un Guarda Hilos por el primer tren para extraer con llave la cantidad de PALOS que crea conveniente del aparato de la otra estación B de la misma Sección y los llevará al aparato de A. Esta operación tiene que ser presenciada por el jefe de servicio en B quien anotará la cantidad extraída y la hora en el libro block y le dará un certificado al Guarda Hilo, quien lo entregará al Jefe de la estación A y este cotejará la cantidad antes de colocarlos en el aparato, y si el número de PALOS está conforme al certificado, anotará la cantidad y la hora en su libro block.

- a) El Guarda Hilos es la única persona autorizada para sacar con llave los PALOS de los aparatos.
- b) Entre dos estaciones de una Sección block hay 20 PALOS.

Art. 158. CUIDADO DEL APARATO Y DE LOS PALOS—

Se recomienda a los Señores Jefes y Maquinistas tengan cuidado de no inutilizar estos aparatos por mal trato. Los PALOS o sus diferentes partes no deben ser arrojados por los Maquinistas, pues su construcción no admite golpes sin riesgo de quedar inutilizados tanto éstos como los aparatos.

- a) Los Maquinistas reducirán la marcha del tren o máquina lo suficiente para que el Jefe de servicio pueda tomar el PALO o BOLETO con sus manos.

Art. 159. APARATO DESCOMPUESTO.

En el caso de descomponerse el aparato se avisará en el acto al Superintendente del Telégrafo en Plaza, por telegrama S. P.

- a) Si el guarda-hilos no remedía la falta dentro de un tiempo razonable, se telegrafiará a la Oficina de Movimiento respectiva, haciendo referencia al primer aviso.
- b) En el libro block se anotará la hora y fecha en que se descompuso el aparato, como también la hora y fecha que quedó arreglado.
- c) Mientras dure la descompostura, el pedido de vía libre a la estación inmediata se hará

por telegrama S. P. La respuesta se dará de igual manera, como también el aviso de “tren fuera de Sección”

Art. 160. SUPRESION DE ALGUNOS TOQUES POR CAMPANILLA.

Cuando el teléfono anexo a estos aparatos funcione debidamente, no será necesario usar el Código de Señales que indica este Reglamento.

En resumen, la campanilla de este aparato se usará para dar atención y al recibir la respuesta se descuelga el teléfono y se comunica por él todo lo concerniente al pedido de VIA LIBRE, N° del tren y su clase, extracción del PALO. etc., como control a la VIA LIBRE dada por teléfono, al darla por campanilla se usará en todos los casos la señal indicada en el Código de Señales correspondiente.

Art. 161. DISPOSICIONES GENERALES.

Es indispensable que la misma persona que recibe las primeras señales referentes a un tren determinado permanezca en servicio hasta que dicho tren haya salido de la Sección.

La transmisión de los signos debe hacerse con lentitud y firmeza permitiendo un pequeño intervalo de tiempo entre un golpe y otro y uno mayor entre cada serie de golpes.

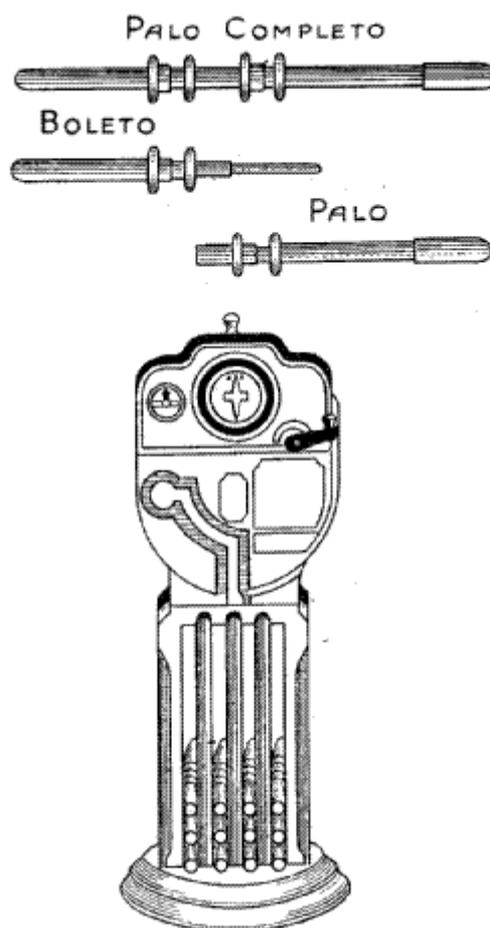
El significado de cada signo dado y recibido debe registrarse en el acto en el libro respectivo sin enmendaduras ni raspaduras. Dado el caso que haya que corregir una señal mal anotada deberá hacerse tirando una línea sobre la anotación mal hecha, haciendo la corrección en la línea superior inmediata.

En el caso de no ser posible comunicarse por campanilla o teléfono se empleará el telégrafo, y si éste fallase se pedirán órdenes a la Oficina de Control o de Movimiento de trenes.

Si no fuese posible comunicarse en cualquier forma con la estación afectada ni con la Oficina de Control o de Movimiento, habiendo la seguridad de que la vía está libre, se despacha el tren, avisando al Guarda y al Maquinista que van sin vía libre, por interrupción telegráfica, entregándoles una orden de precaución en la cual se hará constar que la marcha no debe exceder de CINCO kilómetros por hora en las curvas.

Esta orden se confeccionará en formula telegráfica con carbónico, redactada en la forma siguiente: «Al maquinista del tren N°..... (o Especial, citando .clase, procedencia y destino) de fecha.....En la imposibilidad de obtener vía libre por interrupción de la líneas telegráficas y telefónicas, Vd. puede seguir con precaución hasta la próxima estación de block, pero la marcha no debe exceder de Cinco kilómetros por hora en las curvas».

La orden debe tener la firma interna del Jefe o Auxiliar en servicio o del Señalador tratándose de una Garita de Señales y será entregada personalmente al maquinista quien debe firmarla con su nombre integro sobre el carbónico y luego adjuntarla a su informe diario.



Aparato (chico) de palo “Webb y Thompson”

Art. 162. APARATOS “WEBB y THOMPSON” CHICOS—

En algunas secciones existen aparatos “Webb y Thompson” chicos; estos son de igual tema que los grandes, pero diferentes en los siguientes detalles:

- 1) Cada aparato, contiene 25 palos.
- 2) Un palo completo se compone de dos partes; una de éstas se denomine *Boleto* y la otra *Palo*.
- 3) En puntos donde se usan estos aparatos no pueden despacharse más de dos trenes en una misma sección, uno tras otro.

En consecuencia, para los aparatos chicos rigen las mismas instrucciones que para los grandes, con las siguientes modificaciones:

- 1) Art. 144. LEASE: —“Un palo completo consiste de dos partes que se separan destornillándolas; una de éstas se denomina *Boleto* y la otra *Palo*. Este último se distingue del boleto por un anillo de bronce que tiene en un extremo y en el cual está escrito la palabra *Palo* con su correspondiente letra y número. La letra sirve para indicar a qué aparato corresponde”.

Nota 1ª. Léase: “Cada aparato contiene 25 palos”.

Nota 2ª. Léase: “.....hasta que sus dos partes..., etc., en vez de: “..... hasta que sus tres partes...”, etc.

- 2) Art. 146. LEASE: — “Cuando sea necesario despachar dos trenes, uno tras otro, de X para Z, al extraerse el Palo en X en vez de entregarlo completo al maquinista del primer tren, lo destornillará y le entregará el boleto y al mismo tiempo le exhibirá el resto del palo.
- b) Léase: “El resto que lo constituye el *Palo* será entregado al maquinista del segundo tren....., etc.
- c) Queda suprimido.
- d) Léase: “La estación Z, una vez que haya recibido las dos partes.....”.
- 3) Art. 153. LEASE: — “.....para afuera con el Boleto, como Z no puede darle.....”.
- 4) Art. 157. LEASE: — “.....Entre dos estaciones de una sección block hay 50 palos”.

CAPITULO XIV

Movimiento de trenes en la vía sencilla

Art. 163. MOVIMIENTO DE TRENES CON ORDENES DE ESTACIÓN A ESTACIÓN.

El movimiento de todos los trenes y máquinas es dirigido por los señores Jefes de Estación, sin intervención de la Oficina de Movimiento, exceptuando en los casos que se detallan más adelante.

- a) Los Jefes deben dedicar a este asunto toda la atención que su importancia reclama, procediendo con criterio y buena armonía y combinando con acierto las cruzadas y pasadas, haciendo lo posible para no causar demoras innecesarias a los trenes.

Art. 164. ORDENES QUE LLEVARAN LOS TRENES.

Todo tren o máquina que corre en la vía principal de la vía Sencilla debe llevar el palo o boleto que corresponde a la sección block en la cual está por entrar, exceptuando aquellos casos en que el aparato de Palo se encuentre descompuesto o el Palo se pierda al ser entregado al maquinista y no sea posible encontrarlo después de un tiempo prudencial, cuando se entregará al maquinista un boleto T. E. 17 autorizándolo para seguir hasta la próxima estación de Block.

En ningún caso se emitirá el boleto T. E. 17 sin antes haber obtenido vía libre de la estación inmediata de acuerdo con inciso C del Artículo 159. No existiendo telégrafo se obtendrá vía libre por teléfono.

El boleto T. E. 17 llevará íntegramente la firma del Jefe o Auxiliar en servicio o del Señalador tratándose de una garita de señales.

Antes de arrancar el boleto del libro, el maquinista debe firmarlo sobre el carbónico con su nombre íntegro, en el espacio correspondiente, quedando así su firma sobre la hoja duplicada.

El original del boleto T. E. 17 deberá ser entregado al maquinista por el Jefe, Auxiliar o Señalador en servicio personalmente y el maquinista a su vez lo adjuntará a su informe diario.

Art. 164A. CRUZADAS Y PASADAS DE TRENES

Los Jefes y señaladores antes de despachar un tren o máquina liviana, deben averiguar si tienen cruzada o pasada que efectuar en la estación próxima con uno o más trenes, y en caso afirmativo, después de extraer el palo staff del aparato y antes de entregarlo al maquinista, le colocarán el broche de acero marcado con una cruz roja.

Estando el aparato block descompuesto o cuando por cualquier causa sea imposible extraer el palo staff, y haya necesidad de despachar un tren o máquina con fórmula T. E. 17 « Orden da seguir en la vía Sencilla », después de la observación « Estando la vía libre queda Vd. autorizado para seguir viaje hasta la estación.....», habiendo cruzada o pasada en la próxima. Estación se agregará: « dónde cruzará con, o pasará al (según el caso) tren N°.....».

Los maquinistas no deben sacar el broche del palo staff sino entregar éste en la próxima estación en la misma forma que lo reciben. Los jefes retirarán el broche del palo staff antes de colocarlo en el aparato.

Los broches deben guardarse en sitio seguro y próximo al aparato staff, y si una estación nota que la cantidad que posee es reducida, debe arreglar con las contiguas que devuelvan los sobrantes, de manera de que no se agote la existencia.

Este broche servirá simplemente como una advertencia adicional para los maquinistas y no afecta en forma alguna el uso de señales fijas, de mano, ni las hechas con petardos; ni tampoco modifica ninguna de las disposiciones vigentes con respecto al manejo de señales o cruzadas y pasadas de trenes.

Art. N° 165. COMBINAR CRUZADAS O PASADAS.

Al combinarse se tendrá presente la distancia a la próxima estación, la cantidad de ejes de que se compone el convoy, clase de locomotora y estado del tiempo.

- a) El orden de preferencia de los trenes será el siguiente:
1. de pasajeros rápidos.
 2. de pasajeros y mixtos ordinarios.
 3. de encomiendas.
 4. de hacienda.
 5. de carga que también llevan hacienda, máquinas solas o con furgones.
 6. de lastre, de carga ordinarios y de vacíos.

Cuando sea necesario alterar este orden de preferencia por conveniencia del servicio las estaciones recibirán órdenes de la Oficina de Movimiento correspondiente.

NOTA—Cuando un tren de auxilio se dirige al sitio donde las vías principales se encuentran obstruidas o haya ocurrido cualquier accidente serio, debe dársele preferencia sobre cualquier otro tren, sea cual fuere su clase, a fin de que el tren de auxilio pueda llegar en el menor tiempo posible al lugar del suceso. Al terminarse los trabajos, se debe facilitar en lo posible el regreso del tren de auxilio, tratando de evitarle demoras innecesarias.

- b) Puede ser demorado hasta 10 minutos un tren de pasajeros o mixto que *corra en hora*, para cruzar o pasar a un tren de hacienda o a una máquina recomendada. Asimismo, los trenes de pasajeros o mixtos estando en hora pueden demorarse hasta 5 minutos para efectuar cruces o pasadas con máquinas solas o trenes de carga ordinarios.

Estas disposiciones no se observarán tratándose de trenes de pasajeros rápidos o expresos, los cuales no deben ser demorados por cruces y pasadas con trenes de hacienda, carga o máquinas livianas. Tampoco se observarán con los trenes de pasajeros ordinarios en las secciones cortas, tales como entre Merlo y Lobos, ni cuando un tren se aproxime a su destino no habiendo probabilidades para recuperar el tiempo que pueda perderse por cruces.

- c) Un tren de hacienda de horario que corre en hora o con poco retardo, o un especial de hacienda que corre bien, pueden ser demorados para efectuar una cruzada o pasada con un tren de categoría inferior o máquina, con tal que la demora que va a sufrir el tren de hacienda no exceda de 20 minutos.

El procedimiento que antecede no se observará si hay riesgo de que por tal demora el tren de hacienda pierda una cruzada o pasada con un tren de pasajeros en la siguiente o subsiguiente estación.

- d) Al arreglarse una cruzada entre dos trenes de carga que no conduzcan hacienda, o entre uno de vacíos y otro de carga, se dará la preferencia al que primero esté listo, pero si uno de ellos tiene otro cruce en la estación adelante y con poco tiempo para efectuar el

recorrido, debe despacharse primero el tren que tenga el segundo cruce, aun cuando se demore unos 10 minutos más que el otro para alistarse.

Ejemplos: En Monte se encuentra un tren de carga para afuera y otro en Z. V. Dorna para adentro y ninguno de los dos tiene otro cruce en las estaciones próximas; se despacha el primero que esté listo; suponiendo que fuese el para afuera, la cruzada debe efectuarse en Z. V. Dorna. En cambio, si el tren para adentro tuviese otro cruce en Abbott, con tiempo limitado, y pudiera salir de Z. V. Dorna dentro de unos 10 minutos después que el tren de carga para afuera de Monte, al tren para adentro se le dará preferencia sobre el para afuera, haciéndose la cruzada de ambos trenes en Monte.

- e) Antes de alterarse una cruzada entre trenes de pasajeros, téngase cuidado de averiguar si es uno o los dos que corren atrasados y cuánto tiempo, para determinar si realmente conviene alterarla.

Entre estaciones cuyas distancias no exceda de 10 kilómetros, se alterará el cruce de trenes de pasajeros cuando entre el atraso de uno o de los dos trenes resulte una diferencia igual más 1 minuto del tiempo que debe emplearse en el recorrido hasta la próxima estación.

Ejemplos: Estaciones A-B-C, cruzada de horario en B, tiempo que emplea un tren para ir de A a B 12 minutos, y de B a C 14.

Si el tren para afuera corre con 0 minutos de atraso y el para adentro con 20, no se altera la cruzada, pues la misma demora tendría el tren para afuera esperando al para adentro en B, que éste último esperando al para afuera en C, si se alterase el cruce; pero si el atraso del tren para afuera es de 13 minutos y el para adentro estuviese en hora, el cruce habría que alterarlo de B a A por cuanto la diferencia vendría a ser igual más 1 minuto del tiempo que debe emplear el tren para adentro para el recorrido de B a A.

Tomándose por base el ejemplo anterior, estando el tren para adentro corriendo con un atraso de 17 minutos y el para afuera con 2, el cruce se cambiaria de B a C.

Entre estaciones separadas por distancias mayores de diez kilómetros, los trenes de pasajeros para adentro tendrán preferencia sobre los para afuera, toda vez que la diferencia en perjuicio de estos últimos no exceda de 4 o 5 minutos.

Ejemplos: Estaciones A-B-C, cruzada de horario en B, tiempo que emplea un tren para recorrer de A a B 25 minutos, y de B a C 30.

Si el tren para afuera corre con 28 minutos de atraso y el para adentro con 6, no se altera el cruce, en cambio si el atraso del tren para afuera es de 23 minutos y el para adentro está en hora, el cruce se altera efectuándose en A. Corriendo el tren para adentro con 32 minutos de retardo y el para afuera en hora, el cruce en B no se modifica, pero si el atraso fuera de 33 minutos y el tren para afuera estuviera en hora, el cruce se altera de B a C.

Art. 166. CRUZADAS Y PASADAS CON TIEMPO ESCASO.

Cuando un tren de hacienda o carga tenga menos tiempo que el usual para llegar a la estación próxima para efectuar un cruce o dar paso a un tren de pasajeros o mixto, se despachará si la velocidad que tendré que correr no va a exceder de la permitida (Véase Art. 213) y si el maquinista **en presencia del guarda** manifiesta al Jefe que se compromete llegar a una hora tal que no demorará al de pasajeros o mixto más tiempo del permitido. (Véase Art. 165, inciso *b*).

En estos casos téngase cuidado de tomar en cuenta el número de ejes del tren, clase de locomotora, tiempo reinante, etc. Es entendido que la estación siguiente debe estar al corriente de lo que pasa, a fin de que no oponga dificultades.

Art. 167. CRUZADAS O PASADAS ALTERADAS.

El punto donde deban efectuarse las cruzadas o pasadas se elijirá con acierto para no alterarlas después, pero si la modificación es necesaria, cuídese de anular las señales cambiadas y préstese la mayor atención al “block”.

Art. 168. DEMORAS INNECESARIAS.

Toda demora ocasionada esperando un cruce o pasada que no pudo efectuarse en la estación próxima, habiendo tiempo suficiente, por dificultades puestas por el maquinista, por datos erróneos dados por la estación inmediata o por rehusarse recibir el tren, etc., deberá ser informada con todos sus detalles.

CAPITULO XV

Trenes de Lastre

Art. 169. TRENES DE LASTRE.

Los trenes de lastre no deben trabajar durante la noche o en tiempo de neblina, exceptuando cuando se reciban instrucciones especiales a este efecto, de la Oficina de Movimiento correspondiente.

- a) Cuando uno de estos trenes trabaje en el trayecto entre dos estaciones fuera de la protección de las señales fijas, por cada viaje que efectúe se obtendrá “vía libre”, etc., como si fuera un tren, y por consiguiente, siendo en vía sencilla, al maquinista se le entregará el “Palo”. Si el lastre trabaja en una sección de vía donde aún no existe el sistema “Palo” se le entregará al maquinista, por intermedio del guarda, el boleto T. E. 17.
- b) Deben formarse de modo que el último vehículo tenga freno y lleve las señales reglamentarias.
- c) Mientras esté en movimiento el tren, el guarda debe viajar en el último vehículo, y cuando la máquina está empujando los vagones deberá estar en el primero.
- d) El guarda cumplirá las órdenes que le dieran los Jefes de Estaciones u otros empleados del Tráfico, debidamente autorizados, en cuanto al movimiento y protección de su tren, pero los trabajos estarán bajo la dirección de un representante autorizado del Departamento de Vía y Obras.
- e) El Inspector o Capataz de Vía y Obras a cargo de un tren de lastre, debe acatar las órdenes del Guarda en lo que respecta al movimiento, y por lo tanto el maquinista obedecerá lo que el guarda le ordenase.
- f) Es de suma necesidad que el Jefe sepa la cantidad de ejes que forma el tren al salir para el trabajo, para de esta manera asegurarse que todos los vehículos han llegado en el viaje de regreso.
- g) Como los trenes de lastre no deben ocasionar demoras a los demás trenes o máquinas livianas (véase nota al final), se entregará una orden por escrito al guarda, obteniéndose la firma de éste por medio de papel carbónico, en la copia. En dicha orden se expresará a qué hora debe estar el tren de lastre de vuelta en la estación, para dar paso a tal o cual tren, o si es más conveniente que el tren de lastre prosiga a la estación contigua, por ser más corta la distancia desde el punto en que está trabajando, se mencionará en la orden a qué hora el tren de lastre debe encontrarse allí.
- h) A veces ha de ocurrir que no será posible al dirigirse el tren de lastre al trabajo, calcular con acierto la hora en que será necesario regrese a la Estación con el objeto de dar paso a un tren de carga o hacienda que se encuentra lejos, pero, por regla general, los trenes de lastre hacen viajes frecuentes entre la estación y el sitio de sus operaciones, y por lo tanto, en la primera oportunidad que se presente, los jefes podrán alterar la orden primitiva, habiendo motivo para ello.
- i) Es entendido que donde no existe el sistema “Palo” se formulará el boleto de cruzada (fórmula T. E. 15) para todos los trenes o máquinas que crucen con un tren de lastre.

- j) Si se presentara un tren en la estación contigua al lugar en que un tren de lastre se encuentra trabajando, ya sea porque ha corrido demasiado ligero o bien porque el lastre no ha vuelto a la hora convenida, se tratará de enviar un chasque al guarda del tren de lastre, si se ve que éste, después de un tiempo razonable, no se ha puesto en marcha hacia la estación, y hasta que el lastre haya regresado no podrá despacharse ningún tren o máquina de las estaciones de ambos lados, pidiéndose enseguida instrucciones a la Oficina de Movimiento respectiva.

NOTA — Es de suma importancia que los trenes de lastre trabajen el máximo del tiempo que sea posible en el sitio de sus operaciones, y se recomienda a los Sres. Jefes y demás personal cooperen en el sentido de evitarles toda demora innecesaria, activando el pronto despacho de estos trenes.

Cuando el movimiento de trenes lo permita, y un tren de hacienda o de carga no va a perder un cruce con otro tren nutriendo en consecuencia una demora de *consideración*, los Jefes están facultados para demorar hasta 20 minutos a un tren de hacienda y hasta 40 minutos a un tren de carga, para facilitar el trabajo a un tren de lastre.

Art. 170. EMPLEADOS VIAJANDO EN TRENES DE LASTRE. —

Prohíbese a todo empleado u obrero del Ferro-carril que viaje en un tren de lastre subir o bajar hasta que el tren se halle completamente parado. Al primer silbato dado por el maquinista, deberán estar todos los peones sentados en los wagones y sin sacar las piernas hacia afuera. Durante la marcha no podrán pasar de un wagón a otro.

Art. 171. VEHICULOS ESTACIONADOS EN LA VIA PRINCIPAL. —

Es estrictamente prohibido dejar vehículos aislados en la vía principal. Cuando para el objeto de cargar o descargar, u otro motivo cualquiera, fuera necesario estacionar un tren en la vía principal, las señales necesarias de protección deben colocarse a 10 palos de telégrafo, a ambos lados del tren.

CAPITULO XVI

Zorras de mano y motores

Art. 172. LAS ZORRAS EN SERVICIO DE LA EMPRESA SON:

- a) de mano y velocípedos.
- b) de caballo.
- c) de motor.

Art. 173. ZORRAS DE MANO.

Es prohibido encarrilar zorras sin que el Encargado o Capataz esté presente y listo para acompañarla, y en el caso que el Capataz de la vía permanente tenga que salir fuera de las señales, deberá presentarse en la Estación y anotar en la lista diaria, fórmula V. 530, el kilómetro donde piensa trabajar. Pedirá a la vez al Jefe una nota de los trenes especiales que correrán en el día.

- a) El Jefe de la Estación de donde salga una zorra, y hasta que ésta no haya regresado a la Estación, dará aviso verbal a los maquinistas (para que éstos se mantengan alerta) que vayan en dirección al lugar para el cual haya salido la zorra a trabajar, y comunicará la salida y llegada de la zorra a la Estación inmediata—por teléfono o por hilo block— a fin de que el Jefe de ésta última dé también el referido aviso a los maquinistas de todo tren o máquina que circulen en sentido opuesto. Asimismo, cuando se encuentren cuadrillas acampadas entre Estaciones, los Jefes de ambos lados darán igual aviso durante el día a todos los maquinistas.
- b) No se admite el uso de la zorra para asuntos particulares.
- c) Las zorras en ningún caso deberán salir sin estar provistas de dos juegos de banderas y dos faroles de mano.
- d) Siempre que no estén en uso las zorras deberán ser aseguradas con cadena y candado y colocadas a una distancia no menor de dos metros fuera de la vía.
- e) Todo encargado de una zorra en la vía tiene la obligación de llevar consigo un horario de servicio y estar al corriente de las horas de los trenes.
- f) Tanto en la vía sencilla como en la vía doble, **es absolutamente prohibido encarrilar una zorra o velocípedo**, después de la puesta o antes de la salida del sol o en tiempo de neblina, salvo en el caso de un accidente en la vía, entre estaciones, en que fuera necesario concurrir al sitio donde haya ocurrido, con personal o material. En tal caso, antes de salir de la estación, el encargado deberá obtener del Jefe el correspondiente permiso, pero durante el viaje la zorra o Velocípedo deberá andar a una velocidad igual al paso de un hombre y llevará las luces reglamentarias. Un peón de cuadrilla deberá preceder a la zorra y otro la seguirá, a una distancia no menor de 8 palos de telégrafo, ambos provistos de faroles de mano.
- g) Las zorras no deben correr por vía contraria, salvo en casos de obstrucción.

Art. 174. MOTORES.

Las zorras, sean de motor o de otra tracción mecánica corriendo con regular velocidad, serán consideradas como “tren” y no deberán salir de una estación sin haber obtenido el permiso del Jefe o Señalador, según sea, y mientras las señales no hayan sido bajadas, tanto en la vía sencilla como

en la vía doble, debiendo en aquel caso llevar el “palo” de “block” en “block” o un permiso por escrito para entregar en la próxima estación. Durante la noche deben llevar las luces reglamentarias.

- a) Viajando en la vía doble, el encargado de la zorra, en el caso de que encontrase algo que atender en la línea, no deberá detenerse sino seguir hasta la estación inmediata, donde dará parte al Jefe de lo que ocurre y le pedirá permiso para volver al sitio en que su presencia es necesaria. El Jefe en dicho caso, dará el permiso requerido fijando la hora en que debe estar de vuelta la zorra para dar paso a tal o cual tren, o si es más conveniente que la zorra prosiga hasta la estación contigua, por ser más corta la distancia desde ella hasta el punto en donde está trabajando, arreglará para que vaya allá.
- b) Corriendo en la vía sencilla, el Jefe dará al encargado de la zorra una nota escrita fijándose el tiempo máximo que podrá invertir en el viaje hasta la próxima estación, para así concederle el tiempo preciso para atender a sus deberes en camino.

CAPITULO XVII

Movimiento de trenes en casos de vías obstruidas

Art. 175. OBSTRUCCION EN VIA DOBLE.

Cuando por una causa u otra fuera necesario correr los trenes en vía doble por una sola vía, un Encargado tomará bajo su dirección todo el movimiento de trenes en la sección obstruida.

Art. 176. AVISOS DE VIA OBSTRUIDA.

Inmediatamente de producida la obstrucción de una vía, se avisará por los medios más rápidos a las Estaciones de señales a uno y otro lado, cuyos Jefes, bajo su responsabilidad y después de tomadas las precauciones de seguridad necesarias, arreglarán entre si establecer el servicio de trenes en ambas direcciones sobre una sola vía, dando aviso a la Oficina de Movimiento respectiva.

- a) Para los demás avisos que deban enviarse en estos casos, véase el Capítulo “Procedimientos y avisos sobre descarrilamientos, accidentes, desperfectos, etc.”

Art. 177. NOMBRAMIENTO DEL ENCARGADO.

Solamente el Jefe puede ser nombrado “Encargado” del movimiento de trenes en la sección de vía obstruida, y, exceptuando en los puntos que se mencionan en el inciso a, los Jefes de las estaciones de ambos extremos del lugar de la interrupción arreglarán entre si cual de ellos se hará cargo de ese puesto, avisando enseguida a la Oficina de Movimiento respectiva.

- a) Entre Plaza Constitución, Ezpeleta, Mármol, Glew y Ezeiza, los Jefes titulares que a continuación se indican, son los que deben actuar como “Encargados”.

Jefe de P. Constitución	—	Para toda obstrucción entre P. Constitución y Barracas.
” Kilo. 5	—	Entre Barracas, Sarandí y Lanús.
” Wilde	—	” Sarandí y Bernal.
” Quilmes	—	” Bernal y Ezpeleta.
” Talleres	—	” Lanús y Kilo 12.
” Banfield	—	” Kilo 12 y Lomas.
” Temperley	—	” Lomas, Mármol, Adrogué y Llavallol.
” Burzaco	—	” Adrogué y Glew.
” Monte Grande	—	” Llavallol y Ezeiza.

Nota—El Jefe debe ser llamado en el acto de ocurrir una obstrucción en la sección bajo su jurisdicción, pero si estuviese con licencia o se encontrase enfermo, entonces actuará como “Encargado” el empleado que lo está reemplazando.

Otra—El Inspector de Tráfico, o en su defecto su Ayudante, debe ser también llamado en el acto para que se traslade al sitio del accidente.

Art. 178. MISION DEL ENCARGADO.

Ningún tren o máquina podrá entrar en la sección obstruida sin estar personalmente ordenado por el Encargado, quien, para el mejor desempeño de sus funciones, se ubicará en la garita u oficina donde están los aparatos block, desde cuyo lugar transmitirá sus órdenes por teléfono a las estaciones contiguas.

Art. 179. TRENES EN VIA CONTRARIA — ORDEN POR ESCRITO.

Los maquinistas no podrán aceptar en ningún caso órdenes verbales para correr por vía contraria, de manera que toda orden que se emita en ese sentido, tiene que ser por escrito y firmada por el Jefe

de estación y con el sello de la misma, haciendo constar en ella, en pocas palabras, el motivo por el cual el tren no puede circular por su vía correspondiente.

- a) En el caso de garitas aisladas entre estaciones, la orden deberá ser firmada por el señalador en servicio.
- b) La orden de proseguir no debe entregarse al maquinista hasta que el tren esté listo para salir y se encuentre libre la sección por la cual debe correr.

Art. 180. PEDIDOS DE VIA LIBRE, ETC.

Las señales pidiendo o dando vía libre, etc., ya sean por block o por teléfono, en la estación o garita donde se encuentre el Encargado, serán hechas por éste o por un empleado nombrado por él. En este último caso, cada operación deberá efectuarse en presencia y de acuerdo con el Encargado.

Art. 181. SEÑALES EN LOS TRENES.

Siendo de noche o de día habiendo neblina, todos los trenes al entrar a la vía sencilla deberán llevar un farol con luz colorada en el frente de la máquina, cuyo farol debe ser retirado después que haya salido el tren de la sección obstruida.

Art. 182. SEÑALES FIJAS.

Para los trenes corriendo por vía contraria, se harán señales de mano, pues las señales fijas solo son aplicables a los trenes que corren por la vía principal que ellas gobiernan.

Art. 183. PRECAUCION DE LOS TRENES.

Todos los trenes correrán con precaución sobre la sección de vía sencilla, y observarán especial cuidado al aproximarse y al pasar por el punto de la obstrucción en la otra vía.

Art. 184. TRENES EN LA VIA OBSTRUIDA.

Ningún tren podrá entrar en la vía obstruida, sin estar personalmente dispuesto por el Encargado de la sección obstruida.

Art. 185. SEÑALES DE PELIGRO EN LA VÍA OBSTRUIDA.

En cada extremo de la vía obstruida, y cerca del punto donde empieza el servicio de vía sencilla, se colocarán 2 petardos y una bandera colorada o un farol con luz roja, si fuera de noche.

Art. 186. AMBAS VIAS OBSTRUIDAS.

Cuando ambas vías estuvieran obstruidas, se procederá como sigue:

- a) Se nombrará un Encargado para dirigir los trenes desde las estaciones respectivas hasta el punto de la interrupción y viceversa, ya sean trenes para trasbordar pasajeros o con otros propósitos.
- b) Tan pronto se libre una de las dos vías, se establecerá el servicio de acuerdo con los Artículos 175 al 185.

Art. 187. VIA OBSTRUIDA EN LAS SECCIONES DE VIA SENCILLA.

En las secciones de la vía sencilla, cuando ésta estuviese obstruida entre estaciones y fuese necesario correr trenes hasta el lugar de la interrupción para efectuar trasbordo o con otro propósito, se procederá como lo indica el Art. 186, inciso a.

Art. 188. AVISOS A LA OFICINA DE MOVIMIENTO.

De todos los arreglos que se hagan, las estaciones darán aviso inmediato a la Oficina de

Movimiento respectiva, con la cual procurarán ponerse en comunicación directa a fin de facilitar la transmisión y recepción de avisos y órdenes.

CAPITULO XVIII

Avisos de salidas o llegadas, anunciando o cancelando trenes, etc.

Art. 189. SALIDAS O LLEGADAS DE TRENES — AVISOS AL MOVIMIENTO.

Las estaciones que deben avisar por medio de telegramas (C. M. B.) las salidas o llegadas de trenes, a las Oficinas de Movimiento respectivas, son las siguientes:

* Altamirano	Lezama
* Ayacucho	La Negra
A. Corto	Líbano
* Azul	* Lobería
Alta Vista	* Maipú
Algarrobo	* Mar del Plata
Bajo Hondo	Mármol (trenes que terminan o arrancan de esta estación)
Bahía Blanca (trenes que terminan o arrancan de esta estación)	Médanos
* Balcarce	* Merlo
Bavio	Monsalvo
* Bolívar	Monte
Brown (trenes que terminan o arrancan de esta estación)	Muñoz
* Cañuelas	Napostá
Carhué	Navarro
Colman	* Necochea
C. Suárez	* Neuquén
Corti	* Olavarría
Chelforó	Pereyra (trenes Ramal Ensenada)
* Choele Choel	Pichi-Mahuida
Chascomús	* Pringles
Cacharí	Puerto Militar
* Cooper	Quilmes
Durañona	Rauch
Daireaux	* R. Colorado
* Dorrego	Roque Pérez
* Emp. Lobos	Río Negro
Ernestina	Ramos Otero
Ferrari	San Vicente
* Gral. Alvear	* Saavedra
Gral. Belgrano	Saladillo
G. Chaves	* Sevigné
* Guaminí	S. Ventana
Guido	San Mayol
Huetel	* Tandil
Hornos	Tapalqué
Irene	Temperley
* Ing. White	Tornquist
* Juancho	Tolosa (trenes que terminan o arrancan de esta estación)
* Juárez	* Tres Arroyos
* Kilo 5 (trenes que terminan o arrancan de esta estación)	Tristán Suárez
* Las Flores	Tres Cuervos
* La Madrid	Vela
Laprida	*V. de Mayo
La Plata	Vidal

Las estaciones referidas enviarán los *avisos* en los siguientes casos:

- a) **Especiales** (trenes de cualquier clase, locomotoras livianas o con furgones), la hora actual de salida, o la hora de llegada si es la estación terminal del tren.
- b) **Trenes de carga y de hacienda de horario**, la hora actual de salida, o la hora de llegada si es la estación terminal del tren.
- c) **Trenes de pasajeros, mixtos y de encomiendas de horario**, cuando el atraso sea de 20 minutos o más, con excepción de las estaciones Temperley, San Vicente, Ferrari, Altamirano, Tristán Suárez, Cañuelas, Quilmes y La Plata, las cuales enviarán los avisos siempre que el atraso sea de 10 minutos o más.

Las estaciones que son terminales para estos trenes, procederán de acuerdo con el Art. 190.

*NOTA 1ª -Las estaciones marcadas * harán constar en el C.M.B., en forma lacónica, las causas de los atrasos de trenes de pasajeros, mixtos y de encomiendas, y cuando el retardo no ha ocurrido en la estación que debe mandar el referido despacho y el tren para en ella, el Jefe requerirá los datos necesarios del guarda-tren, pero si éste ya los ha comunicado en la estación anterior (marcada *) y el tren conserva el mismo atraso o ha ganado tiempo, en tales casos solamente se mencionará en el C. M. B. la hora de salida, y si por el contrario el retardo resultara ser mayor, entonces se hará constar únicamente las causas de la pérdida de tiempo correspondiente al trayecto desde la estación anterior marcada *.*

- a) Las estaciones que son de confín para las jurisdicciones de las Oficinas M. V. y M. V. S., **tratándose de trenes para afuera** que pasan de uno a otro distrito avisarán a M. V. la hora de llegada y las causas del retardo, y a M. V. S. la hora de salida y también las causas del atraso, **Siendo trenes para adentro**, procederán viceversa.

NOTA 2ª —Las estaciones marcadas, **tratándose de trenes de carga y de hacienda**, ya sean de horario o especiales, enviarán los avisos en fórmulas para telegramas, en vez de las para C. M. B., y los dirigirán a M. V. y Wags. —Plaza o a M. V. S. y Wags. —Ing. White, según corresponda. En los telegramas se indicará la hora de llegada y la de partida de todo tren de carga y de hacienda y la cantidad de ejes que lleva cada convoy a la salida, y si se producen demoras en las referidas estaciones, se mencionará también, en pocas palabras, las causas que las originaron. En los casos en que dichos trenes van a sufrir demoras de consideración por falta de locomotora o personal, o maniobras, etc., debe darse aviso de ello a la Oficina de Movimiento respectiva, por medio de un telegrama preliminar, con tanta anticipación como sea posible.

- 1) Para los trenes que no paran, se avisará solamente la hora de salida, haciéndose uso del C. M. B.
- 2) Las estaciones que son **terminales**, se limitarán a anunciar la hora de llegada y la cantidad de ejes.
- 3) Las estaciones de **arranque**, avisarán la hora de salida y la cantidad de ejes y las causas de la demora si el tren sale atrasado. Las estaciones Kilo 5 Ing. White incluirán también en los telegramas un detalle de los ejes que lleva cada tren, de acuerdo con las instrucciones que tienen.
- 4) Las estaciones de confín para las jurisdicciones de las Oficinas M.V. y M.V.S., **tratándose de trenes para afuera** avisarán a M. V. y Wags.—Plaza la hora de llegada y cantidad de

ejes, y a M. V. S. y Wags.—Ing. White la hora de salida, cantidad de ejes y las causas de las demoras que ocurran en estas estaciones. **Para trenes para adentro**, procederán viceversa.

Art. 190. ESTACIONES TERMINALES DE TRENES DE PASAJEROS, MIXTOS Y DE ENCOMIENDAS — AVISOS AL MOVIMIENTO.

Todas las estaciones que son *terminales* de trenes de pasajeros, mixtos y de encomiendas, sin excepción, avisarán por telegrama (C. M. 13.) a la Oficina de Movimiento respectiva las horas de llegadas de los trenes referidos, haciendo constar lacónicamente las causas de los retardos, en los siguientes casos:

- a) **Trenes urbanos de pasajeros**, cuando lleguen con 5 minutos de atraso o más.
- b) **Trenes generales de pasajeros y mixtos**, cuando lleguen con 10 minutos de atraso o más.
- c) **Trenes de encomiendas**, cuando lleguen con 10 minutos de atraso o más.

NOTA—Se consideran trenes urbanos aquellos que, del punto de arranque al de destino, su recorrido está limitado o comprendido entre los siguientes puntos:

*P. Constitución—San Vicente—Villa Elisa y Tristán Suárez.
La Plata—Río Santiago Bahía Blanca—Ingeniero White.*

Art. 191. TRENES ESPECIALES — AVISOS AL MOVIMIENTO.

Toda estación, sin excepción, de donde arranque o termine un especial, ya sea tren, máquina liviana o con furgones, deberá transmitir el C. M. B dando la hora de salida o de llegada, según el caso, y si se trata de un tren citará también la cantidad de ejes. Esta disposición no se refiere a viajes cortos (con vehículos o locomotora liviana) remolcados por máquinas pilotas, para aquellas estaciones que hacen uso de la fórmula T. E. 512, ni a las locomotoras de trenes corriendo livianas entre Talleres, Kilo 5 y P. Constitución, y entre Tolosa y La Plata.

Art. 192. TRENES DE PASAJEROS — AVISOS DE EJES AL MOVIMIENTO.

Las estaciones Mar del Plata, Maipú, Tandil, Olavarría, Bolívar y Altamirano avisarán telegráficamente a M. V. —Plaza *la cantidad de ejes que conducen los trenes nocturnos para adentro*. Estas estaciones, en los casos en que también tengan que enviar el C. M. B. para dichos trenes, incluirán en él la cantidad de ejes.

La estación Constitución comunicará a M. V. —Plaza la cantidad de ejes de los trenes diurnos y nocturnos para afuera.

Art. 193. TRASMISION DE LOS TELEGRAMAS C. M. B.

Se recomienda a los Jefes trasmitan estos telegramas enseguida que haya salido o llegado el tren, según sea el caso. Cuando sea necesario, puede hacerse uso del prefijo C. M. —C. M. B.

Art. 194. DEMORAS A TRENES — AVISOS AL MOVIMIENTO.

Si un tren de pasajeros o mixto pierde tiempo en marcha o va a sufrir una demora de cierta importancia en *cualquier estación que sea*, el Jefe avisará la causa, en pocas palabras, a la Oficina de Movimiento respectiva. Se observará el mismo procedimiento con los trenes de hacienda y carga, si la demora va a resultar de consideración.

Art. 194A. AVISOS ANUNCIANDO O CANCELANDO TRENES.

Las Oficinas de Movimiento son las encargadas de enviar estos avisos a los Jefes de Estación y demás empleados y oficinas que lo requieran.

- a) Las oficinas "MV." y "M.V.S." se comunicarán entre sí respecto a los trenes que, debiendo pasar de uno a otro distrito, no llegan hasta las estaciones de confín por haberse cancelado su recorrido total o parcialmente, a fin de que cada Oficina pueda dar los avisos necesarios dentro de sus respectivas jurisdicciones.
- b) La oficina "M.V.S." tratándose de trenes para adentro que pasan de uno a otro distrito, dará a las estaciones de confín, con tanta anticipación como sea necesario, los avisos sobre atrasos de los trenes de pasajeros o mixtos, la hora de llegada de los trenes especiales, y la hora de llegada de los trenes de carga y hacienda de horario. También enviará avisos a "M. V.".

La oficina "M. V." procederá viceversa, y por consiguiente dará dichos avisos respecto a trenes para afuera o las estaciones de confín, como también a "M. V. S.".

CAPITULO XIX

Marcha de trenes

Art. 195. DIRECCION DEL MOVIMIENTO Y MARCHA DE LOS TRENES.

Las Oficinas de Movimiento de Plaza Constitución e Ing. White, son las encargadas de ordenar y vigilar el movimiento y marcha de los trenes en sus respectivas jurisdicciones y ningún tren, fuera de los de horario y de los viajes cortos que de práctica se corren entre determinados puntos con máquinas pilotas, podrá circular sin estar debidamente autorizado por las citadas Oficinas.

Art. 196. VIA REGLAMENTARIA—EXCEPCIÓN EN CASO DE ACCIDENTE.

En líneas con doble vía, los trenes y locomotoras solas deben siempre correr por la vía a la izquierda en la dirección de la marcha.

Excepcionalmente y, bajo la responsabilidad de los Jefes de Estaciones de la sección de la línea correspondiente, y después de tomadas las precauciones de seguridad necesarias, podrá permitirse en caso de accidente, socorro o compostura de la vía que los trenes corran en sentido contrario al establecido (Véase Arts. 175 al 186).

Art. 197. OBSTRUCCION DE AMBAS VIAS.

Si por algún accidente de un tren o locomotora liviana obstruyera o estuviera tan cerca de la otra vía que ofreciera peligro a los trenes que vinieran en dirección opuesta, el guarda o el foguista en caso de locomotora liviana no acompañada por guarda, correrá inmediatamente hacia adelante hasta no menos de 8 palos de telégrafo del lugar de la obstrucción exhibiendo la señal de mano de "Peligro" para detener todo tren o máquina que viniera por la vía opuesta, también colocará petardos. El guarda-frenos o ayudante debe ir para atrás a una distancia no menor de 8 palos de telégrafo y exhibir la señal de mano de "Peligro" y colocar petardos para detener todo tren o máquina que pudiera venir en la misma dirección.

- a) Además el maquinista debe estar alerta para hacer sonar el silbato de la máquina para llamar la atención a cualquier otro tren que se aproxime, y si la máquina está en condiciones para marchar adelante hasta la estación o garita más próxima para dar cuenta de lo ocurrido, en la marcha desde el lugar del accidente hasta la garita o estación, el maquinista hará detener todo tren o máquina que encontrara corriendo en la vía opuesta, por medio del silbato y la exhibición de las señales de mano necesarias. De noche llevará, además, su farol de cabecera con luz colorada.

Art. 198. DEFECTOS EN SEÑALES, OBRAS, VIA PERMANENTE, ANIMALES EN LA VIA, etc.

Si un guarda, maquinista u otro empleado observara algún defecto en señales, obras, vía permanente, telégrafo, alambrados de la vía cortados, tranqueras particulares abiertas, como también de cualquier obstáculo o animales en la vía debe informar lo que sea en la primera estación que pare el tren y también en su informe o si lo cree necesario puede hacer parar el tren en la primera estación e informar al jefe.

Cuando haya animales sobre la vía, debe hacerse lo posible para asustarlos y hacerlos salir y hasta parar el tren si fuera necesario para salvarlos, pero cuando por motivo de ser el tren muy pesado o por un declive fuerte sea imposible evitar el choque, el maquinista usará su discreción si debe o no aumentar algo la velocidad para echarlos con más seguridad de la vía y evitar así un descarrilamiento.

Cuando un Jefe recibe aviso de alambrados cortados, tranqueras particulares abiertas y animales en la vía, tomará en el acto las medidas que requiere el caso, dando aviso al capataz de la cuadrilla. Tratándose de alambrados cortados o animales en la vía, dará aviso también a la Policía.

Es estrictamente prohibido tener animales sueltos dentro de los alambrados y en las playas de las estaciones.

Art. 199. TROPIEZO CON ANIMALES EN LA VIA DOBLE.

En vista del peligro que entraña, el que animales tomados por un tren en la sección de la doble vía, sean arrojados a la vía opuesta donde pueden ser tomados por el tren que corre en dirección contraria, los maquinistas y guardas tendrán el deber toda vez que arrojaran animales de tal modo que puedan interceptar la vía opuesta, de detener inmediatamente el tren, removiendo la obstrucción en el acto. Además, en cuanto a las señales de protección, se procederá de acuerdo con el Art. 197.

Art. 200. CORTAR U OBSTRUIR VIAS.

Antes de cortar u obstruir de cualquier manera la vía principal o desvíos de cruce de estaciones, deberá obtenerse permiso de la Oficina de Movimiento respectiva, la que fijará entre qué horas y entre qué trenes podrá cortarse u obstruirse la vía, y dará las órdenes del caso a las Estaciones correspondientes. Si la cortada u obstrucción figura en la "Circular" que semanalmente se emite al personal, no se requiere el permiso de la Oficina de Movimiento para llevar a cabo el trabajo.

- a) El Departamento de Vía y Obras indicará la naturaleza del trabajo a efectuarse, en qué punto y el tiempo que empleará.
- b) Con anticipación a la hora fijada, el capataz o encargado del trabajo pedirá al Jefe un permiso por escrito, quien se lo entregará de acuerdo con las órdenes que haya recibido, siempre que no haya impedimento o causa imprevista que impida hacerlo, en cuyo caso explicará al capataz lo que ocurre para que no se interrumpa la vía y avisará al Movimiento.
- c) Obtenido el permiso y llegada la hora, o pasado el tren correspondiente, el capataz o encargado podrá efectuar el trabajo; pero si fuese afuera de los cambios de una estación hará colocar previamente dos petardos sobre los rieles y pondrá un señalero con bandera o luz colorada, a una distancia de 8 palos de telégrafo o más si fuese necesario por la naturaleza del terreno, a cada lado del punto de la obstrucción, los que permanecerán señalando el peligro hasta que la vía se halle nuevamente expedita. Siendo dentro de las señales y cambios, el Jefe cuidará además de mantener las correspondientes señales a "peligro" mientras dure la obstrucción.
- d) Cuando sea necesario efectuar trabajos en los desvíos interiores de las estaciones, podrán arreglar directamente los Inspectores o Capataces de V. y O. con los Jefes de Estación, sin requerir permiso de la Oficina de Movimiento.

Art. 201. VIA EN MAL ESTADO, AVISOS, etc.

Cuando se nota algún defecto en la vía permanente que haga necesario disminuir la velocidad de los trenes, el Inspector de vías, Capataz o cualquier otro empleado que lo advierta, tomará las medidas que el caso requiera y dará cuenta inmediatamente al Jefe de la estación más próxima, el cual, además del aviso que debe enviar a la Oficina de Movimiento respectiva, dando todos los detalles del caso, como ser: kilómetros, velocidad, causa de la precaución, etc., *tendrá que prevenir en el acto al Jefe de la estación inmediata anterior*. Cuando se efectúen alteraciones o renovaciones a la vía permanente, el Departamento de Vía y Obras dará aviso a los jefes de Estación, diariamente, de la velocidad máxima con que podrán correr los trenes sobre la sección de vía afectada.

En vía sencilla los Jefes de las estaciones inmediatas a ambos lados del punto en donde la vía está mal, y en *vía doble* el Jefe de la Estación anterior en el sentido que corran los trenes, darán aviso a los maquinistas de todos los trenes y máquinas, entregándoles una boleta de “Precaución” en fórmula T. E. 27, obteniendo la firma del maquinista por medio del papel carbónico; cuyas boletas se seguirán expidiendo mientras no se reciba orden contraria de la Oficina de Movimiento respectiva.

Cuando sea conveniente que los jefes de las estaciones principales o de galpón de locomotoras expidan a cada maquinista de tren o máquina la boleta de precaución (fórmula T. E. 27) *en lugar de las estaciones que se indican en el Inciso a*, la Oficina de Movimiento respectiva dará los avisos necesarios a las Estaciones correspondientes.

Los telegramas estableciendo precauciones deben ser contestados repitiendo la orden, ejemplo: “(número del despacho) Kilo 120 al 127 veinte por hora”; y cuando se trate de cancelación, si la orden recibida es exacta a la que está en vigencia será suficiente Contestar “Recibí (número del despacho)”, pero si resulta diferencia se hará repetir el mensaje para aclarar el asunto.

Nota 1ª — Cuando por mal estado de la vía u otra causa, los trenes deben pasar con precaución por un punto dado, aunque la precaución haya sido anunciada, el Departamento Vía y Obras hará colocar señales de precaución, o de peligro en el caso que sea necesario detener la marcha del tren, a ambos lados, tanto de día como de noche.

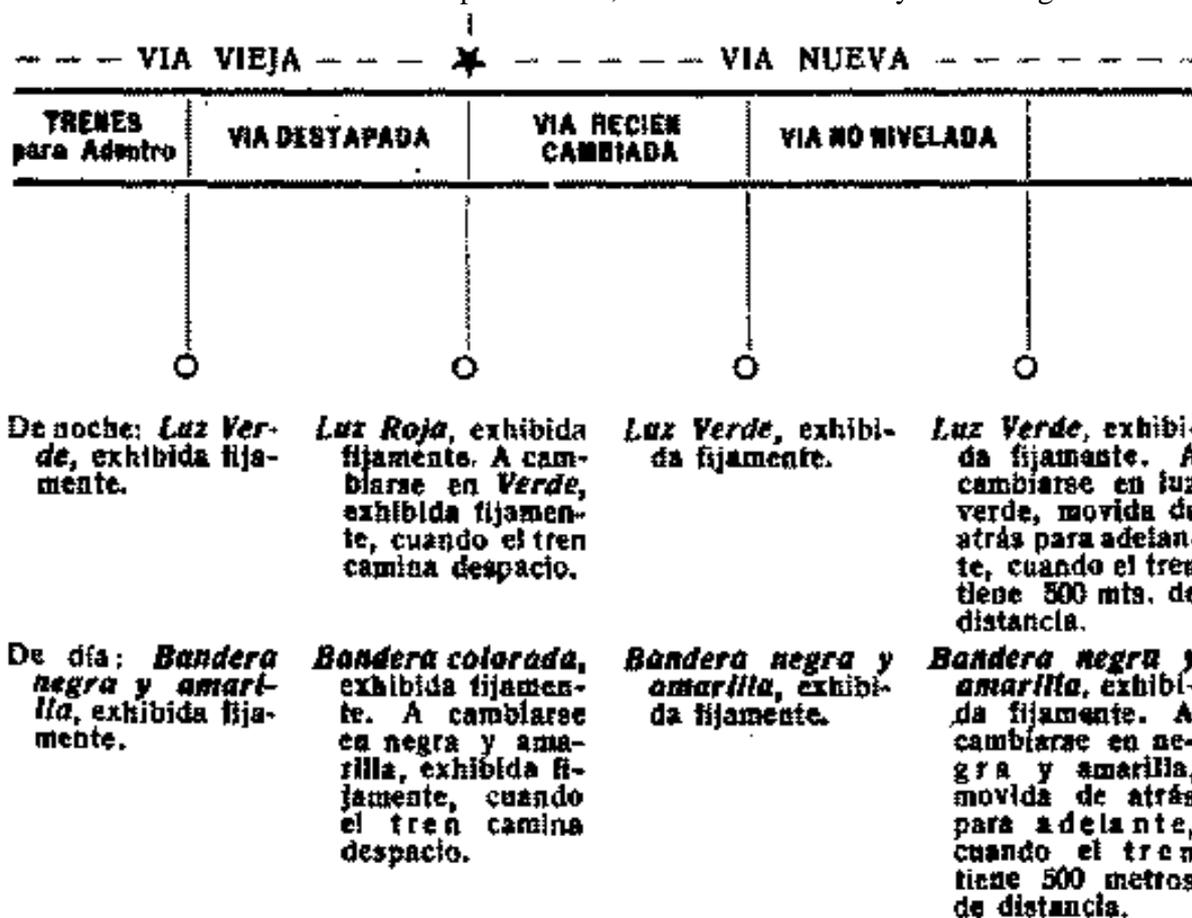
Nota 2ª — Desde la señal de distancia de Lobería (línea 3 Arroyos), señales de distancia (lado Norte) de Cooper (vía Tandil), de Juárez y Pringles y señales de distancia (lado Sud) de La Madrid (vía Saavedra) y Guaminí, **hacia afuera**, corresponde a la Oficina “M.V.S.”—Ing. White dar los avisos a las estaciones afectadas, y a la Oficina “M.V.”—Plaza las precauciones a observarse al Norte de los puntos referidos.

- a) Los avisos que reciben los Jefes de Lobería, Cooper, Juárez, Pringles, La Madrid y Guaminí directamente de los Inspectores de Vía y Obras, Capataces de cuadrillas, Maquinistas o de cualquier otro empleado autorizado, los comunicarán a ‘M.V.’ o ‘M.V.S.’ según las jurisdicciones citadas.

Nota 3ª — Las Oficinas y “M.V.S.” se avisarán de las precauciones que, recibidas en una oficina, corresponda a la jurisdicción de la otra, a fin de que cada una imparta las órdenes del caso dentro de los límites designados. Asimismo, la Oficina M.V.S. informará a “M.V.” de todas las precauciones que ponga en vigencia en su jurisdicción, como también cuando las modifique u ordene retirarlas.

Art. 202. RENOVACIONES DE LA VIA — DIAGRAMAS DE SEÑALES.

Durante las renovaciones de la vía permanente, se exhibirán en el trayecto las siguientes señales:



Las velocidades que deberán observar los maquinistas en los puntos donde regirá este sistema de señales, será exhibida en los depósitos de máquinas correspondientes y se recomienda a los maquinistas de no excederla, para así evitar sean detenidos con señales de "Peligro".

Art. 203. FALTA DE AGUA EN LAS ESTACIONES.

Cuando a una Estación le va a faltar agua para las locomotoras por descompostura de la bomba u otro motivo cualquiera, el Jefe debe dar aviso en el acto por telegrama a la Oficina de Movimiento respectiva, citando la causa, y a las estaciones de ambos lados que tengan tanques con agua para trenes, cuyas estaciones tendrán especial cuidado de dar aviso por escrito a los maquinistas de todos los trenes que pasen en dirección a la estación o estaciones que carecen de dicho elemento, que en tales o cuales estaciones no hay agua, hasta que reciban de la Estación u Estaciones que avisaron no tener agua, un telegrama anulando el anterior y haciendo mención de que tienen agua nuevamente. Se obtendrá la firma del maquinista por medio del papel carbónico, guardando el Jefe la copia del aviso como constancia.

Dado el caso de que también carecieran de agua las estaciones a ambos lados de una que ha dado aviso de no tener dicho elemento, aquellas avisarán enseguida a las vecinas, por ejemplo:

Lezama no tiene agua, —ésta deberá avisar a Monasterio y Guerrero. Si estas últimas estaciones tampoco tienen, —la primera avisará a Adela y la — segunda a Castelli en esta forma: —"No hay agua aquí ni en Lezama", y así sucesivamente.

Las Oficinas de Movimiento, al recibir aviso de que una estación carece de agua, darán cuenta por telegrama al Inspector de molinos y bombas, Oficina de Locomotoras, Inspectores o Superintendentes Seccionales de Tráfico y Locomotoras e Ingenieros de Sección; la Oficina "M.V.S." dará también aviso a "M.V.". Enseguida de quedar restablecido el servicio de agua, deberán anularse los avisos anteriores.

En los depósitos de máquinas los Encargados exhibirán avisos en la pizarra a los maquinistas indicando las estaciones que carecen de agua, como también harán mención cuando las estaciones vuelvan a tener agua.

Cuando la falta de agua responda a descompostura de bomba u otra causa que requiera la intervención de empleados técnicos, el Jefe debe ver que el empleado llegue dentro de un tiempo prudencial, y si así no sucediera, enviará un telegrama a la Oficina de Movimiento respectiva, diciendo que el operario para reparar la bomba, etc., no ha llegado.

Art. 204. TRENES BAJO ÓRDENES.

Todo tren en marcha está bajo la dependencia del guarda y en las estaciones bajo la superintendencia de los Jefes, quienes transmitirán sus órdenes a los maquinistas por intermedio de los guardas.

Si una locomotora marcha liviana, el maquinista hará también las veces de guarda-tren en cuanto a señales y medidas de seguridad, salvo cuando vaya acompañada por un guarda, en cuyo caso éste actuará como tal.

Art. 205. TODOS LOS TRENES DEBEN LLEVAR SU GUARDA.

Los trenes de cualquier descripción que sean, deben tener cuando menos, un guarda-tren.

En los trenes de carga el guarda-tren viajará en el furgón de cabecera y el guardafrenos en el furgón de cola. Cuando el tren no lleva guarda-frenos, el guarda viajará en el furgón de cola.

En los trenes de lastre el guarda-tren viajará como se determina en el Art. 169, inciso *e*.

Art. 206. QUIENES DEBEN DESPACHAR TRENES.

Ningún tren podrá partir hasta que el guarda haya recibido órdenes del Jefe- de la estación, ni antes de la hora marcada en el horario si es tren de pasajeros. El maquinista de un tren no podrá obedecer órdenes de partir sino del guarda-tren.

Art. 207. PARTIDA DE TRENES, SEÑALES, ETC.

Una vez listo el tren y obtenídose del Jefe la conformidad para salir, el guarda-tren hará al maquinista la señal de partida (Véase Art. 45, incisos 1 y 2) exhibiendo la banderita o el farol, según sea el caso, con la mano izquierda y teniendo el brazo bien levantado.

Tratándose de un tren de carga, el guarda-tren no hará la señal de partida al maquinista (Art. 45, incisos 4 y 5), hasta que haya recibido del guarda-frenos, desde la cola del tren, la señal que menciona el Art. 45, inciso 6, *de que todo esta en orden*. Al ponerse todo el convoy en marcha, o *al pasar de laro por las estaciones donde no pare el tren*, el guarda-frenos exhibirá al guarda y maquinista la señal que indica el Artículo 45, inciso 7, cuya señal el guarda-frenos continuará exhibiéndola hasta que el tren haya recorrido como un kilómetro. Si el tren no va completo o algo anormal ocurriera en el arranque, se exhibirá la señal de "Peligro" que refiere el Art. 45, inciso 8.

Al ponerse un tren en movimiento, el foguista debe mirar hacia atrás, para ver que no ocurre nada anormal. Así mismo, tanto el maquinista como el foguista deben en marcha mirar con frecuencia hacia atrás, (Art. 223).

Art. 208. TRENES DE HACIENDA Y DE CARGA ANTES DE HORA.

Cuando estos trenes hayan terminado sus quehaceres de tomar y dejar los wagones y carga que hubiere y no habiendo que esperar ningún cruce o pasada, los Jefes están facultados para despacharlos antes de hora.

Art. 209. DEMORAS POR CARGAR HACIENDA.

Cuando sea necesario demorar un tren de hacienda o carga para embarcar hacienda, se pedirá permiso con anticipación a la Oficina de Movimiento respectiva, citando el tiempo aproximado que será detenido el tren.

Art. 210. TRENES DE CARGA COMPLETOS — VÍA SENCILLA.

Cuando un tren de carga sale completo del punto de arranque o se completa en camino, la estación en donde se completa el tren, para que las demás tengan conocimiento de ello, dará aviso por teléfono a la siguiente estación y ésta a la subsiguiente, y así sucesivamente.

Cuando se reciba orden superior de que un tren no debe tomar más wagones en camino, el Jefe entregará copia de dicha orden al guarda, y se procederá, en cuanto a los avisos de estación a estación, como se indica en el párrafo anterior.

Art. 211. MAQUINISTAS PIDIENDO DESCANSO.

Cuando un maquinista solicita descanso, el Jefe, a indicación de aquél, formulará un telegrama a ese efecto y lo transmitirá a la Oficina de Movimiento correspondiente, haciendo constar en el despacho las horas de servicio que dice tener el maquinista, cuándo proseguirá viaje, y si el tren conduce hacienda o carga urgente.

- a) El maquinista firmará el telegrama y retendrá una copia.
- b) Si se accede al pedido, el Jefe dará aviso por teléfono a las demás estaciones hasta la próxima con galpón de máquinas, que el tren ha quedado detenido y a que hora continuará viaje.

Art. 212. PREPARACION DE MAQUINAS.

A las estaciones con depósito de máquinas se le avisará con la anticipación debida, la hora aproximada que llegarán los trenes especiales o de número, cuando éstos últimos corran con atraso de consideración.

Cuando el aviso es dirigido solamente al Jefe de estación, éste a su vez avisará por escrito al Encargado del depósito para que aliste, si fuera necesario, una locomotora, obteniendo recibo de dicha comunicación en la copia carbónica.

El Jefe, no obstante el aviso referido, debe averiguar de las estaciones vecinas, cuando se empiece a preparar la máquina, acerca de la marcha del tren, y si ella no resultare de acuerdo con la hora anunciada, avisará al depósito a fin de que se active o se postergue el alistamiento de la locomotora, según sea el caso.

Art. 213. VELOCIDADES.

Los trenes especiales de pasajeros no sujetos a horario fijado de antemano, no deben correr en marcha a una velocidad mayor de **60 kilómetros por hora, y los maquinistas no podrán sobrepasar**

dicha velocidad sin órdenes especiales de la Oficina de Movimiento respectiva, observando, tanto en uno como en otro caso, las órdenes de precaución que hubiera en vigor.

Trenes de pasajeros de horario. Los maquinistas harán lo posible, observando las órdenes de precaución, para mantener los trenes en horario; y en donde se señala hora de llegada, **no deben llegar antes de hora**. En caso de atraso, procurarán recuperar tiempo en marcha, pero sin correr a velocidades excesivas.

Trenes de carga y hacienda. Los maquinistas no excederán las velocidades fijadas por el horario; es decir, no deben emplear en el trayecto entre estaciones menos tiempo que el indicado donde se establece la hora de llegada, observando las órdenes de precaución que hubiera. Para los trenes especiales de carga y hacienda, la velocidad máxima en marcha es de 30 kilómetros por hora para los trenes de carga y de 35 para los de hacienda.

En los casos de trenes recomendados, convoy liviano, atraso o por combinar cruzada, ya sean trenes de horario o especiales, los maquinistas podrán correr a una velocidad en marcha **no mayor de 35 kilómetros por hora (trenes de carga) y de 40 (trenes de hacienda)** no habiendo órdenes de precaución para correr a menores velocidades que las mencionadas.

Locomotoras solas. Para las locomotoras solas o con furgones, la velocidad máxima es de 50 kilómetros por hora, exceptuando cuando sean máquinas *con tender* corriendo con la chimenea atrás, en cuyo caso la velocidad no debe exceder de 30 kilómetros por hora, observando las órdenes de precaución que hubiera.

Al tomar cambios de punta. En las estaciones de la vía sencilla los maquinistas no deben pasar por los cambios (en posición para la vía principal) en contra de las agujas *no provistos de aparatos de seguridad*, a una velocidad mayor de 12 kilómetros por hora. Estando los cambios provistos de aparatos de seguridad, la velocidad *máxima* permitida es de 30 kilómetros por hora.

Pasando por empalmes y cruces a nivel. Los maquinistas al pasar por los empalmes y cruces a nivel deben reducir la velocidad a fin de mantener un paso firme y suave para todo el convoy.

Art. 214. TRENES CON FRENO VACUO AUTOMATICO.

Los trenes de pasajeros, mixtos, de coches vacíos y de encomiendas, tienen que correr con freno vacuo automático acoplado en todos los vehículos del convoy.

Cuando por causa de fuerza mayor fuere imposible correr los trenes citados con freno vacuo automático, la velocidad en marcha no debe exceder de 35 kilómetros por hora para los trenes que conducen pasajeros, y de 40 kilómetros para los trenes de coches vacíos y de encomiendas.

Art. 215. FRENO VACUO AUTOMATICO. — DEBERES DE LAS MAQUINISTAS.

Tan pronto que esté la locomotora acoplada al tren, el maquinista deberá probar los frenos, abriendo los eyectores, y producir un vacuo de 18 pulgadas como indicado por el manómetro en la locomotora. Si no es posible obtenerlo o se disminuye, indica que existe un escape en el tren y el revisador de vehículos deberá ser inmediatamente notificado para que remedie el defecto, antes de partir. Cualquier dificultad con el vacuo deberá ser comunicada al revisador de vehículos al llegar a estaciones de partida o llegada o donde se dejan vehículos.

- a) *Al entrar en una estación intermedia*ria, en donde tiene parada, el freno vacuo deberá apretarse suavemente, bajando la palanca del eyector de tal manera que no se destruya por

completo el vacuo de la manga, (train Pipe), sino solamente reducirlo 10 o 12 pulgadas por cada aplicación devolviendo la palanca a su posición normal (Running position) antes de llegar a parar por completo el tren. Al manejarlo así se evitan paradas bruscas, y al mismo tiempo la conservación de algunas pulgadas de vacuo en la manga facilita mucho el aflojamiento de los frenos de los coches, y se salva el uso prolongado del eyector grande con la consiguiente economía de carbón.

b) *Al entrar en estaciones terminales*, la velocidad deberá ser reducida de manera que permita a la entrada parar solamente con el freno a mano, en caso de que no funcione el freno-vacuo. Art. 241, inciso a.

c) *Después de parar en una estación intermedia*, se abrirá el eyector grande y el vacuo no solamente deberá ser restituido sino que mantenido después de haberse cerrado por lo menos a quince pulgadas para asegurar el aflojamiento de todos los frenos, permitiendo que los pistones se suelten y las zapatas dejen las ruedas al tiempo de partir, sin molestia para los pasajeros o demora al tren. Los maquinistas tendrán que hacer constar en su informe diario todos los casos en que no puedan obtener 15 pulgadas de vacuo.

Cuando haya que tomar o dejar vehículos, el maquinista deberá destruir el vacuo para facilitar a los enganchadores el desenganche de la manga con ligereza y facilidad.

d) *Al partir de una estación*, el regulador deberá abrirse con cuidado para que así desde el principio los enganches se junten gradualmente y se afloje la compresión de los paragolpes antes que toda la fuerza sea puesta en las roscas centrales. También la locomotora tendrá que seguir sin aumentar en lo más mínimo su velocidad en una distancia de 15 metros por lo menos, para tener la seguridad de que todos los vehículos arranquen suavemente.

Operando de otra manera, sucede muchas veces que aunque la locomotora arranque despacio, al darle enseguida más vapor, los últimos vehículos sufren un tirón fuerte al estirarse los enganches, debido a la crecida velocidad, de la locomotora.

Art. 216. FRENO VACUO AUTOMÁTICO. — DEBERES DE GUARDAS.

Al tomar cargo de un tren de pasajeros o mixto, los guardas tienen el deber de *revisar las válvulas de los frenos*, comprobando su buena condición, y los guarda- encomiendas tendrán además especial cuidado que los bultos sean colocados de manera que no toquen las válvulas y dejen libre acceso a ellas.

Antes de salir un tren de la estación de arranque, es deber del Guarda alzar la manga del muerto del último vehículo para cerciorarse que el vacuo está formado en todo el convoy y que ningún caso está tapado.

Cualquier defecto o descompostura que se note deberá comunicarse inmediatamente al revisador de vehículos, y si no lo hubiera se avisará al maquinista.

Los guardas deberán ver que los manómetros de furgones indiquen más o menos 18 pulgadas de vacuo, y en caso contrario hacerlo saber al maquinista.

Cuando el tren se compone de muchos vehículos, enseguida de parar, los guardas *ayudarán a aflojar los frenos* con prontitud, tirando de las cadenas de alambre que están colocadas debajo de los coches, y cuando haya dormitorios, los camareros harán esta operación en el coche que les corresponda.

Los Guardas aplicarán el freno-vacuo *solamente en casos de absoluta necesidad*, dando cuenta al Jefe de la primera estación en que pare el tren, quien a su vez avisará telegráficamente a la

Oficina de Movimiento. El guarda además anotará el hecho en su informe con los detalles y circunstancias en que haya ocurrido.

Art. 217. FRENO VACUO AUTOMATICO. — DEBERES DE LOS ENGANCHADORES.

Antes de juntar las mangas, los enganchadores deberán ver que las roscas centrales estén debidamente ajustadas, y tener cuidado que las virolas de goma en el extremo de los caños, se encuentren en buen estado y bien ajustadas una con otra. Al juntar mangas los enganchadores no deben tener en las manos estopa o pañuelos.

Cuando se desenganchen vehículos, será necesario que las mangas estén separadas y puestas sobre el muerto antes que se desprendan las cadenas de seguridad y roscas centrales, siendo prohibido hacer maniobras con vehículos que tengan las mangas sueltas.

Cuando se aflojen los frenos por medio de la cadena de alambre, deberá tirarse de ésta con suavidad, pues ocurre que se rompen por hacerlo con violencia. En las estaciones donde hayan revisadores, esta operación deberá ser hecha por ellos, para ver a la vez su funcionamiento.

Art. 218. TRENES SIGUIENDOSE EN LA MISMA SECCION DE LA VIA SENCILLA.

Durante la noche, entre la puesta y la salida del sol, y en todo tiempo cuando haya neblina, fuertes lluvias o tormentas, un solo tren o máquina podrá ocupar la sección entre dos estaciones de la vía sencilla; es decir, se observará block absoluto.

- a) Durante el día, después de salir y antes de ponerse el sol, un tren no podrá seguir a otro tren sino después de un intervalo de diez minutos.
- b) Cuando un tren sigue a otro en la misma sección de la vía sencilla, el segundo deberá guardar una distancia no menor de un kilómetro del primero. Solo en el caso de que el de adelante necesite y pida ayuda, podrá el segundo acercarse hasta juntarse, procediendo con suma precaución.
- c) No deberán seguirse dos máquinas livianas en la misma sección block, una tras otra, sino observarse “block absoluto” *también durante el día*.
- d) En las siguientes secciones los trenes que se indican deberán observar “block absoluto” *también durante el día*:

<u>Clase de tren</u>	<u>Sección</u>	<u>Dirección de la marcha</u>
Dos locomotoras solas.....	Toda la línea.....	Ambas direcciones
Dos trenes de cualquier clase.....	Peralta a Sierra de la Ventana.....	Ambas direcciones
	Dorrego a Calvo.....	” ”
Dos trenes de carga, y uno de pasajeros o mixto o máquina liviana o con furgones, tras uno de carga	Sierra de la Ventana a Estomba.....	Ambas direcciones
	Pringles a Stegmann.....	Para afuera
	Stegmann a Peralta.....	” ”
	Emp. Grünbein a Corti.....	Para adentro
	Corti a Cabildo.....	” ”
	Cabildo a Estomba.....	” ”
	Carhué a Erize.....	Para afuera
Erize a Puán.....	” ”	

Dos trenes de carga, y uno de pasajeros o mixto o máquina liviana o con furgones, tras uno de carga

Puán a Alta Vista.....	Para afuera
Alta Vista a Goyena.....	“ “
Goyena a Saavedra.....	“ “
Arroyo Corto a Saavedra.....	Para afuera
Iraola a Tandil.....	Para afuera
De la Canal a Tandil.....	“ “
Tandil a Gardey.....	Ambas direcciones
Empalme Gardey a Azucena.....	Para afuera
Azucena a Barker.....	Ambas direcciones
La Negra a Barker.....	Para adentro
Balcarce a Los Pinos.....	Para afuera
San Agustín a Los Pinos.....	Para adentro
Irene a Cascallares.....	Para adentro
Calvo a San Román.....	Ambas direcciones
San Román a Kilo 645.....	” ”
Kilo 645 a Bajo Hondo.....	” ”
Cuaterros a Argerich.....	Ambas direcciones
Argerich a Médanos.....	” ”
Gaviotas a Río Colorado.....	” ”
Río Colorado a Juan de Garay.....	” ”
Juan de Garay a Pichi-Mahuida.....	” ”
Pichi-Mahuida a Fortín Uno.....	” ”
B. Zorrilla a Choele Choel.....	” ”
Chelforó a Chinchinales.....	” ”

NOTA — Cuando un tren de carga para afuera lleva máquina auxiliar a la cola, Pigüé puede dar vía libre a Arroyo Corto para otro tren de cualquier clase sin necesidad de esperar que el tren de carga llegue a Saavedra, pero se observará “block absoluto” de Arroyo Corto a Pigüé, y de ésta a Saavedra.

Art. 219. PILOTA AYUDANDO TRENES ENTRE PIGÜÉ Y KILÓMETRO 548.

Cuando se dispone por orden superior que los trenes de carga completos para afuera, sean ayudados para subir la barranca desde la estación Pigüé hasta el kilómetro 548 o paso a nivel llamado “boliche de la tosca”, la máquina auxiliar prestará la ayuda empujando desde la cola del convoy e irá desenganchada, regresando liviana a Pigüé desde el referido kilómetro.

- Todo otro tren de carga, aunque no lleve convoy completo, debe ser también ayudado si así lo pidiera el maquinista.
- Al pedir “vía libre” la estación Pigüé advertirá a Saavedra que el tren va a ser ayudado hasta el Kilómetro 548.
- Después de obtenida la “vía libre” y de darse el aviso “tren entrado en sección”, Pigüé enviará en cada caso a Saavedra un telegrama redactado así: “Tren salió (cítese la hora) ayudado por pilota hasta Kilómetro 548”. Al regresar la pilota a Pigüé, esta estación

transmitirá el telegrama siguiente a Saavedra: “Mi..... (cítese el despacho avisando la salida) pilota de vuelta llegó (cítese la hora”).

- d) Hasta que el tren de carga haya llegado completo a Saavedra y la pilota haya llegado de regreso a Pigüé, no debe pedirse “vía” ni aceptarse ningún tren o máquina de Pigüé a Saavedra, ni viceversa.
- e) La máquina pilota debe ir siempre acompañada por un cambista de la estación Pigüé, el cual debe regresar con ella.
- f) Al llegar el tren al punto donde debe cesar la ayuda de la máquina pilota, el maquinista de ésta dará aviso al del tren por medio de 4 pitadas, pero no debe alejarse del convoy hasta cerciorarse que éste se encuentra completamente bajo el control de la máquina de adelante, cuando el maquinista del tren dará aviso al de la pilota repitiendo la señal de 4 pitadas.
- g) El guarda-frenos si está todo en orden, hará seales de acuerdo al guarda, quien las retransmitirá al maquinista.
- h) En tiempo de neblina la máquina pilota no debe ayudar a los trenes.

Art. 220. TRAMPAS EN LA VIA PRINCIPAL PARA ADENTRO ENTRE BAHÍA BLANCA Y GARCIA DEL RIO.

En la vía principal para adentro, sección B. Blanca vía La Madrid, existen 7 trampas como medio de protección en el caso de cortadas de trenes, a saber:

1. — A 100 metros fuera de la señal de avanzada de partida, lado Norte, de la estación B. Blanca.
 2. — A 700 metros fuera de la señal de distancia para adentro, lado Sud, de la estación Vitícola.
 3. — A 100 metros fuera de la señal de partida, lado Norte, de la estación Vitícola.
 4. — A 700 metros fuera de la señal de distancia para adentro, lado Sud, de la estación Napostá.
 5. — A 100 metros fuera de la señal de partida, lado Norte de la estación Napostá.
 6. — A 100 metros al Norte de la señal de distancia para afuera de la estación García del Río.
 7. — A 700 metros al Sud de la señal de distancia para adentro de la estación García del Río.
- a) Como la posición normal de testas trampas es para hacer descarrilar cualquier vehículo que corra en dirección contraria, el personal de trenes debe procurar de no parar encima de ellas, pues en caso contrario, al retroceder, un descarrilamiento sería inevitable.
 - b) Cada trampa está dotada de un disco en combinación con la aguja, demostrando señal de peligro hacia el Norte.
 - c) En caso de ser necesario utilizar la vía para adentro para trenes que van para afuera, los jefes de las estaciones Babia Blanca, Vitícola, Napostá y García del Río deben cerciorarse que las agujas han sido bien cerradas y clavadas antes de permitir que pase un tren encima de ellas en dirección contraria, y en todos los casos debe haber un empleado al lado de las trampas con bandera de “Precaución” durante el día y farol con luz verde durante la noche.
 - d) Ningún tren deberá pasar por estos cambios en sentido contrario, sin recibir señales de mano, y la velocidad no podrá exceder de 10 kilómetros por hora.

- e) Siempre que sea necesario correr trenes por vía sencilla, se procederá de acuerdo con las instrucciones mencionadas en el capítulo “Movimiento de trenes en casos de vías obstruidas”, previa conformidad de la Oficina de Movimiento de Ing. White.
- f) **Vía libre, trenes para adentro.** Cuando la estación Vitícola trasmite la señal “tren fuera de la sección” de un tren de pasajeros, máquina sola o con furgones, Bahía Blanca pedirá vía si tiene para despachar una máquina o tren para adentro si cualquier clase que sea; pero si el tren que corre adelante es de carga o de hacienda, Vitícola no dará vía a B. Blanca para ningún tren o máquina hasta que la cola del tren de carga o hacienda haya pasado la trampa lado Norte, o hasta que el tren está colocado en el desvío dado el caso de efectuarse la pasada en Vitícola.

1) Queda prohibido en Vitícola y Napostá desviar un tren para adentro sobre la vía principal para afuera, para cuya operación se hará uso del desvío paralelo a la vía para adentro.

2) El manejo de trenes para adentro entre Vitícola y Napostá y entre este punto y García del Río, se efectuará en la misma forma que entre Bahía Blanca y Vitícola, debiendo observarse para aquellas secciones iguales disposiciones que las mencionadas en el inciso *f*.

Art. 221. VIA LIBRE, NECOCHEA.

La estación Necochea no deberá dar “vía libre” a Quequén para ningún tren si no puede recibir el convoy hasta la misma estación.

Art. 222. CRUZADAS Y PASADAS DE TRENES EN VÍA SENCILLA — VIA DE PREFERENCIA, ETC.

Se procederá en un todo de acuerdo con lo que dispone el Art. 95.

- a) Antes de bajar las señales es deber del Jefe asegurarse que todos los cambios por donde deba pasar el tren están libres; y si se trata de un tren saliendo, se asegurará igualmente que los cambios están libres antes de entregar el “palo” al maquinista.
- b) Asimismo, los guardas y los guarda-frenos esperando en una estación para cruzar o dar paso a otros trenes, son responsables de que las extremidades de su tren no tapen cruzadas por donde puedan pasar trenes.
- c) No debe despacharse un tren hasta que el tren con el cual tiene que cruzar está completamente parado y libre el cambio.
- d) Al cruzar dos trenes de pasajeros o mixtos, o dos de carga, cada *tren* tomará la vía a la izquierda en la dirección que corre. Al cruzar un tren de pasajeros o mixto con uno de carga, el de pasajeros o mixto tomará la vía de plataforma y el de carga la vía auxiliar. En el caso de un cruce entre un tren de carga y una máquina liviana, el primero debe tomar la vía de plataforma.
- e) Cuando sea necesario dar paso a un tren de cualquier clase con preferencia, el tren que debe dar paso será colocado en la vía auxiliar dejando al otro la vía de plataforma o principal.

Art. 223. OBSERVANCIA DE SEÑALES.

Todo maquinista y foguista observará con cuidado todas las señales y obedecerán toda señal que se les haga, ya sea la causa de la misma conocida o no. No obstante no deben confiar enteramente a señales, sino ejercer siempre prudencia y vigilancia.

- a) Los maquinistas ejercerán una constante vigilancia durante el viaje y también los foguistas cuando se lo permitan sus ocupaciones; deben también mirar con frecuencia para atrás para cerciorarse de que el tren sigue sin novedad.
- b) Los maquinistas tratarán de tener desocupado al foguista siempre que sea posible, antes de llegar o al aproximarse a estaciones y empalmes, a fin de que también el foguista pueda vigilar y observar las señales.

Art. 224. PRECAUCIONES EN TIEMPO DE NEBLINA.

Cuando por neblina u otra causa no se puedan ver claramente las señales fijas, los maquinistas reducirán la marcha, harán uso del silbato con frecuencia y tomarán todas las precauciones posibles, especialmente al aproximarse a estaciones, cruces con otras líneas y empalmes, a fin de que puedan detener el tren ante cualquier obstrucción en caso que las señales estuvieran en contra.

Art. 225. EVITAR GOLPES Y TIRONES BRUSCOS.

Al ponerse en marcha, al parar y durante el viaje, los maquinistas deben observar especial cuidado de evitar golpes y tirones bruscos.

Art. 226. ATENCION AL PASAR CALLES QUE CRUZAN TRAMWAYS Y CENTROS POBLADOS.

Los maquinistas tienen que observar mucha atención al pasar por todas las calles que cruzan tramways y centros poblados, especialmente entre Casa Amarilla y Barracas Iglesia, y Kilo 5.

Art. 227. SEÑAL DE “PELIGRO”. — DEBERES DEL MAQUINISTA.

La señal de “peligro” (véase Art. 68) obliga a todo maquinista a usar de cuantos medios estén a su alcance para dominar completamente la velocidad, y pedirá que se aprieten los frenos.

- a) Es prohibido dar contra vapor, salvo en los casos de peligro inmediato.

Art. 228. SEÑAL DE “PRECAUCION”. — DEBERES DEL MAQUINISTA.

La señal de “precaución” obliga a todo maquinista a reducir la velocidad para aproximarse con cautela al punto de la señal; y el trayecto por sobre la porción de vía protegida por dicha señal de precaución, lo recorrerá a la velocidad fijada en el aviso de precaución, y faltando éste no se excederá de 12 kilómetros por hora.

- a) Cuando por el estado de la vía no sea prudente pasar a dicha velocidad de 12 kilómetros por hora, se exhibirá la señal de “peligro” y se dará al maquinista las instrucciones verbales sobre el estado de la vía y las precauciones que debe tomar.

Art. 229. DETENCION DE TRENES EN SEÑALES.

En el caso de que un tren sea detenido en una señal, el maquinista hará sonar el silbato en el acto y, mientras no se baje la señal, repetirá el silbato cada 3 o 4 minutos; si la detención se prolongara sin causa aparente que la justifique, el guarda-tren, o el foguista si se trata de una locomotora liviana no acompañada por guarda, debe ir a la estación o garita para averiguar la causa.

- a) Si el guarda-tren o el foguista han llegado a la estación o garita, antes de bajar la señal debe dejarse transcurrir el tiempo necesario para que dicho empleado pueda regresar a su puesto. El maquinista no se pondrá en movimiento aunque se haya bajado la señal, hasta que el guarda-tren le haga la señal de mano que le indique que ha regresado.

Art. 230. SEÑAL DE DISTANCIA APAGADA.

En el caso de encontrarse apagada una señal de distancia, el maquinista, una vez que ha detenido

por completo la marcha del tren, si el brazo de dicha señal está bajado y la vía adelante se encuentra libre *podrá continuar la marcha hasta la señal de estación a paso de hombre, de manera que pueda parar en cualquier momento.*

ART. 231. SEÑAL EN CONTRA — VIA SENCILLA.

Es deber del maquinista, foguista y guarda, fijarse a la salida la posición de las señales de estación y de distancia que gobiernan la dirección contraria, parando el tren para averiguar cualquier anomalía que en ellas notasen, pues ningún tren o máquina debe proseguir viaje estando en posición de “vía libre” cualquiera de las dos señales mencionadas.

Art. 232. SEÑALES PARA DETENER UN TREN DESPUES DE PUESTO EN MARCHA.

Cuando por una causa cualquiera fuera necesario parar un tren después que se le haya dado la señal de partida, el personal de la estación, guardas, etc., llamen, por cuantos medios estén a su alcance, la atención del maquinista, exhibiendo al mismo tiempo señales de “Peligro”, y siendo en vía sencilla se bajará y subirá por repetidas veces el brazo de la señal de distancia o de estación del lado contrario a la dirección que lleva el tren. Los guardas, además, cumplirán con lo que se dispone en el Art. 233, y tratándose de un tren de pasajeros o mixto cortarían la comunicación del freno vacío no pudiéndose conseguir la detención del tren de otra manera.

Art. 233. SEÑALES PARA LLAMAR LA ATENCION DEL MAQUINISTA.

Si el guarda-tren o el guarda-frenos de un tren no provisto de freno continuo tuviera necesidad de llamar la atención del maquinista, y no pudiendo conseguirlo por medio de las señales de mano con bandera o farol, deberá apretar el freno de mano en el furgón con rapidez y aflojarlo súbitamente. Repitiéndose esta operación varias veces y exhibiendo al mismo tiempo la señal de “Precaución” o “Peligro” según el caso lo requiera, es indudable que se llamará la atención del maquinista.

- a) Tratándose de un tren provisto de freno continuo, como ser de pasajeros o mixto, el guarda o guarda-encomiendas pueden llamar la atención del maquinista por medio de la palanca del freno automático en el furgón.

Art. 234. CUANDO EL MAQUINISTA NECESITA LLAMAR LA ATENCION DE LOS GUARDAS.

Cuando el maquinista necesita llamar la atención de los guardas, hará señales con el silbato de acuerdo con el Art. 37.

Art. 235. SEÑALES EN MAQUINAS.

Toda locomotora con o sin tren que marche de noche (entre la puesta y salida del sol) o durante el día habiendo neblina densa, llevará un farol con luz blanca en el frente, colocada arriba de la caja de humo, y si corre liviana llevará además un farol proyectando luz roja hacia atrás en medio de la travesía trasera del tender.

- a) Cuando por cualquier emergencia se corra un tren con máquina tender adelante, llevará un farol con luz blanca enfrente del tender, apagándose la luz blanca del farol de arriba de la caja de humo, y si corre liviana se colocará además un farol proyectando luz roja hacia atrás al lado de la caja de humo.
- b) Toda locomotora sin tender, con o sin tren, llevará un farol con luz blanca enfrente de la parte delantera, y si corre liviana llevará además un farol proyectando luz roja hacia atrás en la parte trasera.

Art. 236. SEÑALES EN TRENES.

Todo tren llevará las siguientes señales:

De día (entre la salida y puesta del sol) un disco en el último vehículo en una de las extremidades superiores del lado derecho, y en forma que la parte pintada de blanco esté en dirección de la marcha, y la parte pintada de rojo, hacia atrás.

De noche (entre la puesta y salida del sol) y de día habiendo neblina densa en el último vehículo un farol proyectando luz roja hacia atrás en el centro de la traviesa y dos faroles laterales (Uno en cada costado) que proyectarán luz blanca en la dirección de la marcha y luz roja hacia atrás.

- a) Cuando un tren por cualquier circunstancia especial no llevara las tres luces reglamentarias, el guarda debe obtener los faroles faltantes en las estaciones de tránsito, haciendo mención de ello en el “informe” como también de las irregularidades habidas en la preparación de las lámparas. Si ocurriera faltar faroles de cola en la estación de procedencia del tren, el maquinista debe facilitar su farol lateral que será pedido por el guarda o por el guarda-frenos, el que le será devuelto en la estación donde queda la locomotora.
- b) Cuando los faroles no están en uso deben colocarse dentro del furgón, siendo prohibido dejarlos sobre las platinas de los coches, pues podrían caer con la oscilación del tren.
- c) Cuando por cualquier circunstancia o necesidades del servicio se coloca algún wagón a la cola de un tren, el disco del último vehículo debe ser sacado y si en el wagón agregado no hubiera soporte para colocarlo, se atará en el enganche central una bandera colorada de día y farol con luz roja de noche para demostrar a los Jefes, señaladores y demás personal que el último vehículo ha pasado. El maquinista debe ser avisado para su conocimiento y vigilancia y el guarda por su parte hará otro tanto, cerciorándose además en cada estación de parada de que la bandera o farol demuestren claramente la señal.
- d) Vehículos para reparaciones, a la cola de un tren, no pueden viajar de noche. (Véase Art. 283).

Art. 237. LUCES DE TRENES DESVIADOS.

Cuando se desvíe un tren, después de la puesta del sol, para dar paso a otro tren, una vez libre de las cruzadas deberá sacarse el farol de cola y darse vuelta los de costado a fin de que no proyecten luz roja al tren atrás.

Art. 238. SENALES PARA PROTEGR TRENES PARADOS.

Cuando un tren esté parado por cualquier causa fuera de la protección de las señales fijas, el guarda-frenos deberá ir a una distancia para atrás, no menor de 8 palos de telégrafo y exhibir la señal de mano de “Peligro” y proteger su tren de todo otro que venga en la misma dirección; también colocará petardos. Cuando en vía doble estuviesen obstruidas ambas vías, se procederá de acuerdo con el Art. 197.

- a) Si esto sucede en la vía sencilla, el guarda-tren deberá hacer otro tanto hacia adelante del tren.
- b) Si se tratara de una máquina liviana, el foguista deberá ir hacia atrás exhibiendo señal de peligro y también colocará petardos.
- c) En estos casos el maquinista deberá estar alerta para hacer sonar el silbato de la máquina, para llamar la atención a cualquier otro tren que se aproxime.

Art. 239. SEÑALES PARA PROTEGER TRENES MARCHANDO DESPACIO.

Cuando un tren que precede a otro marche con tan poca velocidad que pueda ser alcanzado por

otro tren, el guarda-frenos deberá bajarse y seguirlo a una distancia no menor de 8 palos de telégrafo, exhibiendo señales de peligro. Cuando el maquinista esté en condiciones de imprimir mayor velocidad, antes de aumentar la marcha, para evitar que el guarda-frenos quede en el camino, deberá llamar a dicho empleado por medio de un silbato largo.

Art. 240. SEÑALES EN ESTACIONES TERMINALES.

En las estaciones terminales se exhibirá durante la noche una luz roja en los para- golpes o en su proximidad en aquellas vías de entrada de trenes que son terminales, para llamar la atención de los maquinistas.

Art. 241. PARADA DE TRENES.

Al parar el tren los maquinistas deben prestar especial atención al estado del tiempo y condición de los rieles, como también al largo del tren y cuando las estaciones se encuentran en curvas, y estas circunstancias deben tomarse en cuenta para determinar el modo de parar.

- a) No debe hacerse uso del freno automático para detener los frenos en las estaciones terminales. El maquinista debe reducir la velocidad con suficiente anticipación para que el foguista pueda detener la marcha con el freno a mano solamente.

Art. 242. MAQUINAS AL PARAR NO DEBEN INTERCEPTAR OTRAS VIAS.

Al parar una máquina o tren en una estación, parada o playa de maniobras, el maquinista cuidará de no obstruir con la máquina o parte delantera del tren, otra línea o desvío, pero si en obediencia de señales a mano lo hiciere, adoptará medidas para proteger su tren de un posible choque o roce, y llamará la atención del Jefe o Encargado de las circunstancias en que se halla. Tratándose de vía sencilla, el maquinista debe estar preparado para parar en el acto si notara la vía obstruida por el lado opuesto a que está entrando.

Art. 243. PARADA DE TRENES DE PASAJEROS EN LA PLATAFORMA.

Los maquinistas deben arreglar la velocidad de la marcha y prestar atención a las señales de mano del personal, de modo que al parar el tren los coches queden frente a la plataforma, y los guardas cuidarán de hacer las señales correspondientes en tiempo oportuno.

- a) Cuando un tren pare en una estación y lo haga fuera de la plataforma, ya sea antes de llegar o después, el maquinista no debe retroceder ni avanzar sin instrucciones del guarda. El Jefe de estación, guardas y demás personal, prohibirán a los pasajeros salir de los coches que no estén frente a la plataforma y después que el guarda se haya satisfecho que ningún pasajero está por subir o bajar del tren, dará instrucciones al maquinista de retroceder o avanzar a la plataforma, según lo requiera el caso.

El maquinista dará la señal de silbato correspondiente antes de poner el tren en movimiento.

Art. 244. PARADA DE TRENES DE CARGA EN LA VIA PRINCIPAL SIN LOCOMOTORA.

Cuando por cualquier causa un tren de carga haya sido detenido en la vía principal y sea necesario desprender la locomotora del tren con el propósito de dejar o agregar wagoes, el guarda, antes de desenganchar la máquina, deberá cerciorarse que los frenos de los furgones estén bien apretados, y como medida de precaución se apretarán los frenos de un número suficiente de wagoes próximos al último furgón en caso de cuesta arriba, y de los wagoes de adelante en el caso de cuesta abajo.

Art. 245. PARADA DE TRENES DE CARGA EN NAPOSTÁ Y PERALTA.

Todo tren de carga, sin excepción, debe detenerse en Napostá y Peralta el tiempo que necesiten los guardas para revisar el convoy.

Art. 246. PARADAS CONDICIONALES DE TRENES DE PASAJEROS.

Para las señales que deben usarse en las paradas condicionales de trenes de pasajeros, véase Art. 45, incisos 10 al 13.

- a) Durante el tiempo de neblina, el guarda deberá hacer la señal al maquinista desde el coche que quede más cerca a la máquina.

Art. 247. PARADA DEL TREN EN CASO DE ACCIDENTE EN MARCHA.

Pueden ocurrir casos en que sea necesario parar el tren debido a un accidente, y en estas circunstancias es necesario ejercer todo criterio y pericia para juzgar si se debe parar de golpe o de otro modo.

- a) Si se descompusiera la máquina, cuanto más pronto se detenga la marcha tanto mejor. Si se descarrilara algún vehículo, deben apretarse inmediatamente los frenos del furgón de cola, a fin de que con la tensión de los enganches el vehículo o vehículos descarrilados puedan sostenerse hasta que cese el ímpetu de los que siguen. En estos casos es conveniente que se haga parar despacio la parte delantera del tren. La aplicación de los frenos delanteros en tales casos podría resultar en mayor perjuicio, y se debe tener sumo cuidado al aplicarlos.
- b) En todos los casos la aplicación de los frenos en los vehículos detrás de uno descarrilado, será ventajosa.

Art. 248. TRENES CORTADOS.

En caso de cortarse un tren durante la marcha el guarda-frenos debe aplicar inmediatamente el freno del furgón de cola, y se observará especial cuidado de no parar la primera parte del tren antes de haberse detenido la parte de atrás o que su movimiento sea muy lento y no corra peligro de chocar con la primera parte.

Una vez parados los vehículos cortados se les protegerá con señales de "Peligro" y petardos, colocadas adelante y atrás, a una distancia no menor de 8 palos de telégrafo.

- a) Al notar el personal de una estación o garita que un tren se ha cortado y que la segunda porción sigue a la primera, y la vía por la cual marcha el convoy está libre adelante, no deben hacer señales para detener la primera porción, debiendo en cambio exhibir señales al maquinista por medio de una luz verde de noche o bandera negra y amarilla de día, según el caso, moviendo esa señal despacio y de lado a lado. El maquinista, al ver dicha señal movida en la forma mencionada, comprenderá que su tren está cortado, y deberá ejercer toda la precaución posible para cerciorarse donde está la segunda porción, y salvo que tenga motivos para creer que la vía no está libre hacia adelante, no deberá parar la porción que lleva enganchada a la locomotora hasta tanto no adquiera la certidumbre de que la porción que corría detrás ha sido parada o que su movimiento sea muy lento y no exista peligro de chocar con la primera parte. Debe, sin embargo, observar y obedecer cualquier señal que se le exhiba en contra.

Art. 249. FRENO DE LOS TRENES DE CARGA.

Los guardas, para mantener los trenes firmes y ayudar a los maquinistas en los declives, deberán apretar los frenos de los furgones, teniendo cuidado de no parar las ruedas, solo cuando un tren esté aproximándose con demasiada rapidez a una estación donde deba parar, o cuando los frenos son pedidos por el maquinista por medio del silbato.

Art. 250. VEHICULOS INCENDIADOS EN MARCHA.

Si se prendiese fuego en algún vehículo, debe detenerse el tren (protegiéndolo de acuerdo con el

Art. 238) y desenganchar inmediatamente los vehículos que sigan al que está incendiado, y éste se debe tirar adelante hasta una distancia segura y entonces desengancharse para aislarlo si fuera posible, haciéndose desde el primer momento toda clase de esfuerzos para apagar el fuego; pero si fuera imposible extinguirlo, se llevará a la estación más próxima donde pueda procurarse agua. La máquina regresará después en busca de la parte del tren dejada en la vía, la que debe estar protegida por el guarda de acuerdo con el Art. 253.

Art. 251. INCENDIOS DE CAMPOS.

Es muy importante prestar atención especial para extinguir el fuego que pueda notarse en la línea.

- a) Si hubiera un principio de incendio en la vía, los guardas y maquinistas de los trenes de carga (salvo los que conduzcan explosivos) harán lo posible para detener el tren, y con los elementos a mano tratarán de sofocar el fuego por completo. *Tratándose de trenes de pasajeros*, tanto el guarda como el maquinista, tomarán los datos necesarios para dar cuenta en la primera Estación, en la cual pararán si fuese necesario, aunque no correspondiese parar según horario, pero si en el tren viajaran “bomberos”, éstos tendrán que quedar en el lugar del incendio para sofocarlo, debiendo parar el tren para ese objeto.
- b) En los parajes donde hay pasto seco, sobre o alrededor de la vía, es necesario que los Guardas miren hacia atrás todo el tiempo que puedan para cerciorarse si va quedando carbón encendido o chispas de la máquina.
- c) Se recomienda muy especialmente a todo el personal, que en caso de notar algún incendio de campo cuyo origen hay seguridad que no fue producido por la máquina, procedan enseguida a levantar un acta en tal sentido, haciéndola firmar por dos o más personas ajenas a la Empresa.
- d) Los maquinistas tienen que correr con los parachispas en la caja de humo de sus máquinas en perfecto estado, y el cenicero bien mojado y la grampa de atrás cerrada en verano. Si hay paja voladora tienen que sacarla de las ruedas y de las zapatas del freno de su máquina. Antes de salir del depósito de máquinas deberán asegurarse que los aparatos para evitar quemazones estén en perfecto estado, y al regresar al depósito deberán anotar en el libro de reparaciones, la condición del parachispas y servicio de agua para mojar el cenicero.
- e) Los Guardas u otros empleados que noten incendios de campo, lo comunicarán a la cuadrilla y al Jefe de la Estación más próxima, quien avisará por telégrafo a la superioridad dando detalles y haciendo mención si hay paja voladora en el sitio del incendio y de qué lado soplaba el viento.
- f) *Fórmula G 535*. Esta fórmula debe ser llenada por los Jefes de Estación y personal de los Departamentos de Vía y Obras y Locomotoras en cada caso de incendios de campo, dando detalles sobre cada uno de los puntos que en ella se mencionan.
 - 1) Los Jefes de Estación, por su parte, se limitarán a informar respecto de los diversos puntos que estén a su alcance conocer sobre el terreno, agregando en la columna de observaciones generales cualquier detalle que consideren de valor, dejando para ser llenados por los representantes de los otros Departamentos referidos, los demás requisitos establecidos en la fórmula.
 - 2) El formulario deberá llenarse inmediatamente después de ocurrido el incendio y remitido a los Superintendentes de Tráfico, Vía y Obras y Locomotoras por sus respectivos empleados, por primer tren bajo sobre rotulado “Urgente”.

Art. 252. TRENES QUEDADOS EN PENDIENTES.

Los guardas en estos casos se pondrán de acuerdo con el maquinista sobre lo que más conviene hacer según las circunstancias; es decir, si retroceder para tomar mayor impulso o fraccionar el tren, pero en ningún caso se debe efectuar más de una tentativa para salvar el repecho, pues en estas pruebas, en la casi totalidad de las veces, no se obtiene otro resultado que el de perderse mucho tiempo innecesariamente y producir roturas de enganches con el consiguiente peligro de ocasionar accidentes.

- a) Se procederá de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 238 y 253, según sea el caso, para la debida protección de los trenes.
- b) Si se resolviera el fraccionamiento del tren, se-aplicarán los frenos antes de cortar los enganches, en no menos de 5 wagones de adelante y otros 5 de la cola, incluso el furgón o furgones del corte que se va a dejar; y si se tratara de pendientes pronunciadas o durante tiempo tormentoso o de mucho viento, se aplicarán los frenos a todos los vehículos.
Si no pudieran ser asegurados en la forma indicada por falta de frenos o mal funcionamiento cíe éstos o por otras causas, los guardas deben proceder a asegurar con calzas del equipo del furgón a los vehículos que se encontraran en dichas condiciones.
- c) Debe observarse especial cuidado que al hacer aflojar a la locomotora para cortar los enganches, esta operación se efectúe con suma precaución a fin de que no golpeen las dos fracciones y no cortar hasta que la porción a dejarse se encuentre completamente parada.
- d) Estos quehaceres deben efectuarse con la mayor actividad posible, pero teniendo siempre en cuenta, en primer lugar, la seguridad de los trenes.

Art. 233. PARTE DEL TREN DEJADO EN CAMINO.

Cuando por cualquier causa se haya dejado parte del tren en camino, se procederá en esta forma:

- a) El guarda deberá quedarse con la par que se deje, protegiéndola en ambas direcciones con petardos y con señales de mano a una distancia no menor de 8 palos de telégrafo.
- b) El guarda-frenos seguirá con la primera parte, y regresará enseguida con la máquina liviana, observando precaución, en busca de la segunda parte.
Si por alguna circunstancia imprevista, como ser enfermedad, accidente, etc., el tren no tuviera guarda-frenos, el foguista deberá viajar en el último vehículo de la primera parte.
- c) Se avisará a las estaciones de ambos lados en el acto de llegar la primera parte; también a la Oficina de Movimiento correspondiente, citando el kilómetro donde quedaron los vehículos.
- d) El aviso “tren fuera de la sección” recién se dará cuando haya llegado toda la última parte del tren.
- e) Aun cuando sea de día, no se puede aceptar otro tren o máquina detrás del tren cortado hasta tanto quede libre la sección. Si ya se hubiera aceptado un segundo tren, debe detenerse habiendo tiempo para ello.

Art. 254. CUANDO UN MAQUINISTA NO CONOCE LA VIA.

Cuando un maquinista no conoce la vía por donde va a correr, debe conseguir un maquinista piloto u otra persona práctica y éste último responderá por la velocidad y señales.

Art. 255. POSICION DE LAS LOCOMOTORAS.

Las locomotoras marcharán a la cabeza de los trenes (salvo en los casos excepcionales mencionados en el Art. 257); y con la chimenea hacia adelante cuando sean con tender, exceptuando en los casos debidamente autorizados.

Art. 286. LOCOMOTORAS QUE CORRESPONDEN A UN TREN.

Cada tren debe ser remolcado por una sola locomotora, salvo en los casos de atrasos, averías, pendiente fuerte, afluencia extraordinaria de pasajeros, mal tiempo u otras circunstancias graves, en que se podrá emplear otra más. En ningún caso se pondrán más de dos locomotoras.

- a) Cuando se emplean dos máquinas para arrastrar un tren, el maquinista o foguista e la que va adelante son responsables de la observancia de las señales. El maquinista de la máquina siguiente debe vigilar y tomar sus señales del maquinista de la locomotora de adelante, pero no por eso estará libre de la obligación de observar todas las señales referentes a la seguridad del servicio de la línea.
- b) Deberá ejercerse mucho cuidado para evitar arranques y tirones bruscos al poner en movimiento o al parar el tren.

Art. 257. LOCOMOTORAS EMPUJANDO TRENES.

Es prohibido hacer marchar trenes con la locomotora empujándolos con excepción de las maniobras en las estaciones, de los trenes de lastre, y en casos de accidentes o socorro, o cuando rijan instrucciones especiales como ser ayuda para subir pendientes, o cuando sea necesario la ayuda para arrancar de una estación.

- a) En el caso de descomponerse una máquina en camino, la que va de auxilio puede empujar despacio el tren hasta el desvío o vía de cruzada; entonces la máquina que empuja debe tomar la delantera.
- b) No debe emplearse más de una locomotora para empujar trenes, y ésta no debe engancharse al convoy cuando el objeto de su uso es para ayudar.
- c) Cuando un tren tiene que ser ayudado por una máquina empujándolo, se dejará (exceptuando cuando rijan instrucciones especiales) al criterio del maquinista del tren juzgar cuando podrá cesar la ayuda, para eso la señal será cuatro pitadas. El maquinista que empuja debe sujetar gradualmente, a fin de que los enganches se estiren poco a poco, evitando así roturas por tirones bruscos.
- d) En el caso de que circunstancias especiales impongan la necesidad de hacer correr un tren retrocediendo, con la máquina a la cola, se observará la mayor precaución y se hará sonar el silbato con frecuencia. El Guarda viajará en el primer vehículo de adelante haciendo señales de mano al maquinista, quien prestará atención continua a ellas para parar prontamente en caso necesario. La velocidad en tales circunstancias no excederá de 15 kilómetros por hora.

Art. 258. LOCOMOTORAS ACOPLADAS.

Cuando se dispone que dos o más máquinas corran acopladas, es terminantemente prohibido desacoplarlas en viaje.

Art. 259. AVERIGUAR EL PARADERO DE UN TREN.

Si una máquina o tren tardara en llegar y no se avistara de que está en marcha ni se tiene noticias, el Jefe despachará un chasque a caballo para averiguar la causa de la demora, etc., dando al mismo tiempo aviso telegráfico a la Oficina de Movimiento respectiva.

- a) En vía doble, si un tren o máquina emplea en llegar más tiempo del necesario, el Jefe o señalador hará detener todo tren o máquina que debe correr en dirección opuesta por la otra vía, avisando al guarda y maquinista lo que ocurre y les ordenará de proseguir con precaución (Art. 136).

Art. 260. ENVIO DE MAQUINA O TREN DE AUXILIO. — PRECAUCIONES.

Si un tren o máquina que está detenido en camino por causa de un accidente o descompostura de locomotora pide y necesita la ayuda de una locomotora sola o tren de auxilio, podrá despacharse, desde la estación inmediata al sitio del suceso, la máquina o tren de auxilio si la Oficina de Movimiento así lo ordena (previas disposiciones tomadas para su seguridad) bajo las órdenes del Jefe de estación o de otra persona responsable, debiendo el maquinista correr con precaución, estar alerta y hacer uso del silbato con mucha frecuencia. Los maquinistas y guardas, tanto del tren parado como del tren o máquina de auxilio, tendrán muy en cuenta el Artículo 261 para evitar sorpresas o posibles accidentes.

Art. 261. ESPERAR MAQUINA O TREN DE AUXILIO.

Todo tren o máquina que hubiese pedido una locomotora o tren de auxilio, está obligado a esperarlo aun cuando esté en condiciones de poder marchar antes de su llegada. Exceptuase de esta regla cuando, siendo de día, la disposición del terreno permita dominar la vía por lo menos dos kilómetros hacia adelante o que se recibiera orden por escrito (o verbales bien claras por teléfono donde funcionan estos aparatos) del Jefe de la estación a la cual se dirija. En estos casos el maquinista del tren que pidió auxilio debe correr con precaución, estar alerta y hacer uso del silbato con mucha frecuencia.

CAPITULO XX

Formación de trenes

Art. 262. FORMACION DE TRENES DE CARGA.

Los trenes de carga deberán formarse de tal modo que los wagones para cada estación se encuentren juntos.

- a) El orden de arreglo es que los wagones para la estación donde concluye el viaje, se coloquen enseguida del furgón de cola, los vehículos para la estación anterior adelante de aquellos y así sucesivamente todo el tren, con excepción de los wagones extranjeros que carecen de roscas centrales, los cuales deben colocarse inmediatos al furgón de cola. Los wagones cargados con pasto y con artículos químicos y materias inflamables o explosivos se colocarán con preferencia en el medio del tren, haciéndolos preceder y seguir por tres wagones a lo menos, vacíos o cargados con mercaderías no explosivas ni inflamables. Los wagones con averías se colocarán de acuerdo con el Art. 283.
- b) Los trenes que conduzcan hacienda solamente, deben tomar los wagones para cada estación juntos y en orden, de modo que al llegar a Temperley los wagones para Tablada y Mataderos, en este orden, se encuentren atrás del furgón de adelante.
- c) En los trenes de carga, los wagones con hacienda se colocarán adelante del furgón de cola, pero si hubiera extranjeros sin roscas en el tren, los de hacienda deberán ir adelante de éstos.
- d) Cuando se ordene que se agreguen coches a los trenes de carga o hacienda, se pondrán a la cola, excepto que sea coche de servicio, que podrá colocarse atrás del furgón de adelante, si así lo pidiese el ocupante.
- e) El último vehículo de cada tren de carga o hacienda deberá ser un furgón, y llevará un guarda.

Art. 263. FORMACION DE TRENES "MIXTOS".

En los trenes "mixtos" los wagones se tomarán en orden de estación cuando esto no ocasione detenciones indebidas. Los wagones con carga se colocarán después de la máquina, y los con hacienda detrás de aquellos. En estos trenes se podrán conducir los artículos mencionados en el Art. 264, inciso a) *en wagones que se pondrán al final del tren*, detrás del furgón de cola, de manera que entre los wagones con carga de peligro y los coches debe haber siempre un vehículo (furgón o wagón cerrado) vacío o cargado con artículos que no sean de fácil combustión. Cuando se anuncie la corrida de un tren de carga en las secciones donde corren trenes mixtos, se agregarán al tren de carga los wagones con pasto, etc.

Los trenes "mixtos" que corren sin vacuo llevarán a la cola un furgón con lastre y con el freno en buen estado, y, como todo tren que conduce pasajeros debe llevar un furgón o wagón entre la locomotora y los coches, la formación de los trenes "mixtos" será la siguiente:

Wagones con carga.

Wagones con hacienda.

Un cubierto sencillo (Con carga a repartir o vacío).

Coches.

Furgón.

Wagones con pasto y con artículos químicos y materias inflamables o explosivos.

En el furgón se cargarán las encomiendas y equipajes, en cuyo vehículo viajará el guarda-breck para apretar el freno en el caso de cortarse el tren. Las encomiendas y equipajes servirán de “lastre”.

Todos los trenes mixtos deben formarse siempre con el furgón a la cola, *aun cuando corran con vacuo*, y con el cubierto vacío adelante de los coches; este último puede cargarse con carga a repartir, y, para que no se presente el caso de faltar dicho vehículo, un mismo wagón debe usarse permanentemente, siendo entendido que cuando no haya carga correrá vacío.

Los guardas deben hacer parar los trenes en las Estaciones de modo que los coches y el *furgón queden* sobre los andenes, y los Jefes arreglarán tener preparadas las encomiendas y equipajes en el sitio donde se detiene el furgón.

Art. 264. FORMACION DE TRENES DE PASAJEROS.

A la cabeza de un convoy de pasajeros y después de la locomotora, irán siempre tantos vehículos sin pasajeros cuantas sean las locomotoras que remolquen el tren, salvo en los trenes locales que corran en doble vía, y en los cuales podrá ir detrás de la locomotora un coche mixto de pasajeros y encomiendas o correo, acopiado del lado de éste último compartimiento. (Art. 28 del Reglamento General de Ferrocarriles).

En los trenes de pasajeros está prohibido el transporte de wagones de pasto, artículos químicos y materias inflamables o explosivas (salvo las pequeñas cantidades de pólvora que llevan consigo los cazadores), wagones con objetos largos, como vigas, tirantes o cargas que puedan desarreglarse y caer sobre la vía, vehículos con averías y todo vehículo que no tenga acoplamiento para el freno automático.

Art. 255. WAGONES EN LOS TRENES DE PASAJEROS.

Es absolutamente prohibido agregar wagones de dos ejes a los trenes de “pasajeros”.

En consecuencia, toda vez que sea necesario agregar algún wagón a un tren de pasajeros, ya sea para conducir un enfermo, o cadáver, etc., se utilizará un wagón boggie.

Los wagones con hacienda y con el recargo del 25%, también deben ser boggies, cobrándose la tarifa correspondiente y no como wagón sencillo.

Los gasómetros y wagones especiales para caballos, son los únicos wagones de dos ejes que por ahora pueden correr en los trenes de pasajeros.

Sin orden superior no se debe agregar a los trenes de pasajeros ninguno de los vehículos referidos, ni tampoco wagones de servicio como ser: artesanos, bomberos, etc.

CAPITULO XXI

Maniobras

Antes de poner la máquina en movimiento para efectuar cualquier clase de operación, el maquinista, en todos los casos sin excepción, hará la señal reglamentaria con el silbato.

Art. 266. MANIOBRAS FUERA DE LA SEÑAL DE ESTACION.

Es absolutamente prohibido que un tren o máquina maniobre fuera de la señal de estación sobre la vía principal (aunque exista señal de distancia) después de haberse dado “vía libre” a un tren o máquina de la estación o garita inmediata, del lado que viene el tren o máquina y si se pide “vía libre” mientras el tren o máquina está maniobrando fuera de la señal de estación, no se deberá dar la vía libre hasta que el tren o máquina que estaba maniobrando esté adentro y protegido por la señal de estación. *Los Jefes y Señaladores deben tener siempre muy en cuenta, antes de dar “vía libre”, el Art. 126 siendo vía doble y el Art. 141 en vía sencilla.*

En vía sencilla, y a fin de que la estación inmediata pueda aprovechar de todo el tiempo posible para maniobrar, el pedido de vía libre se hará de acuerdo con el Art. 142, inciso b.

Art. 267. MODO DE HACER MANIOBRAS. — PRECAUCIONES.

En las operaciones de maniobras deben hacerse las señales de mano que se detallan en los Artículos 46 y 47.

Las maniobras se ejecutarán con el mayor cuidado y se tendrá suma atención en no ocasionar golpes que tienden siempre a causar daño al material rodante y a las cargas. Al efectuarse maniobras con wagones de hacienda, deben hacerse de modo que las haciendas no sean estropeadas, y se tratará de no maniobrar con todo o parte del convoy, arreglando, siempre que ello sea posible, de agregar los wagones de hacienda con la máquina sola.

Los vehículos deben ser acompañados por un cambista o *más si fuere necesario* para aplicar los frenos y evitar cualquier choque o escape.

Cuando sea necesario efectuar operaciones de maniobras empujando vehículos sobre pasos a nivel, o sobre vías principales en estaciones, etc., un cambista debe ir en el primer vehículo o ir caminando al costado del corte a fin de que pueda vigilar con atención que no se presente ningún obstáculo adelante; en cuyo caso hará en el acto señales de parar, y usará de todos los medios a su alcance para evitar accidentes.

Es prohibido desenganchar vehículos de la locomotora, tren, o corte hasta que no estén completamente parados y seguros, y si se trata de vías situadas sobre pendientes se tomarán además las medidas de seguridad que se mencionan en el Art. 244.

En ningún caso deben vehículos o grupos de ellos seguirse en la misma vía para diferentes desvíos hasta que el vehículo o vehículos separados no estén libres de las agujas y cambios por los cuales el vehículo o vehículos que siguen deben pasar.

Antes de efectuar maniobras de cualquier clase, es deber del cambista encargado de revisar las vías por donde va a maniobrar, a fin de asegurarse de que las cruzadas están libres y que no haya obstáculo alguno encima o cerca de los rieles; igualmente deben revisarse los vehículos antes de moverlos, probar trenos y ver que no queden calzas o cualquier otro impedimento.

Antes de hacer aciales de avanzar o retroceder, según sea el caso, es indispensable asegurarse que las agujas de los cambios que deben tomarse de punta se encuentran en su posición correspondiente, cuyo procedimiento se observará también con los cambios que se toman de talón, pues es prohibido pasar por sobre ellos si las agujas no están en la debida posición. Asimismo para evitar accidentes por agujas de cambio entreabiertas, antes de permitirse el acceso de vehículos o máquinas es necesario asegurarse que las agujas están bien cerradas. Los cambios deben ser revisados:

Máquina sola sin cambista o guarda: por el personal de la máquina.

Máquina sola acompañada por cambista o guarda: por el cambista o guarda.

Máquina con vehículos: por el cambista o guarda que hace las señales al maquinista.

Cuando se efectúen maniobras con coches, deben ser enganchadas también las cadenas auxiliares, en todo caso, sin excepción. Esta medida es necesaria para evitar accidentes toda vez que fallara o saltara la rosca central.

Se tomará cuidado de no dejar vehículos obstruyendo las cruzadas y trampas.

Cuando se maniebre en cualquier vía principal, el guarda tren o cambista debe cerciorarse, al tiempo de efectuarlas, que ninguno de los vehículos se haya desenganchado como también que ningún vehículo sea dejado en la vía principal.

Art. 268. LARGADAS.

Se entiende por “largada” o “retroceso” cuando un vehículo o corte de ellos se desengancha y luego la locomotora los empuja un corto trecho para que el vehículo o corte de ellos sigan solos.

Esta maniobra es permitida con un solo corte de vehículos a la vez.

Se procederá en un todo de acuerdo con las disposiciones del Art. 267.

Es prohibido hacer maniobras con vehículos no acompañados y enganchados a la locomotora en los siguientes casos:

- 1) Cuando los vehículos no estén dotados de freno o éstos funcionen mal.
- 2) Cuando la maniobra sea contra trenes de pasajeros o vehículos con pasajeros.
- 3) Cuando en los vehículos haya pasajeros.
- 4) Cuando los vehículos estén cargados con animales o materias explosivas.
- 5) Cuando los vehículos se encuentren en pendientes pronunciadas o cuando por el empuje puedan llegar a éstas o a pasos a nivel no cerrados con barreras.
- 6) Cuando los wagones puedan chocar con otros en reparación o que se están cargando o descargando.
- 7) Cuando haya neblina o lluvia fuerte.
- 8) Cuando sople viento fuerte en la misma dirección.

Art. 269. MANIOBRAS VOLANTES O CORRIDAS.

Se entiende por maniobra volante o corrida cuando la máquina es desenganchada del vehículo o vehículos que remolca en el momento de pasar por un cambio y se altera la posición de las agujas para que el vehículo o vehículos que le siguen pasen a otra vía. Esta clase de maniobra es prohibida.

Art. 270. CAMBIO CON SOGA.

El cambio con sogas es una maniobra prácticamente idéntica a la que menciona el Art. 269, *pero hecha por medio de una sogas o cable* que une, a cierta distancia, los vehículos a la máquina y da tiempo para que pueda hacerse el cambio con seguridad.

El cambio con soga solo es permitido en caso de imprescindible necesidad, y al efectuarlo se debe observar siempre mucho cuidado y atención.

Art. 271. PASOS A NIVEL OBSTRUIDOS POR MANIOBRAS.

Cuando se está maniobrando en una estación obstruyendo los pasos a nivel y hubieran transeúntes o vehículos esperando, debe dársele paso ya sea siguiendo adelante o retrocediendo. Se tomarán todas las precauciones posibles para evitar accidentes.

Art. 272. PASAR POR PLANCHADAS, PORTONES, ETC.

Antes de pasar por planchadas, portones y demás puntos de perfil reducido, deberá cuidarse que los pasos estén libres y que los vehículos puedan pasar sin peligro de que la carga, estacas, estribos, etc., puedan tropezar.

Art. 273. LUCES EN MAQUINAS DE MANIOBRAS.

Las máquinas que se emplean para maniobras, deben llevar el farol de cabecera y el de cola encendidos, después de la puesta del sol o durante el tiempo de neblina.

CAPITULO XXII

Protección a los vehículos parados en los desvíos

Art. 274. MEDIDAS DE PROTECCION.

Para evitar que los vehículos estacionados en los desvíos, o en las vías auxiliares en caso que haya que depositar vehículos por necesidad absoluta, se pongan en movimiento bajo la acción del viento o por otra causa, deben estar enganchados unos con otros, los frenos bien apretados y calzadas las ruedas.

Exceptuando durante las operaciones de maniobras, los detentares deben estar en su sitio correspondiente y los cambios-trampa en posición para la vía de escape, a fin de que los vehículos descarrilen si llegaran a ponerse en movimiento, impidiendo así que se corran a las vías principales. (Véase Art. 111).

Art. 275. PRECAUCIONES EN CASOS DE TORMENTAS.

En casos de tormentas no debe esperarse a que éstas se produzcan para tomar todas las medidas de seguridad necesarias, sino que al observarse la proximidad de ellas todo el personal está en la obligación de cooperar y prestar especial cuidado en ver y asegurarse que los vehículos, detentores y trampas se encuentran de acuerdo con las disposiciones del Art. 274. Los Jefes son responsables de vigilar y satisfacerse personalmente que todo está en orden, y ninguna excusa les será aceptada por escape de vehículos, porque pueden siempre evitarse si se toman las precauciones necesarias con tiempo.

CAPITULO XXIII

Instrucciones varias

Art. 276. PROVEER AGUA A LAS MAQUINAS.

Es deber del Departamento de Tracción dar agua a las máquinas, y donde no haya empleados de dicho Departamento, el personal de la máquina debe arreglarse para tomar agua del estanque y dejar después cerrada la válvula y asegurada la manga, sin esperar que vaya un peón o cambista de la estación. No obstante esto, cuando hubiera un peón del Tráfico disponible, el Jefe lo mandará en tiempo para ayudar al personal de la máquina.

Art. 277. MANIOBRAS A CARGO DEL FOGUISTA.

Es terminantemente prohibido permitir a los foguistas maniobrar con las máquinas en la ausencia del maquinista.

Art. 278. AUSENCIA DEL MAQUINISTA.

Los maquinistas estando en servicio no deben dejar su máquina salvo sea absolutamente necesario, pero bajo ningún concepto si no queda el foguista u otro empleado competente a cargo de ella, y si se halla en un desvío con los frenos bien apretados.

Art. 279. MAQUINAS SOBRE MESAS GIRATORIAS.

Estando una máquina sobre una mesa giratoria, los maquinistas tomarán cuidado de tener la palanca en el medio, apretar los frenos, y abrir las canillas de los cilindros.

Art. 280. HUMO DE LAS MAQUINAS, etc.

Los maquinistas y foguistas deben arreglar el fuego de las maquinas de modo que pueda evitarse toda emisión innecesaria de humo al pasar por estaciones o mientras permanezcan en ellas.

- a) Al limpiar el fuego debe tomarse cuidado de no hacerlo donde las cenizas puedan interrumpir el movimiento de las agujas o en parajes donde exista peligro de incendiar el campo.

Art. 281. VEHICULOS CON EJES CALDEADOS.

Queda prohibido al personal de estación y guardas enfriar ejes caldeados con agua. Cuando notan que hay en un tren vehículos con ejes caldeados y no hay revisador de vehículos, deben llamar al maquinista y poner el asunto en sus manos, obrando de acuerdo con lo que él aconseje.

Art. 282. WAGONES SACADOS DE LOS TRENES.

Cuando por un motivo cualquiera sea necesario sacar wagones de un tren antes de llegar a su destino, o cuando un maquinista rehúse o no le sea posible tomar wagones, el Jefe deberá avisar por telégrafo a las Oficinas de Movimiento y Wagones respectivas las circunstancias del caso. El guarda anotará el hecho en su informe dando el motivo de haber dejado los wagones.

- a) Si todos los wagones de que se compone el convoy son de carga urgente o de fechas atrasadas, el Jefe solicitará qué wagones debe sacar del tren.

Art. 283. WAGONES AVERIADOS.

Cuando se engancha algún wagón averiado atrás del furgón de cola de un tren de carga con destino a Los Talleres u otro punto, para reparaciones, se debe dejar en la primera estación donde llega el tren a la puesta del sol, y agregarlo al día siguiente a algún tren que corra de día, y así sucesivamente hasta llegará destino.

Art. 284. CONDICION DE WAGONES, PUERTAS, ETC.

Los guardas no deberán permitir que se agregue a su tren ningún wagón que no está en condiciones para marchar.

- a) Al tomar wagones con hacienda, los guardas deben satisfacerse que todos los pasadores, pisos y puertas, están bien asegurados.
- b) Es obligación del personal de Estación y guardas, ver antes de salir el tren que las puertas de costado y techo de los wagones que se agreguen están bien aseguradas con sus clavijas, pasadores, cadenitas de seguridad y sellos si son cargados.
- c) En los trenes de pasajeros y de encomiendas, el personal de Estación y guardas deben cerciorarse antes de la partida del tren, si todos los furgones y wagones de encomiendas tienen sus puertas en orden y debidamente aseguradas.

Art. 285. TARJETAS DE WAGONES.

Los guardas no deben permitir que se agregue a su tren ningún wagón cargado, vacío o inservible, que no tenga su tarjeta correspondiente.

- a) Llegados los wagones a sus destinos, deben ser retiradas las tarjetas usadas y guardadas en orden de fecha por tres meses. Los sellos, de plomo de los wagones deben ser sacados sin romper el sello y guardados junto con las tarjetas de cada wagón.

Art. 286. TABLEROS DE DIRECCION.

Los guardas y personal de Estación deben ver que los tableros de dirección están colocados a ambos lados de los coches, indicando el destino de los mismos.

Art. 287. LLAMAR LOS NOMBRES DE LAS ESTACIONES EN VOZ ALTA. —TRASBORDO, ETC.

A la llegada de los trenes de pasajeros, el personal de plataforma y los guardas deberán llamar los nombres de las Estaciones en voz alta y clara.

- a) En las Estaciones de Empalme, los guardas deben anunciar con claridad los puntos por donde va a correr el tren desde allí, y cuales son los pasajeros que deben cambiar de coche. En viaje, anunciarán en alta voz el nombre de la próxima estación de parada, al pasar por cada coche, menos dormitorios de noche, así como los trasbordos que en ella deban efectuarse.

Art. 288. TOCAR LA CAMPANA.

Los trenes de pasajeros para adentro serán despachados por los Jefes con tres toques de campana; los trenes para afuera con cuatro toques de campana.

- a) *En vía sencilla* al recibirse la correspondiente señal por block de la salida de todo tren o maquina de la estación inmediata, el Jefe tocará la campana como señal de aviso al personal que el tren se aproxima, dando para los trenes o maquinas para adentro dos golpes dobles, y para afuera tres golpes dobles.

Art. 289. RECEPCIÓN Y DESPACHO DE TRENES DE PASAJEROS POR JEFES DE ESTACION.

El Jefe, antes de la llegada del tren, debe encontrarse en la plataforma y se satisfecerá que el público no se arrime al andén, **exponiéndose a peligro**, hasta que el tren se haya parado; luego

cooperará a que los trabajos de carga y descarga de bultos, maniobras si las hubiera, etc., se efectúen en orden y con prontitud, vigilando al personal en los quehaceres inherentes a cada uno. Si el tren está atrasado, tratará de alistarlo en el menor tiempo posible.

- a) Debe ver que el público no se estacione impidiendo el paso entre la boletería y el tren, ni en la plataforma.
- b) Tanto el Jefe como los guardas procurarán que todos los pasajeros se encuentren sentados o dentro de los coches antes de la salida del tren, y vigilarán que no lleven consigo bultos que por su clase, peso o volumen no deben ir en los coches.
- c) Prohibirá que el personal del Tráfico, Locomotoras y V. y O. hagan a uso (de la plataforma como punto de reunión a la hora de los trenes.

Art. 290. ASEO EN LAS ESTACIONES, ETC.

Las estaciones y sus dependencias deben siempre mantenerse en buen estado de aseo y conservación.

- a) Los residuos y papeles deben recogerse sin demora; las lámparas y faroles deben ofrecer luz brillante; los vidrios de las salas, oficinas y marquesinas se limpiarán diariamente; los pisos y andenes deben ser barridos frecuentemente, y lavados cuando necesiten una limpieza completa; las letrinas serán lavadas diariamente y toda vez que requieran limpieza, haciéndose uso del desinfectante; las saliveras deben asearse diariamente, colocándoseles la cantidad necesaria de desinfectante.
- b) Los galpones, depósitos, garitas, playa, plazoleta y otros sitios de acceso, deben también mantenerse limpios.
- c) No debe dejarse crecer el pasto en las plataformas ni en las vías frente a éstas. Las plataformas deben tener una buena capa de granza.
- d) Los jardines y sus alrededores deben aparentar buen aspecto y aseo.
- e) Los avisos en general deben ser colocados observando un completo orden, y se mantendrán en buen estado de conservación, tomándose cuidado de retirar los avisos vencidos.
- f) Los horarios de pared deben ser exhibidos en las salas, andenes y otros sitios que faciliten su vista al público.
- g) Los bultos descargados deben conducirse a los depósitos, después de la partida del tren.

Art. 291. APERTURA DE LA BOLETERIA.

En toda estación la boletería deberá abrirse, por lo menos, 30 minutos antes de la hora marcada para la salida del tren, y no podrá clausurarse antes de un minuto de la misma. (Art. 121 del Reglamento General de Ferro-Carriles).

Art. 292. COCHES EN LAS ESTACIONES.

Los coches estacionados deben permanecer apagados, con las puertas cerradas con llave y las ventanillas y persianas bajas, y se observará vigilancia a fin de que no se introduzcan particulares o empleados no autorizados a pernoctar en ellos.

- a) Los coches de reserva, deben conservares siempre bien aseados y listos para ser agregados, sin ocasionar mayor demora, a cualquier tren que los llegara a necesitar.

Art. 293. FALTA DE COMODIDAD EN LOS TRENES — COCHES ADICIONALES.

Cuando por exceso de pasajeros se haya agregado un coche a un tren general hasta un punto indeterminado, el guarda debe dar aviso, desde una o dos estaciones antes, al Jefe donde va a dejar el coche a fin de que el personal esté preparado.

- a) El mismo procedimiento observará el guarda cuando necesite tomar algún coche en camino de los de reserva.

Art. 294. RELOJES DE GUARDAS, MAQUINISTAS, ESTACIONES Y GARITAS.

Inmediatamente que se reciba la llora oficial por telégrafo, deben confrontares y regularse todos los relojes de las estaciones y garitas.

- a) Los guardas deben controlar y regular sus relojes con el de la estación de partida y con el de la primera estación en que pare el tren después de las 2.00 p.m., observando en las demás estaciones si los relojes marchan de acuerdo. Los maquinistas controlarán y regularán sus relojes con los de los guarda-trenes.

Art. 295. PORTONES DE LOS ALAMBRADOS QUE DIVIDEN LA VIA PARA AFUERA Y PARA ADENTRO.

Los portones de los alambrados que dividen la vía para afuera y para adentro, deben mantenerse cerrados, y solamente se permite abrirlos, no habiendo tren próximo a llegar o pasar, en los casos en que el Jefe o el Auxiliar de la estación, o los peones llevando bultos de encomiendas, necesiten cruzar las vías para pasar de una a otra plataforma, pero tomarán cuidado de cerrarlos inmediatamente cada vez que hagan uso de los mismos.

Art. 296. LUCES DE PLATAFORMA Y SALAS DE ESPERA Y BOLETERIA PARA TRENES DE PASAJEROS.

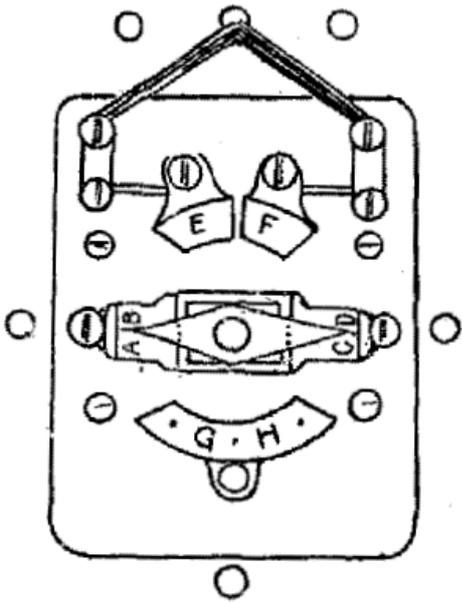
Los Jefes de estación deben apagar las luces de plataformas y salas de espera y boletería cuando no sea necesario mantenerlas encendidas.

- a) Las luces deben graduarse entre trenes, cuando el intervalo de tiempo entre ellos sea tal que permita tomar esa medida, y se apagarán enseguida que haya partido el último tren; pero si el servicio de trenes es continuo, se mantendrán las luces encendidas hasta el último tren y se apagarán después de la partida de éste.
- b) En los puntos donde circulan pocos trenes, las luces se encenderán unos 30 minutos antes de la hora en que debe llegar el tren y se apagarán después de su partida.
- c) En las estaciones que no hay servicio de trenes durante la noche, no se encenderán las luces referidas.

Art. 297. ALUMBRADO ELECTRICO EN LOS COCHES.

El dinamo que produce la corriente eléctrica se encuentra suspendido debajo del bastidor del coche y funciona por medio de una correa desde un eje del boggie.

- a) Los acumuladores también se encuentran debajo del coche.
- b) Cuando el coche está en marcha, la corriente la produce el dinamo pero una vez parado, son los acumuladores los que la emiten.



- c) En un extremo del coche se encuentra el tablero igual al croquis con el cual se puede colocar el coche a luz entera, media y apagada, operando con él en la siguiente forma: Girando el interruptor A, B, C, D, en forma que A corresponda con E; B con F; C con G y D con H, el coche se encuentra a toda luz. Cuando B esté en E y C en H el coche está a media luz y cuando esté en la forma que indica el croquis está apagada. En los coches salón, restaurantes y dormitorios el lote interruptor está generalmente en el interior.
- d) Es de vital importancia tener siempre cerrada la caja que contiene los conmutadores, para evitar que penetre tierra u otras sustancias.
- e) Cuando se encuentre un coche parado en una estación se debe colocar a media luz y diez minutos antes de salir a toda luz.
- f) Es prohibido utilizar la luz o ventiladores no siendo necesario.
- g) Si por cualquier circunstancia se dejase la luz hasta que los acumuladores quedasen débiles o descargados, se debe colocar la llave a media luz mientras el coche esté en marcha y una vez llegado a su destino, apagar en seguida las luces debiendo los guardas informar da cualquier falta que observaren.
- h) Los Jefes de estaciones deberán impedir cualquier uso indebido de luz, sea por pasajeros o empleados durante la permanencia del coche en las estaciones.
- i) En caso de calentarse los bujes del dinamo se debe sacar la correa.
- j) Para cualquier dato referente a la luz los guardas podrán obtenerlos del electricista y serán responsables por la falta de cumplimiento a estas disposiciones.

Art. 298. ROSCAS CENTRALES.

Las roscas centrales de cada vehículo de todos los trenes sin excepción, deberán conservarse aseadas y el guarda verá antes de salir de las Estaciones que cada vehículo provisto de enganche a tornillo, lo tenga enroscado lo suficiente para que los paragolpes estén bien juntos.

- a) Las cadenas auxiliares deberán estar enganchadas en el tercer eslabón desde el cabezal, de manera que queden más largas que la de tracción, evitando así que reciban la tensión solo en el caso que se corte la de tracción. Hay una cadena pequeña con un gancho ligado al eslabón de las roscas centrales de los coches para asegurar el contra peso Impidiendo por ese medio que gire mientras los vehículos estén en movimiento; y, antes de salir un tren del punto de partida, el contra peso de la rosca central debe siempre estar asegurado con la cadena citada.
- b) Las roscas centrales de los trenes deben ser revisadas por el personal de las Estaciones Altamirano, General Belgrano, Sevigné, Monsalvo, Maipu, Vidal, Ayacucho, Balcarce, Tandil, La Negra, Cooper, Juárez Tres Arroyos, Dorrego, Las Flores, Azul, Olavarría, Laprida, Pringles La Madrid, Saavedra, Cañuelas, Merlo, Emp. Lobos, Saladillo, Tapalqué,

V. de Mayo, Bolivar, Guaminí, Carhué, Río Colorado, Choele-Choel, Mármol, Quilmes, Pereyra, Bavio y Abasto, y cualquiera que se halle flojo deberá ajustarse.

Art. 299. HORAS DE TOMAR SERVICIO LOS GUARDAS.

Los guardas y ayudantes de *trenes de pasajeros generales* deben tomar servicio 30 minutos antes de la hora de la partida del tren, y los guarda-enc. de acuerdo con las instrucciones del Jefe de quien dependen.

- a) Los guardas, ayudantes y guarda-enc. *de trenes urbanos*, 20 minutos antes de la hora de salida del tren, o con tanta anticipación como se la permita el servicio cuando el intervalo entre trenes que debe correr un mismo personal, sea menor de 20 minutos.
- b) Los guardas y guardas-frenos *de trenes de carga*, 40 minutos antes de la hora en que debe salir el tren.

Art. 300. AYUDA DE LOS GUARDAS EN TODA CLASE DE TRABAJO.

Es deber de los guardas, guarda-encomiendas y guarda-frenos, ayudar en todo lo que se relacione con el movimiento de trenes: hacer cambios, cargar o descargar encomiendas o mercaderías, enganchar o desenganchar vehículos, etc., a fin de acelerar todo lo posible las operaciones y evitar demoras, y serán responsables por cualquier detención que sufran los trenes por infracción a esta disposición.

- a) No comprende el alcance de esta obligación al guarda-frenos en aquellos casos en que se vea precisado proteger su tren o por otra causa cualquiera.

Art. 301. GUARDAS EN VIAJE.

Cuando un guarda viaje en un tren que no sea en el que trabaja, deberá prestar cualquier ayuda que le sea posible y obedecerá las instrucciones que el guarda a cargo del tren le diera.

Art. 302. IMPOSIBILIDAD.

En caso de sobrevenirle al guarda a cargo del tren una imposibilidad para desempeñar sus funciones, durante la marcha, el guarda más caracterizado se hará cargo del tren, en defecto de otro conductor, basta la primera estación cuyo Jefe resolverá prestando la ayuda necesaria y dará cuenta telegráficamente al Superintendente del Tráfico e Inspector Seccional.

Art. 303. ENTREGA EN DESTINO DE LOS FAROLES DE TRENES.

Al llegar un tren a su destino el guarda-frenos o el guarda encomiendas debe entregar los faroles de cola y laterales en la estación y dar los números de los mismos al Jefe o Encargado.

Art. 304. ACCESORIOS PARA FURGONES.

Cada furgón debe llevar los siguientes accesorios:

- 2 Encarriladoras.
- 1 Rosca central.
- 1 Cable.
- 6 Maderas.
- 2 Calzas.
- 2 Calzas para sujetar las ruedas de los vehículos.

Además de los artículos mencionados, los furgones de los trenes de pasajeros deben llevar:

- 1 Botiquín.
- 1 Teléfono portátil.

Estos accesorios con excepción de la rosca central, encarriladores, botiquín y teléfono, están

asegurados en el furgón por medio de una cadena y candado, y cuando sea necesario hacer uso de ellos, en caso de accidente, el guarda tendrá que romper el candado. Toda vez que esto suceda, en la estación donde se encuentre un revisador de vehículos y el tren se detenga algún tiempo, o en su defecto, en el punto terminal, el guarda solicitará se cambie el candado y se reemplacen los accesorios faltantes o inservibles.

Al hacerse cargo de un tren, es deber de los guardas revisar detenidamente los accesorios que deben llevar los furgones, y dar aviso al Jefe de toda falta o rotura que notaran, y hacer también mención de ello en su informe.

Art. 305. ACCESORIOS PARA GUARDAS.

Los guardas, guarda-encomiendas y guarda-frenos deberán llevar consigo:

- 1 Juego de banderas (1 colorada y 1 negra y amarilla).
- 1 Cajoncito con no menos de seis petardos.
- 1 Farol de mano.
- 1 Disco.

Además del equipo mencionado en el párrafo anterior, los guardas de los trenes de pasajeros llevarán:

- 1 Juego de banderitas (1 verde y 1 Colorada) para dar la señal de partida a los maquinistas en las Estaciones.
- 1 Libro de quejas.
- 1 Libro de tarifas.
- 1 Tenaza.
- 1 Libro de excesos.
- 6 Gomas para mangas de freno vacuo.
- 1 Pito.
- 1 Llave de la caja de fierro del furgón.
- 1 Llave de gas.
- Llaves para puertas de coches.
- Actas justificativas de atrasos.

Art. 306. ENTREGA DE ENCOMIENDAS Y EQUIPAJES.

Al llegar un tren de pasajeros o de encomiendas a su destino, los guarda-encomiendas no deberán ausentarse hasta que hayan entregado todas las encomiendas y equipajes conjuntamente con las guías, al empleado encargado de recibirlas, tomando recibo en el transporte después de efectuada la entrega.

- a) Por todos los bultos de encomiendas y equipajes que reciben en tránsito, deben dar recibo en el transporte de la Estación, y si no fuera posible cotejar los números de orden y rótulos de cada bulto al tiempo de cargarlos, lo harán enseguida de salir el tren, dando cuenta por medio de un telegrama desde la próxima estación de cualquiera diferencia que notaren.
- b) Siempre que no causara demora indebida al tren, toda diferencia en el número de bultos cargados o descargados en tránsito, debe ser aclarada en el acto con intervención del guarda y jefe.

Art. 307. ACTA JUSTIFICATIVA DE ATRASOS DE TRENES DE PASAJEROS.

Los guardas deben llevar siempre consigo estas fórmulas, las que llenarán con tinta, haciendo constar la causa del atraso, cuando éste excediese de 20 minutos en los trenes urbanos y de 60 en los trenes generales.

- a) Estas actas deberán ser firmadas por tres pasajeros a lo menos, y por todos los demás que lo soliciten.

Art. 315. PRONUNCIAR PALABRAS INMORALES.

Es prohibido proferir en los trenes palabras contrarias al decoro y a la moral.

Art. 316. PASAJEROS EBRIOS O DESORDENADOS.

Cuando un pasajero se encuentre en estado de embriaguez o su comportamiento molestara en alguna forma a los demás viajeros, especialmente en lo que atañe a la moral, el guarda tratará de hacer cesar el abuso. Si sus amonestaciones no fueran atendidas, el guarda procederá a hacer bajar del tren al culpable en la primera Estación, dando cuenta al Jefe quien lo pondrá a disposición de la policía. Llegado este caso, el guarda deberá tomar el nombre y domicilio de la persona origen del incidente y a lo menos el de uno de los pasajeros que lo haya presenciado. Así mismo verá que el equipaje del pasajero desordenado sea dejado antes de seguir viaje.

Art. 317. JUGADORES EN LOS TRENES.

Cuando viajen jugadores en los trenes, lo guardas prevendrán a los pasajeros que tengan especial cuidado, indicándoles que lean los avisos que se exhiben en los coches. Si los jugadores intentaran hacer jugadas, intervendrán a fin de evitarlas, y si sus indicaciones no fueran atendidas, pondrán el hecho en conocimiento del jefe de la primera estación en que pare el tren, quien pondrá los jugadores a disposición de la Policía.

Art. 318. CALENTADORES Y LAMPARAS PARTICULARES.

Es completamente prohibido hacer uso, dentro de los coches, de calentadores o lámparas particulares.

Art. 319. CERRAR LAS VENTANILLAS.

A pedido de un pasajero, deberán cerrarse las ventanas del lado expuesto al viento o sol.

- a) Durante la época de calores, en las estaciones de arranque deberán bajarse todas las persianas del lado del sol, conservándose levantadas las ventanas.

Art. 320. VENDEDORES AMBULANTES.

Es prohibido la presencia de vendedores ambulantes que no estén especialmente autorizados por la Empresa, y de una manera absoluta la de limosneros, cocheros y mozos de cordel.

Art. 321. INFORME DEL GUARDA SOBRE EL RECORRIDO DE TRENES.

Todo guarda a cargo de un tren deberá llenar debidamente su informe lo antes que le sea posible después de llegar a su destino, de acuerdo con las columnas y observaciones de cada fórmula, y lo entregará al jefe de la Estación.

- a) Debe llenarse un informe por cada recorrido de tren, aunque se trate de un convoy compuesto de un solo coche, furgón o wagón.
- b) Cuando una locomotora *liviana* conduce también estanque de agua para uso de la misma, no se requiere informe de guarda, pero si cuando el estanque se lleva para otro objeto; como ser: suplir agua a las cuadrillas.
- c) Para los trenes de "lastre" se requiere informe cuando el recorrido es de una a otra estación; en caso contrario, o sea para los viajes entre estaciones, no se deben llenar informes. Ejemplo: Si un tren lastre saliera de Cañuelas para trabajar en el trayecto y regresara al punto de partida *sin llegar hasta la estación contigua*, por tales viajes no se deben hacer informes; pero si el lastre corriera hasta Uribelarrea y de aquí regresara a Cañuelas, deben formularse informes para el recorrido de Cañuelas hasta Uribelarrea y desde esta estación

hasta Cañuelas. Otro ejemplo: Si saliera un tren de lastre de Cañuelas para trabajar entre Monte y V. Dorna y el tren no llegara hasta esta última estación, se necesita informe solamente para el recorrido desde Cañuelas hasta Monte; pero si el tren corriera hasta V. Dorna, entonces el informe se haría desde Cañuelas hasta V. Dorna.

- d) Cuando un tren retrocede para tomar más velocidad o por cualquier otro motivo, no siendo trenes de lastre trabajando entre estaciones, se hará también informe para dicho recorrido adicional *siempre que el convoy haya retrocedido 1000 metros o más*. Ejemplo: Si un tren para afuera retrocede del kilómetro 96 hasta el 95, se llenará un informe hasta el kilómetro 96; otro del kilómetro 96 al 95, y un tercer informe del kilómetro 95 a destino.
- e) En los casos en que fuera necesario dividir un tren, se confeccionará un informe hasta la estación más allá del punto donde se ha cortado, haciendo figurar los ejes dejados en tal kilómetro, y otros tantos informes por separado como veces se ha llevado el tren en fracciones. Ejemplos: Sí un tren sale de kilo 5 para Las Flores. y por falta de poder de la locomotora u otra causa se detiene en el kilómetro 95 (vía Monte) donde es necesario limitar el convoy para conducirlo en dos fracciones hasta Monte, se llenará un informe de kilo 5 a Monte, haciendo constar la hora de llegada y salida del kilómetro 95 y los ejes allí dejados, y luego un segundo informe del kilómetro 95 hasta Las Flores, anotando los ejes, hora de salida del kilómetro citado y haciendo figurar los ejes de la primera parte acoplados en Monte. Ahora, si el tren fuese conducido en tres porciones, se procederá en la misma forma con la primera parte, confeccionándose un segundo informe del kilómetro a Monte y un tercer informe del kilómetro 95 hasta Las Flores, en el que se hará constar la salida del kilómetro, cantidad de ejes y los ejes de la primera y segunda parte acoplados en Monte. Si la locomotora remolcara algún vehículo al regresar de Monte al kilómetro, cuando va en busca de la segunda o tercera fracción, se hará un informe por separado por este recorrido.
- f) Cuando un tren corra en una parte del trayecto con furgón o furgones solamente, debe hacerse informe por separado por el recorrido con el furgón o furgones. Ejemplo: Un tren de kilo 5 a Las Flores deja en Rosas todos los vehículos con excepción de los furgones y sigue con estos solamente hasta Las Flores, se formula un informe por el recorrido del tren desde kilo 5 hasta Rosas y otro informe por el recorrido con los furgones desde Rosas hasta Las Flores.

NOTA. — Los jefes de estación de destino de los trenes revisarán estos informes, a los que darán su V° B° si los encontrasen en orden, teniendo cuidado de asegurarse que los totales de ejes tomados y dejados estén debidamente balanceados por el guarda, y los remitirán por el primer tren a la Oficina del Superintendente del Tráfico, Plaza Constitución.

Art. 322. INFORME DEL GUARDA-TREN PARA EL MAQUINISTA.

Antes de empezar el viaje de cada máquina con tren, uno de estos informes debe ser entregado por el maquinista al guarda-tren, quien, una vez llenado debidamente de acuerdo con las columnas y observaciones de cada fórmula, lo devolverá personalmente al maquinista en la estación donde éste termina su viaje, en el acto de la llegada del tren.

- a) Al recibir el informe del guarda-tren, el maquinista lo revisará, y después de hacer las observaciones que creyere necesarias, lo firmará al pie, enviándolo junto con su parte diario al Inspector de la Sección.

Art. 323. REMOLQUE DE MAQUINAS MUERTAS.

A los efectos de calcular la cantidad de ejes cargados que representa una locomotora sin vapor agregada a cualquier tren de carga, se cita a continuación un detalle completo de las clases de

locomotoras y su equivalente en ejes cargados:

Clase	1	Calcúlese	6	ejes
"	1 — A	"	6	"
"	2	"	4	"
"	2 — A	"	4	"
"	2 — B	"	4	"
"	2 — C	"	4	"
"	3	"	3	"
"	3 — A	"	3	"
"	3 — B	"	3	"
"	3 — C	"	3	"
"	4	"	6	"
"	4 — A	"	6	"
"	5	"	7	"
"	6	"	7	"
"	6 — A	"	7	"
"	6 — B	"	8	"
"	6 — C	"	7	"

Clase	6 — D	Calcúlese	8	ejes
"	6 — E	"	8	"
"	7	"	9	"
"	7 — A	"	9	"
"	7 — B	"	10	"
"	7 — C	"	9	"
"	8	"	6	"
"	8 — A	"	8	"
"	8 — B	"	6	"
"	9	"	5	"
"	10	"	9	"
"	11	"	10	"
"	11 — A	"	11	"
"	12 (tender 3 ejes)	"	10	"
"	12 " 4 "	"	12	"
"	12 — A	"	12	"
"	12 — B	"	13	"

CAPITULO XXIV

Accidentes

Art. 324. ACCIDENTES.

Como la mayor parte de los accidentes que ocurren en las líneas de la Empresa tienen su origen en la imprevisión o descuido con que las víctimas se conducen y con el fin de evitarlos en lo posible, se recomienda a los empleados la obligación en que están de prestar estricto acatamiento a las disposiciones que más abajo se detallan, bajo pena de ser tratados con severidad en caso contrario.

1. *Todos los empleados de la Empresa* están en la obligación de proceder con la mayor prudencia en el cumplimiento de las tareas que les estén encomendadas, tratando de no exponerse a sufrir las consecuencias de una imprevisión o proceder aventurado.
2. *Los enganchadores, cambistas, y en general todos los empleados encargados de maniobras*, deberán hacer el enganche y desenganche de los vehículos adoptando todas las precauciones necesarias, cuidando de realizar las operaciones sin exponerse a peligro alguno; deberán abstenerse, principalmente, de enganchar o desenganchar vehículos, mientras éstos se hallen en movimiento.
 - a) Es obligatorio observar cuidadosamente que nadie se encuentre expuesto a peligro, antes de poner en movimiento una máquina u otros vehículos; al efecto los encargados de una maniobra deberán dar aviso anticipado de su propósito de hacer mover la locomotora o los vehículos, a todos los que con ese aviso puedan ponerse en guardia para su seguridad personal.
 - b) *Los guarda trenes, capataces, etc.*, deberán tener cuidado de no dar señal alguna al maquinista para que ponga en movimiento la locomotora, mientras no estén bien seguros de que el movimiento de la máquina no ha de afectar en lo más mínimo a las personas que se encuentren próximas.
 - c) Es absolutamente prohibido pasar por entre unos vehículos y otros, mientras se encuentren en movimiento.
3. *Se prohíbe a todo empleado transitar por las vías* sin estar provistos de una orden firmada por el señor Gerente. Esta disposición excluye a los empleados que por razón de su trabajo tienen necesidad forzosa de transitar por la vía. (Art. 21).
4. Los empleados a cuyo favor se otorguen los permisos escritos a que se refiere el inciso anterior, deberán adoptar las mayores precauciones cuando hagan uso de los mismos, teniendo especial cuidado de no exponerse a riesgo alguno.
5. *Los cambistas, señaladores, guarda-vías, y demás empleados*, tendrán cuidado de situarse a una distancia conveniente de los rieles al aproximarse una máquina o tren, y nunca, bajo ningún concepto, podrán permanecer entre una vía y otra, cuando en el sitio en que se encuentren la vía sea doble.
6. *Los capataces y peones de las cuadrillas* ocupadas en los arreglos de la vía, etc., cuidarán de no exponerse arriesgadamente cuando se aproxime una máquina o tren, y al efecto, observarán lo dispuesto en el Inciso 5, de que ningún empleado debe permanecer entre una vía y otra, cuando la vía sea doble en el paraje donde se hallen.

- a) Es el deber de los capataces de las cuadrillas firmes y ambulantes de cuidar los peones trabajando en las vías, y hacerlos retirar al aproximarse un tren. Los capataces serán provistos de pitos, para llamar la atención de los peones.
 - b) Los capataces de señaladores, telégrafo y artesanos también serán provistos de pitos con el mismo objeto indicado en el inciso *a*, pero aunque estos capataces deben vigilar por la seguridad de sus obreros cuando tienen que trabajar en la vía principal o desvíos, también deben poner un hombre a propósito para llamar la atención de los obreros cuando se aproxime un tren o de cualquier otro peligro que se puede notar.
 - c) Los capataces deben dar fiel cumplimiento a estas disposiciones, para la mayor seguridad de sus peones y para evitar desgracias.
7. *Los capataces y peones* ocupados en la carga y descarga de wagones, furgones, etc., tendrán cuidado de hacer su trabajo en forma tal que aleje todo peligro, tanto para ellos como para los que se encuentren inmediatos.
 8. *Los revisadores y engrasadores de vehículos*, llenarán su cometido observando las mayores precauciones, cuidando de no colocarse entre los vehículos en forma que pueda ocasionarles daño, o en momentos inoportunos.
 9. *Como a veces se corren trenes* sin posibilidad de anunciarlos a las estaciones afectadas, es necesario que todos los empleados estén siempre prevenidos para tales emergencias. Esta orden se refiere mayormente a los capataces de cuadrillas ocupadas en la vía férrea, puentes o alcantarillas. (Art. 26).
 10. *Los guarda-trenes* pondrán todo empeño en velar por la seguridad de los pasajeros, a cuyo efecto adoptarán todas las medidas posibles para impedir que los viajeros cometan imprudencias o se expongan a peligro alguno mientras estén en viaje o dentro de los coches y demás sitios o donde alcance la jurisdicción de la Empresa.
 11. *De acuerdo con el inciso anterior* los guardas evitarán que los pasajeros viajen en los balcones de los coches (Art. 312); en el caso de que un viajero persistiera en hacerlo después de ser notificado que debe viajar en el interior del vehículo, y que de lo contrario infringe disposiciones penales vigentes, solicitarán el auxilio de la fuerza pública para hacerse obedecer. Si por alguna circunstancia fuera imposible obtener el auxilio de la autoridad, el guarda procurará el nombre del pasajero contraventor y dará cuenta del hecho al Jefe de la Estación más cercana en que se detenga el tren.
 12. *Los guardas y demás empleados* están en la obligación de velar porque los pasajeros y demás personas no suban y bajen de los trenes estando éstos en movimiento (Véase Art. 313). Los mismos guardas deberán observar el mayor cuidado de sus personas, y subir a los trenes inmediatamente después de dada la señal de partida, no esperando para subir en el último vehículo del convoy.
 13. *Los guardas* cuidarán de impedir, igualmente, que los pasajeros pasen de un vehículo a otro, estando el tren en marcha, salvo en los casos en que se trate de vehículos provistos de vestíbulos-acordeón, acoplados.
 14. *La seguridad pública, en los parajes de tránsito público, tales como pasos a nivel y demás sitios inmediatos a la vía férrea, depende en gran parte de la pericia y cuidado de los empleados de la Empresa*, a fin de evitar, pues, la producción de accidentes, los

empleados, deberán siempre poner especial empeño para impedir que los peatones, carros, etc., crucen de un lado a otro de la vía en momentos en que se aproxime una máquina o tren, y en cualquier otro momento de peligro.

15. *Los maquinistas* no deberán poner sus locomotoras en movimiento sin hacer sonar el silbato previamente, y harán igual señal al aproximarse a un paso a nivel, al acercarse a una estación o desmonte, y observarán especial cuidado al pasar centros poblados y calles que cruzan tramways.
16. *Cualquier empleado que viera a otra persona que no sea del personal de la Empresa* o empleado público en el desempeño de sus funciones o que no esté munida de un permiso escrito, otorgado a su favor por quien corresponda, caminando o cabalgando por la vía férrea o dentro del radio comprendido por los alambrados laterales de la misma, deberá inducirla a abandonar ese trayecto, y procederá contra el contraventor de acuerdo con el Art. 20. En caso de que el transeúnte se negase a obedecer y el empleado no pudiera conseguir el auxilio de la autoridad por razón de las circunstancias, o por el sitio en que la contravención se produjera, el empleado tratará de obtener el nombre y domicilio de la persona en cuestión, y dará cuenta del hecho a su superior inmediato o al Jefe de la Estación más cercana.
17. *El empleado que viera a otro exponerse a peligro*, deberá prevenirselo inmediatamente, recordándole que está en la obligación de prestar obediencia a estas disposiciones; seguidamente dará cuenta de lo ocurrido a sus superiores jerárquicos.
18. *Ningún empleado de la Empresa* podrá alegar ignorancia de las disposiciones que preceden, sean cuales fueren las circunstancias que mediaren.

CAPITULO XXV

Procedimientos y avisos sobre descarrilamientos, accidentes, desperfectos, etc.

Los Jefes de Estación deberán tener en Cuenta las siguientes disposiciones, pero no quiere decir que deben ajustarse a ellas, siempre y en todos los casos al pié de la letra, pues en algunos deben obrar según su propio criterio a fin de evitar cualquier inconveniente que pueda ocurrir por no estar previsto.

Art. 323. PRIMEROS AUXILIOS EN CASOS DE ACCIDENTES PERSONALES.

En caso de que alguna persona fuera víctima de un accidente, como ser cortado un brazo o pierna por las ruedas de algún vehículo, u otra grave herida en una extremidad, causándole pérdida de sangre, se observarán las siguientes instrucciones con objeto de contener la hemorragia y conservarle las fuerzas, mientras llega un cirujano:

- a) Se colocará una venda de cualquier clase alrededor del miembro lesionado, pero más arriba de la herida. Dicha venda se atará floja, poniéndose un palito debajo del nudo, dándosele vuelta (como un torniquete) para ajustar la venda lo suficiente a fin de contener la hemorragia, pero no tan ajustada que pueda lastimar.
- b) Tratándose de una fractura simple y sien lo fácil conseguir un médico en el paraje donde está el paciente, conviene esperar, En caso contrario, y siendo necesario removerlo, se le colocará tablillas sobre la parte quebrada, atándolas con vendas, a cada lado de la fractura, a fin de mantenerla inmóvil. Faltando tablillas, servirá un diario doblado, un bastón, etc., procurando siempre remover al herido en una camilla; faltando ésta servirá un catre, una tabla, escalera, etc.
- c) En estos casos la víctima se pondrá acostada de espaldas y si se encuentra débil a causa del golpe y pérdida de sangre, la cabeza se dejará a nivel del cuerpo.

Art. 326. DESCARRILAMIENTO DE UN TREN O MAQUINA.

Se avisará por telégrafo a la *Oficina respectiva encargada del manejo de los trenes* dando los siguientes datos y de un modo lacónico:

- a) El aviso preliminar, si no es posible dar desde el primer momento los datos que se detallan en los siguientes párrafos:
- b) Hora del descarrilamiento; número del cambio si ocurre en la Estación; el kilómetro si es fuera de la misma.
- c) Número del tren, si es de horario, o en su defecto la clase: Especial de Pasajeros, Carga, etc.
- d) Cantidad de Vehículos descarrilados, de cuantas ruedas cada uno y su clase: coches, furgones, cubiertos, chatos o gallineros, cargados o vacíos. Si son wagones cargados cítese el contenido.
- e) Causa del descarrilamiento: mal estado de la vía; mal cambio; maniobrando; etc., se evitará los detalles minuciosos, pues éstos deben darse por escrito.

- f) Elementos que se necesitan para encarrilar. Este dato debe pedírsele al maquinista (si no se necesitan elementos, se omite esta parte).
- g) Tiempo aproximado que se empleará en encarrilar o para librar la vía.
- h) Hora encarrilado o libre la vía.
- i) Si el descarrilamiento ocurre en la Estación, cítese si la vía principal o la de cruzada está obstruida.
- j) Averías a vehículos, vía o cambios. Si los vehículos no pueden seguir a causa de las averías, hágase constar.

NOTA. — El aviso preliminar deberá darse en el acto de tener conocimiento del descarrilamiento. Los demás datos deben darse a medida que se vayan obteniendo y no esperar a que se les pidan. Cuando el descarrilamiento ocurre entre dos estaciones, el Guarda tren dará estos datos al Jefe.

Art. 327. AVISO AL CAPATAZ DE LA CUADRILLA.

En todos los casos de descarrilamiento, debe avisarse enseguida al Capataz de la Cuadrilla que corresponda.

Art. 328. VEHICULOS ATROPELLADOS POR TRENES O MAQUINAS.

Se avisará a la *Oficina de Movimiento respectiva* por S. P., también a la Autoridad Policial cuya jurisdicción corresponda al lugar del suceso si el vehículo es dejado allí por el conductor; si las averías son insignificantes y si el conductor no lo deja, no será necesario avisar a la policía.

Art. 329. PERSONAS SEAN EMPLEADOS O PARTICULARES, MUERTAS O HERIDAS POR UN TREN, MAQUINA O VEHICULO.

Se avisará por telégrafo a la *Oficina respectiva encargada del manejo de los trenes*.

- a) En todos los casos de muerte o herida de personas, sean particulares o empleados de la Empresa, se avisará, tan pronto como sea posible, a la Autoridad Policial más cercana a cuya jurisdicción corresponda el lugar del suceso.

Art. 330. DETENCION DE TRENES POR ACCIDENTES PERSONALES.

Cuando por algún accidente en la vía se produjere la muerte o lesión de cualquier persona, se hará detener el convoy y el guarda, en el acto, procederá a hacer constar la situación y estado del muerto o herido, como ocurrió el hecho y los demás detalles que se conozcan, por medio de un acta, que será suscrita por dos o tres testigos particulares. Si se trata de un cadáver y obstruyera la vía, debe ser removido lo suficiente para que los trenes pasen libremente, dejando un empleado al lado del muerto, en caso de que sea esto posible, hasta que la policía se presente. Si se trata de un herido debe levantarse para conducirlo hasta la primera estación donde haya elementos de cura, prestándosele entre tanto los auxilios que se pueda, en cuya estación el herido será puesto a disposición de la Autoridad. En ambos casos, encontrándose próxima la policía, se esperará su llegada para proceder.

En estos casos los guardas deben proceder con prontitud, dando cuenta detallada del hecho al jefe de la primera Estación, quien tomará intervención y dará los avisos que correspondan.

Si el accidente ocurriera en la estación, corresponde al jefe levantar el acta y proceder en la misma forma.

Art. 331. MUERTOS O HERIDOS VISTOS EN LA VIA.

Todo jefe que tenga conocimiento que se halle o se haya visto una persona muerta o herida en la vía o a sus costados o dentro del terreno de la Empresa, obrará de acuerdo con las siguientes instrucciones:

- a) Se comunicará en el acto por S. P. dirigido a la *Oficina respectiva encargada del manejo de los trenes*, diciendo más o menos “dice hay (muerto o herido) en Pronto detalles.”
- b) Si el punto en que la persona haya sido vista está más próximo a la siguiente estación, se comunicará también a dicha siguiente estación por S. P.
- c) El Jefe de la estación a quien corresponda averiguar, se trasladará al lugar donde se encuentra el cuerpo, o enviará un empleado competente a fin de cerciorarse si se trata de muerte o heridas, levantando el acta de que hace mención el Art. 330 si dicha formalidad no ha sido ya llenada por el guarda; siendo muerto, no debe tocarse, salvo que obstruya la vía, en cuyo caso debe ser removido lo suficiente para que los trenes pasen libremente, y luego se enviarán dos peones de la cuadrilla más cercana a cuidar el cadáver hasta que la Policía se presente; siendo herido, se le prestarán los auxilios que se pueda, y se le tomará declaración si está en condiciones de poder hablar, haciéndolo trasladar a la estación si es posible. En ambos casos, encontrándose próxima la policía, se esperará su llegada para proceder.
- d) La estación correspondiente, luego de haberse cerciorado de lo ocurrido, avisará a la estación donde está la Autoridad Policial más cercana que deba entender en el asunto; dicho aviso debe ser breve, ejemplo: “Avisé policía (muerto o herido) en El jefe que reciba este aviso lo comunicará en el acto a la Autoridad Policial.
- e) El Jefe que haya practicado las averiguaciones en el lugar del suceso hará S. P. a la *Oficina de Movimiento respectiva* comunicando de una manera breve los detalles del caso, citando la causa aparente de la muerte o heridas y agregará “Policía de avisada”.
- f) Si para trasladarse al lugar del suceso hay que desatender el Telégrafo, avisará a las estaciones vecinas que atiendan su llamada; pero si hay algún tren que atender antes de poder regresar, se irá al lugar del suceso después de despachar dicho tren.
- g) El Jefe que haya practicado las averiguaciones enviará por primer tren (lo mismo que en cualquier otro caso de accidente) un informe detallado del suceso, al Superintendente de Tráfico y también al Inspector de la Sección.
- h) Si a un lado del lugar del suceso la estación es de importancia como ser: Tandil, Las Flores, etc., aunque quedara algo más allá de la mitad del camino, conviene que la vecina lo comunique allí para que ésta practique las averiguaciones por convenir mejor al servicio.
- i) Cuando el Jefe u otro empleado deba trasladarse a practicar averiguaciones de esta índole, debe solicitar lo acompañe una persona ajena a la Empresa a fin de que sirva de testigo, siempre que sea posible.

Art. 332. PREFIJOS A USARSE.

Los avisos se darán usando prefijo S. P. si se trata de muerte, herida grave o descarrilamiento de consideración; C. M. si la herida es leve o el descarrilamiento es de una naturaleza tal que pronto se encarrilen los vehículos o máquina y con S. S. cuando el descarrilamiento ocurre en los desvíos

auxiliares y no afectan a ningún tren en viaje o próximo a emprenderlo, ni a las vías principales.

Art. 333. JEFE DEBE INTERVENIR.

Al producirse un accidente o hecho de alguna importancia en las horas de descanso del Jefe titular, el Auxiliar deberá, acto continuo, imponer a aquel de lo sucedido.

Art. 334. DECLARACIONES DE TESTIGOS.

A propósito de accidentes personales, mayormente tratándose de particulares, se recuerda que, acto continuo de producirse el hecho, es el momento más indicado para proceder a tomar testimonios que puedan resultar favorables para la Empresa, porque, una vez ausentes los testigos, aumentan las dificultades para conseguirlos.

Art. 335. JURISDICCIONES DE LAS OFICINAS “M.V.” y “M. V. S.”. AVISOS DE LAS ESTACIONES DE CONFIN.

Los Jefes de Lobería, Cooper, Juárez, Pringles, La Madrid y Guaminí enviarán los avisos a “M. V.” o “M. V. S.” según corresponda (véase Art. 201, nota 2); pero si un accidente o descarrilamiento que se produce del lado que pertenece a “M. V.” afectara la marcha de un tren para afuera, también se comunicará el suceso a “M. V. S.”, o a “M. V.” si el contratiempo ocurre del lado que corresponde a “M. V. S.” y perjudicara un tren para adentro. En estos casos y al final del telegrama a “M. V.” se agregarán las palabras “M. V. S.” avisado, o “M. V.” avisado en el despacho que se envía a “M. V. S.”.

Art. 336. OFICINAS DE MOVIMIENTO SECCIONALES.

Al recibir aviso de un descarrilamiento y se pide el tren de auxilio, la Oficina Seccional de Movimiento correspondiente, avisará en el acto al depósito más cercano al sitio del accidente donde haya tren de auxilio. Si fuera posible, el primer aviso se debe dar por teléfono, confirmándolo enseguida por medio de un telegrama S. P. *Estas Oficinas avisarán también en el acto (aunque sea o no requerido el tren de auxilio) a los siguientes:*

Oficina de Movimiento. Plaza.
Inspector Seccional de Tráfico.
Ingeniero del Distrito.
Inspector de Locomotoras.
Inspector de Vía Permanente.
Engrasador más cercano.
Guarda-hilo más cercano (si están interrumpidos los hilos telegráficos).
Ajustador de Señales (si hay desperfectos en las señales).

Art. 337. OFICINA DE MOVIMIENTO (PLAZA).

Al recibir aviso de un descarrilamiento de una Oficina de Movimiento Seccional lo hará conocer sin demora a los Departamentos y Oficinas concernientes, no incluyendo aquellas personas que han sido ya avisadas por la Oficina Seccional. Cuando los accidentes suceden en una estación que está bajo la jurisdicción de la Oficina de Movimiento de Plaza, ésta debe solicitar el tren de auxilio si fuera requerido y dar aviso a quienes corresponda.

Art. 338. COOPERACION PARA LIBRAR LA VIA.

Los Departamentos de Tráfico, Tracción y Vía Permanente deben cooperar entre sí a fin de librar la vía en casos de obstrucción, en el menor tiempo posible, observando las siguientes instrucciones;

TRAFICO.

- a) Al tener aviso de un descarrilamiento que obstruya una o más vías principales, el Inspector de Tráfico o una persona competente de su personal, concurrirá al sitio del accidente con los primeros medios a su alcance y se hará cargo del movimiento de los trenes poniéndose de acuerdo con la Oficina de Movimiento respectiva.
- b) Los trenes de auxilio que van a librar la vía, tienen preferencia sobre cualquier otro tren, sea cual fuere su clase. (Véase Art. 165).

TRACCION.

- c) El departamento de Tracción tendrá los trenes de auxilio en vías apropiadas listos para salir en cualquier momento para el lugar del accidente.
- d) En cada depósito donde haya un tren de auxilio, debe estar colocada en el Galpón como también en la Oficina, una lista con los nombres y domicilios del personal que componen la cuadrilla y al recibir aviso del accidente, el Encargado del Galpón hará llamar al personal en el acto, preparando al mismo tiempo una locomotora y personal para llevar el tren de auxilio. Se tomará la locomotora y personal que esté más a mano para este servicio, evitando así pérdida de tiempo, y una vez reunido el personal, saldrá a cargo de un Inspector, Encargado u otro empleado responsable.
- e) Al llegar a la Estación anterior a la del sitio del accidente, el Encargado del tren de auxilio debe averiguar la posición en que se encuentran los vehículos descarrilados y arreglar de manera que su tren sea formado de modo que pueda trabajar enseguida de llegar a la obstrucción.
- f) Una vez llegado al sitio del descarrilamiento, debe encargarse del trabajo de encarrilar los vehículos descarrilados y librar la vía en el menor tiempo posible, obrando de acuerdo con los representantes de los otros Departamentos presentes.

VIA PERMANENTE.

- g) En todos los casos de accidentes o vías interrumpidas, los Inspectores deberán inmediatamente tomar las medidas necesarias para reparar la vía permanente u obras de arte, y trasladarse al sitio del suceso lo más pronto posible para ponerse al frente de los trabajos cuando éstos son de una naturaleza que afectan el libre tránsito de los trenes. Deberán también tratar de mandar los materiales y reunir el personal adicional, cuando el que hay a mano no es suficiente, arreglando con la Oficina de Movimiento respectiva sobre la corrida de trenes especiales.
- h) Los Capataces deberán acudir en el acto de recibir aviso de un accidente al sitio del mismo, y por medio de los Jefes de Estación, comunicar a sus superiores los detalles de los desperfectos a fin de que los Inspectores puedan obrar de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior.
- i) Con el personal a sus órdenes, deberán hacer lo posible para llevar a cabo las reparaciones necesarias a la vía, teniendo en cuenta que éstas son de suma importancia. Deberán además facilitar personal para el trasbordo de mercaderías y para ayudar al Departamento de Tracción a encarrilar los vehículos descarrilados, siempre que a su juicio esto no demoraría el arreglo de la vía.

REVISADORES DE VEHICULOS.

- j) El revisador de vehículos al tener conocimiento de un accidente o descarrilamiento en su Sección, se trasladará por primer tren con sus implementos y deberá cooperar con todos los medios a su alcance a la reparación de las avenas y despejar la vía, acatando las órdenes del empleado superior que estuviese dirigiendo los trabajos en el sitio del accidente. Habiendo trenes de auxilio, el Revisor tendrá que salir con ellos, dando aviso telegráfico al Inspector.

- k) Antes de poner un vehículo nuevamente en servicio, debe medir las ruedas cuidadosamente anotando las avenas e informar a su Inspector si siguieron en servicio de Tráfico o fueron mandados a reparaciones los wagones descarrilados.

CAPITULO XXVI

Aparatos telefónicos en los trenes de pasajeros y de Auxilio

Art. 339. APARATOS TELEFONICOS EN LOS TRENES DE PASAJEROS.

A fin de que los guarda-trenes puedan comunicar inmediatamente los detalles de cualquier accidente, descarrilamiento etc., que sufran los trenes en marcha, los furgones de los trenes de pasajeros **que corren en las secciones que se indican más abajo y cuyas estaciones están provistas de aparatos telefónicos sobre el hilo block**, están dotados de un aparato telefónico con los accesorios para establecer comunicaciones telefónicas por intermedio del hilo block, desde el tren hasta la estación siguiente al lugar donde está detenido.

Estas comunicaciones deben establecerse siempre que el accidente obligue la detención del tren más de 30 minutos; cuando el desperfecto que motiva la detención puede arreglarse antes de este tiempo no es necesario establecer la comunicación y los detalles se darán al llegar a la primera estación.

Secciones donde los trenes de pasajeros llevan aparatos telefónicos en los furgones:

Altamirano	a	Mar del Plata
Guido	a	Juancho
Maipú	a	Necochea
Ayacucho	a	Emp. Grünbein
Gardey	a	Cooper
Lobería	a	Barrow
Altamirano	a	Las Flores
Las Flores	a	Tandil
Cañuelas	a	Olavarría
Olavarría	a	Saavedra
Olavarría	a	Emp. Grünbein (vía Pringles)
La Madrid	a	Pringles
Grünbein	a	Puerto Militar
Bahía Blanca	a	Neuquén
Cañuelas	a	Saavedra (vía Guaminí)
Alta Vista	a	Darragueira
Emp. Lobos	a	Navarro
Emp. Lobos	a	Merlo
Emp. Lobos	a	Gral. Alvear y Olavarría

DESCRIPCION DEL APARATO

- a) El aparato telefónico está guardado en una cartera de cuero que se abre fácilmente, pues después de romper los sellos que la cierran solo está asegurada con una correa sujeta en hebillas; al abrir la cartera aparece el aparato cerrado y para abrirlo se tira suavemente de los dos resortes que tiene en el frente;
- b) En la parte interior del aparato hay dos campanillas; éstas funcionan cuando la comunicación está establecida y se llama o contesta a la estación con la cual se comunica y cuando la estación llama o contesta al tren;

- c) Un poco más a la derecha se ve un cordón que sale del interior y termina unido a un **tubo** que se encuentra sujeto en la parte interior de la tapa; para sacarlo se hace girar la maderita que lo sujeta. Este tubo es el que sirve para hablar y oír;
- d) Más a la derecha de donde sale el cordón antedicho se ven **dos agujeros**. En uno de estos agujeros es donde se introducirá la clavija que está unida al hilo del pasador elástico y en el otro la clavija del hilo de la cuña. (Véase la descripción de los accesorios, párrafos *h* e *i*);
- e) En el costado derecho (parte exterior), hay un **agujero** que se descubre haciendo girar la chapita metálica que lo tapa. En este agujero es donde se tornillará la manija. (Párrafo *f*);
- f) En la parte interior de la tapa se encuentra una **manija** asegurada en un tubito de metal, la cual se saca tirando suavemente. Esta manija es la que se tornillará en el agujero (párrafo *e*) y sirve para llamar o contestar a la estación con la cual se comunica.

DESCRIPCION DE LOS ACCESORIOS

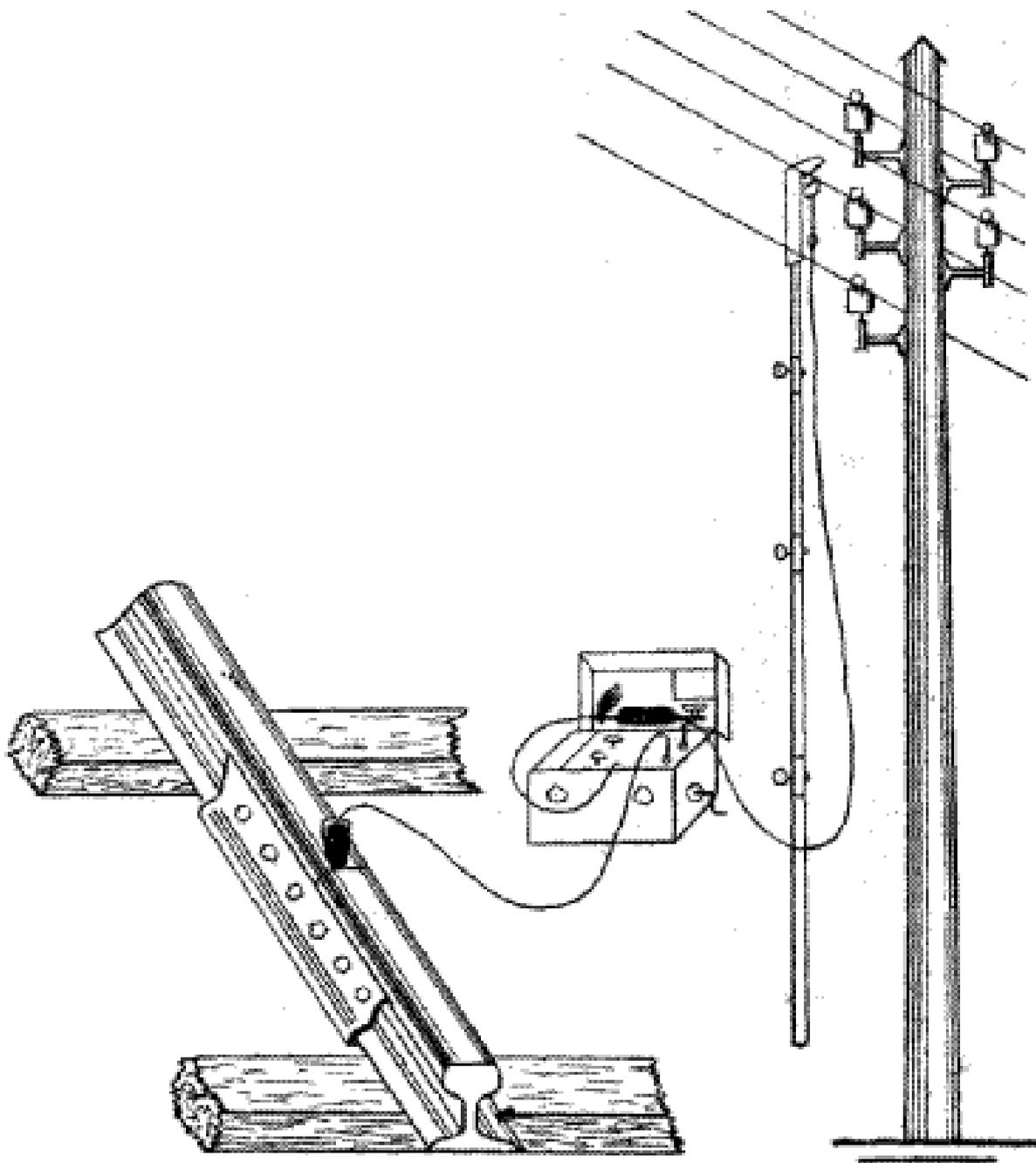
- g) Los accesorios están guardados en una funda de lona, cerrada con un sello, y se componen de un lío con **tres trozos de caña**, los cuales están contruidos de modo que pueden unirse entre si, formando una sola caña;
- h) Uno de estos trozos tiene unido en un extremo un **gancho dentado**, debajo del cual hay un **pasador elástico**; unido a este pasador hay un trozo de hilo forrado que en el otro extremo tiene unida una **clavija**;
- i) En medio del lío de cañas hay otro trozo de **hilo** forrado que en un extremo tiene unida una **clavija** y en el otro una **cuña**.

Art. 340. MODO DE ESTABLECER LA COMUNICACION.

Cuando sea necesario poner el aparato telefónico del tren en comunicación **con la estación siguiente al lugar donde está detenido**, después de romper los sellos y abrir el aparato, etc., se procede de esta manera:

- 1º. Se desarma el lío de cañas y se unen los **tres trozos** (párrafo *g*) teniendo cuidado de no arquear la caña al levantarla, pues podría romperse.
- 2º. Se cuelga del **hilo block** la caña armada y al colgarla se tira del hilo que está unido al **pasador elástico** (párrafo *h*) haciendo que el hilo block llegue hasta el fondo del **gancho dentado**; luego se suelta el hilo que está unido al pasador elástico de manera que el hilo block quede bien sujeto entre el gancho dentado y el pasador elástico; hecho esto la clavija que está unida en el otro extremo del hilo se introduce fuertemente en uno de los **agujeros** del interior del aparato (párrafo *d*);
- 3º. La **cuña** (párrafo *i*) se introduce, apretándola bien con un objeto cualquiera o con el tacón del botín, en la junta que forman dos rieles (elíjase la junta más próxima) y la **clavija** que está unida en el otro extremo del hilo se introduce en el otro **agujero** del interior del aparato (párrafo *d*);
- 4º. La **manija** (párrafo *f*) se tornilla en el agujero del exterior del aparato (párrafo *e*). Hecho esto queda establecida la comunicación;
- 5º. Para llamar dése vuelta la manija rápidamente (12 vueltas por lo menos), repitiendo la

llamada a cortos intervalos hasta conseguir contestación; cuando contesten se coge el **tubo** (párrafo *c*) y se aplica al oído el extremo más chato (receptor) de modo que la abertura de la trompeta (trasmisor) quede próxima a la boca del que habla; hállese con voz natural, no a gritos y **durante todo el tiempo que se está oyendo aprétese el resorte elástico que sobresale a lo largo del tubo.**



Vista del aparato telefónico ya colocado y listo para funcionar.

Art. 341. DETALLES QUE DEBEN DARSE —

Inmediatamente que esté establecida la comunicación telefónica entre el tren y la estación, el guarda tren comunicará a la estación los siguientes datos:

- Clase de accidente: locomotora descompuesta, descarrilamiento, etc.;
- Hora que se produjo y en que kilómetro;
- Si hay o no desgracias personales;

- Cantidad y clase de vehículos descarrilados, tumbados o destrozados; si hay descarrilados dígame de cuantas ruedas cada uno;
- Causa del accidente: locomotora descompuesta, mal estado de la vía, etc.;
- Elementos que se precisan para encarrilar, etc. Este dato lo pedirá el guarda al maquinista;
- Tiempo aproximado que se empleará para encarrilar o arreglar desperfectos;
- Hora aproximada que saldrá el tren. Este dato se repetirá tantas veces cuantas se comprenda que el cálculo anterior resulta equivocado, y en general se darán todos los pormenores que puedan ser causa de mayor o menor demora en las operaciones;
- Unos cinco minutos antes de salir el tren se dará el último aviso de la hora aproximada que saldrá, para tener tiempo de retirar el aparato y los accesorios sin demorar al tren.

Las estaciones que reciban estas comunicaciones las retransmitirán inmediatamente por telegrama a la Oficina de Movimiento que maneja los trenes de la sección donde haya ocurrido el accidente, y comunicarán al tren las preguntas, disposiciones, etc., que reciban de dicha Oficina.

Art. 342. CONSTANCIA DE LAS COMUNICACIONES.

Tanto el empleado que comunica los detalles desde el tren como el que los recibe desde la estación, tomarán nota de lo más importante de las comunicaciones, indicando la hora, y al principio de cada anotación pondrán una T cuando la comunicación es del tren y una E cuando es de la estación. También tomarán nota de la hora que se ha establecido y retirado la comunicación telefónica, ejemplo:

	7.30 a.m.	Comunicación telefónica establecida.
T.	7.31	” Tren descarrilado, etc.
T.	7.39	” Necesito tren auxilio sin pescante, etc.
T.	7.50	” Ahora tren auxilio debe traer pescante, etc.
E.	7.55	” Despache locomotora liviana a, etc.
T.	8.40	” Tren estará listo dentro de unos 20 minutos.
	8.50	” Retirada comunicación telefónica.

Art. 343. MODO DE PONER EL TELEFONO DE LAS ESTACIONES EN COMUNICACION CON EL HILO BLOCK.

Para, que pueda establecerse la comunicación telefónica entre el tren y la estación siguiente al lugar donde está detenido, es necesario **que las estaciones que tienen el aparato telefónico sobre el hilo block o aquellas secciones donde los trenes de pasajeros llevan aparatos telefónicos en el furgón**, tengan el teléfono en comunicación con dicho hilo mientras se encuentra en línea cualquier tren de pasajeros; para esto se procederá del siguiente modo:

- 1°. Inmediatamente que se reciba la salida de un tren de pasajeros, **se pondrá el conmutador a teléfono en la dirección que viene el tren** y mientras éste no llegue **se tendrá especial atención al teléfono** para contestar inmediatamente cualquier llamada. Es entendido que los dos conmutadores (para afuera y para adentro) pueden estar a la vez sobre el teléfono; esto sucede cuando se reciben dos trenes al mismo tiempo, uno de afuera y otro de adentro.
- 2°. Al llegar el tren **se dará vuelta el conmutador a block** (posición normal), y se dará la llegada por el manipulador del block.
- 3°. Mientras la estación que recibe el tren tiene el conmutador a teléfono, **la estación que lo ha despachado tendrá el conmutador a block** (posición normal) y así no interrumpirá la comunicación que pueda tener lugar entre el tren y la otra estación, pero si durante este tiempo tuviese urgente necesidad de hablar con esta estación (con la que recibe el tren)

pondrá el conmutador a teléfono y al terminar la conversación volverá a poner el conmutador a block (posición normal).

- 4°. Al tomar el tubo del teléfono y mientras se está oyendo, se tendrá cuidado de **apretar el resorte elástico** que sobresale a lo largo del mismo y cada vez que se termine una comunicación se pondrá el tubo en su sitio correspondiente, teniendo especial cuidado de que el resorte elástico quede libre, es decir, **que no quede apretado** contra la caja del aparato u otro objeto cualquiera. Esto es muy importante.

Art. 344. LA COMUNICACION SE ESTABLECERA CON LA ESTACION MAS IMPORTANTE.

Cuando la estación anterior al lugar donde el tren está detenido **es más importante** que la otra estación siguiente al mismo lugar, y que por consiguiente tiene, más elementos para concurrir enseguida al sitio del accidente etc.; la estación siguiente (con la cual se comunica el tren desde el primer momento hará cambiar la comunicación telefónica de modo que sea la estación más importante la que se comunique con el tren y para esto se procederá de este modo:

- 1°. Cuando desde el tren se llama a la estación siguiente al sitio donde está detenido, **si esta es menos importante** que la estación opuesta que despachó el tren, solamente se impondrá de la causa que motiva la detención y sin entrar en mayores detalles para ganar tiempo contestará: “Tenga el tubo un momento, voy a darle comunicación con la estación..... (dígase el nombre) para que Vd. le de todos los detalles” e inmediatamente llamará por **telégrafo** a la estación opuesta que despachó el tren y le dirá verbalmente: “Tren (dése el N°.) descarrilló, etc., ponga el conmutador a teléfono y llame al tren”. Hecho esto después de obtener la conformidad, **dará vuelta el conmutador a block** (posición normal) para no interrumpir la comunicación entre el tren y la otra estación y enseguida mandará un telegrama a la Oficina de Movimiento que maneja los trenes de la sección, dando aviso de lo ocurrido, ejemplo: “Tren (dése el N°.) descarrilló, etc., entre ésta y (dígase qué estación), he pasado comunicación telefónica a (dígase qué estación)”. Y si en su estación hay algún elemento que pueda ser útil en el accidente, comunicará en el mismo telegrama que clase de elementos son; ejemplo: “Tengo máquina de tren (dígase el N°. del tren o clase del especial) y cuadrilla. Diga”.
- 2°. Inmediatamente que la estación opuesta recibe el aviso, **pondrá el conmutador a teléfono y llamará al tren**, y en seguida que se cerciore de que la comunicación está bien establecida, mandará un telegrama S. P. a la otra estación citada, diciendo: “Está”. Esto quiere decir: “Conforme, comunicación establecida”. Y si por el contrario, por cualquier circunstancia no fuese posible comunicar con el tren por ese lado, entonces dirá: “No puedo comunicar con tren, comuníquese Vd.” y **pondrá el conmutador a block** (posición normal).

Art. 345. CUIDADO, ETC., DE LOS APARATOS TELEFONICOS Y SUS ACCESORIOS.

El aparato telefónico y sus accesorios se toman y dejan respectivamente en las estaciones de procedencia y destino del tren, siendo los **guarda-trenes** los encargados de conducirlos desde la estación al furgón y viceversa, **entregándolos y recibéndolos bajo recibo**, después de cerciorarse que los sellos, etc., están en buen estado.

Los guarda-encom. son los encargados de cuidarlos mientras están en el furgón, quienes no permitirán que sean tocados por persona alguna, salvo orden superior, y tendrán especial cuidado de no obstruir con encomiendas el acceso al aparato a fin de poderlo usar en el acto toda vez que sea necesario.

Mientras permanecen en las estaciones, **los Jefes** personalmente son los encargados de vigilar

que estén guardados en sitio conveniente para que no sean tocados más que cuando los guarda-trenes los requieran para conducirlos al furgón, **entrega que se hará bajo recibo.**

Después de un accidente, cuando el aparato ha sido usado y se ha dado la última comunicación, el aparato y todos sus anexos serán recogidos y colocados en su sitio correspondiente, siendo obligación del **guarda-tren** cerciorarse de que todo esté en orden, y también de dar aviso al Jefe de la estación de destino (donde es dejado el aparato) de que éste ha sido usado, para que el Jefe lo comunique en el acto y por telegrama a la oficina **Coches Plaza**, a fin de que ésta disponga que sea revisado y sellado nuevamente.

Todos estos aparatos son revisados y sellados cada tres meses y en los mismos sellos o en la cartera del aparato se hace constar la fecha de la última revisión. Cuando se note que cualquier aparato tiene la fecha atrasada más de tres meses, si quien lo nota es el guarda, lo hará constar en su informe, y si es notado por el Jefe, éste lo comunicará por carta al Superintendente de Tráfico.

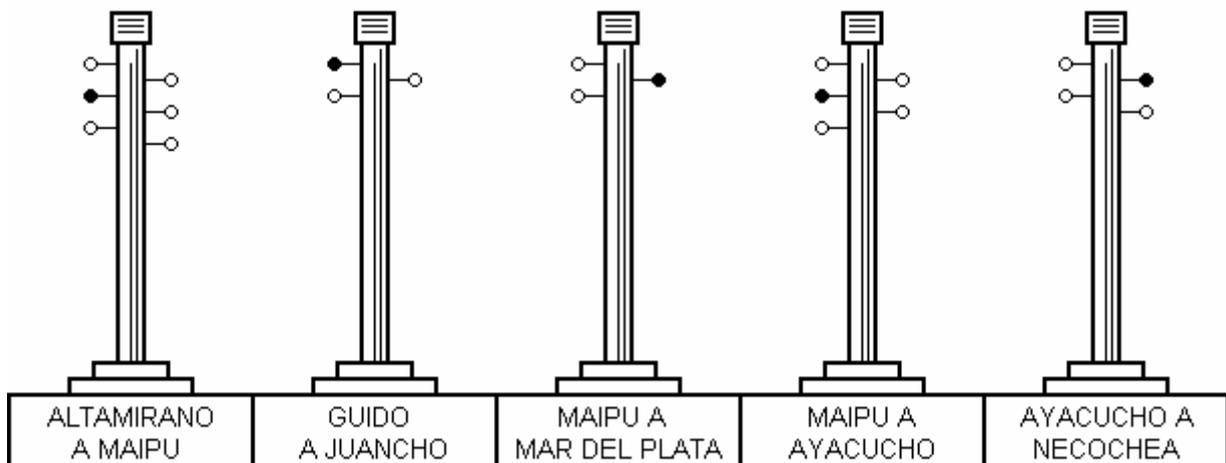
Esta revisión es efectuada por el Superintendente del Telégrafo, quien, Inmediatamente después de cada revisión, hace sellar los aparatos y los líos de cañas, con un sello especial y único, lo cual garantiza, mientras los sellos están intactos, que el aparato y el lío de cañas no han sido tocados desde la última revisión. En consecuencia, en ningún caso deben romperse estos sellos para probar el aparato, ni tampoco deberán sellarse con sellos ordinarios cuando se note roto el sello especial.

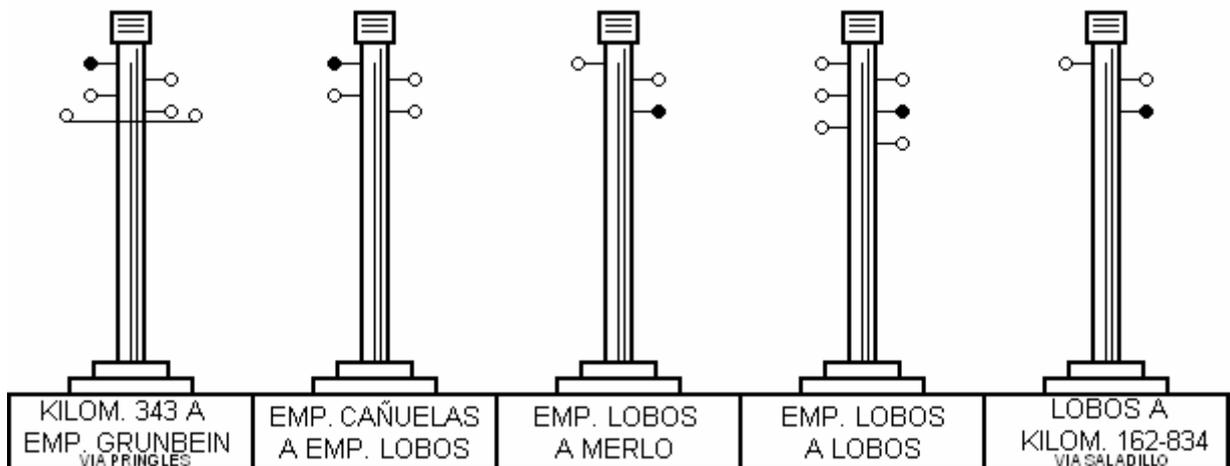
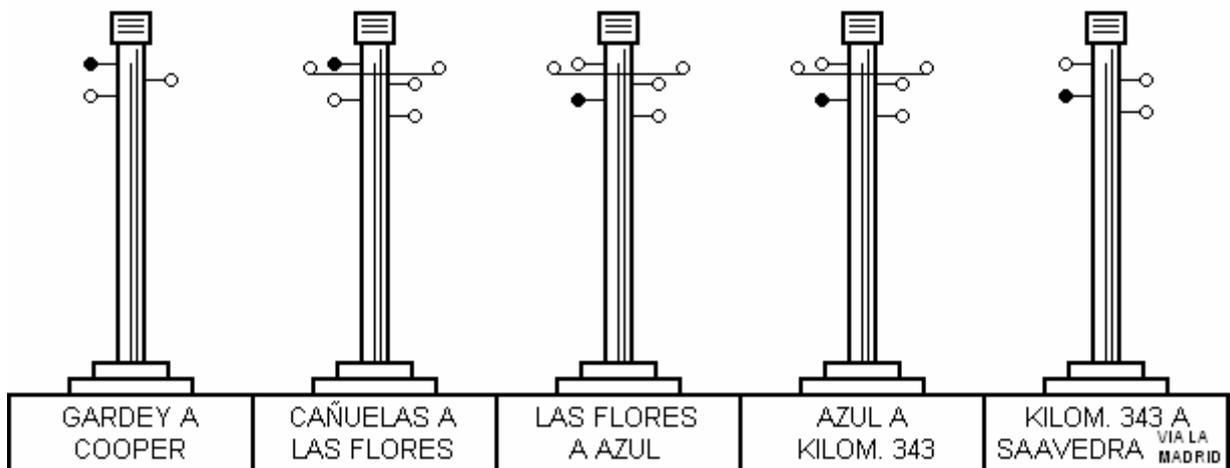
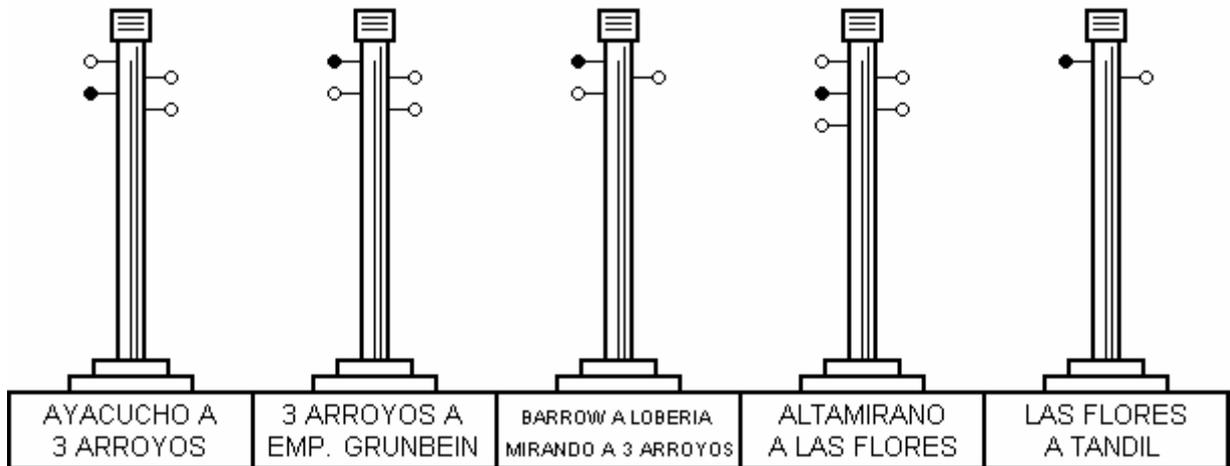
Siempre que los guardas noten algún sello roto o cualquier desperfecto en el aparato telefónico o sus accesorios, lo comunicarán al Jefe de la estación donde es dejado el aparato, quien mandará enseguida un telegrama a la Oficina **Coches Plaza** citando el número del teléfono, tren que llegó y desperfecto notado. **El mismo aviso darán los Jefes cuando el desperfecto su note mientras el teléfono está en la Estación.**

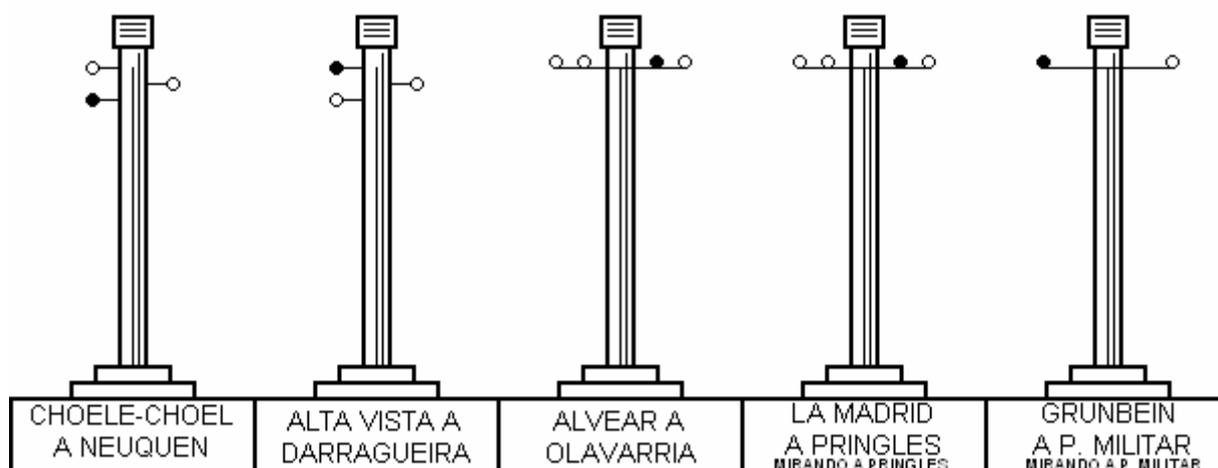
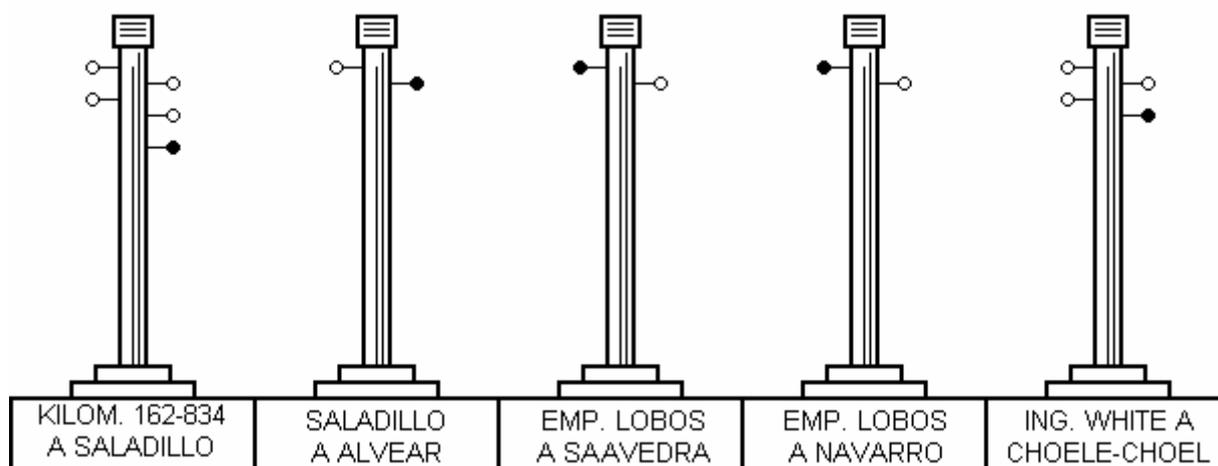
Bajo ninguna circunstancia se mandarían a reparaciones ni se cambiarían estos aparatos y sus accesorios **sin previa autorización de la Oficina Coches-Plaza**, a la cual debe comunicarse cualquier irregularidad que se relacione con estos teléfonos.

Art. 346. — PLANO QUE INDICA CUAL ES EL HILO BLOCK.

(VISTA MIRANDO PARA AFUERA)







Este plano indica la posición del hilo block y parte de los hilos telegráficos en las secciones por donde los trenes de pasajeros llevan aparatos telefónicos en los furgones y cuyas estaciones están provistas de aparatos telefónicos sobre el hilo block.

El hilo block es el que figura marcado así: ●

Nótese que sólo figura una parte de los hilos telegráficos y que los que faltan están colocados más abajo de los que aquí aparecen.

El hilo block se buscará contando los hilos desde la punta del palo y mirando para afuera.

Ejemplo: Un tren está detenido entre Adela y Monasterio; para establecer la comunicación el guarda se pondrá **mirando para afuera** y colgará la caña en el **segundo hilo de la izquierda**, contando desde la punta del palo.

Otro: Un tren está detenido entre Las Armas y Pirán, para establecer la comunicación el guarda se pondrá **mirando para afuera** y colgará la caña **en el primer hilo de la derecha** contando desde la punta del palo.

Se recomienda mucha atención a esta parte de las instrucciones, pues si se colgase la caña en cualquiera de los hilos telegráficos la comunicación no tendría lugar.

Art. 347. APARATOS TELEFONICOS EN LOS TRENES DE AUXILIO.

Los trenes de auxilio llevan dos aparatos telefónicos para establecer la comunicación entre el punto donde haya ocurrido un accidente y la estación próxima.

La comunicación se establecerá de acuerdo con las instrucciones dadas en el Art. 340.

CAPITULO XXVII

Guarda – vías

Art. 348. SEÑAL DE PELIGRO. — OBSTACULOS EN LA VIA.

Si la vía estuviese obstruida por algún carro, animales u otro obstáculo cualquiera, ya sea en el mismo paso a nivel u otro sitio al alcance de la vista del guarda vía, éste dará aviso inmediatamente a los guarda-vías situados a ambos lados de su paso a nivel, y se pasarán la palabra unos a otros hasta llegar a unos 500 metros de la obstrucción, para colocar de ambos lados 2 petardos y exhibir la señal de mano de “peligro” *bandera colorada de día y luz colorada de noche* al maquinista del tren o máquina que se aproxime, hasta que detenga su marcha. Hecho esto, podrá seguir el tren o máquina con “precaución” hasta llegar a 30 metros del lugar en que existe el impedimento; si fuera de noche, el tren o máquina no podrá avanzar sino hasta 50 metros de distancia del obstáculo.

- a) Cuando no hay guarda-vías en los pasos a nivel inmediatos a un paso a nivel obstruido, el guarda-vía correrá hasta 500 metros del lugar de la obstrucción y pondrá la señal de “peligro” y colocará dos petardos, haciéndolo de ambos lados, según el caso, y una vez detenido el tren o máquina se procederá como se indica en el párrafo anterior.
- b) Los guarda-vías mientras vayan a la distancia reglamentaría para haber detener a un tren o máquina, deben ir exhibiendo la señal de “peligro”, y si en el camino está situada la estación o garita darán aviso al Jefe o Señalador, según sea el caso, para que las señales fijas que protejan al paso a nivel obstruido se mantengan en la posición de “peligro”.
- c) En los pasos a nivel dotados de levas para manejar las señales fijas en combinación con la garita o estación, en caso de obstrucción mantendrán dichas señales en la posición de “peligro”.

Art. 349. SEÑAL DE VIA LIBRE.

Al aproximarse un tren o máquina y estando la vía libre de todo obstáculo, los guarda-vías harán señales con una bandera blanca durante el día, y con luz blanca durante la noche.

Art. 350. SEÑALES POR CAMPANILLA PARA ANUNCIAR TRENES O MAQUINAS.

Los pasos a nivel provistos de campanillas para recibir de la estación o garita más próxima el anuncio de trenes o máquinas que se aproximan, recibirán un toque prolongado cuando el tren o máquina es para “afuera”, y dos toques cuando el tren o máquina es para “adentro”.

Art. 351. CLAUSURA Y APERTURA DE BARRERAS.

Los guarda-vías prestarán mucha atención en cerrar las barreras y tranqueras para el paso de vehículos y peatones, 2 minutos antes de la aproximación de cada tren o máquina, y no las abrirán hasta después que haya pasado el tren o máquina y haberse asegurado, siendo vía doble, que no se acerca otro tren o máquina en dirección opuesta, abriendo primero las del lado opuesto al sitio donde esperan los peatones y carros.

- a) Los guarda-vías, haya o no campanilla para anunciar la aproximación de los trenes, ejercerán constantemente suma atención y vigilancia para bajar oportunamente las barreras y tranqueras; además, si la distancia lo permite, procurarán observar la posición de las señales fijas.
- b) Donde existen campanillas, éstas son para advertir al guarda-vías la salida de cada tren o máquina de la estación o garita más próxima, y debe juzgar por ese aviso, teniendo en

cuenta la distancia que separa el paso a nivel de la estación o garita de donde procede la señal, cuál es el momento oportuno para bajar las barreras, tomando cuidado de no interrumpir el tráfico público más de lo necesario.

Como la campanilla pudiera descomponerse y no anunciar la señal, los guarda-vías prestarán tanta atención y vigilancia como si no existieran tales aparatos, pues serán responsables por cualquier falta, funcionen ellos o no.

Para los efectos de cerrar las barreras y tranqueras y dar cumplimiento a las demás precauciones citadas, las zorras, velocípedos y motores deben considerarse como si fueran trenes o máquinas.

Art. 352. CLAUSURA DE BARRERAS DURANTE LA NOCHE.

Las barreras y tranqueras deben permanecer cerradas durante la noche, y solo serán abiertas para dar paso a peatones y vehículos.

- a) Donde los guarda-vías no permanezcan en servicio durante la noche, las barreras deben dejarse levantadas al retirarse de sus puestos.

Art. 353. LUGAR DONDE DEBE COLOCARSE EL GUARDA-VIA.

El sitio de parada es del lado donde está la casilla. Al pasar un tren o máquina, el guarda-vía debe colocarse con su bandera o farol frente a la barrera, a una distancia conveniente de los rieles, y en un sitio donde pueda ser visto por el maquinista, y nunca, bajo ningún concepto, entre una vía y otra cuando la vía sea doble.

Art. 354. HORA DE ENCENDER Y APAGAR LUCES.

Las lámparas de los faroles de las barreras y de mano, bien limpias y arregladas, deben encenderse a la puesta del sol, y apagarse al amanecer, o después de la pasada del último tren donde no haya servicio nocturno permanente.

Art. 355. LUCES DE SEÑALES FIJAS.

Los guarda-vías que estén encargados de encender las luces de señales fijas, deberán hacerlo a su debido tiempo, y cuidarán de que permanezcan encendidas, a fin de evitar que un tren o máquina se detenga por no estar las luces encendidas.

Art. 356. GUARDA-VIAS PETARDISTAS.

Los guarda-vías que prestan servicio próximo a las señales fijas y que deben actuar como "petardistas" durante el tiempo de neblina, procederán en un todo de acuerdo con las disposiciones que se mencionan bajo el encabezamiento "Señales en tiempo de neblina".

Art. 357. PROHIBIDO AUSENTARSE.

No podrán ausentarse del servicio sin previa conformidad de su Jefe inmediato ni antes de la llegada de su reemplazante.

Art. 358. LIMPIEZA DE LAS BARRERAS Y PASOS A NIVEL.

Tendrán bien limpias todas las comunicaciones que gobiernan las barreras y tranqueras, aceitando las ruedas para que funcionen con facilidad.

- a) Cuidarán de que el espacio entre los rieles por donde pasan los carros, sobre los pasos a nivel, se encuentren siempre libres de piedras o basura, debiendo atender a su limpieza tantas veces como sea necesario en el transcurso del día, especialmente en aquellos sitios donde hay contra-rieles.

Art. 359. LIMPIEZA DE FAROLES.

Los faroles de mano deben limpiarse por la mañana, diariamente, y estar listos para ser encendidos, debiendo observarse el mismo procedimiento con las lámparas de los faroles de los pasos a nivel.

Art. 360. CUIDADO DE UTILES Y CASILLA.

Todo guarda-vía tendrá cuidado especial para que la casilla y los útiles que tenga a su custodia, se encuentren siempre en el mejor estado de conservación y aseo.

Art. 361. DESPERFECTOS EN LAS BARRERAS.

Cuando se note algún desperfecto en las barreras, darán aviso a sus superiores inmediatos, quienes a su vez comunicarán el caso, sin demora, a la superioridad.

Art. 362. VIGILANCIA SOBRE LA VIA.

Es obligación de los guarda-vías vigilar toda la extensión de la vía al alcance de su vista, y observar que los hilos telegráficos de la empresa estén libres de todo objeto que pueda causar contacto, como ser: alambres, ramas, trapos, etc., y evitar en lo posible que estos objetos sean arrojados a los hilos por persona alguna, impidiendo también que de las casas que lindan con la vía se arrojen basuras a los terrenos de la empresa.

Art. 363. ANIMALES EN LA VIA.

Tendrán todo cuidado para impedir la entrada de animales en la vía, y si esto sucede, se valdrán de todos los medios a su alcance para hacerlos salir, y si no lo consiguen, habiendo peligro para la circulación de los trenes, procederán de acuerdo con el Art. 348.

- a) Cuando encuentren animales atropellados por el tren, etc., los deben retirar a una distancia que no ofrezca peligro, dando aviso en la primera oportunidad a la cuadrilla y Jefe de estación más próxima.

Art. 364. TRANSITAR POR LA VIA.

No deben permitir que transiten peatones, etc., sobre la vía, sin estar provistos del pase correspondiente, exceptuando los empleados públicos en el desempeño de sus funciones y los empleados de la empresa que, por razón de su trabajo, tienen necesidad forzosa de transitar por la vía.

Art. 365. PERSONAS EXTRAÑAS DENTRO DE LAS BARRERAS.

No permitirán que ninguna persona extraña a la empresa, permanezca dentro de las barreras cuando pasa un tren.

Art. 366. ATENCION AL PASAR TRENES.

No deben fumar mientras pase un tren, ni conversar con particulares estando en servicio, especialmente al pasar un convoy.

Art. 367. FUEGO CERCA DE LA VIA.

No permitirán que se encienda fuego cerca de la vía durante la noche.

Art. 368. AVISO DE ACCIDENTE.

Cuando suceda un accidente en los pasos a nivel, o en un punto que el guarda vía pueda ver, dará aviso enseguida a su Jefe inmediato y conseguirá testigos que puedan declarar como se produjo el hecho.

Art. 369. UTILES DE SERVICIO.

Al tomar servicio, todo guarda-vía deberá estar provisto con un farol de mano, una bandera

blanca, una ídem colorada y una negra y amarilla, media docena de petardos y demás útiles necesarios para efectuar la limpieza, todo en buena condición. Los que deben actuar como “petardistas” para hacer señales a los trenes en tiempo de neblina, deberán estar provistos con 24 petardos.

- a) Los guarda-vías que no duerman en sus casillas, al concluir su servicio deben llevar los faroles a la estación a que pertenecen, para recogerlos nuevamente al volver a su puesto.

Art. 370. AVERIAS A BARRERAS.

Harán detener por la policía a los conductores de vehículos que causen averías a las barreras, tomarán nombre y domicilio de los testigos a fin de conseguir el cobro el daño, para lo cual se establecen los siguientes precios:

Por un travesaño de barrera.....	\$ 30.00
Por un poste sencillo.....	\$ 20.00
Por un poste doble.....	\$30.00

Además de las medidas antedichas, el guarda-vía comunicará lo sucedido al Jefe de la estación próxima para que éste se encargue del cobro de la avería, y dé el aviso correspondiente a la superioridad.

En el caso de barrera rota, se colocará en su reemplazo una soga, y mientras esto no se haga, el guarda-vía permanecerá del lado donde falte la barrera para evitar que ello pueda ser causa de algún accidente.

Art. 371. OBJETOS ENCONTRADOS EN LA VIA.

Los objetos encontrados en la vía, ya sean de particulares o de la empresa, los guarda-vías deben recogerlos y entregarlos en el día al Jefe de estación a que pertenecen. Si por el peso o volumen del objeto se requiere ayuda para su conducción, darán aviso al Jefe.

Art. 372. MUCHACHOS JUGANDO.

Prohibirán que se estacionen muchachos a inmediaciones de su parada a jugar al barrilete o que tiren objetos que puedan enredarse en los hilos del telégrafo.

Art. 373. PIEDRAS A LOS TRENES.

Cuidarán que no sean apedreados los trenes al pasar y entregarán a la policía a quien lo haga o intente hacerlo.

CAPITULO XXVIII

Camareros

Art. 374. OBLIGACIONES DEL CAMARERO: REVISACION DEL COCHE.

Cuando un camarero recibe orden para hacerse cargo de un coche, debe revisar con tiempo y detenidamente el interior y exterior del dormitorio, las salivaderas, w.c., etc., y observar si la limpieza ha sido efectuada debidamente; revisar si los tanques tienen agua, y si el coche es alumbrado a gas, debe ver si el manómetro marca el gas suficiente para hacer el recorrido; si es eléctrico, debe ver si la luz funciona bien.

- a) También debe probar las camas para cerciorarse de que estén todas en buenas condiciones y ver si el equipo está en orden. Debe lavar bien los vasos y botellones y suplir a éstos el agua necesaria.
- b) Cualquier deficiencia que el camarero notase en los casos enumerados, la comunicara en el acto al Jefe de la Estación, para que sea subsanada antes de la salida del tren.
- c) La limpieza de los dormitorios en las Estaciones donde carecen de personal para efectuarla, está a cargo del mismo camarero que toma el coche.

Art. 375. USO DE UNIFORME. PROHIBIDO FUMAR.

Siempre que estén en servicio usarán el uniforme completo de la Empresa, y se abstendrán absolutamente de fumar mientras estén desempeñando sus puestos.

Art. 376. HORA DE TOMAR SERVICIO.

Una vez que el camarero tiene revisado el dormitorio a cargo del cual debe salir, se presentará a la Estación una hora antes de la partida del tren para hacerse cargo definitivamente del coche. Los camareros que no tengan designado ningún coche y que deben presentarse a órdenes, lo harán también una hora antes de la salida del tren que se le haya fijado, ya listos como para salir si fuera necesario.

Art. 377. HORA QUE DEBEN HACERSE LAS CAMAS.

Los dormitorios que salen de su procedencia en servicio con un tren después de las 7.00 p.m., tendrán las camas completamente listas. Cuando los dormitorios deben salir antes de esta hora, los camareros armarán las camas en trayecto, después de la hora mencionada.

Art. 378. ROPA MANCHADA.

Si al armar las camas en la Estación de procedencia, el camarero notase alguna pieza de ropa sucia o manchada, debe devolverla al Jefe o Encargado y pedir en su reemplazo ropa limpia. Si esto se produjese durante el viaje, la cambiará por ropa limpia de su coche y si no tuviera, pedirá a otros camareros o en la primera Estación que tenga ropa en reserva.

Art. 379. ROPA NO USADA.

La ropa limpia extendida en las camas que no hayan sido ocupadas o usadas, deberá doblarse con cuidado y depositarse en el ropero para el próximo viaje.

Art. 380. EQUIPO DEL COCHE.

El equipo de los dormitorios es el siguiente: Por cada cama un colchón y dos almohadas; en los lavatorios un botellón y un vaso; en el w. c., sujeto en una grampa, una escalera; en los dos extremos del coche una salivadera en cada lado. El camarero debe reclamar al Jefe de la Estación si

faltasen algunos de estos objetos.

Art. 381. EQUIPO DEL CAMARERO.

El equipo del camarero se compone de un balde, un hisopo, tina escoba, un plumero, una gamuza, una esponja, un frasco de desinfectante, estopa y tisa, y debe llevarlo consigo en todos los viajes, empleando siempre que sea necesario estos útiles para el aseo del coche, especialmente el balde y el desinfectante para la limpieza de los w. c. Téngase cuidado de que la solución del desinfectante sea más bien débil que fuerte a fin de no molestar con su olor a los pasajeros.

- a) Se recomienda la limpieza de los pasa-manos con estopa, antes de llegar a las Estaciones para donde hubiese que subir o bajar pasajeros, a fin de que éstos no se ensucien las manos.
- b) Debe sacarse la tierra que se acumula durante la noche en el corredor, w. c., etc. Esto debe efectuarse como a las 5 de la mañana, antes de levantarse los pasajeros.
- c) Cada camarero llevará tantos jabones como sean necesarios.

Art. 382. ROPA PARA DORMITORIOS.

Durante el Invierno cada coche dormitorio debe llevar 40 frazadas, 40 sábanas, 20 fundas y 20 toallas, y en Verano la misma cantidad de ropa blanca, pero solo 22 frazadas.

En los casos de mucho frío y los pasajeros solicitan más frazadas, los camareros deben pedir las a los demás camareros del tren si tuviesen sobrantes, o en su defecto en la primera estación donde haya ropa en reserva,

Art. 383. DORMITORIOS BAJANDO A PLATAFORMA.-ESTACIONES DE PARTIDA.

Cuando los dormitorios son bajados a plataforma, en formación del tren con el cual saldrán en servicio, deben tener las persianas y ventanas levantadas, siempre que no sea en tiempo frío, lluvioso o de mucho viento, en cuyos casos se bajarán las ventanillas. Si fuese de noche, deben tener las luces encendidas media hora antes de la salida del tren.

El camarero debe situarse en la plataforma frente al estribo lado Norte de su coche, si el tren es para afuera, y frente al estribo lado Sud si el tren es para adentro, cerrando las puertas laterales y de entrada al coche del lado opuesto, para que los pasajeros tengan acceso al coche por la puerta donde se encuentra el camarero.

En los casos excepcionales cuando un camarero tiene a su cargo dos dormitorios, se situará en la plataforma entre los dos coches, próximo a los estribos de ellos, y cerrará las puertas laterales y de entrada de los extremos de ambos vehículos.

Art. 384. CUIDADO DEL COCHE EN PLATAFORMA. — ESTACIONES DE PARTIDA.

Desde el momento que el dormitorio ha llegado a la plataforma el camarero no debe alejarse del lado del estribo de su coche. A los pasajeros les indicará las camas que les corresponden y les ayudará a llevar a ellas los equipajes que tuvieran.

Art. 385. CONDUCTA.

Deben ser activos, corteses y estar alerta y atentos en sus servicios y a cualquier llamado de los pasajeros.

Art. 386. OBLIGACIONES DURANTE EL TRAYECTO.

Es deber de todo camarero adoptar medidas especiales con el fin de proteger el equipaje de los pasajeros contra robos mientras estén durmiendo, El salón debe recibir una vigilancia constante por

parte del camarero, quien igualmente debe prevenir a los pasajeros en los compartimentos que no dejen las ventanas y puertas abiertas. Cuando los pasajeros están ausentes de sus compartimentos, el camarero debe cerciorarse que las ventanas y persianas estén bajadas y las puertas cerradas.

Cuando los pasajeros empiezan a acostarse, el camarero debe ver que las ventanas y persianas del lado del corredor estén bajadas; y como a las 11 p. m. apagará las luces; luego el camarero se colocará al lado de la puerta que tendrá sin llave, cerrando la puerta del lado opuesto, para controlar la entrada y salida de los pasajeros.

En las estaciones del trayecto, el camarero bajará a plataforma *sin alejarse de su coche*, para atender a los pasajeros que hubiese.

Los camareros deben llamar a los pasajeros como media hora antes de llegar a su destino cuando se trata de hombres, y una hora cuando sean familias, para que tengan tiempo de aprontarse para bajar.

Los pasajeros de vía Dolores y Ranchos para Plaza Constitución se recordarán al salir de San Vicente, y los de vía Cañuelas al salir de Tristán Suárez.

Art. 387. PROHIBIDO ACOSTARSE O ALEJARSE DEL DORMITORIO.

A todo camarero en servicio les es prohibido acostarse durante el viaje o alejarse de su coche.

Cuando un camarero tenga *necesidad* de retirarse de su coche, debe arreglar que este, mientras dure su ausencia, quede al cuidado del camarero del dormitorio próximo.

Art. 388. BULTOS PESADOS Y DE MUCHO VOLUMEN, Etc.

No permitirán que se introduzcan en los dormitorios bultos que por su peso, clase o volumen, deban ir en el furgón como equipaje. Tampoco permitirán la conducción de perros, gatos, pájaros, bultos que despidan mal olor, etc., pues aparte de la molestia que ocasionan a los pasajeros, ensucian los coches y es anti-higiénico.

Art. 389. CONVERSACIONES MOLESTAS A LOS PASAJEROS.

En los casos que algunos pasajeros duerman y otros no, cuidarán que éstos no molesten a aquellos con sus conversaciones en voz alta, o en otra forma. Las observaciones las harán siempre con la mayor cultura y si no son atendidos, darán cuenta al guarda.

Art. 380. JUGADORES O INDIVIDUOS SOSPECHOSOS.

Los jugadores u otros individuos sospechosos generalmente conocidos por el personal de trenes, deben ser vigilados y no se les permitirá pasar por los dormitorios, salvo tengan su boleto de cama correspondiente.

Art. 391. CONDUCCION DE ENFERMOS.

Antes de que un pasajero enfermo pase a ocupar cama, el camarero debe pedirle que exhiba el certificado médico, donde se manifieste que la enfermedad que lo aqueje no es contagiosa; si careciera de este documento, informará en el acto al guarda.

Art. 392. COMPARTIMENTOS DESOCUPADOS Y PARA SEÑORAS.

Los compartimentos de los dormitorios que no fuesen ocupados, deben permanecer con las camas desarmadas, cerrados y con las luces apagadas. El compartimiento designado para "Señoras" tendrá las camas tendidas en cualquier caso, esté ocupado o disponible.

Art. 393. PASAJEROS QUE DEBEN CAMBIAR DE COCHE.

Es de estricto deber del camarero avisar al pasajero cuando tiene que cambiar de coche permanecer en él hasta haber pasado el último pasajero, y revisar el coche detenidamente a fin de cerciorarse de que, no ha quedado ningún equipaje, etc.

Art. 394. CERRAR LAS CAMAS.

Con tal que no se moleste a los pasajeros, las camas deben cerrarse cuanto antes después que se han levantado los ocupantes, porque así podrán sentarse cómodamente una vez vestidos.

Art. 395. EMBOLSAR LA ROPA.

Al recoger la ropa y embolsarla, antes de llegar a destino, podrá arreglarse perfectamente en algún departamento desocupado, en el ropero o en otro lugar apropiado, que se deja al criterio del camarero, pero nunca se colocará en el corredor del coche.

Art. 396. PLANOS DE LOS DORMITORIOS.

Por cada coche dormitorio que sale en servicio con un tren, en la estación de procedencia entregarán al camarero el plano de su coche, donde se anotarán los nombres de los pasajeros que ocupan camas y la Estación donde suben. Cuando no se presentan los pasajeros que tienen comodidad reservada, en la estación que indica el plano, el camarero tachará con dos líneas el nombre del pasajero y la Estación, y el guarda dispondrá de esa comodidad para otros viajeros si fuese necesario.

En los casos de trenes para afuera, se hará figurar a los pasajeros de Plaza Constitución y Temperley con la estación de destino, en vez de la de procedencia.

Las camas ocupadas figurarán en el plano con una "X" y las disponibles con una "D". Citando se trata de compartimentos reservados con concesión, las camas ocupadas se marcarán en el plano con una "X" y las reservadas con una "R".

Los planos de los dormitorios de trenes para afuera, como asimismo los para adentro, deben ser entregados personalmente por el camarero en la Oficina "Coches" en Plaza Constitución.

Art. 397. COMODIDAD RESERVADA.

En ningún caso los camareros deben cambiar la comodidad que tienen reservada los pasajeros, por otra comodidad que exista disponible sin previo consentimiento del guarda u otro empleado autorizado.

Art. 398. DORMITORIOS DEJADOS EN CAMINO.

Cuando por cualquier circunstancia haya que dejar en una Estación un dormitorio y el camarero tenga que seguir a otro punto, debe revisar detenidamente el coche y anotar en su libreta la cantidad y la clase de ropa que tiene, la enumeración del equipo y hacer firmar un recibo al Jefe de la Estación, como constancia de lo que entrega.

Art. 399. FAROLES DE COLA.

Es obligación del camarero que va a cargo del coche dormitorio colocado a la cola del tren, vigilar que las luces de cola y laterales estén encendidas durante el viaje, encenderlas en el caso de que se apagasen y apagarlas al salir el sol.

Art. 400. OBJETOS HALLADOS EN LOS COCHES.

Es deber de todo camarero revisar las camas cuando se bajan los pasajeros del coche para ver si ha quedado algún objeto olvidado, y en el caso de que así fuese y no se le pudiera restituir en el acto al interesado, debe comunicarlo enseguida al guarda y entregarlo bajo recibo al Jefe de la primera Estación que pare el tren.

Al final del viaje, al deshacer las camas, dicha revisión debe ser completa y minuciosa.

Art. 401. QUEJAS Y OBSERVACIONES DE LOS PASAJEROS. — AVERIAS EN LOS COCHES.

Es obligación del camarero dar cuenta inmediatamente al guarda-tren de toda queja u observación que hicieran los pasajeros, de incidentes o cualquier otra anomalía que ocurrieran en los dormitorios, pasajeros desordenados, irregularidades en el servicio, roturas, etc.

Cada camarero debe también dar cuenta en la oficina “Coches” a la llegada de cada viaje, de los hechos que se mencionan en el párrafo anterior, ocurridos durante el viaje de ida y vuelta. En la misma oficina deben comunicar los desperfectos que hayan notado en el coche, como ser: cerraduras descompuestas, puertas que funcionan mal, falta de manijas, estantes destrozados, vidrios rotos o rajados, etc., etc., y muy especialmente comunicar la falta de agua y gas, y la falta de limpieza en los coches que tomen en las estaciones donde están de reserva o en aquellas donde el personal de la estación debe efectuarse. Las averías de los coches en los trenes para afuera, también deben comunicarse al Jefe de la Estación donde haya personal competente para repararlas, como ser en Bahía Blanca, Mar del Plata, etc.

Art. 402. LLEGADAS DE LOS CAMAREROS A LAS ESTACIONES.

Al llegar a una estación donde concluyan el viaje los camareros que vayan en servicio o de pasajeros, deben presentarse en el acto a la Oficina del Jefe para dar aviso de su llegada, y en las Estaciones donde existe un registro para los camareros, como en Mar del Plata, deben firmar dicho libro.

Art. 403. CAMAREROS EN VIAJE.

Cuando van varios camareros de Pasajeros en el mismo tren y para el mismo destino, como en los trenes Especiales de coches vacíos a Mar del Plata, etc., deben ocupar cama en un solo coche, dejando bien cerrados los demás coches dormitorios vacíos que componen el tren. De esta manera solo se usa la ropa de un solo coche y se deja intacta la que corresponda a los demás. Al llegar a destino debe solicitarse del Jefe el reemplazo de la ropa usada por limpia, si no tuvieran suficiente para el viaje de regreso.

Art. 404. DORMITORIOS EN RESERVA.

Los camareros que lleguen en servicio a una determinada estación, deben ocupar para su descanso el mismo dormitorio que han llevado, en lugar de ocupar los dormitorios que haya en reserva.

Art. 405. VENTILACION DE COLCHONES Y FRAZADAS.

En las Estaciones de destino, con excepción de Plaza Constitución, siempre que el estado del tiempo lo permita, el camarero debe extender al sol los colchones y las frazadas usadas en el viaje para que se ventilen. Esta operación debe hacerse personalmente, pues será responsable de cualquier falta.

FIN